

TELEFONO: (51-1) 575-3664
WEB SITE: *clacsec.lima.icao.int*
E-mail: *clacsec@lima.icao.int*

FAX: (51-1) 575-1743
SITA: LIMCAYA



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/CE/70-INFORME
25/09/06

LXX REUNIÓN DEL COMITE EJECUTIVO

(Santo Domingo, República Dominicana, 20 al 22 de septiembre de 2006)

INFORME

Presidencia, lugar y fecha de la Reunión

1. Bajo la presidencia del Sr. Eliezer Negri, Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) se celebró la LXX Reunión del Comité Ejecutivo, los días 20 al 22 de septiembre de 2006, en la ciudad de Santo Domingo Este, República Dominicana, en el salón “La Perla” del Hotel Hamaca Coral by Hilton.

Secretaría y participantes

2. La Secretaría estuvo a cargo del señor Marco Ospina, Secretario de la CLAC y participaron en la reunión 56 delegados representando a 16 Estados miembros, y 6 organismos internacionales. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 1**.

Ceremonia de apertura

3. El Sr. Norge Botello, Director General de Aeronáutica Civil y Presidente de la Junta de Aeronáutica Civil de República Dominicana, dio la bienvenida a las delegaciones participantes e inauguró oficialmente la reunión. El texto de su discurso figura como **Adjunto 2** a este informe.

4. Durante el primer día, presidió la reunión el Sr. Eustacio Fábrega, Director General de Aeronáutica Civil de Panamá y Primer Vicepresidente de la CLAC, en representación del Presidente de la CLAC, Sr. Eliezer Negri, quien por motivos de trabajo se integró a la reunión a partir del segundo día.

Orden del Día

5. El Comité Ejecutivo adoptó el Orden del Día, tal como se detalla en el **Adjunto 3** del presente informe.

SESIONES ABIERTAS

Cuestión 1 del

Orden del Día:

Informes del GEPEJTA (Décima séptima y décima octava reuniones) y proyectos de Decisión (Secretaría).

Nota de estudio CLAC/CE/70-NE/02 - Secretaría

Nota de estudio CLAC/CE/70-NE/03 – Secretaría

6. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/69-NE/02 mediante la cual se sometía a consideración del Comité Ejecutivo los Informes de la Décima séptima reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/17) realizada en la ciudad de La Habana, Cuba, del 25 al 27 de abril de 2006 y de la Décima octava reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/18) llevada a cabo en la ciudad de Santiago, Chile, del 18 al 20 de julio de 2006. El Secretario fue presentando punto por punto los temas discutidos y las conclusiones alcanzadas en la citada reunión.

7. Con relación a la cuestión 6 del informe del GEPEJTA/17, la Secretaría se comprometió a presentar durante la próxima reunión del GEPEJTA un cuadro comparativo entre los diferentes procesos de integración de la región. De igual manera, respecto a la cuestión 7 del mismo informe, dio a conocer a la reunión que se había recibido, por parte de la autoridad aeronáutica de Brasil, un documento que contenía comentarios respecto al trabajo a desarrollar por el Grupo encargado de elaborar una “Lista de chequeo FAL/AVSEC”, tarea que formaría parte del Programa de Trabajo de la CLAC para el próximo período.

8. Respecto al tema sobre el “Acuerdo para la determinación de la edad límite para los pilotos”, el delegado de Chile hizo una consulta respecto a la fecha en que OACI oficializará la fecha para la entrada en vigor de los 65 años de edad límite para los pilotos de transporte de las aerolíneas y cuándo se va a apoyar como CLAC.

9. Al respecto, el Secretario aclaró que la OACI, en cuanto a procedimiento para una enmienda o norma, la circula a los Estados a efectos de recibir comentarios, luego el Consejo lo conoce y promulga la norma, proceso que dura aproximadamente seis meses.

10. Con relación al informe del GEPEJTA/18, también se refirió a otros temas que formarían parte del Programa de Trabajo de la CLAC para el próximo período, tales como el tema de los *slots* en la región, previo a una encuesta a los Estados miembros para conocer la situación en la región; la gestión regional unificada de las infracciones aeronáuticas; y la venta de pasajes aéreos por Internet, a cargo del Grupo *ad hoc* respectivo, el mismo que se reunirá el día 5 de febrero de 2007.

11. Respecto al tema sobre el “Sistema Estadístico Integrado”, la Secretaría se comprometió a mejorar la encuesta para conocer las fuentes de información utilizadas y los procedimientos empleados para la explotación de los datos estadísticos, a fin de analizar los resultados durante la reunión que mantendrá el Grupo *ad hoc* respectivo el día 6 de febrero de 2007 y presentar el informe pertinente durante la próxima reunión del GEPEJTA.

12. Por su parte, el Delegado de Panamá sugirió modificar, en algunos casos, la redacción de los informes del GEPEJTA, ya que no es el GEPEJTA quien encarga a la Secretaría, sino el Comité Ejecutivo; propuesta que fue acogida favorablemente.

13. Por otro lado, la Secretaría presentó a consideración del Comité Ejecutivo la Nota de estudio CLAC/CE/70-NE/03, que incluía los siguientes proyectos de Recomendación y Resolución, que habían sido analizados tanto en las reuniones de los Grupos de Expertos, Grupos *ad hoc* y Comité Ejecutivo:

Proyectos de Recomendación:

- Incorporación de normas en los procedimientos de las infracciones aeronáuticas de los Estados miembros de la CLAC.
- Gestión integral de la cartera de sobrevuelos en los Estados miembros de la CLAC.
- Guía de orientación para el desarrollo de proyectos de trabajos aéreos especiales en Latinoamérica.
- Acuerdo entre los Estados sobre determinación de la edad límite para los pilotos.
- Medidas para contribuir a la aplicación de una Lista de Chequeo FAL/AVSEC en las regiones CAR/SAM.

Proyectos de Resolución:

- Servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios.
- Factores a considerar en la concesión de aeropuertos.

14. Con relación al Proyecto de Recomendación “Incorporación de normas en los procedimientos de las infracciones aeronáuticas de los Estados miembros de la CLAC”, el Delegado de Colombia señaló que su país tiene dificultades para incorporar este tema dentro de su legislación, pero que van a hacer todos los esfuerzos para ello.

15. Respecto al Proyecto de Recomendación “Medidas para contribuir a la aplicación de una Lista de Chequeo FAL/AVSEC en las regiones CAR/SAM”, el Delegado de Chile señaló que la lista que figuraba en el Apéndice se había diseñado en base a una lista FAL de la CLAC, elaborada sobre la base de la Edición 11 del Anexo 9, a la que se le había incorporado el tema AVSEC, la misma que no estaba actualizada y tomarse en cuenta la última versión del Anexo 9, es decir, la Edición Nro. 12.

16. Sobre esta particular, el Secretario señaló que adicionalmente había recibido un documento de la autoridad aeronáutica de Brasil, que serviría para el trabajo del Grupo *ad hoc*.

17. Por su parte, el Delegado de Costa Rica, manifestó el deseo de su país de formar parte del Grupo *ad hoc* encargado de elaborar una “Lista de chequeo FAL/AVSEC”.

Conclusión

18. Luego de analizar los informes del GEPEJTA/17 y GEPEJTA/18 presentados por la Secretaría, así como de los Proyectos de Recomendación y Resolución, el Comité Ejecutivo acordó lo siguiente:

- a) acoger favorablemente los informes del GEPEJTA/17 y GEPEJTA/18, aprobando las conclusiones alcanzadas en ambas reuniones;

- b) encargar a la Secretaría que, durante la próxima reunión del GEPEJTA presente un cuadro comparativo entre los diferentes procesos de integración de la región.
- c) encargar a la Secretaría que incluya los siguientes temas en el Programa de Trabajo de la CLAC para el próximo periodo:
 - i) análisis del documento recibido por la autoridad aeronáutica de Brasil sobre comentarios al trabajo a desarrollar por el Grupo encargado de elaborar una “Lista de chequeo FAL/AVSEC”;
 - ii) los *slots* en la región, previo a una encuesta a los Estados miembros para conocer la situación en la región;
 - iii) la gestión regional unificada de las infracciones aeronáuticas; y,
 - iv) la venta de pasajes aéreos por Internet, a cargo del Grupo *ad hoc* respectivo.
- d) encargar a la Secretaría actualice la encuesta para conocer las fuentes de información utilizadas y los procedimientos empleados para la explotación de los datos estadísticos, a fin de analizar los resultados durante la reunión que tendrá el Grupo *ad hoc* respectivo el día 6 de febrero de 2007 y presentar el informe pertinente durante la próxima reunión del GEPEJTA;
- e) someter a la aprobación de la Asamblea los siguientes Proyectos de Recomendación y Resolución:

Proyectos de Recomendación:

- Incorporación de normas en los procedimientos de las infracciones aeronáuticas de los Estados miembros de la CLAC (**Adjunto 4**).
- Gestión integral de la cartera de sobrevuelos en los Estados miembros de la CLAC (**Adjunto 5**).
- Guía de orientación para el desarrollo de proyectos de trabajos aéreos especiales en Latinoamérica (**Adjunto 6**).
- Acuerdo entre los Estados sobre determinación de la edad límite para los pilotos (**Adjunto 7**).

Proyectos de Resolución:

- Servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios (**Adjunto 8**).
 - Factores a considerar en la concesión de aeropuertos (**Adjunto 9**).
- f) aceptar la solicitud de Costa Rica para formar parte del Grupo *ad hoc* encargado de elaborar una “Lista de chequeo FAL/AVSEC”.

Cuestión 2 del
Orden del Día:

Aplicación del marco normativo de la CLAC (Proceso de revocatoria de las
Resoluciones Estatutarias) Proyectos de Decisión.
Tarea Nro. 23 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/CE/70-NE/04 - Secretaría

19. La Secretaría informó sobre la decisión del Comité Ejecutivo de revocar la Resolución A13-1 “Ampliación del área geográfica de la CLAC para la incorporación de otros Estados de América”, en vista que solamente contaba con cuatro ratificaciones y, según lo estipula la Resolución A16-11 sobre “Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia y revisión del estado de las Decisiones de la CLAC”, ya se había superado el límite de tiempo de espera para que entre en vigor. De igual manera, sugirió derogar la Resolución A12-5 sobre “Enmiendas al Estatuto de la CLAC” en vista que ha sido tomada en cuenta para la elaboración de la Resolución que modificará el Estatuto de la CLAC.

20. Considerando que es tarea permanente de la Secretaría el seguimiento sobre la aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y la revisión constante de las Decisiones de la CLAC y, en cumplimiento a la Resolución A16-9 sobre la “Aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y revisión del estado de las Decisiones de la CLAC”, el Secretario informó que se había realizado una exhaustiva revisión de las Decisiones de la CLAC, considerando que muchas de ellas debían ser enmendadas, detallando en una tabla las razones para tal fin.

21. Por otro lado, manifestó que al pasar revista a las Decisiones de la CLAC se había observado que la Rec A3-3 “Uso de la parada-estancia”, Rec A10-6 “Sobre el servicio *courier*” y Rec A13-1 “Texto de orientación sobre un reglamento orgánico para el funcionamiento de los comités nacionales y aeroportuarios de facilitación” deberían ser revisadas por el Grupo de Expertos, por lo que sugirió introducir su revisión en el Programa de Trabajo de la CLAC del próximo período.

22. Con relación al Reglamento orgánico para el funcionamiento de los comités nacionales y aeroportuarios de facilitación, el Delegado de Bolivia mencionó que en el marco del Acuerdo de Fortaleza se está reuniendo un comité que tiene una propuesta en relación con este reglamento y junto a Brasil, quien tiene actualmente la Presidencia del Acuerdo, sugirió la elaboración de una propuesta dentro de un grupo de trabajo en la CLAC, de manera que se active este tema.

23. Al respecto, el Secretario propuso incorporar también este tema dentro del Programa de Trabajo de la CLAC para el próximo período, a fin de que sea analizado por el Grupo de Expertos FAL/AVSEC. En ese sentido, solicitó a Brasil que haga llegar la información señalada al Grupo a efectos de no duplicar esfuerzos.

24. En relación con el Proyecto de Resolución “Declaración de la política y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección del medio ambiente”, el Delegado de México manifestó que no le encontraba utilidad a este Proyecto, en vista que lo planteado en la Resolución se desprendería del trabajo que se realiza en el Comité de medio ambiente de la OACI (CAEP). Añadió que este tema es actualizado constantemente y que generará mucho debate en la próxima Asamblea de la OACI. Asimismo, que el Consejo de la OACI estaba trabajando, a través del CAEP, en las medidas propuestas por los europeos, las mismas que dentro de unos meses cambiarían. Por las razones expuestas sugirió que se analice la utilidad o no de este Proyecto.

25. Sobre este particular, el Secretario recordó los antecedentes del tema, así como el trabajo del Grupo *ad hoc* sobre medio ambiente de la CLAC, el mismo que se activa cuando se debe discutir

temas específicos de esta materia para adoptar una posición regional común. Respecto al Proyecto de Resolución, señaló que la Secretaría sólo se había circunscrito a actualizarlo en función de los nuevos documentos, pues era parte de su tarea y este tema no había sido discutido por el Grupo en el presente período, por lo que sugirió mantener la Resolución con las modificaciones propuestas y activar el Grupo *ad hoc* de medio ambiente para que analice la posibilidad de eliminar o no la Resolución.

26. El Delegado de México manifestó que una labor muy importante sería darle la responsabilidad a uno de los miembros del Consejo, a través del Coordinador del GRULAC, en lugar de reactivar el grupo de trabajo, de tal manera que constantemente presente un avance sobre lo que se está desarrollando, a fin de que los Estados miembros lleven una posición más consensuada y tengan información de primera mano para la Asamblea de la OACI.

27. El Delegado de Brasil recordó la participación de su país en el CAEP por más de 20 años, defendiendo siempre la especificidad de la región latinoamericana, sobre todo en relación al tema de combustible en los vuelos de largo alcance, ya que Europa propone medidas extremas que afectan el transporte y a las líneas aéreas de la región. Señaló que durante la última Asamblea de la OACI había quedado un punto abierto en relación con el tema de *open trade emissions*, ya que existen políticas muy severas para utilizar un banco de combustible y la aviación podría ser penalizada en la negociación. Añadió que estas resoluciones están vinculadas al Protocolo de Kyoto y que los países de la región muchas veces no cuentan con la información exacta. En ese sentido, consideró necesario la participación de “técnicos especialistas”, envueltos en los temas de aviación, a fin de defender los intereses de la región; recordando que el Comité Ejecutivo encargó a Brasil, como miembro del CAEP, que mantenga informado a la CLAC sobre este tema para, cuando sea necesario, activar el Grupo, a fin de discutir el tema y que la región adopte una posición.

28. Continuando con lo manifestado por Brasil y, teniendo en cuenta la importancia de este tema, así como los asuntos que podrían afectar a la región, la Delegada de Cuba propuso mantener la Resolución. Añadió que es un tema que se debe seguir muy de cerca y expresó su acuerdo con las pequeñas modificaciones propuestas por la Secretaría.

29. Al respecto, el Delegado de México manifestó su acuerdo con lo señalado por la Delegada de Cuba e insistió en que uno de los miembros del Consejo presente un informe al Grupo *ad hoc* para que, sobre esa base, la CLAC tome una decisión al respecto.

30. El Secretario se refirió a la importancia de que este tema sea debatido por el Grupo *ad hoc*, coincidiendo con lo manifestado por los Delegados de Brasil y Cuba. Recordó que a Brasil, como miembro del CAEP se le encargó mantener informado a la CLAC sobre los avances de este tema y que, en caso de ser necesario, se reactive el Grupo. Asimismo, sugirió que los miembros del GRULAC informen a la Secretaría sobre los asuntos de medio ambiente, para que, con la información del Experto de Brasil en el CAEP y la del GRULAC, el Comité Ejecutivo resuelva la necesidad o no de reactivar el Grupo, cuando lo consideren necesario. De igual manera, destacó la importancia de contar con especialistas en medio ambiente dentro del GEPEJTA y propuso realizar un Panel sobre este tema en una próxima reunión.

Conclusión

31. El Comité Ejecutivo analizó la información presentada y, luego de pasar revista a los Proyectos de Decisión sometidos a consideración, acordó lo siguiente:

- a) aprobar el Proyecto de Resolución A17-* sobre Decisiones de la Asamblea declaradas no vigentes (**Adjunto 10**);
- b) aprobar los Proyectos de Decisión que actualizan las Decisiones vigentes (**Adjuntos 11 al 15**);
- c) encargar al GEPEJTA el análisis de las Recomendaciones A3-3, A10-6 y A13-1 para el próximo período;
- d) 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;
- e) encargar a la Secretaría que continúe con el seguimiento constante de la implementación de las Decisiones de la CLAC en los Estados miembros y realice un análisis de la situación regional;
- f) encargar a la Secretaría que continúe con la revisión de las Decisiones de la CLAC a fin que puedan ser enmendadas, derogadas o actualizadas;
- g) incorporar el análisis del tema sobre el Reglamento orgánico para el funcionamiento de los comités nacionales y aeroportuarios de facilitación en el Programa de Trabajo de la CLAC para el próximo período, a fin de que sea analizado por el Grupo de Expertos FAL/AVSEC;
- h) solicitar a Brasil que haga llegar la información señalada en el párrafo 23 al Grupo a efectos de no duplicar esfuerzos;
- i) solicitar a Brasil que continúe haciendo el seguimiento del trabajo del CAEP y mantenga informado a la CLAC para reactivar el Grupo *ad hoc* sobre medio ambiente. De igual manera, solicitar al GRULAC que envíe a la Secretaría información sobre “medio ambiente”, que a su criterio, pueda contribuir al trabajo de la CLAC en esta materia; y,
- j) encargar a la Secretaría que realice todas las acciones necesarias para llevar a cabo un Panel sobre “medio ambiente” durante una próxima reunión del GEPEJTA para, reactivar el Grupo *ad hoc*, que deberá evaluar la situación y recomendar una posición regional para la próxima Asamblea de la OACI.

Cuestión 3 del
Orden del Día:

Seguimiento de la implementación del Sistema de integración regional del
transporte aéreo. Proyecto de Resolución.
Tarea Nro. 2 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/CE/70-NE/05 – Secretaría

32. El Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/CE/70-NE/05 refiriéndose a los antecedentes de la implementación del “Sistema de integración regional del transporte aéreo”, a la estrategia aprobada y al acuerdo del GEPEJTA de establecer parámetros y fechas para acelerar el proceso, lo que podría realizarse consecutivamente cada tres meses, a través de un cronograma y

presentar la información de los Estados durante las reuniones. En ese sentido, los Estados informarían a la Secretaría permanentemente sobre el avance en sus países y, una vez recopilada la información, ésta la pondría en conocimiento del Comité Ejecutivo.

33. En cumplimiento a lo acordado, la Secretaría señaló que en tres oportunidades había solicitado a las Administraciones información sobre la constitución de los Comités locales en sus respectivos Estados, la designación de Facilitadores, así como el cumplimiento del cronograma de trabajo para evaluar los resultados de los Comités Locales de integración y competitividad del transporte aéreo.

34. Teniendo establecidos los plazos, consideró conveniente reestructurar el cronograma de trabajo definido, de tal manera que se logren los objetivos propuestos, en el menor tiempo posible e incorporar los temas y conclusiones del Seminario en el trabajo de los Comités Locales. En ese sentido, sometió a consideración el Proyecto que actualizaría la Resolución sobre la “Estrategia para implementar un Sistema de integración regional del transporte aéreo”.

35. Por otro lado, exhortó a los Estados, que aun no lo habían hecho (Argentina, Aruba, Costa Rica, El Salvador, Honduras, Jamaica y México), que adopten las medidas pertinentes para dar cumplimiento a la Resolución señalada, notificando a la Secretaría el nombre y demás datos del “facilitador” designado, ya que a la fecha, sólo se contaba con información de Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, Guatemala, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela. Finalizó invitando a los Estados a informar sobre la constitución de los Comités locales en sus respectivos Estados y sugerir nuevos temas de discusión para los Comités locales.

36. Durante el debate, los Delegados sugirieron algunas modificaciones de forma al Proyecto de Resolución. La discusión se centró especialmente en la determinación del incremento del tráfico intra-regional (numera I de la parte resolutive), debido a que el determinar un porcentaje específico, limitaba las proyecciones.

37. En ese sentido, el Delegado de Bolivia propuso incorporar la siguiente frase al final del párrafo señalado “...con un objetivo político común y el incremento del tráfico intrarregional que supere las tasas históricas” en reemplazo del porcentaje señalado, sugerencia que fue acogida favorablemente por el Comité Ejecutivo.

Conclusión

38. Luego de un nutrido debate, el Comité Ejecutivo acordó lo siguiente:

- a) exhortar a los Estados que informen lo antes posible a la Secretaría sobre la constitución y el trabajo desarrollado por los Comités locales en sus respectivos Estados;
- b) exhortar a los Estados que aun no lo han hecho a que designen a los Facilitadores y constituyan los “Comités locales de competitividad” ; y,
- c) aprobar el texto del Proyecto de Resolución sobre la “Estrategia para implementar un Sistema de integración regional del transporte aéreo”, tal como se figura en el **Adjunto 16** de este informe.

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Arreglos para la XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Ciudad de Panamá, Panamá, del 6 al 10 de noviembre de 2006)
Tarea Nro. 30 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/CE/70-NE/06

391. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/CE/70-NE/06 en la que sometía a consideración la información preparatoria de la próxima XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Ciudad de Panamá, Panamá, 6 al 10 de noviembre de 2006). Invitó a los Estados a revisar la lista de invitados para la Asamblea, a efectos de que, cualquier cambio lo hagan conocer a la Secretaría.

40. El Presidente propuso que los puntos referidos al Plan estratégico de las actividades de la CLAC (2007-2008) y elección del futuro Comité Ejecutivo – arreglos administrativos sean trasladados para ser discutidos a puerta cerrada, sugerencia que fue acogida favorablemente por el Comité Ejecutivo.

41. En relación a los temas a tratarse en la Asamblea, el Delegado de México sugirió que las cuestiones sobre autonomía de la CLAC, Estatuto, presupuesto, estado de pago de las contribuciones, escalas de contribución, prorrateo de los gastos, cumplimiento de las obligaciones financieras, y Fondo de Anticipos, se programen, de tal manera, que no se analicen al mismo tiempo en los diferentes Comités de la Asamblea.

42. Por su parte, la Delegada de Cuba hizo notar que la Asamblea de la CLAC se llevará a cabo exactamente un año antes que la Asamblea de la OACI, por lo que consideró necesario estar preparados como región con la debida anticipación, tomando en cuenta además, que durante la Asamblea de la CLAC estarán presentes autoridades de alto nivel, y propuso incorporar la discusión de los temas a tratar en la Asamblea de la OACI dentro del Orden del Día de la Asamblea de la CLAC. Con ello, añadió, se trabajaría de una manera coordinada y se tomarían decisiones sobre temas de interés para la CLAC con la debida antelación.

43. Respecto a la propuesta del Delegado de México, el Secretario manifestó haber tomado nota y se comprometió a modificar la Agenda de los Comités de tal forma que no vaya haber interferencia ni que se traten conjuntamente los temas por él señalados. Asimismo consideró importante lo manifestado por Cuba, recordando que la Secretaría elabora una “Guía de orientación” para la Asamblea de la OACI, la misma que se va depurando en el transcurso del tiempo hasta llegar a la Asamblea con una posición consensuada en los diferentes. En ese orden de ideas, consideró conveniente realizar las dos reuniones del GEPEJTA antes de la Asamblea de la OACI para llevar dicha “Guía de Orientación” debidamente sustentada, y completa con las notas de estudio, así como con el posicionamiento de la CLAC. Consideró muy importante también la inclusión de este punto en la agenda.

44. Por su parte, el Presidente señaló que durante el próximo año se tendrá tiempo suficiente para que los Estados tomen conocimiento de todo aquello que será tratado en la Asamblea de la OACI y coincidió con lo sugerido, en el sentido de realizar las reuniones del GEPEJTA antes de la Asamblea de la OACI.

45. El Delegado de Panamá resaltó la importancia de la propuesta de la Delegada de Cuba y consideró conveniente programar una reunión del Comité Ejecutivo con unos meses de antelación, a fin de que la reunión a llevarse a cabo vísperas a la Asamblea de la OACI sea solamente de coordinación final.

46. Al respecto, el Delegado de México manifestó su acuerdo con la propuesta del Delegado de Panamá. De igual manera, resaltó la importancia del documento que elabora la Secretaría para unificar criterios y posiciones. En ese sentido, sugirió que en dicho documento se resalten los puntos importantes de la Asamblea pero con antelación para que los Estados de la CLAC puedan ir analizando en detalle y llegar, tanto al GEPEJTA como al Comité Ejecutivo previo, con una posición regional lo más consensuada posible.

47. Refiriéndose a lo manifestado por el Delegado de México, el Secretario aclaró el procedimiento para elaborar la citada “Guía de Orientación”. Explicó que se realiza una revisión completa del Orden del Día de la Asamblea y son los Estados los que escogen los puntos importantes para llevar una posición común, sobre los cuales se discute y se elaboran las notas de estudio. Añadió, que si bien en la guía van todos los puntos de la Asamblea, sólo los puntos calificados como importantes para la región son los que llevan un posicionamiento, a lo que se suma las notas de estudio que presenta la CLAC. Señaló además, que inclusive se solicita a los Estados que van a presentar notas de estudio, que las hagan llegar a la Secretaría para circularlas al resto de Estados a fin que aquellos que deseen copatrocinar las notas, se pronuncien.

48. En ese orden de ideas, la Secretaría tomó nota de las propuestas señaladas y se comprometió a ordenar el Programa de Reuniones, de tal forma que se puedan realizar dos reuniones del GEPEJTA y una del Comité Ejecutivo antes de la reunión de coordinación y la Asamblea de la OACI.

49. Por otro lado, la Delegada de Brasil se refirió a los “puntos focales”, aclarando que son las personas designadas para llevar la posición de la CLAC a las diversas comisiones de la Asamblea de la OACI, e informar sobre lo tratado a los Estados miembros en las reuniones de coordinación. En ese sentido, en vista que dichos “puntos focales” usualmente son asignados el día de la reunión de coordinación de la CLAC previo a la Asamblea de la OACI, propuso que éstos sean designados con anticipación, para que los Estados se preparen mejor para los asuntos determinados; esta sugerencia fue acogida favorablemente por el Comité Ejecutivo.

50. Respecto a una consulta del Delegado de México, el Secretario aclaró que las modificaciones al Programa de Reuniones y al Programa de Trabajo de la CLAC del próximo período, se presentarán en la reunión de Jefes de Delegación que se lleva a cabo previo a la Asamblea de la CLAC. Por otro lado, finalizó solicitando a los Estados que aun no lo han hecho, que hagan llegar la información solicitada a la Secretaría para elaborar el Informe del Presidente para la Asamblea.

Conclusión

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

- a) tomar conocimiento de los preparativos que se vienen realizando para la XVII Asamblea Ordinaria (Ciudad de Panamá, Panamá, 6 al 10 de noviembre de 2006);
- b) trasladar el análisis de los puntos referidos al Plan estratégico de las actividades de la CLAC (2007-2008) y elección del futuro Comité Ejecutivo – arreglos administrativos, a la sesión a puerta cerrada;
- c) encargar a la Secretaría reprogramar el Orden del Día de los Comités de la Asamblea a efectos que los temas referidos a autonomía de la CLAC, Estatuto, presupuesto, estado de pago de las contribuciones, escalas de contribución,

prorratio de los gastos, cumplimiento de las obligaciones financieras, y Fondo de Anticipos, no se superpongan;

- d) encargar a la Secretaría que incorpore la discusión de la agenda del 36° período de la Asamblea de la OACI en el Orden del Día de la Asamblea de la CLAC;
- e) encargar a la Secretaría que reordene el Programa de reuniones para el próximo bienio, a fin de incluir una reunión del Comité Ejecutivo y dos reuniones del GEPEJTA antes de la Asamblea de la OACI;
- f) que el Comité Ejecutivo, con suficiente antelación, designe a los “puntos focales” para los Comités de la Asamblea de la OACI;
- g) solicitar a los Estados, que aun no lo han hecho, hagan llegar la información solicitada a la Secretaría para elaborar el Informe del Presidente.

Cuestión 5 del
Orden del Día:

Informe de la Décima Cuarta Reunión Ordinaria de la Junta General del
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad
Operacional (Santiago, Chile, 17 de julio de 2006)
Tarea Nro. 1 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/CE/70-NE/07 – Coordinador Junta
Presentación de República Dominicana

52. El Coordinador de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) presentó la Nota de Estudio CLAC/CE/70-NE/07, mediante la cual informaba sobre los acuerdos alcanzados en su décima quinta, efectuada el día 17 de julio de 2006, en la ciudad de Santiago de Chile.

53. El Coordinador dio a conocer a la reunión que la Junta General había sido informada sobre el estado actual de las adhesiones al SRVSOP, así como de la situación de las contribuciones de costos compartidos y los gastos realizados por el Sistema. Al respecto, dio a conocer la decisión de la Junta de aceptar la incorporación de España como Observador, aplicándose las mismas cuotas que rigen para los Estados miembros. De igual manera, se refirió a la decisión de Ecuador de desvincularse del Sistema argumentando que su estructura reglamentaria está fundamentada en la *Federal Aviation Regulation* (FAR) y que sería imposible adoptar cualquier otro sistema que conlleve costos adicionales e inclusive la re-certificación con nuevas reglamentaciones. Así también, por la reciente obtención de la Categoría 1 otorgada por el programa *International Aviation Safety Assessment* (IASA) de la *Federal Aviation Administration* (FAA) de los Estados Unidos de Norteamérica y que por tanto, no podría implementar ningún otro sistema normativo. En ese sentido, señaló que antes que la Junta pueda decidir sobre la desvinculación de Ecuador del SRVSOP será necesario que el Comité Técnico prepare un análisis sobre sus repercusiones para la consideración de la próxima Junta General.

54. De igual manera, informó sobre el avance del cumplimiento del programa de trabajo establecido por la Junta General para el año 2006, la revisión de indicadores del SRVSOP y el examen de la vigencia de las conclusiones adoptadas por la Junta General.

55. Por otro lado, el Sr. Iván Vásquez, Sub-director para Normas y Regulaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil de República Dominicana, hizo una presentación sobre el Proyecto de ordenamiento de la seguridad operacional en su país, la misma que se acompaña como **Adjunto 17**.

56. Respecto a la desvinculación de Ecuador del SRVSOP, el Delegado de Bolivia manifestó el deseo de su país de que Ecuador se mantenga dentro del Sistema.

57. El Delegado de Panamá se adhirió al comentario del Delegado de Bolivia. Por otro lado, sugirió que en el futuro, el informe de las reuniones de la Junta General del SRVSOP se presente como nota informativa. Asimismo, instó a los Estados miembros de la CLAC que no son parte del SRVSOP a que se incorporen, ya que se están obteniendo importantes resultados.

58. Por su parte, el Delegado de Chile también apoyó lo manifestado por el Delegado de Bolivia y manifestó su preocupación por la decisión de Ecuador de retirarse del SRVSOP. En ese sentido, preguntó al Coordinador de la Junta cuáles eran los efectos prácticos y si, como Estados miembros del SRVSOP, podrían enviar una carta a Ecuador para que revise su decisión y vea la posibilidad de reincorporarse nuevamente al SRVSOP.

59. Respecto a la consulta del Delegado de Chile, el Coordinador de la Junta manifestó que en un proceso de integración tan importante como éste se requiere contar con la participación de todos los países latinoamericanos. Con relación al aspecto administrativo, informó que decisión de Ecuador de desvincularse del SRVSOP surtirá efecto un año después, es decir, en el mes de mayo de 2007, por lo que hasta esa fecha, Ecuador deberá cumplir con los compromisos adquiridos. Señaló también que se espera que esta decisión sea revisada, ya que Ecuador ha manifestado que no pueden adoptar otra regulación que no sea las FAR. Indicó que, desde el punto de vista del SRVSOP, se había generado un malentendido, ya que no se requiere que se “adopten” la LARs (*Latin American Regulation*) como tal, sino que en el proceso de transición, la FAR o cualquier otra regulación, debe contener los elementos equivalentes a las LAR y, denunciar aquellos elementos que no se puedan cumplir, dejando las diferencias establecidas; lo que no significa abandonar una normativa establecida.

60. En relación a la propuesta del Delegado de Chile, el Presidente solicitó al Coordinador de la Junta que elabore la carta para enviarse a Ecuador, en la que consten los nombres de los Estados miembros del SRVSOP y se le solicite la reconsideración de su salida, explicando la no necesidad de “adopción” de la norma.

61. El Coordinador de la Junta coincidió con la propuesta del Presidente de la CLAC, informando que primero habría que coordinar con la Presidencia de la Junta, a cargo de Panamá.

62. Por otro lado, el Delegado de Bolivia resaltó el avance de República Dominicana respecto a la seguridad operacional, destacando que su país ha seguido muy de cerca el proceso sobre modificación de la ley básica de dicho país, a la que consideraba como una de las legislaciones más modernas y adecuadas que se venían promulgando. En ese sentido, resaltó la importancia de mantener a la autoridad aeronáutica como la máxima en el contexto aeronáutico.

Conclusión

63. Luego de tomar conocimiento de la información presentada, el Comité Ejecutivo acordó:

- a) acoger favorablemente el informe de la Décima quinta reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional;
- b) exhortar a los Estados, que aun no se habían adherido al Sistema, a que lo hagan lo antes posible; y,
- c) encargar al Coordinador del SRVSOP, previo anuencia del Presidente de la Junta, la elaboración de una carta debidamente suscrita, en la que consten los nombres de los Estados miembros del SRVSOP solicitando a Ecuador la reconsideración de su salida y explicando la no necesidad de “adopción” de las LAR.

Cuestión 6 del
Orden del Día:

Informe sobre avance del Programa de Actividades de la CLAC para el
bienio 2005-2006.

Nota de estudio CLAC/CE/70-NE/08

64. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/CE/70-NE/08 referida al desarrollo del Programa de Trabajo aprobado por la XVI Asamblea Ordinaria (Río de Janeiro, Brasil, noviembre de 2004), para lo que se presentó una relación sucinta de cada una de las tareas, tanto de la Secretaría como del Comité Ejecutivo.

65. Con relación a la Tarea Nro. 4 “Política regional de transporte aéreo”, el Delegado de Chile recordó que en marzo de 2005, el Grupo específico dio por terminadas sus actividades y sus tareas pendientes fueron traspasadas al GEPEJTA. En ese sentido, sugirió especificar dichas tareas en el cuadro e incluirlas en el Programa de Trabajo de la CLAC para el próximo período.

Conclusión

66. Luego de tomar nota de la información proporcionada, el Comité Ejecutivo encargó a la Secretaría:

- a) que continúe impulsando el Programa de Trabajo de la CLAC;
- b) que informe regularmente al Comité Ejecutivo sobre el avance de las distintas tareas; y,
- c) que incorpore en el Programa de Trabajo de la CLAC para el próximo período la actualización de la Resolución sobre “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”.

Cuestión 7 del
Orden del Día:

Procesos de integración en todos los niveles (mundial, regional y subregional).

Tarea Nro. 12 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota informativa CLAC/CE/70-NI/01- Secretaría

67. La Secretaría presentó la Nota informativa CLAC/CE/70-NI/01 informando sobre los últimos acontecimientos respecto a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); la Asociación de Estados del Caribe (AEC); la Asociación de Transporte Aéreo Latinoamericano (ALTA); la Comunidad Andina (CAN); la Comunidad Sudamericana de Naciones; el Mercado Común del Sur (MERCOSUR); y la reincorporación de Chile a la CAN. Terminó invitando a cada uno de los representantes de los Organismos presentes para que amplíen la información presentada.

68. El Sr. Luis Carpio, Director de Transporte y Desastres aturales de la AEC aprovechó la oportunidad para dirigir unas palabras al Comité Ejecutivo de la CLAC. Se refirió en particular al tema surgido durante la IX reunión del Comité Especial de Transporte de la Asociación (Panamá, octubre de 2003), en la que una de las recomendaciones fue plantear la posibilidad de firmar un Memorandum de Entendimiento (MOU) entre la AEC y la CLAC. En ese sentido, reiteró el interés de la AEC, para que ambas instituciones puedan trabajar lo antes posible en la estructuración de un MOU y firmarlo en el marco de la Asamblea de la CLAC en noviembre próximo.

69. Al respecto, el Presidente expresó el beneplácito de la CLAC por la intención de la AEC de firmar un MOU con la Comisión y esperaba hacerlo lo más pronto posible.

70. Por su parte, la Delegada de Cuba recordó que durante los días 28 y 29 de septiembre se iba a celebrar en su país la Décima quinta reunión del Comité de Transporte de la AEC y se comprometió a mantener informada a la CLAC sobre los resultados de esta reunión.

71. Respecto a la incorporación de Chile a la CAN, el Representante de dicho país informó que el día anterior, es decir, el 20 de septiembre, Chile había confirmado oficialmente su reincorporación.

Conclusión

72. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información proporcionada y la opinión vertida por los delegados y acordó que la Secretaría:

- a) continúe impulsando una política de fortalecimiento de la integración regional y subregional en materia de transporte aéreo;
- b) continúe con el seguimiento y evaluación de los aspectos políticos, económicos y jurídicos de los procesos de integración mundial, regional y subregional;
- c) mantenga informado tanto al GEPEJTA como al Comité Ejecutivo sobre los diferentes procesos; y,
- d) coordine con la AEC la suscripción de un Memorándum de Entendimiento.

**Cuestión 8 del
Orden del Día:**

Capacitación profesional.

Tarea Nro. 29 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota informativa CLAC/CE/70-NI/02 – Secretaría

Nota informativa CLAC/CE/70-NI/02 ADDENDUM – Secretaría

Nota informativa CLAC/CE/70-NI/04 – República Dominicana

73. La Secretaría presentó las notas informativas CLAC/CE/70-NI/02 y *ADDENDUM* informando sobre los cursos a dictarse en el Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (CIPE) de Argentina; Aeropuertos Argentina 2000 (AA2000); la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile; la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica de Uruguay (DINACIA); la *International Air Transport Association* (IATA); y el *Airports Council International / Latin America and the Caribbean* (ACI/LAC). Asimismo, sugirió que, en vista que todavía no se ha reactivado el Instituto Panamericano de Aviación Civil “Dr. Assad Kotaite” (IPAC), la Secretaría junto con la Autoridad Aeronáutica Panameña evalúen la situación actual y busquen la alternativa más apropiada para reactivar este importante Instituto de capacitación general, lo que podría formar parte del nuevo programa de trabajo.

74. El Delegado de Chile aprovechó la oportunidad para destacar dos iniciativas en su país: el diplomado y magíster en planificación y desarrollo aeroportuario en universidades locales, los mismos que han dado excelentes resultados, por lo que sugirió que especialistas de la región se incorporen al programa. Informó también, que su Administración cuenta con un sistema de capacitación a distancia, el mismo que puso a disposición de los Estados, y que podían comunicarse directamente con el Sr. Luis Rossi, Jefe Sección Relaciones Aeronáuticas Internacionales de la Dirección General de Aeronáutica Civil (T: 562 4392443, email: rossi@dgac.cl).

75. A continuación, el Sr. José Gil Morales, Encargado del Centro de Capacitación y Entrenamiento Aeronáutico de República Dominicana realizó una presentación sobre el trabajo llevado a cabo en dicho Centro así como los cursos que se han dictado, tanto a nivel nacional como internacional (**Adjunto 18**).

Conclusión

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

- a) encargar a la Secretaría que continúe con la tarea de difusión de los cursos que ofrecen los Estados miembros y Organismos Regionales;
- b) exhortar a los Estados a enviar la mayor cantidad posible de cursantes a los mismos; y,
- c) encargar a la Secretaría que, junto con la Autoridad Aeronáutica Panameña, evalúen la situación actual del IPAC y busquen la alternativa más apropiada para reactivar este importante Instituto de capacitación.

SESIONES A PUERTA CERRADA

Cuestión 4 del

Orden del Día:

Arreglos para la XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Ciudad de Panamá, Panamá, del 6 al 10 de noviembre de 2006)
Tarea Nro. 30 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/CE/70-NE/06

Cuestión 9 del

Orden del Día:

Informe de la Décima primera reunión del Grupo AVSEC de la CLAC (Buenos Aires, Argentina, 8 al 10 de mayo de 2006). Proyecto de Resolución
Tarea Nro. 7 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/CE/70-NE/09 - Secretaría

Cuestión 10 del

Orden del Día:

Informe final sobre el “Sistema de detección de explosivos (EDS) por resonancia cuadrupolar”
Tarea Nro. 7 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/CE/70-NE/10 – Brasil

Cuestión 11 del

Orden del Día:

Posición regional respecto a:

- elección de los miembros del Consejo de la OACI
- elección del Presidente del Consejo de la OACI

Nota informativa CLAC/CE/70-NI/05 – República Dominicana

Nota de estudio CLAC/CE/70-NE/11 – Presidencia

Cuestión 12 del

Orden del Día:

Análisis sobre la constitución del grupo de trabajo (GRULAC).
Tarea Nro. 22 del Programa de Trabajo de la CLAC

Cuestión 13 del

Orden del Día:

Informe sobre la autonomía de gestión y financiera de la CLAC (acciones tomadas y modificación estatutaria). Proyectos de Resolución
Tarea No. 24 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/CE/70-NE/13 - Presidencia

Cuestión 14 del
Orden del Día:

Gestión presupuestaria.
Tarea No. 25 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/CE/70-NE/14 - Secretaría

Cuestión 15 del
Orden del Día:

Estado de pago de las contribuciones por parte de los Estados miembros correspondiente al período 2005-2006. Escalas de contribución 2007-2008. Creación del Fondo de Respaldo. Proyecto de Resolución.
Tarea No. 26 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/CE/70-NE/12 - Secretaría

Cuestión 16 del
Orden del Día:

Otros asuntos:

Nota de estudio CLAC/CE/70-NE/15 - Cuba

174. En este punto del Orden del Día, la Delegada de Cuba presentó una nota de estudio haciendo referencia al cronograma de actividades relacionadas con las reuniones de la CLAC, particularmente sobre la fecha límite para la preparación y circulación del resumen y conclusiones de los informes de las reuniones. En ese sentido, recordó que, conforme está establecido en la Recomendación A14-22 “Mejoramiento de la comunicación entre la Secretaría y los Estados miembros”, este plazo es de 15 días posteriores a las reuniones; en tanto que, en los “Métodos y Procedimientos de trabajo para los Grupos de Expertos del Comité Ejecutivo de la CLAC”, se establece que “*Terminada cada reunión, la Secretaría elaborará un informe que contenga una relación sucinta de las conclusiones y recomendaciones alcanzadas en cada uno de los puntos del Orden del Día, el mismo que será sometido a consideración del Comité Ejecutivo*”.

175. En ese sentido, consideró necesario armonizar la Recomendación A14-22 con lo expresado en los Métodos y Procedimientos de trabajo para los Grupos de Expertos, a fin que exista una sola guía para el trabajo a desarrollar por la Secretaría al término de cada reunión. Para tal efecto, sugirieron que, luego de cada reunión, se cuente con un resumen de las conclusiones, a fin que las autoridades aeronáuticas puedan actuar en cuestión, habiendo sido partícipes o no del encuentro de que se trate.

176. Al respecto el Secretario sugirió analizar los dos documentos completos, a fin de evaluar y buscar la mejor solución al tema. En ese sentido, consideró viable una distribución adelantada de las conclusiones, por lo que se comprometió a modificar la Recomendación A14-22 y los “Métodos y Procedimientos de trabajo para los Grupos de Expertos del Comité Ejecutivo de la CLAC” en ese sentido.

Conclusión

177. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada y encargó a la Secretaría la modificación de la Recomendación A14-22 “Mejoramiento de la comunicación entre la Secretaría y los Estados miembros” y/o los “Métodos y Procedimientos de trabajo para los Grupos de Expertos del

Comité Ejecutivo de la CLAC”, para incluir la distribución adelantada de las conclusiones de las reuniones, y someterla a consideración de la próxima Asamblea.

178. Aprovechando la oportunidad, el Delegado de Panamá se refirió a la Asamblea que se llevará a cabo en su del 6 al 10 de noviembre de 2006, exhortando a los Estados a que participen en la misma

Clausura

179. El Presidente de la CLAC agradeció a las Autoridades de República Dominicana su cálida recepción, felicitando a todos los que contribuyeron y participaron en 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.

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

LXX REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC
(Santo Domingo, República Dominicana, 20 al 22 de septiembre de 2006)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

Roberto Federico Cimbaro
Jefe Departamento OACI
CRA Comando de Regiones Aéreas
Edificio Cóndor, Pedro Zanni 250
1° Piso - Of. 183, Sector Verde
Buenos Aires 1104
T: (5411) 4317-6411
F: (5411) 4317-6411
buecroas@faa.mil.ar / buecroa@faa.mil.ar

Salvador Julio Postiglioni
Subinterventor de Relaciones Institucionales
PSA - Policía de Seguridad Aeroportuaria
Aeropuerto Internacional Ezeiza "Ministro
Pistarini", Casilla de Correo 11,
1802 Buenos Aires
T: (5411) 44809656
F: (5411) 44809655
jpostiglioni@psa.gov.ar

Gustavo Boeri
Jefe Área Explosivos
PSA - Policía de Seguridad Aeroportuaria
Aeropuerto Internacional Ezeiza "Ministro
Pistarini", Casilla de Correo 11,
1802 Buenos Aires
T: (5411) 51664895
F: (5411) Falta
gboeri@psa.gov.ar

BOLIVIA

Ricardo Javier García Soruco
Director Ejecutivo de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal Santa Cruz 1278
Palacio de las Comunicaciones, Piso 4
Casilla Postal 2237, La Paz
T: (5912) 2374142 / 2377136
F: (5912) 2115519
dgacbol@ceibo.entelnet.bo /
javiergarcia.javier@gmail.com

Juan Urrutia Plaza
Director de Transporte Aéreo
DGAC - Dirección General de Aeronáutica
Civil
Av. Mariscal Santa Cruz 1278, Piso 4
Palacio de las Comunicaciones
Casilla Postal 2237, La Paz
T: (5912) 211 5515
F: (5912) 211 9323
urrutia@dgac.gov.bo /
dgacint@caoba.entelnet.bo

BRASIL

Eliezer Negri
Superintendente de Asuntos Internacionales
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
Av. Marechal Camara 233 – 12° andar,
Rio de Janeiro
T: (5521) 2139-9683
F: (5521) 2139-9678
presidente@cernai.gov.br

María Regina Oliveira de Queiroz
Gerente de Coordinación con Organizaciones
Internacionales
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
Av. Marechal Camara 233 – 12° andar,
Rio de Janeiro
T: (5521) 21399674
F: (5521) 21399678
reginaqueiroz@cernai.gov.br /
mreginaqueiroz@terra.com.br /
mroqueriz@hotmail.com

Rogério Benevides Carvalho
Gerente General de Seguridad y Facilitación
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
Rua Santa Luzia 559, SL515
Rio de Janeiro
T: (5521) 38146750
F: (5521) Falta
benevides@anac.gov.br

CHILE

Enrique Rosende Alba
Director General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (562) 4368136 / 4392501 / 2052092
F: (562) 4392101
director@dgac.cl / registratura@dgac.cl

Jorge Frei Toledo
Secretario General
JAC - Junta Aeronáutica Civil
Av. Amunátegui 139, 7° Piso, Santiago
T: (562) 673 1020
F: (562) 698 3148
jfrei@mtt.cl / jac@mtt.cl

Arturo Merino Núñez
Director de Planificación y Coordinación
Nacional
DGAC - Dirección General de Aeronáutica
Civil
Av. Miguel Claro 1314
Apartado 3, Correo 9, Providencia, Santiago
T: (562) 4392000
F: (562) 4390562
dir.planificacion@dgac.cl / dirplani@dgac.cl /
amerino@dgac.cl

Alvaro Lisboa Montt
Asesor Legal
JAC - Junta Aeronáutica Civil
Av. Amunátegui 139, 7° Piso, Santiago
T: (562) 6986945 / 673-1021
F: (562) 698 3148
alisboa@mtt.cl / legal_jac@mtt.cl

Luis A. Rossi Jofre
Jefe Sección Relaciones Aeronáuticas
Internacionales
Dirección General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (562) 4392443
F: (562) 4392143
rossi@dgac.cl

Gonzalo Miranda Aguirre
Representante ante el Consejo de la OACI
999 University Street, Suite 1445,
Montreal, (Québec) H3C5J9
Canadá
T: (1514) 954 5764 / 9954 6687
chile.rep@icao.int / gmiranda@icao.int

COLOMBIA

Fernando Sanclemente Alzate
Director General
UAEAC - Unidad Administrativa Especial de
Aeronáutica Civil
Aeropuerto Int. Eldorado, Piso 4
Apartado Aéreo 12307,
Santa Fe de Bogotá
T: (571) 4139894 / 4139276
F: (571) 4138586
fernando.sanclemente@aerocivil.gov.co /
fsanclemente@aerocivil.gov.co

Enrique José Nates Guerra
Jefe Oficina de Transporte Aéreo
UAEAC - Unidad Administrativa Especial de
Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional Eldorado, Of. 403,
Piso 4, Santa Fe de Bogotá
T: (57 1) 2662206
F: (57 1) 2663779
enrique.nates@aerocivil.gov.co

Julio Enrique Ortiz Cuenca
Representante ante el Consejo de la OACI
999 University Suite 15.55
Montreal, Canadá H3C5J9
T: (1514) 954 8393
F: (1514) 954 6413
colombia@icao.int /
julioenriqueortiz@yahoo.com /
julioenriqueortiz@hotmail.com

COSTA RICA

Bernal Mesén Brenes
Director General de Aviación Civil
La Uruca, contiguo a Migración
Apartado Postal 5026 – 1000, San José
T: (506) 2329480 / 2902356
F: (506) 2312107
dgacdgr@racsac.co.cr / bmesen@dgac.go.cr

CUBA

Mayda Molina Martínez
Vicepresidenta
IACC - Instituto de Aeronáutica Civil
Calle 23 N° 64, Vedado, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana
T: (537) 830 6046
F: (537) 83445453
mayda.molina@iacc.avianet.cu /
vpmmolina@iacc.avianet.cu

Concepción Martínez Miranda
Especialista de Transporte Aéreo
IACC - Instituto de Aeronáutica Civil
Calle 23 N° 64, Vedado, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana
T: (537) 551 170
F: (537) 834 4577
concepcion.martinez@iacc.avianet.cu

Nelson Viñas Valdés
Especialista de Transporte Aéreo
IACC - Instituto de Aeronáutica Civil
Calle 23 N° 64, Vedado, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana
T: (537) 551170
F: (537) 8344577
Nelson.vinas@iacc.avianet.cu

EL SALVADOR

José René Rodríguez Gutiérrez
Director Ejecutivo
AAC - Autoridad de Aviación Civil
Carretera Panamericana, Km. 9 1/2, Blvd. Ejército, Ilopango, San Salvador
T: (503) 2 2950265
F: (503) 2 2950345
navegacion-aerea@aac.gob.sv

HONDURAS

Guillermo Seaman
Director General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Toncontin,
Apartado Postal 30145, Tegucigalpa D.C.
T: (504) 2346853
F : (504) 2333683
guiseaman@yahoo.com

Bayardo Pagoada
Viceministro de Transporte
SOPTRAVI - Sub Secretaría de Transporte B°
La Bolsa, Comayaguela,
T: (504) 2250690
F: (504) 2252223
bpagoadaf@yahoo.com

Adán Suazo Morazán
Representante ante el Consejo de la OACI
999 University Street, Suite 12 :35
Montreal, Quebec, Canadá
T: (514) 9548284
honduras@icao.int

MÉXICO

Dionisio Méndez Mayora
Representante ante el Consejo de la OACI
999 University Street, Suite 14:40 Montreal,
Quebec, Canadá H3C 5J9
T.: (514) 954 8284
F: (514) 954 5838
dmendez@icao.int

NICARAGUA

Julio Sequeira Moncada
Director de Aeronavegación
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Ministerio de Transporte e Infraestructura
Frente Estadio Nacional Denis Martínez
Apartado Postal 4936, Managua DN
T. (505) 2227333
F: (505) 2227333
sequeirajc@hotmail.com /
aeronavac@mti.gob.ni

PANAMÁ

Eustacio Fábrega López
Director General
AAC Autoridad de Aeronáutica Civil
Edificio 805, Albrook, Ciudad de Panamá,
7501 y 7615, Panamá 5
T: (507) 5019300
F: (507) 5019305
dgeneral@aeronautica.gob.pa /
efabrega@aeronautica.gob.pa

Ricardo García de Paredes
Asesor Legal para Asuntos Internacionales y
de Política Aeronáutica
AAC Autoridad de Aeronáutica Civil
Apartado 03070, Panamá 5
T: (507) 5019200
F: (507) 5019305
rgarciadeparedes@aeronautica.gob.pa

PARAGUAY

Jesús César Ríos Raballo
Subdirector de Transporte Aéreo y Asuntos
Internacionales
DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica
Civil
Av. Mariscal López y 22 de Setiembre,
Asunción
T: (595 21) 213 365
F: (595 21) 213 365
staai@dinac.gov.py

Jorge Ocampo Amarilla
Coordinador Nacional Proyectos de
Cooperación Técnica
DINAC- Dirección Nacional de Aeronáutica
Civil.
Av. Mariscal López y 22 de Septiembre,
Asunción
T : (595 21) 213365
F : (595 21) 213365
pnud@dinac.gov.py

REPÚBLICA DOMINICANA

Norge Botello
Director General y Presidente de la JAC
DGAC - Dirección General de Aeronáutica
Civil
Av. México esq. Dr. Delgado
Of. Gubernamental Bloque "A", 2º nivel
Apartado Postal 1180, Santo Domingo
T: (1 809) 2218616
F: (1 809) 6896061
aeronautica.c@codetel.net.do /
aerocivil@codetel.net.do

Luis P. Rodríguez Ariza
Sub-Director General de Aeronáutica Civil
Miembro Junta de Aeronáutica Civil
Av. México, Esq. 30 de Marzo, Santo
Domingo
T: (1 809) 2217909 ext. 244
F: (1 809) 687 6616
lrodriguezariza@yahoo.es

Carlos A. Veras
Secretario de la Junta de Aeronáutica Civil
Av. México, Esq. 30 de Marzo, Santo
Domingo
T: (1 809) 221 7909 ext. 237
F: (1 809) 689 9145
junta_aeronautica@dgac.gov.do

José Luís Abraham
Asesor Presidencial Aeronáutica,
DGAC - Dirección General de Aeronáutica
Civil
Rafael A. Sánchez #36 (Naco)
Santo Domingo.
T: (1809) 5661496
F: (1809) 5655776
Jlabraham853@yahoo.com

Santiago Rosa Martínez
Subdirector Técnico para los servicios de
navegación aérea
DGAC - Dirección General de Aeronáutica
Civil
Av. México, Esq. 30 de Marzo,
Santo Domingo
T: (1 809) 2217909 Ext. 457 y 458
F: (1 809) 2212825
santiagorosa066@yahoo.com

Iván Vásquez Reyes
Sub-director para Normas y Regulaciones
DGAC - Dirección General de Aeronáutica
Civil
Av. México, Esq. 30 de Marzo,
Santo Domingo
T: (1 809) 2217909 Ext.276
F: (1 809) 686-0624
i_vasquez2000@yahoo.com

José Luis Rodríguez
Encargado del Dpto. Control de Calidad
CESA - Cuerpo Especializado en Seguridad
Aeroportuaria
Av. Lope de Vega 100, Plaza Lope de Vega,
local B-9,
Ensanche Naco D.N. Santo Domingo
T: (1 809) 7968581 / 5630247
F: (1 809) 5630253
rod_140@hotmail.com

José Antonio Gil Morales
Instructor Trainair
CCEA - Centro de Capacitación y
Entrenamiento Aeronáutico
Aeropuerto Internacional Las Américas, J.F.
Peña Gómez
Santo Domingo
T: (1 809) 5491310 Ext. 232
F: (1 809) 5492903
entrenamiento@hotmail.com /
ccea@dgac.gov.do

URUGUAY

Jose Luis Vilardo
Director Nacional de Aviación Civil e
Infraestructura Aeronáutica - DINACIA
Camino Carrasco 5519, Canelones CP 12100,
Montevideo
T: (5982) 6019044
F: (598 2) 604 0408 Int. 4053
dinacia@adinet.com.uy

Daniel Olmedo
Director General de Aviación Civil
DINACIA – Dirección Nacional de Aviación
Civil e Infraestructura Aeronáutica
Camino Carrasco 5519, Canelones CP 12100,
Montevideo
T: (5982) 600 4531
F: (5982) 604 0427
dgacuru@dinacia.gob.uy

Luis G. Giorello Sancho
Asesor Jurídico
DINACIA – Dirección Nacional de Aviación
Civil e Infraestructura Aeronáutica
Camino Carrasco 5519, Canelones CP 12100,
Montevideo
T.: (598 2) 604 0408 int. 4223
F: (598 2) 604 0408 int. 4053
giosan@adinet.com.uy

Duncan Croci
Embajador de Uruguay en República
Dominicana
Luis F. Thomas 110, Esc. 401
Santo Domingo, República Dominicana
T: (1809) 2273475
F: (1809) 4724231
embur@verizon.net.do

VENEZUELA

Liz Violeta Juárez Aponte
Consultor Jurídico
INAC - Instituto Nacional de Aviación Civil
Av. José Félix Sosa con Av. Luis Roche
Urb. Altamira Sur, Torre Británica de Seguros
Piso 5, Caracas, Dto. Capital, Zona Postal 106
T: (58 212) 2774426
F: (58 212) 2774478
l.juarez@inac.gov.ve

Anamaría Román Zapata
Jefe División Operaciones Internacionales
INAC - Instituto Nacional de Aviación Civil
Av. José Félix Sosa con Av. Luis Roche
Urb. Altamira Sur, Torre Británica de Seguros
Piso 3, Caracas, Dto. Capital, Zona Postal 106
T: (58 212) 277-4538
F: (58 212) 2774507
a.roman@inac.gov.ve /
anamariarz@hotmail.com

Jessica López
Jefe de la Coordinación de Relaciones
Aeronáuticas Nacionales e Internacionales
INAC - Instituto Nacional de Aviación Civil
Av. José Félix Sosa con Av. Luis Roche
Urb. Altamira Sur, Torre Británica de Seguros
Piso 4, Caracas, Dto. Capital, Zona Postal 106
T: (58 212) 2774437
F: (58 212) 2774438
j.lopez@inac.gov.ve

Ivonne Diamond Bello
Abogada Asuntos Aeronáuticos y
Gubernamentales
AEROPOSTAL Alas de Venezuela
Torre Polar Oeste, Piso 22, Plaza Venezuela
Av. Paseo Colón, Caracas
T: (58 212) 7086130
F: (58 212) 7931361
ivone.diamond@aeropostal.com

Carlos Fraino Lander
Jefe de Transportes y Comunicaciones
Internacionales
Ministerio de Relaciones Exteriores
Torre MRE, Carmelitas, Caracas 1010
T: (58 212) 806 4437
F: (58 212) 806 4438
Carlos.fraino@mail.mre.gob.ve /
frainocarlosluis@gmail.com

ORGANIZACIONES
INTERNACIONALES

**OACI – Organización de Aviación Civil
Internacional**

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

**IATA - International Air Transport
Association**

Patricio Sepúlveda
Regional Vice President Latin America &
Caribbean
703 Waterford Way (NW 62nd Ave),
Suite 600, Miami, FL 33126, Estados Unidos
T: (305) 2667552 ext.: 336
F: (305) 2667718
sepulvedap@iata.org

Paulina Asenjo F.
Manager Business Analysis
International Air Transport Association -
IATA
Av. Ricardo Lyon 222, Of. 701-A
Providencia, Santiago, Chile
T: (562) 2690755
F: (562) 2622654
asenjop@iata.org

Alicia Lines
Country Manager
International Air Transport Association -
IATA
Av. Abraham Lincoln 962, Edificio Osiris,
Piso 3, Santo Domingo, República Dominicana
T: (1809) 5624282
F: (1809) 5406166
linesa@iata.org

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

Eduardo Flores
Secretario Regional
Aeropuerto Internacional Mérida (M.
Crescencio Rejón)
Piso 2, Oficina ACI-LAC, Mérida, Yucatán,
México CP 93291
T: (52999) 9461258
F: (52999) 9461264
efloresdc@aci-lac.aero

AEC – Asociación de Estados del Caribe

Luis Carpio
Director de Transporte y Desastres Naturales
5-7 Sweet Briar Road, St. Clair
P.O. Box 660 Port of Spain
Trinidad - West Indies
Trinidad and Tobago
T: (1784) 6229575
F: (1784) 2369814
lcarpio@acs-aec.org / mail@acs-aec.org

**COCESNA - Corporación Centro América
de Servicios de Navegación Aérea**

Eduardo Marín Jiménez
Presidente Ejecutivo
Aeropuerto de Toncotín
Apartado Postal 660, Tegucigalpa
Honduras
T: (504) 2343360 Ext. 1229 / 2342948
F: (504) 2342550
presidencia@cocesna.org /
emarin@cocesna.org

**CLAC – Comisión Latinoamericana de
Aviación Civil**

Marco Ospina Yépez
Secretario
Apartado 4127, Lima 100, Perú
T.: (511) 575 3664
F: (511) 575 1543
clacsec@lima.icao.int

LXX REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC
(Santo Domingo, República Dominicana, 20 al 22 de septiembre de 2006)

DISCURSO DE APERTURA
SR. NORGE BOTELLO, DIRECTOR DE AERONÁUTICA CIVIL Y PRESIDENTE DE
LA JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL DE REPÚBLICA DOMINICANA

Señora Regina Queiroz, en representación del Sr. Eliézer Negri de Brasil y Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Señores Vicepresidentes de la CLAC: Eustacio Fàbrega de Panamá, Mayda Molina de Cuba, Liz Violeta Juárez de Venezuela. Marco Ospina Secretario de la CLAC, Señores Directores de Aviación Civil de: Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Honduras y Uruguay; Distinguidos Delegados de los Estados miembros de la CLAC presentes y distinguidos Observadores de Organismos Internacionales. Damas y Caballeros.

Constituye un motivo de gran honor y alta satisfacción que la Septuagésima Reunión del Comité Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, pueda realizarse en la República Dominicana; y es por ello que, en nombre del Gobierno y del pueblo dominicano, nos sentimos profundamente regocijados en brindarles una fraternal bienvenida, esperando que su estancia entre nosotros sea provechosa, fructífera y amena.

Este encuentro de pueblos hermanos de la Región tiene un carácter novedoso, pues, por vez primera en la historia de la CLAC, se han dado los primeros pasos en pos de la autonomía de Gestión del Organismo, lo cual ha provocado el planteamiento de diferentes medidas dentro de la Organización, que permitan hacer posible este objetivo.

Prácticamente desde su fundación, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil ha estado estrechamente ligada a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en lo concerniente, entre otras cosas, a los aspectos técnicos, legales y económicos, sin embargo a partir del 1ro. de enero del 2007, la Comisión tendrá autonomía no solo de gestión, sino también financiera, lo que constituye un importante compromiso y reto para todos los Estados Miembros.

Para los pueblos que integramos la Región de América Latina y el Caribe, el gran desafío consiste en el aprovechamiento de este nuevo esquema para que juntos, de una vez por todas, logremos alcanzar un desarrollo sostenido de nuestra aviación civil en forma integral y de cara al futuro, mediante el uso intensivo de las nuevas tecnologías y el calificado recurso humano con que contamos en la Región.

Para la República Dominicana ha constituido un alto honor formar parte del actual Comité Ejecutivo, brillantemente dirigido por nuestro Presidente el Brigadier Eliézer Negri. Durante estos dos años que hemos compartido con ustedes, ha aflorado el espíritu de complacencia y orgullo de pertenecer a la CLAC y ratificar que nuestra región cuenta con especialistas de alto nivel y que adicionalmente demuestran su don de gente. Quisiera destacar el trabajo desarrollado por nuestro eficiente Secretario el señor Marco Ospina, que más que Secretario hace las veces de consejero y conciliador de las decisiones que se adoptan en el seno de los órganos de trabajo de la organización.

Aprovechando esta oportunidad, quisiera darles a conocer que nuestro país se ha empleado a fondo en una labor que ha permitido el rescate de la credibilidad de la Autoridad Aeronáutica Nacional, tanto en el ámbito local como en el internacional, y para ello hemos utilizado una estrategia de ordenamiento en los aspectos de la Seguridad Operacional, en la mejoría de los servicios de navegación aérea y en la implementación de una política de transporte aéreo, que soporte el desarrollo económico de nuestro país, que como ustedes conocen se basa en la gestión del turismo, esto a la luz de las decisiones y directrices de los organismos internacionales especializados, en particular de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

En este sentido deseo brevemente resaltar algunos aspectos importantes, tales como: La nueva Ley de Aviación Civil sometida recientemente por el Poder Ejecutivo al Congreso Nacional para su aprobación, la elaboración de los Reglamentos Aeronáuticos, las Guías Técnicas, para la implementación de las normas, la rehabilitación e instalación de equipos de comunicación y navegación aérea, así como la inauguración para noviembre próximo del nuevo aeropuerto turístico internacional en la provincia de Samaná, que está ubicado al Norte de la isla. También deseo resaltar la concertación de nuevos acuerdos de transporte aéreo con varios Estados de nuestra Región y del Continente Europeo, y lo más importante, la capacitación y entrenamiento del personal técnico y administrativo de esta Dirección General, para optimizar los niveles de rendimiento y permitir el desarrollo de la actividad aeronáutica dominicana.

Es muy oportuna la celebración de esta Reunión del Comité Ejecutivo en la República Dominicana, pues nos permite informar a la comunidad aeronáutica latinoamericana, que nuestro país presenta su candidatura para ocupar un asiento en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) durante la Asamblea que tendrá lugar en la ciudad de Montreal, Canadá, el próximo año.

Consideramos que ha llegado el momento para que, por primera vez, ocupemos esa posición, pues estamos preparados para ello y hemos trabajado arduamente en el seno de la CLAC para lograr ese objetivo; La República Dominicana ha entendido que con trabajo profundo y constante se va trazando el camino, junto a la Comunidad Internacional, a nuevos esquemas de desarrollo del transporte aéreo, según lo exigen los tiempos modernos.

Por todo lo expuesto consideramos que nuestros Estados de América Latina y el Caribe que forman parte de la CLAC debemos continuar unidos trabajando en bloque como hasta ahora se ha hecho para lograr mantener la credibilidad y respeto de los demás Estados y Organismos Regionales, pues gracias a esa férrea unión hemos podido mantener ocho asientos en el seno del Consejo de la OACI así como también hemos logrado que brillantes latinoamericanos ocupen puestos de relevancia internacional, como es el caso del actual Presidente del Consejo de la OACI, nuestro querido amigo Roberto Kobeh.

Estimados amigos, la reunión del Comité Ejecutivo que hoy nos ocupa es de trascendental importancia para el fortalecimiento de nuestra comisión, pues en esta, además de revisar los informes de los grupos expertos, los proyectos de decisión que irán a la Asamblea, tendremos la responsabilidad de preparar el camino para la autonomía de gestión de la CLAC, con la modificación de su Estatuto. Por otro lado, debemos proyectar nuestras acciones a las futuras elecciones en el seno de la OACI. Por todo esto les invito a que nuevamente demos que gracias al trabajo consensuado, la Región Latinoamericana continuará fuerte y unida.

Señoras y Señores, no pretendo abusar de su indulgencia. Sólo he querido compartir con ustedes el inmenso entusiasmo que los dominicanos albergamos al sentirnos partícipes de importantes cambios y radicales transformaciones del ámbito que nos compete. Esta es una época de verdadera potencialidad revolucionaria que la venimos enfrentando con la solvencia y calidad que caracteriza al hombre latinoamericano.

Aprovechemos esta enorme oportunidad para diseminar en nuestros pueblos la simiente de paz, amor y fraternidad.

Muchas gracias.

LXX REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Santo Domingo, República Dominicana, 20 al 22 de septiembre de 2006)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Aprobado por el Comité Ejecutivo)

Sesión abierta

1. Informes del GEPEJTA (Décima séptima y décima octava reuniones) y proyectos de Decisión (Secretaría)

Tarea Nro. 23 del Programa de Trabajo de la CLAC

Proyectos de Recomendación:

- Incorporación de normas en los procedimientos de las infracciones aeronáuticas de los Estados miembros de la CLAC.
- Gestión integral de la cartera de sobrevuelos en los Estados miembros de la CLAC.
- Guía de orientación para el desarrollo de proyectos de trabajos aéreos especiales en Latinoamérica.
- Acuerdo entre los Estados sobre determinación de la edad límite para los pilotos.
- Medidas para contribuir a la aplicación de una Lista de Chequeo FAL/AVSEC en las regiones CAR/SAM.

Proyectos de Resolución:

- Servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios.
- Factores a considerar en la concesión de aeropuertos.

2. Aplicación del marco normativo de la CLAC (Proceso de revocatoria de las Resoluciones Estatutarias) **Proyectos de Decisión** (Secretaría).

Tarea Nro. 23 del Programa de Trabajo de la CLAC

3. Seguimiento de la implementación del Sistema de integración regional del transporte aéreo latinoamericano. **Proyecto de Resolución** (Secretaría).

Tarea No. 2 del Programa de Trabajo de la CLAC

4. Arreglos para la XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Ciudad de Panamá, Panamá, del 6 al 10 de noviembre de 2006) (Secretaría).

Tarea No. 30 del Programa de Trabajo de la CLAC

5. Informe de la Décima Cuarta Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (Santiago, Chile, 17 de julio de 2006) (Coordinador).

Tarea No. 1 del Programa de Trabajo de la CLAC

6. Informe sobre avance del Programa de Actividades de la CLAC para el bienio 2005-2006 (Secretaría).
7. Procesos de integración en todos los niveles (mundial, regional y subregional) (Secretaría).

Tarea No. 12 del Programa de Trabajo de la CLAC

8. Capacitación profesional. (Secretaría)
Tarea No. 29 del Programa de Trabajo de la CLAC

Sesión a puerta cerrada

9. Informe de la Décima primera reunión del Grupo AVSEC de la CLAC (Buenos Aires, Argentina, 8 al 10 de mayo de 2006). **Proyecto de Resolución** (Secretaría)
Tarea No. 7 del Programa de Trabajo de la CLAC
10. Informe final sobre el “Sistema de detección de explosivos (EDS) por resonancia cuadrupolar” (Brasil).
Tarea No. 7 del Programa de Trabajo de la CLAC
11. Posición de la CLAC respecto a:
- elección de los miembros del Consejo de la OACI (Presidencia).
 - elección del Presidente del Consejo de la OACI (Presidencia).
12. Análisis sobre la constitución del grupo de trabajo (GRULAC).
Tarea No. 22 del Programa de Trabajo de la CLAC
13. Informe sobre la autonomía de gestión y financiera de la CLAC (acciones tomadas y modificación estatutaria). **Proyectos de Resolución** (Presidencia).
Tarea No. 24 del Programa de Trabajo de la CLAC
14. Gestión presupuestaria (Secretaría).
Tarea No. 25 del Programa de Trabajo de la CLAC
15. Estado de pago de las contribuciones por parte de los Estados miembros correspondiente al período 2005-2006. Escalas de contribución 2007-2008. Creación del Fondo de Respaldo. **Proyecto de Resolución** (Secretaría).
Tarea No. 26 del Programa de Trabajo de la CLAC
16. Otros asuntos.

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A17-**

**INCORPORACIÓN DE NORMAS EN LOS PROCEDIMIENTOS DE LAS INFRACCIONES
AERONÁUTICAS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC**

CONSIDERANDO que la función de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) es la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil en la Región, con el objeto de desarrollarla en forma ordenada y uniforme;

CONDIDERANDO que la CLAC cumple su cometido siempre dentro de los principios y objetivos establecidos tanto en su Estatuto como en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 7 de diciembre de 1944);

CONSIDERANDO lo dispuesto en el Artículo 12 del mencionado Convenio de Aviación Civil Internacional, en cuanto al compromiso de los Estados miembros de cumplir y hacer cumplir las normas aeronáuticas y a proceder contra las personas que los infrinjan;

CONSIDERANDO que la mayoría de los Estados miembros de la CLAC ha elaborado los procedimientos necesarios para dar cumplimiento al Artículo 12 antes señalado;

CONSIDERANDO la necesidad de conciliar el principio de la soberanía de los Estados y la utilidad de establecer una norma que permita a todos los Estados miembros proceder en forma efectiva contra cualquier persona extranjera que infrinja su normativa;

LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros a que:

1. Incorporen la siguiente norma dentro de sus procedimientos de infracciones aeronáuticas:

“Si con motivo de la operación de una aeronave (nombre del Estado que legisla) en jurisdicción de un Estado extranjero, se infringieren los reglamentos aeronáuticos de ese Estado y las autoridades de dicho Estado hubieran adoptado las medidas o sanciones que prevén sus normas internas, requiriendo expresamente su ejecución en jurisdicción (nombre de Estado que legisla), la autoridad aeronáutica podrá acceder a lo pedido siempre que la infracción y la medida atribuida al imputado estén contemplados en la legislación aeronáutica nacional, y se le hubiese asegurado a aquél el ejercicio legítimo del derecho a defensa. Con todo, la medida aplicada por el Estado extranjero no podrá ser superior a la sanción establecida para esa infracción en la legislación nacional.”

2. Inicien los procesos necesarios tendientes a incorporar la norma propuesta en los procedimientos nacionales, con el propósito de estandarizar los criterios respecto del tratamiento uniforme de las infracciones aeronáuticas.

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A17-**

**GESTION INTEGRAL DE LA CARTERA DE SOBREVUELOS
EN LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC**

CONSIDERANDO que corresponde a los Estados buscar mecanismos que permitan una recaudación oportuna de derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo, tal como lo ha declarado el Concejo de la OACI (Documento 9082);

CONSIDERANDO la situación de cartera morosa por estos conceptos que se presenta en algunos Estados de la región, con saldos de dudoso recaudo, así como la necesidad de implementar mecanismos eficaces de cobro;

CONSIDERANDO la cooperación que debe existir entre los Estados miembros, principalmente a fin de facilitar el cobro de los derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo;

CONSIDERANDO que los Estados deben contar con información veraz para la efectiva toma de decisiones.

LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA:

1. Exhortar a los Estados miembros para que implementen mecanismos de pago anticipado de los servicios ATS, considerando la metodología que se presenta a continuación, sin perjuicio de las regulaciones, políticas y procedimientos vigentes en cada país miembro.

PROCEDIMIENTO EN CASO DEL PAGO PREVIO DE LOS SERVICIOS ATS

2. En el caso de sobrevuelos en servicios regulares que deseen acogerse al prepago y de servicios no regulares, se exhorta a los Estados a desarrollar herramientas consultables por medios electrónicos que permitan a los potenciales usuarios efectuar su autoliquidación por concepto de prestación de servicios de sobrevuelo
3. Estos sistemas deberán tener la capacidad de elaborar una factura pro forma que pueda imprimirse, con las instrucciones correspondientes para efectuar el pago. Una vez efectuado el pago, el cliente enviaría su solicitud de prestación de servicios de sobrevuelo, acompañada del respectivo comprobante.
4. El anterior procedimiento debe adelantarse con suficiente anticipación y al menos 72 horas antes de la hora programada para el vuelo.

PROCEDIMIENTO EN CASO DE CONSTITUCION DE GARANTIAS

5. En el caso de sobrevuelos en servicios regulares que no deseen acogerse al prepago, la Autoridad aeronáutica podrá exigir la constitución de las respectivas garantías o pólizas de cumplimiento debidamente legalizadas para otorgar los correspondientes permisos de sobrevuelo, caso en el cual se procedería a remitir periódicamente la facturación correspondiente a las operaciones de sobrevuelo del mes inmediatamente anterior.

6. En caso de que un explotador de aeronaves presente morosidad en el pago, podrá suspenderse el permiso de sobrevuelo y podrán hacerse efectivas las garantías otorgadas, hasta tanto se remedie la situación de morosidad.

SISTEMA DE INFORMACIÓN REGIONAL

7. Establecer un Sistema de Información Regional, a cargo de la Secretaría de la CLAC.
8. Dicha base de datos deberá contener la información que a continuación se detalla y se actualizada mensualmente:
 - Nombre de la empresa
 - Estado casa matriz
 - Matrículas de aeronaves
 - Nombre del CEO de la empresa
 - Dirección de correspondencia
 - Números telefónicos
 - Correo electrónico
 - Página Web
 - Número de fax
 - Nombre de la persona encargada de pagos de facturación de operación y datos de contacto
9. Encargar a la Secretaría de la CLAC el manejo de la base de datos y publicarla en su página Web, para que tengan acceso todos los Estados en su tarea de cobro de los servicios ATS.

La presente Recomendación reemplaza a la Recomendación A15-8

PROYECTO DE RECOMEDACIÓN A17-**

**GUÍA DE ORIENTACIÓN PARA EL DESARROLLO DE
PROYECTOS DE TRABAJOS AÉREOS ESPECIALES EN LATINOAMÉRICA**

CONSIDERANDO que en los países miembros de la CLAC existe una diversidad en el tratamiento de los trabajos aéreos especializados, por lo que resulta de gran ayuda establecer una guía que abarque de manera amplia los diferentes tópicos incluidos en esta modalidad de servicio;

CONSIDERANDO que los trabajos aéreos especializados cumplen una importante función que coadyuva al fomento de las actividades agropecuarias, industriales, emergencias médicas y, científicas, entre otras y en esa medida se debe procurar su desarrollo;

CONSIDERANDO que, dada la especialización de algunos equipos utilizados en estas actividades y del personal que se requiere para pilotarlo, conviene a los intereses de los Estados de la CLAC, promover una política que permita el uso de estos en otros Estados, cuando las necesidades así lo requieran, para lo cual, si lo consideran conveniente podrá suscribir acuerdos de reciprocidad;

CONSIDERANDO que en algunos países de la región se están desarrollando proyectos para la investigación y desarrollo de equipos relacionados con los trabajos aéreos especiales, por lo que es conveniente un apoyo solidario a este tipo de iniciativas;

CONSIDERANDO que se hace necesaria la adopción de algunas pautas básicas que permitan a los Estados latinoamericanos suplir las deficiencias de esta modalidad de servicio, en aquellos aspectos que resulten de interés común, respetando los estándares de seguridad.

LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

Exhortar a los Estados miembros a adoptar los siguientes lineamientos que constituyen pautas básicas para el desarrollo de proyectos de trabajos aéreos especiales en Latinoamérica.

**GUÍA DE ORIENTACIÓN PARA EL DESARROLLO DE
PROYECTOS DE TRABAJOS AÉREOS ESPECIALES EN LATINOAMÉRICA**

Definición

1. Los trabajos aéreos especiales son actividades aéreas, diferentes a las de transporte público, consistentes en quehaceres cuya naturaleza implica que se efectúe en o desde el aire, empleando aeronaves.
2. Tales trabajos incluyen:
 - 2.1 Aplicaciones aéreas.
 - a) Agrícolas:
 - Destrucción de insectos perjudiciales a la agricultura y lucha contra animales dañinos;

- lucha contra las enfermedades de las plantas;
 - destrucción de malezas y matorrales;
 - aplicación de fertilizantes y elementos regeneradores;
 - defoliación, siembra, conservación y protección;
 - disecación de frutas y secamiento de campos, y
 - otros tratamientos agrícolas por aspersión o lanzamiento.
- b) Extinción de Incendios,
 - c) Tratamiento de nubes,
 - d) Prevención de heladas,
 - e) Producción de aire turbulento, y
 - f) Repoblación de peces, aves y animales.
- 2.2 Observación, investigación, fotografía aérea y aerofotogrametría
- a) Elaboración de mapas;
 - b) Exploración geológica;
 - c) Exploraciones polares;
 - d) Conservación y utilización de suelos y aguas;
 - e) Planificación y desarrollo de centros urbanos;
 - f) Ingeniería civil;
 - g) Arqueología;
 - h) Estudios hidrológicos;
 - i) Inspección de cultivos, rebaños y tierras de labor;
 - j) Inspección y control de áreas inundadas y devastadas;
 - k) Observación meteorológica;
 - l) Estudio de la radiación cósmica;
 - m) Agricultura, silvicultura y forestación; y
 - n) Otros trabajos de observaciones e investigaciones desde el aire.
- 2.3 Prospección
- a) Prospección pesquera;
 - b) Estudios de la fauna;
 - c) Prospección magnética, y
 - d) Otras actividades de mediciones y búsqueda desde el aire.
- 2.4 Inspección y vigilancia
- a) Prevención de incendios
 - b) Control de líneas de transmisión, niveles de agua, sistemas de riego, embalses y vertientes
 - c) Vigilancia de oleoducto, gasoductos, fronteras, guardacosta y forestal
 - d) Búsqueda y salvamentos,
 - e) Control del tráfico vehicular y actos públicos;
 - f) Detección de fenómenos naturales en la superficie
 - g) Localización de cardúmenes
- 2.5 Construcción
- a) Construcción de líneas de alta tensión y teleféricos;
 - b) montaje y traslado aéreo de torres;
 - c) construcción de vallas;
 - d) construcción, instalación y traslado de elementos pesados en edificaciones;
 - e) construcción de puentes y oleoductos;

- f) supervisión de trabajos de construcción, y
- g) otras actividades relacionadas con traslado, montaje, instalaciones y apoyo en obras terrestres y marítimas.

2.6 Publicidad

- a) Remolque de letreros;
- b) lanzamiento de volantes y objetos livianos de publicidad;
- c) anuncios por amplificador de voz;
- d) trazados fumígenos;
- e) emisiones de radio y televisión;
- f) televisión y rodaje de películas;
- g) avisos luminosos; y
- h) otras actividades relacionadas con publicidad y propaganda aérea.

2.7 Ambulancia Aérea

Traslado de personas con lesiones o enfermedades, contando con personal médico y equipos especiales para su atención.

2.8 Instrucción de vuelo remunerada a bordo de aeronaves

Cualquier otra actividad similar en la que una aeronave sea utilizada para propósitos especiales diferentes al transporte aéreo

2.9 Vuelos de exhibición, demostración, experimentales y deportivos

2.10 Cada Estado podrá incorporar cualquier otra actividad aérea de similar naturaleza.

Aeronaves

3. Los equipos de vuelo empleados en los trabajos aéreos especiales, serán aeronaves de ala fija o rotatoria, especialmente diseñada y fabricada o adaptada y, en todo caso, equipadas para la actividad propuesta.

4. Los Estados (miembros de la CLAC) admitirán en sus empresas de aviación dedicadas a los trabajos aéreos especiales, el empleo de aeronaves diseñadas, fabricadas y/o adaptadas en otros Estados miembros, siempre que reúnan los requisitos de aeronavegabilidad y seguridad propios de su modalidad estipulados por los estándares internacionales sobre la materia.

Explotadores

5. Los explotadores de aeronaves dedicadas actividades de servicios aéreos comerciales de trabajos aéreos especiales, deberán ser empresas que cuenten con el correspondiente permiso de operación otorgado por la autoridad aeronáutica competente.

6. No obstante, estas actividades podrán ser desarrolladas por personas naturales o jurídicas en el ámbito estrictamente privado, empleándolas en instalaciones de propiedad del explotador de la aeronave, sin que en éste caso les sea permitido hacerlo a favor de terceros.

Tripulantes

7. Se exigirá por parte de los estados, que los tripulantes de las aeronaves operadas en trabajos aéreos especiales sean titulares de una licencia de piloto comercial, entrenados y habilitados para la clase o tipo de aeronave y la modalidad de operación, otorgada por la autoridad aeronáutica competente.

Mantenimiento

8. Se exigirá por parte de los Estados, que el mantenimiento de las aeronaves empleadas en los trabajos aéreos especiales, sea ejecutado en organizaciones autorizadas (propias o contratadas por el explotador) y contando con personal técnico licenciado.

Operación en el Territorio de otros Estados

9. Los estados miembros de la CLAC permitirán en su territorio la operación de aeronaves y empresas extranjeras dedicadas a los trabajos aéreos espaciales, a condición de reciprocidad.

10. Lo anterior sin perjuicio de que cada Estado constaten previamente la inexistencia o insuficiencia de empresas nacionales capacitadas para hacer el trabajo requerido, antes de proceder a autorizar una empresa extranjera.

Fomento a la Investigación y Desarrollo Tecnológico

11. Los Estados fomentarán los proyectos de investigación y desarrollo tecnológico encaminados al diseño, construcción, mantenimiento y operación de aeronaves y demás equipos de trabajos aéreos especiales y a tal propósito se apoyarán mutuamente y trabajarán en lo posible en la eliminación de las barreras técnicas y económicas que puedan obstruir innecesariamente la ejecución de los trabajos aéreos especiales, respetando los estándares de seguridad.

Cooperación y Transferencia Tecnológica

12. Las autoridades aeronáuticas de los Estados, propiciarán acuerdos de cooperación técnica y de transferencia tecnológica, para el desarrollo de nuevas aeronaves o equipos y para el desenvolvimiento operativo de los trabajos aéreos especiales en todas sus modalidades.

La presente Recomendación reemplaza a la Recomendación A16-14

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A17-**

**ACUERDO ENTRE LOS ESTADOS SOBRE DETERMINACIÓN
DE LA EDAD LÍMITE PARA LOS PILOTOS**

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

CONSIDERANDO que, de acuerdo al Artículo 5° del Estatuto de la CLAC, la Comisión para el cumplimiento de sus fines, desarrollará todas las funciones necesarias, entre otros, para propiciar acuerdos entre los Estados de la región que contribuyan a la mejor utilización de los planes regionales de la OACI, para el establecimiento de las instalaciones y servicios de navegación aérea y a la adopción de las especificaciones de la OACI en materia de aeronavegabilidad, mantenimiento y operación de aeronaves, licencias del personal e investigación de accidentes de aviación;

CONSIDERANDO que la XVI Asamblea Ordinaria de la CLAC (Río de Janeiro, Brasil, noviembre de 2004) acordó incorporar la tarea sobre el establecimiento de un “Acuerdo entre los Estados sobre determinación de la edad límite para los pilotos” dentro de su Programa de Trabajo;

CONSIDERANDO que el 23 de febrero de 2006, el Consejo de la OACI aprobó la enmienda 167 al Anexo 1 al Convenio sobre aviación civil internacional, en la que se propone modificar la edad máxima para los miembros de la tripulación de vuelo a 65 años y estableció que la fecha de entrada en vigencia de la enmienda propuesta sería el 23 de noviembre 2006.

LA XVII ASAMBLEA ORDINARIA

RECOMIENDA

Que los Estados miembros adopten la enmienda 167 al Anexo 1 del Convenio sobre aviación civil internacional, en la que se acuerda que los pilotos de líneas aéreas pueden continuar realizando vuelos hasta la edad de sesenta y cinco años (65), bajo las siguientes condiciones:

- a) con una limitación para las operaciones con tripulaciones múltiples;
- b) con la salvedad de que ningún otro piloto haya cumplido los sesenta años; y,
- c) que todos los pilotos mayores de sesenta años se sometan a evaluaciones médicas cada seis meses.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A17-****CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE SERVICIO AL CLIENTE
Y CALIDAD TOTAL EN LOS SERVICIOS AEREOS Y AEROPORTUARIOS**

CONSIDERANDO que es función de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo y de sus instalaciones aeroportuarias, así como, lograr el mejoramiento de la facilitación y tránsito de pasajeros, carga y correo;

CONSIDERANDO que el transporte aéreo es un servicio público y que, en virtud de ello, los Estados deben procurar y garantizar su óptimo funcionamiento; por lo tanto, se hace imperioso adoptar una acción común que garantice un desarrollo equilibrado del sector, estableciendo pautas generales que permitan determinar los medios de supervisión adecuados;

CONSIDERANDO que bajo el enfoque de calidad total, se hace necesario que los Estados de la CLAC dispongan de una guía estandarizada en la que se establezcan los derechos y deberes de los usuarios, tanto de los servicios del transporte aéreo, como de los aeropuertos; con el propósito de que esta guía pueda utilizarse como modelo a la hora de establecer sus directrices en materia de servicio al cliente y calidad total, en aras de evitar un deterioro de estos servicios, como resultado de la competencia;

CONSIDERANDO que el concepto de la atención al usuario del transporte aéreo ha evolucionado de manera notable en el mundo entero y, particularmente en la región latinoamericana, siendo éste un asunto de alta importancia para los transportistas aéreos, operadores de aeropuertos y las autoridades aeronáuticas, pues atañe directamente a la permanencia y estabilidad en un mercado altamente competitivo y afectado en los últimos años por una crisis generalizada del sector;

CONSIDERANDO la necesidad de propender por un servicio de transporte aéreo de óptima calidad, que tienda a la plena satisfacción del usuario, por tanto se hace imperioso adoptar una acción común para la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo con el fin de garantizar un desarrollo equilibrado para un sector que debe operar en un entorno de plena y constante transformación;

LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Que los Estados miembros apliquen los siguientes criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios, en la medida que sean compatibles con sus legislaciones:

CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE SERVICIO AL CLIENTE Y CALIDAD TOTAL EN LOS SERVICIOS AEREOS Y AEROPORTUARIOS

CAPÍTULO PRIMERO: DEFINICIONES

Artículo 1: Para los efectos de la presente Recomendación, se entenderá por:

1. Agencias de viajes: las empresas que debidamente autorizadas se dediquen al ejercicio de actividades turísticas dirigidas a la prestación de servicios, directamente o como intermediarios entre los viajeros y proveedores de los servicios.
2. ALTA: Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo.
3. Autoridad Nacional Competente: La Autoridad de Aeronáutica Civil de cada Estado miembro.
4. Billete de pasaje: todo documento válido, individual o colectivo, donde conste que el pasajero tiene un contrato de transporte con el transportista aéreo, o su equivalente en forma no impresa, incluida la electrónica, expedido o autorizado por el transportista aéreo o por su agente autorizado.
5. Calidad: el conjunto de propiedades, ingredientes, atributos, características y componentes que constituyen, determinan, distinguen o individualizan un bien o servicio y que le confieren la aptitud para satisfacer las necesidades del usuario.
6. Cancelación: la no-realización de un vuelo programado.
7. CLAC: Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.
8. Cliente: persona que compra en un establecimiento o utiliza sus servicios.
9. Contrato de adhesión: es aquel cuyas cláusulas han sido establecidas unilateralmente por el transportista aéreo sin que el usuario haya discutido su contenido.
10. Denegación de embarque: la negativa a transportar pasajeros en un vuelo, pese a haberse presentado al embarque en las siguientes condiciones con reserva confirmada y en las condiciones establecidas en el contrato de transporte, salvo que haya motivos razonables para denegar su embarque, tales como razones de salud o de seguridad o la presentación de documentos de viaje inadecuados, o la presentación tardía del pasajero al mostrador.
11. Desembarque: el acto de salir de una aeronave, después del aterrizaje, exceptuados los tripulantes o pasajeros que continúen el viaje durante la siguiente etapa del mismo vuelo directo. Se entiende que el desembarque concluye cuando el pasajero ingresa al edificio Terminal del aeropuerto respectivo.
12. Destino final: el último destino que figura en el billete de pasaje presentado en el mostrador de facturación.

13. Embarque: el acto de subir a bordo de una aeronave con objeto de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que se hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo. Se entiende que el embarque se inicia cuando el pasajero abandona el edificio Terminal del aeropuerto respectivo.
14. Equipaje: conjunto de artículos en posesión de los pasajeros, entregados mediante etiqueta registrada por el transportista aéreo para el mismo trayecto o ruta a utilizar por los pasajeros transportados en una aeronave bajo responsabilidad del transportista aéreo y de conformidad con un contrato de transporte aéreo.
15. Equipaje de mano u objetos de mano: son aquellos elementos personales del pasajero que no sean prohibidos o peligrosos y cuyo peso y volumen permita su transporte en los portaequipajes ubicados arriba de los asientos o debajo de éstos, tales como: un maletín pequeño, un paraguas, un abrigo o impermeable y en general cualquier artículo, efecto y demás pertenencias personales o apropiados para vestir, uso, comodidad y conveniencia en relación al viaje, incluyendo artículos comprados en el comercio de la zona de embarque. Su peso no afectará el peso máximo admisible del equipaje de cada pasajero.
16. Equipaje de transferencia entre transportistas aéreos: equipaje de pasajeros que se transborda de la aeronave de un transportista aéreo a la aeronave utilizada por otro transportista aéreo durante el viaje del pasajero.
17. Equipaje no acompañado: equipaje transportado en vuelo distinto al del pasajero y mediante guía de carga aérea, sobre el cual se han aplicado especiales medidas de seguridad cuando sean transportados en aeronave destinada a pasajeros.
18. IATA: Asociación Internacional de Transporte Aéreo.
19. OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.
20. Operador aeroportuario: es el responsable de la gestión aeroportuaria.
21. Operador turístico: todo aquel que, sin ser transportista aéreo, se constituye en organizador de viajes con fines turísticos, por afinidad, eventos especiales, entre otros. Asimismo, se considera operador turístico a aquella persona que organiza, en forma no ocasional, viajes combinados y los ofrece o vende directamente o por medio de un detallista.
22. Parada estancia: vuelo que se realiza con interrupción intencional, con derecho a posterior reembarque, por el mismo transportista aéreo y en la misma ruta. La interrupción no podrá exceder el plazo que la autoridad de cada estado determine para su territorio.
23. Pasajero de transferencia o conexión: pasajero que efectúa enlace directo en un aeropuerto entre dos vuelos y aeronaves diferentes operadas por el mismo o diferente transportista aéreo.
24. Pasajeros en condiciones jurídicas especiales: toda persona privada de la libertad por disposición de la autoridad competente y que es transportada, bajo custodia, por funcionarios del Estado, por vía aérea, bien sea en vuelos nacionales, o internacionales.

25. Pasajero en tránsito: pasajero que realiza una escala o trasbordo programado o no, como parte del itinerario de un mismo vuelo, continuando hacia un destino diferente al de su ciudad de origen.
26. Pasajero voluntario: la persona que posea un billete de pasaje válido, tenga una reserva confirmada, y se haya presentado al registro dentro del plazo y de las condiciones requeridos y acepte la petición efectuada por el transportista aéreo a los pasajeros para que renuncien voluntariamente a su reserva confirmada a cambio de un determinado beneficio.
27. Período de responsabilidad del transportista aéreo: se inicia desde el momento en que el pasajero se dirige a la aeronave, abandonando el Terminal, muelle o edificio del aeropuerto, hasta que acceda a sitios similares una vez concluido el vuelo, todo ello rigiéndose por lo establecido en los convenios internacionales sobre transporte aéreo.
28. Permiso de operación: el documento emitido por la Autoridad Nacional Competente de un Estado miembro, con el que se acredita la autorización otorgada a un transportista aéreo para realizar un servicio aéreo determinado.
29. Persona con movilidad reducida: toda persona cuya movilidad esté reducida a efectos de la utilización de un medio de transporte debido a cualquier deficiencia física (sensorial o de locomoción, permanente o temporal), mental, a su edad o a cualquier otra causa de discapacidad, y cuya situación necesite una atención especial y la adaptación a sus necesidades de los servicios que se colocan a disposición de todos los pasajeros
30. Reserva: acción aceptada o registrada por medio físico o electrónico por el transportista aéreo, por el cual se le garantiza al usuario un espacio en un vuelo.
31. Servicio aéreo: incluye todo transporte público, regular o no, realizado por una aeronave.
32. Sistema de calidad: conjunto de elementos que están relacionados entre sí, que cuentan con los principios de eficiencia, modernización, seguridad y facilitación, equipos de medición, procedimientos, personal capacitado y atención al usuario.
33. Sistema de responsabilidad civil contractual del transporte aéreo: se refiere a los convenios internacionales vigentes en materia de transporte aéreo internacional que son el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia en 1929; Protocolo de la Haya de 1955; Convenio Complementario de Guadalajara de 1961; Protocolos de Montreal 1, 2 ,3 y 4 de 1975 y el Convenio de Montreal de 1999 para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, que pretende reemplazar a todos los anteriores.
34. Sobreventa (*overbooking*): cualquier vuelo regular en el que el número de pasajeros con reserva confirmada y que se hayan presentado para facturación dentro del tiempo límite señalado, sobrepasan el número de plazas de las que dispone el avión.
35. Tarifa: se entiende por tarifa internacional el precio que se cobra por el transporte de personas entre un punto del territorio nacional y un punto en el exterior, y comprende las comisiones y condiciones de pago a los operadores turísticos y, en general, a los intermediarios, y todas las normas y condiciones que configuran o influyen sobre el precio que paga el usuario, así como

cualquier beneficio significativo asociado con el transporte; sin perjuicio de lo establecido en los Acuerdos y demás compromisos internacionales en materia aeronáutica.

36. Tarifa por carga aérea: cantidad que cobra el agente para transportar una unidad de mercancía, y es el precio actual que el transportista aéreo, en la publicación que generalmente utiliza para publicar sus precios, ofrece al público o al segmento apropiado del público, como el precio aplicable para transportar una unidad de peso (o volumen) y/o valor de mercancías.
37. Transportista aéreo: persona natural o jurídica que presta servicios de transporte por aeronave, efectuados mediante tarifa. Puede igualmente llamarse: transportador, línea aérea o aerolínea.
38. Usuario: personas que utilizan los servicios aéreos y/o aeroportuarios en calidad de pasajeros, incluyendo aquellas personas naturales o jurídicas que intervienen en la actividad del transporte aéreo como “operadores”, que para el buen desempeño de su labor requieren de los medios idóneos. Abarca tanto el concepto de pasajero, como el de operador; entendiéndose transportistas aéreos, compañías de seguridad, instituciones del Estado y otros concesionarios.
39. Viajero frecuente: programas ofrecidos por los transportistas aéreos como estrategia de mercadeo para estimular la fidelidad de sus clientes, permitiéndoles acumular millas a medida que viajen en los vuelos de dichos transportistas aéreos o mediante el uso de otros servicios previamente definidos, las cuales podrían ser utilizadas en la adquisición de billetes de pasaje para viajes posteriores en las rutas que ellas ofrecen.
40. Viajes con paquete todo incluido: es aquél producto ofrecido por un transportista aéreo o su representante incluyendo, además de los billetes de pasaje para el transporte aéreo, dos (2) de los siguientes elementos: alojamiento, alimentación, transporte aeropuerto – hotel – aeropuerto, tours y otros servicios turísticos no accesorios de los anteriores. El viaje debe ofrecerse por un precio global y la prestación tiene que ser superior a las 24 horas o incluir una noche de estancia
41. Vuelos no regulares: los vuelos que se realizan sin sujeción a la conjunción de los elementos que definen los vuelos regulares.
42. Vuelos regulares: los vuelos que se realizan en una aeronave para el transporte de pasajeros o de pasajeros y carga y/o correo, en condiciones tales que, en cada vuelo, se pongan plazas a disposición del público, ya sea directamente por el transportista aéreo o por sus agentes autorizados; con sujeción a itinerarios y horarios prefijados, y que se ofrecen al público con una frecuencia o regularidad tal, que constituyan una serie sistemática evidente. Tales condiciones deben cumplirse en conjunto

CAPÍTULO SEGUNDO: DERECHOS DEL PASAJERO Y DEBERES DEL TRANSPORTISTA AÉREO

TÍTULO A. RELATIVOS A LA INFORMACIÓN, RESERVAS Y BILLETES DE PASAJE

Artículo 2. Durante la solicitud de la reserva, el pasajero tiene derecho a que el transportista aéreo o su representante, operador turístico y agencia de viajes le informe sobre:

1. Los vuelos disponibles, precisando claramente si se trata de vuelos directos y sin escala (*non stop*), de vuelos con escala o con conexión, debiendo quedar señalado el lugar y hora previstas para los mismos, según el itinerario programado y/o si se trata de un vuelo en código compartido entre transportistas aéreos. En caso de código compartido, en todos los casos se incluirá información sobre el nombre del transportista aéreo actual de cada uno de los tramos del vuelo, así mismo se aplicará esta normativa en caso de “*wet lease*”.
2. Los tipos de tarifas disponibles en el transportista aéreo en que solicita el servicio. En caso de tratarse de una agencia de viajes, los tipos de tarifas de los distintos transportistas aéreos para el vuelo solicitado y su vigencia, todo con indicación clara de las restricciones aplicables en caso de existir y de las condiciones de reembolso.
3. El valor del billete de pasaje conforme a la tarifa aplicada, discriminando cualquier suma adicional (IVA, tasa aeroportuaria, impuesto de salida o cualquier otro sobre costo autorizado) que deba ser pagada por el pasajero.
4. Los aeropuertos y terminales aéreos de origen y destino del vuelo ofrecido.
5. El tipo o capacidad de la aeronave prevista para el vuelo, si lo solicita.
6. Las condiciones del transporte respecto a: reservas y cancelaciones, adquisición de billetes de pasaje, tarifas y sus condiciones, limitaciones de equipaje, elementos que no se pueden transportar y, en general, los deberes, restricciones y requisitos que debe cumplir el pasajero para que se le presten un adecuado servicio de transporte aéreo.
7. Cuando no se le informe directamente al pasajero sobre las condiciones generales del contrato de transporte aéreo, el transportista aéreo o la agencia de viajes deberá tener disponibles los medios necesarios para que el pasajero consulte dicha información o indicarle el lugar o medio en donde pueda encontrarlas. La anterior información debe estar contenida, entre otras, en el contrato de transporte que se incorpore en el billete de pasaje o en el manual de pasajes.

Artículo 3. Sobre las reservas

1. Solicitud de reserva: la reserva puede ser solicitada por el pasajero personalmente, por teléfono, o por cualquier medio electrónico o mensajes de datos, en cuanto sean disponibles, contactando directamente al transportista aéreo respectivo o por conducto de una agencia de viajes.
2. Registro o código de reserva: al efectuarse la solicitud de reserva y ser aceptada ésta, al pasajero debe asignársele un registro o código de la misma, el cual le será informado con la mayor claridad posible, indicándole particularmente la clase de tarifa.
3. Protección de la información: al entregar el pasajero sus datos personales, éstos deben ser utilizados únicamente para asuntos relacionados al servicio de transporte aéreo, principalmente, los aspectos de seguridad y serán protegidos por el transportista aéreo o sus representantes, para evitar su utilización para otros fines.
4. Respeto de la reserva: efectuada la reserva, ésta debe ser respetada, a menos que no haya sido confirmada oportunamente.

5. Información sobre cambios: en caso de producirse algún cambio en cuanto al vuelo, horario, o en general, cualquier aspecto que afecte la reserva acordada, el transportista aéreo o la agencia de viajes, por cuyo conducto se haya efectuado la reserva (si ésta última hubiese tenido conocimiento), deberá informarlo al pasajero por el medio más rápido posible (teléfono, fax, correo electrónico, etc.) a más tardar **con siete (7) días cuatro (4) horas** de antelación al vuelo.

Artículo 4. Billetes de pasaje:

Los transportistas aéreos deberán hacer su máximo esfuerzo para ofrecer el precio más bajo en los billetes de pasaje y dar a conocer las condiciones de las tarifas aplicadas.

1. Adquisición de billetes de pasaje: con la adquisición del respectivo billete de pasaje, el pasajero adquiere los siguientes derechos:
 - a) Que se le suministre la información de que trata el Artículo 2, si no la hubiera obtenido anteriormente.
 - b) Que se le expida el correspondiente billete de pasaje físico o por cualquier otro medio, en los términos acordados. Dicho billete de pasaje deberá contener, además de la información señalada en la ley, el texto del respectivo contrato de transporte aéreo del transportista aéreo, en letra clara, de tamaño legible y en un color de tinta que haga contraste con el papel. En caso de expedición de billetes de pasaje por vía electrónica, la información básica del contrato de transporte deberá ser conocida por el pasajero y se le entregará un aviso escrito indicando que la responsabilidad del transportista aéreo por muerte o lesiones, así como por destrucción, pérdida o avería del equipaje y por retraso, se registrará por el Sistema de Responsabilidad Civil Contractual del Transporte Aéreo.
 - c) Que la tarifa que se le cobre corresponda a la vigente al momento de la adquisición del billete de pasaje, de acuerdo al tipo de tarifa escogida. Dicha tarifa debe ser respetada mientras esté vigente. Es de responsabilidad de los transportistas aéreo la información respecto de las tarifas.
2. Vigencia: el billete de pasaje tendrá una vigencia máxima de un (1) año, sin perjuicio que el transportista aéreo la prorrogue, o tendrá la vigencia especial de la tarifa con que se adquirió. Una vez expirado el término anterior, si el pasajero decide viajar, el transportista aéreo o la agencia reexpedirán un nuevo billete de pasaje, sin perjuicio de los costos adicionales que deba asumir el pasajero en consideración a la tarifa vigente. Del mismo modo, si el pasajero decide no viajar tendrá derecho a que el transportista aéreo le reembolse el valor pagado por el billete de pasaje, sin perjuicio de las deducciones a que haya lugar.
3. Errores en la expedición del billete de pasaje: en caso de detectar el pasajero un error en la información contenida en el billete de pasaje, puede solicitar su inmediata corrección al transportista aéreo o agente.
4. Desistimiento del pasajero: el pasajero podrá desistir del viaje antes de su iniciación dando aviso al transportista aéreo con al menos setenta y dos (72) horas de antelación a la realización de un vuelo internacional y, cuarenta y ocho (48) horas en caso de vuelo nacional. En estos casos, el transportista aéreo o su representante, cuando corresponda y, conforme a lo acordado con el

transportista aéreo, podrá retener un porcentaje de acuerdo a las estipulaciones desarrolladas por la empresa que hayan sido aprobadas o registradas por la autoridad aeronáutica o autoridad competente, en cuyo caso, el reembolso se hará conforme a las condiciones de la tarifa. El porcentaje incluido no podrá exceder del 10% del valor del billete de pasaje, salvo que se trate de tarifas promocionales debidamente aprobadas, en cuyo caso el reembolso se hará conforme a las condiciones de la tarifa.

5. Cumplimiento de promociones: el transportista aéreo debe garantizar el cumplimiento de los planes de *viajero frecuente* y demás promociones ofrecidas al pasajero, que sean legalmente permitidas. En estos casos, primarán las condiciones especiales de las tarifas promocionales que hayan sido aprobadas.

Las promociones ofrecidas deben ser absolutamente claras y sus tarifas aéreas debidamente registradas y/o aprobados por la autoridad competente. En caso que sus condiciones se anuncien públicamente, deberá cumplirse estrictamente con lo anunciado.

6. Paquetes todo incluido: cuando se ofrezcan paquetes “todo incluido”, el transportista aéreo y/o su representante deberán informar claramente al pasajero las condiciones de dicho producto. En todo caso, el transportista aéreo no será responsable por los servicios adicionales al transporte aéreo comprendidos en los “paquetes todo incluido” que no hayan sido organizados directamente por ella.

TITULO B. RELATIVOS A LA EJECUCIÓN DEL TRANSPORTE

Artículo 5. Expedición de tarjeta de embarque

Presentado el billete de pasaje por parte del pasajero al transportista aéreo en el mostrador (*counter*) y, verificada la existencia de la reserva o cupo para el respectivo vuelo y el cumplimiento de los demás requisitos exigibles para el viaje (pasaporte, visados, etc.), se le deberá expedir la correspondiente tarjeta de embarque o autorización para embarcarse en el vuelo, informándole acerca de la hora prevista, espigón o sala, condiciones para el embarque e indicando las condiciones de realización del mismo: código compartido, *wet lease*, escalas, etc.

En el mismo momento, al pasajero se le entregarán los talones correspondientes al equipaje que afore o registre para su transporte en bodega, como constancia de su entrega al transportista aéreo.

Artículo 6. Aviso para el embarque

Una vez en la sala de embarque, al pasajero se le debe informar el momento en que abordará la aeronave, con las instrucciones pertinentes al respecto. En caso de no existir puentes de abordaje en el respectivo aeropuerto, el pasajero deberá ser conducido hasta la aeronave, guiado por un representante del transportista aéreo o mediante el empleo de vehículos destinados al efecto, de conformidad con las disposiciones aplicables sobre operaciones y seguridad aeroportuaria establecidos por la respectiva autoridad.

Artículo 7. Pasajeros en conexión en un mismo transportista aéreo

Si al momento de disponer el embarque para el trayecto inicial de un pasajero con conexión en un mismo

transportista aéreo existiere cualquier tipo de demora o fuere previsible que en condiciones normales de vuelo éste no llegará con suficiente antelación al punto de conexión, el transportista aéreo deberá informarle tal circunstancia, brindándole la opción de desistir del viaje, sin que haya lugar a penalidad alguna para el pasajero.

Artículo 8. Admisión del pasajero

El pasajero deberá ser admitido para su embarque y posterior transporte, previa presentación del billete de pasaje y/o tarjeta de embarque, a no ser que el transportista aéreo tenga justificación legal para negarse a prestarle el servicio. En ningún caso podrán existir consideraciones que impliquen discriminación alguna por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de cualquier otra índole, en relación con la admisión del pasajero.

Artículo 9: Facilitación del embarque/desembarque

El transportista aéreo deberá disponer de los recursos técnicos, humanos y logísticos necesarios para facilitar los trámites de presentación y embarque o desembarque del pasajero y su equipaje, en condiciones razonables de comodidad, siempre y cuando el pasajero se presente a tiempo y cumpla las instrucciones pertinentes.

Artículo 10: Transporte del pasajero

El pasajero deberá ser transportado conforme a lo contratado, de acuerdo con la tarifa, itinerario, frecuencia y horario pactados, siempre que cumpla con los deberes y obligaciones contenidos en la presente Recomendación.

Artículo 11: Tratamiento al pasajero

Durante todo momento, el pasajero deberá ser tratado por el transportista aéreo o sus representantes y empleados, con dignidad y respeto.

Artículo 12: Información sobre cambios o demoras

El transportador o su representante deberán informar al pasajero sobre demoras en los vuelos, cancelación y desvío de los mismos. Durante el vuelo, al pasajero se le suministrará la información relativa al viaje, en cuanto esté al alcance de la tripulación y no entorpezca sus labores.

Artículo 13: Denegación de embarque

Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo prevea que tendrá que denegar el embarque en un vuelo, deberá, en primer lugar, pedir que se presenten voluntarios que renuncien a sus reservas a cambio de determinados beneficios, en las condiciones que acuerden el pasajero interesado y el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo. Los voluntarios recibirán asistencia de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 23 (compensaciones al pasajero). En caso que el número de voluntarios no sea suficiente para que los restantes pasajeros con reservas puedan ser embarcados en dicho vuelo, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo podrá denegar el embarque a los pasajeros contra la voluntad de éstos.

En caso que deniegue el embarque a los pasajeros contra la voluntad de éstos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo deberá compensarles inmediatamente de conformidad con el Artículo 23 y prestarles asistencia de conformidad con el Artículo 22.

Artículo 14: Anuncios sobre seguridad

Al pasajero se le suministrará, antes y durante el vuelo, la información necesaria para su seguridad (sobre uso de equipo de emergencia, evacuación, etc.) mediante demostraciones físicas, anuncios, medios audiovisuales e impresos. Asimismo, se le proporcionará una permanencia con las máximas condiciones de seguridad durante el vuelo, de conformidad con los estándares y normas de aviación civil internacional aplicables al respecto. Las obligaciones del transportista aéreo, en relación con la seguridad del pasajero, se inician desde el momento en que éste se dirige a la aeronave, abandonando el Terminal, muelle o edificio del aeropuerto, hasta que acceda a sitios similares una vez concluido el vuelo, rigiéndose por el Sistema de responsabilidad civil contractual del transporte aéreo.

Artículo 15: Pasajeros con movilidad reducida.

Los pasajeros con alguna limitación y los adultos mayores que requieran asistencia especial, así como los niños menores de cinco (5) años y las mujeres embarazadas, junto con sus acompañantes (en caso de ser necesario), tendrán prelación para el embarque. El transportista aéreo deberá brindar a estos pasajeros la asistencia necesaria para su ubicación en la aeronave y, en lo posible, asignarles el asiento más cómodo de conformidad con la tarifa seleccionada.

En el caso de enfermos graves que requieran viajar con un médico, el transportista aéreo deberá asignar cupo y embarcar prioritariamente tanto al enfermo como al médico acompañante.

Artículo 16: Cuidados para pasajeros enfermos, con discapacidad mental o menores

Cuando el transportista aéreo, debidamente advertido, admita a bordo pasajeros enfermos, con discapacidad mental o menores de edad, deberá prestarles los cuidados ordinarios que exijan su estado o condición. Asimismo, prestará auxilio y los cuidados que estén a su alcance en relación con pasajeros que súbitamente sufran lesiones o presenten alguna enfermedad durante el vuelo, dentro de sus posibilidades.

Para el transporte de tales pasajeros, los transportistas aéreos podrán exigir un certificado suscrito por un médico expedido con una antelación no superior a doce (12) horas al vuelo, con indicación de su respectivo registro profesional, en donde consten las condiciones de salud del pasajero y su aptitud para el viaje. Del mismo modo y, dependiendo de las condiciones del pasajero, se podrá exigir que un médico o cualquier otra persona idónea para el caso, lo asista a su costa durante el viaje, a menos que el médico certifique que no sea necesario.

Conforme a las condiciones señaladas anteriormente, el transportista aéreo podrá cobrar cargos adicionales en caso de requerirse la asignación de personal para la atención del pasajero o cualquier cuidado que implique costos para él.

Artículo 17: Transporte de personas enfermas

A los pasajeros de que tratan los dos Artículos anteriores, no se les podrá negar el servicio de transporte, a menos que sea evidente que, bajo las condiciones normales del vuelo, su estado de salud pueda agravarse; que en la aeronave no se disponga de los recursos necesarios para trasladarlo con seguridad; y que las condiciones de dicho pasajero impliquen riesgos o perjuicios para los demás.

Artículo 18: Mujeres en estado de gravidez

En el caso de mujeres en estado de gravidez, no deberán viajar por vía aérea si el período de gestación supera los siete (7) meses, a menos que el viaje sea estrictamente necesario, en cuyo caso, tales pasajeras deberán suscribir un documento avalado con una certificación médica acerca de su aptitud para el viaje, descargando la responsabilidad de la compañía ante cualquier eventualidad que surja de su estado durante el vuelo.

Artículo 19: Cláusulas de exoneración

Las declaraciones que contengan cláusulas de exoneración de responsabilidad del transportista aéreo en relación con los hechos de que tratan los Artículos anteriores, no producirán efectos, de acuerdo con la ley y/o convenios internacionales. Sin embargo, nada impide que se suscriba una declaración en la cual conste la enfermedad o lesión que padece el pasajero, los cuidados que requiere durante el vuelo en cuanto estén al alcance del transportista aéreo, así como los riesgos específicos que para él implicaría el vuelo, a efectos de demostrar la preexistencia de tales circunstancias en aplicación del Artículo siguiente y poder adoptar las medidas preventivas pertinentes.

Artículo 20: Exoneración del transportista aéreo

El transportista aéreo no será responsable de daños sufridos por los pasajeros cuando estos ocurran por obra exclusiva de terceras personas, cuando ocurran por culpa exclusiva del pasajero, por lesiones orgánicas o enfermedad anterior al vuelo que no hayan sido agravadas a consecuencia de hechos imputables a dicho transportista aéreo y a condición que acredite igualmente que tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas.

Artículo 21: Incumplimientos y compensaciones

En todos los casos de incumplimiento por parte del transportista aéreo, deberá informar inmediatamente al pasajero sobre las políticas previstas por la compañía para la correspondiente compensación, sin perjuicio de las normas previstas en esta Recomendación en consideración a lo siguiente:

Artículo 22: Cancelación, interrupción o demora

Cuando el viaje no pueda iniciarse en las condiciones estipuladas o se retrase su iniciación por causa de fuerza mayor o por razones meteorológicas que afecten su seguridad, el transportista aéreo quedará liberado de responsabilidad devolviendo el precio del billete de pasaje. El pasajero podrá, en tales casos, exigir la devolución del precio total sin que haya lugar a sanción alguna.

Si una vez comenzado el viaje éste se interrumpiere por cualquiera de las causas señaladas en el inciso anterior, el transportista aéreo quedará obligado a efectuar el transporte de pasajeros y equipajes por su cuenta, utilizando el medio más rápido posible hasta dejarlos en su destino, salvo que los pasajeros opten por el reembolso de la parte del precio proporcional al trayecto no recorrido. También sufragará el

transportista aéreo los gastos razonables de manutención y hospedaje que se deriven de una interrupción.

Artículo 23: Compensaciones al pasajero

En los casos de cancelaciones, interrupciones o demoras en que no haya tenido lugar el reembolso, conforme a lo previsto en el Artículo anterior, o ante cualquier otro evento que sea imputable al transportador, así como en los casos de sobreventa de cupos, éste compensará al pasajero conforme a lo siguiente:

1. Demoras: cuando haya demora en la iniciación del vuelo (inicio del rodaje para el despegue) y por lo tanto, no se cumpla con el horario programado del vuelo, autorizado por la autoridad aeronáutica correspondiente o autoridad competente, se observará lo siguiente:
 - a) Cuando la demora sea superior a dos (2) horas e inferior a cuatro (4), se suministrará al pasajero un refrigerio y, a su requerimiento, una comunicación telefónica que no exceda de tres (3) minutos o por el medio más ágil disponible al lugar de destino, o al de origen, en caso de conexiones.
 - b) Cuando la demora sea superior a cuatro (4) horas e inferior a seis (6), además de lo anterior, se deberá proporcionar al pasajero alimentos (desayuno, almuerzo o comida, según la hora).
 - c) Cuando la demora sea superior a seis (6) horas, además de lo anterior, el transportador deberá compensar al pasajero conforme a lo establecido en el numeral 6 de este Artículo. Sin embargo, cuando esta demora sobrepase de las 22:00 horas (hora local), el transportista aéreo deberá proporcionarle, además, hospedaje (si no se encuentra en su domicilio) y gastos de traslado, a menos que el pasajero acepte voluntariamente prolongar la espera cuando sea previsible que el vuelo se va a efectuar dentro de un plazo razonable.
2. Interrupción del transporte: en los casos de interrupción del transporte, conforme a lo previsto en el Artículo anterior, si el pasajero no opta por la devolución de la parte proporcional del precio correspondiente al tramo no cubierto, se le compensará la demora sufrida hasta la reanudación del viaje, conforme a lo indicado en el numeral 1 precedente.
3. Cancelación: en los casos que el transportista aéreo decida cancelar el vuelo, teniendo el pasajero reserva confirmada, sin que se hubiese reintegrado el valor neto del billete de pasaje, ni se le hubiese conseguido:
 - a) la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible; o bien,
 - b) la conducción hasta el destino final, en condiciones de transporte comparables, en una fecha posterior que convenga al pasajero.

En el caso de las ciudades o regiones en las que existan varios aeropuertos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo que ofrezca al pasajero un vuelo a otro aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva deberá correr con los gastos de transporte del pasajero desde ese segundo aeropuerto, bien hasta el aeropuerto para el que efectuó la reserva, o bien hasta

otro lugar cercano convenido con el pasajero.

Se sufragarán también los gastos de hospedaje, si no se encuentra en su ciudad de domicilio, y transporte. Además, si se presenta demora antes de la cancelación del vuelo, el pasajero recibirá las compensaciones previstas en el numeral 1, según corresponda.

4. Sobreventa: si el embarque es denegado por sobreventa, teniendo el pasajero reserva confirmada y, habiéndose presentado oportunamente en el aeropuerto, el transportista aéreo deberá proporcionar el viaje del pasajero a su destino final en el siguiente vuelo disponible del propio transportista aéreo, en la misma fecha y en la misma ruta. En caso de no disponer de vuelo, el transportista aéreo deberá hacer las gestiones necesarias por su cuenta, para el embarque del pasajero en otro transportista aéreo con la mayor brevedad posible y/o procederá a la devolución del precio íntegro del pasaje correspondiente a la parte o partes del viajes no efectuadas en relación con el plan de viaje inicial del pasajero, lo anterior sin perjuicio de la compensación adicional prevista en el numeral 6 de este Artículo.
5. Anticipación del vuelo: cuando el transportista aéreo anticipe el vuelo en más de una hora, sin avisar al pasajero, o cuando habiéndole avisado le resulte imposible viajar en el nuevo horario impuesto, se le deberá proporcionar el viaje a su destino final en el siguiente vuelo que le resulte conveniente del propio transportista aéreo, en la misma ruta. En caso de no disponer de vuelo, el transportista aéreo deberá hacer las gestiones necesarias por su cuenta para el embarque del pasajero en otro transportista aéreo. En estos casos, el pasajero no pagará ningún excedente si el nuevo cupo correspondiera a una tarifa superior. De no aceptar el pasajero ninguna de estas alternativas, podrá exigir la devolución del precio pagado, sin penalización alguna.
6. Compensación adicional: el transportista aéreo deberá compensar al pasajero con una suma mínima equivalente al 25% del valor del billete de pasaje, pagadera en dinero o cualquier otra forma aceptada por el pasajero, como billetes de pasaje en las rutas del transportista aéreo, bonos para adquisición de billetes de pasaje, reconocimiento de millas, etc., en los siguientes casos:
 - a) Sobreventa, cuando no medie acuerdo con el pasajero por el cual éste acepte voluntariamente no viajar en el vuelo previsto.
 - b) Demora superior a seis (6) horas, por causas imputables al transportista aéreo. Para efectos de determinar el valor del trayecto objeto de la compensación, se multiplicará el precio total pagado del billete de pasaje por la relación entre la distancia de dicho trayecto sobre la distancia total.
7. Tránsitos y conexiones: las compensaciones anteriores serán igualmente aplicables a los pasajeros en tránsito o conexión que no puedan continuar su viaje por causa imputable al transportista aéreo.

Artículo 24: Sanciones

Si el transportista aéreo no atiende la compensación a que haya lugar, de conformidad con los Artículos anteriores, se le sancionará de acuerdo a lo previsto en la reglamentación de cada Estado.

Artículo 25: Exoneración de sanciones

Cuando haya habido compensación al pasajero conforme a lo previsto en los Artículos anteriores podrá eximirse al transportista de sanciones administrativas, si la legislación pertinente lo autoriza.

Del mismo modo, cuando el pasajero no acepte ninguna de las anteriores opciones de compensación, podrá exigir el reembolso total de la suma pagada o la proporcional al trayecto no cumplido, sin sanción alguna para él ni para el transportista.

Artículo 26: Reembolsos y reexpedición de billetes de pasaje

Por fuera de los casos anteriormente previstos, el pasajero podrá exigir el reembolso del billete de pasaje, por las siguientes razones:

1. Por desistimiento del pasajero: en los casos de desistimiento del viaje por parte del pasajero, éste tiene derecho al reembolso del valor pagado del billete de pasaje, sin perjuicio de los porcentajes de reducción aplicables a favor del transportista aéreo, conforme a los reglamentos de la empresa, aprobados por la autoridad aeronáutica o autoridad competente (siempre que se trate de tarifas reembolsables).
2. Por pérdida del billete de pasaje: en caso que el pasajero alegue pérdida o destrucción total del billete de pasaje, éste tiene derecho a la expedición de uno nuevo o al reembolso de su valor, si el billete es reembolsable, presentando la correspondiente denuncia y, una vez se determine que dicho billete de pasaje extraviado o destruido, no puede ser utilizado por ninguna otra persona, o que haya expirado su término de vigencia. La pérdida del billete de pasaje no invalida la existencia del contrato de transporte aéreo, el cual podrá acreditarse con cualquier otro medio probatorio.

Artículo 27: Suministro de alimentos y bebidas

Cuando se suministren alimentos y bebidas a bordo de la aeronave, el transportista aéreo será responsable por los daños a la salud derivados directamente de su mal estado de conservación o condiciones higiénicas, cuando sean consumidos a bordo.

Artículo 28: Obligación de resultado para el transportista aéreo

Como resultado del contrato de transporte, el transportista aéreo deberá conducir al pasajero por vía aérea, sano y salvo a su lugar de destino, conforme a los horarios itinerarios y demás normas aeronáuticas; en un término prudencial y por una vía razonablemente directa, sin perjuicio de lo establecido en el Artículo 17 de la presente Recomendación.

Artículo 29: Daños al pasajero

En caso de daños, muerte o lesiones del pasajero sufridas a bordo o durante la ejecución del transporte, a partir de las operaciones de embarque y hasta que concluya el desembarque, éste o sus causahabientes, tienen derecho a ser indemnizados conforme a lo establecido en el Sistema de responsabilidad civil contractual del transporte aéreo. Lo anterior no impide que el pasajero, por su cuenta, adquiera seguros de vida o de viaje.

Artículo 30: Localización y asistencia a familiares de víctimas de accidentes

En caso de accidente o incidente, o que de cualquier otra manera se produzcan lesiones o la muerte del pasajero durante la ejecución del contrato de transporte, el transportista aéreo contactará a la persona referenciada por el pasajero al momento de efectuar la reserva o en ocasión posterior y le proporcionará la información y apoyo pertinente a dicha persona; o en ausencia de ésta, a otra que acredite parentesco.

Artículo 31: Reclamaciones

Frente a cualquier evento de incumplimiento o disconformidad con el servicio recibido, el pasajero podrá optar por las siguientes alternativas: formular su reclamo personalmente ante el transportista aéreo, por escrito o de manera verbal, para que se proceda al arreglo directo mediante compensaciones o indemnizaciones, mediante una conciliación o transacción; o formular una queja ante la autoridad aeronáutica o autoridad competente para que ésta proceda a la investigación a que haya lugar, si no se hubiese compensado adecuadamente a dicho pasajero y/o acudir a la vía judicial en demanda de las indemnizaciones pertinentes.

Artículo 32: Listas de espera

El transportista aéreo podrá incluir en listas de espera a los pasajeros que se presenten a un vuelo en cantidad superior a los cupos disponibles para que éstos puedan ocupar los asientos de pasajeros que no se presenten. Los turnos de estas listas serán asignados en estricto orden de presentación personal de los pasajeros, asignándoles un número que será rigurosamente respetado. La inclusión en una lista de espera no da derecho al embarque.

CAPÍTULO TERCERO: DEBERES DEL PASAJERO Y DERECHOS DEL TRANSPORTISTA AÉREO

TÍTULO A. RELATIVOS A LA INFORMACIÓN, RESERVAS Y BILLETES DE PASAJE

Artículo 33: Veracidad de la información

El pasajero debe suministrar al transportista aéreo o al agente de viajes, información veraz sobre sus datos personales. Tales datos deberán incluir al menos, nombre completo, documento original de identidad, dirección, domicilio y teléfono de contacto en el lugar de adquisición del billete de pasaje o de origen del viaje y el nombre dirección y teléfono de una persona en cualquier lugar a quien sea posible contactar en caso de accidente, o de cualquier otra contingencia. En caso que la información dada al transportista aéreo sea errónea, incompleta o inexacta, no será obligación informar al pasajero sobre los cambios que ocurran en los vuelos e itinerarios.

Artículo 34: Sobre las reservas se establecen las siguientes obligaciones:

1. Confirmación de reservas

Si el transportista aéreo o su representante lo solicitan, la reserva debe ser confirmada por el pasajero, de acuerdo con las condiciones especiales aplicables y conforme le sea indicado.

Para la confirmación de la reserva, los transportistas aéreos podrán exigir al pasajero o su representante, el número del billete de pasaje adquirido por el pasajero o prueba de su adquisición.

Asimismo, con el fin de minimizar las prácticas de sobreventa y garantizar la seriedad de las reservas los transportistas aéreos, directamente o a través de sus representantes, podrán exigir al momento de la reserva o confirmación el pago de un anticipo del valor del pasaje, en efectivo o respaldado por una tarjeta de crédito, el cual se imputará a su precio cuando se materialice la compra.

Sin las anteriores condiciones, el transportista aéreo o su representante podrán abstenerse de efectuar la reserva o cancelarla según corresponda.

2. Reconfirmación

El transportista aéreo podrá exigir que la reserva confirmada del cupo de regreso, una vez efectuado el vuelo de ida, sea reconfirmada por el pasajero con una antelación no inferior a veinticuatro (24) horas, salvo que el regreso esté previsto para el mismo día.

3. Omisión en la confirmación

Si el pasajero no confirma o no reconfirma su reserva conforme a lo señalado en los numerales precedentes, el transportista aéreo podrá disponer del respectivo cupo, sin perjuicio de que dicho pasajero pueda solicitar una nueva reserva para fecha posterior.

4. Cancelación o cambio de reserva

Cuando la reserva no se vaya a utilizar, el pasajero deberá cancelarla atendiendo los plazos revistos en el numeral 4 del Artículo 4 sobre desistimiento del pasajero, a menos que se trate de regreso el mismo día. Cualquier cambio pretendido en su reserva, deberá solicitarlo con la misma antelación siempre que no se trate de tarifas que tengan restricciones y deberes especiales de confirmación, asumiendo eventuales sobrecostos según las condiciones de la tarifa y las disponibilidades del cupo.

5. Reserva de jaula para mascotas

El pasajero informará en el momento de la reserva si llevará consigo mascota para la respectiva separación de jaula, siempre y cuando el transportista aéreo disponga de dicho servicio. Asimismo, el pasajero deberá informar sobre cualquier otro elemento cuyo transporte pueda ser restringido.

Artículo 35: Billetes de pasaje y tarifas

1. Plazos para adquisición de billetes de pasaje: si al momento de efectuar la reserva se le informa al pasajero que debe adquirir y pagar los billetes de pasaje antes de una fecha determinada en relación con ciertas tarifas, éste deberá hacerlo y acreditar el pago a más tardar en dicha fecha, acatando las condiciones aprobadas al transportista aéreo para la misma. Caso contrario, la reserva podrá ser cancelada sin necesidad de aviso.
2. Pago del precio: al momento de la adquisición del billete de pasaje, el pasajero está obligado a pagar su precio conforme a la tarifa vigente en la forma acordada (efectivo, crédito, tarjeta de crédito, cheque, etc.).

3. Excedentes: el pasajero deberá pagar el excedente, en caso que decida viajar haciendo uso de un cupo bajo una tarifa superior a la acordada previamente o por fuera de los términos pactados en las tarifas promocionales. Del mismo modo, se le reembolsará el excedente en caso de viajar en una categoría o clase inferior a la adquirida.

TITULO B. RELATIVOS A LA EJECUCIÓN DEL TRANSPORTE

Artículo 36: Presentación del pasajero

El pasajero deberá presentarse en el mostrador (*counter*) del transportista aéreo y realizar su chequeo dentro del tiempo indicado por el transportista aéreo o sus representantes al momento de adquirir su billete de pasaje o reserva. A falta de tal indicación, deberá hacerlo por lo menos con una (1) hora y media (90 minutos) de antelación a la salida de los vuelos nacionales y de tres horas (180 minutos) para vuelos internacionales.

Artículo 37: Presentación del pasajero fuera del tiempo indicado

Cuando el pasajero no se presente al vuelo con la debida antelación a su salida, el transportista aéreo podrá disponer de su cupo. No obstante, si al momento de presentarse hubiese asientos disponibles y el vuelo no hubiera sido cerrado, podrá ser admitido.

Artículo 38: Ausencia o presentación extemporánea del pasajero

Si el pasajero no se presenta o se presenta extemporáneamente y no logra viajar, se le podrá asignar cupo y reserva en otro vuelo, caso en el cual el transportista aéreo le podrá imponer una penalidad que no exceda del diez por ciento (10 %) del valor pagado por el trayecto, exigible como condición previa al embarque.

Artículo 39: Documentos de viaje

El pasajero deberá identificarse y presentar sus documentos de viaje cuando se lo solicite el transportista aéreo o las autoridades de migración, policiales o aduaneras en los aeropuertos. Si el pasajero no presenta los documentos de viaje exigidos, el transportista aéreo podrá rehusarse a su embarque.

Artículo 40: Sala de embarque

En los aeropuertos en que existan salas de embarque, el pasajero deberá acatar la instrucción del transportista aéreo de ingresar a ésta en el tiempo indicado, una vez que se haya producido el chequeo, y le sea asignada la respectiva tarjeta de embarque; se procederá al embarque cuando se le indique.

Artículo 41: Requisitos y procedimientos de control

El pasajero está obligado a acatar las normas sobre seguridad y operación aeroportuaria vigentes y a someterse a las requisas y demás procedimientos de control y medidas de seguridad dispuestos por la autoridad aeroportuaria o el transportista aéreo respectivo durante el embarque, el vuelo y el desembarque. En caso de que se pida identificar el equipaje antes del embarque, ni el pasajero ni su equipaje podrán embarcar si tal requerimiento no se cumple.

Artículo 42: Requisa de objetos valiosos

El pasajero deberá someterse a las requisas dispuestas en los aeropuertos antes y durante el embarque. No obstante, en caso de portar objetos valiosos debidamente declarados o de padecer alguna limitación, podrá exigir que dicha requisa se efectúe en privado.

Artículo 43: Asignación de sillas

El pasajero deberá ocupar la silla que le sea asignada al momento del chequeo, a menos que, por justificado requerimiento de la tripulación, se le solicite ocupar otra o que la misma se lo autorice.

Artículo 44: Asignación de sillas a pasajeros especiales

Los pasajeros menores de edad, enfermos o que tengan alguna limitación, así como aquellos que por cualquier motivo requieran de la asistencia de otra persona, no deberán ocupar asientos contiguos a las puertas de acceso o salidas de emergencia de la aeronave, a fin de facilitar una eventual evacuación. En el caso de usar muletas, sillas de ruedas o cualquier otro dispositivo, éstos deberán ubicarse de modo que no obstruyan la circulación dentro de la aeronave o impidan la evacuación en una situación de emergencia.

Artículo 45: Comportamiento del pasajero

Es obligación del pasajero acatar las instrucciones del transportista aéreo y de sus tripulantes relativas a la seguridad o al comportamiento durante el vuelo, impartidas desde las operaciones de embarque, así como durante el carreteo, despegue, vuelo, aterrizaje y desembarque. De acuerdo con la ley, el comandante es la máxima autoridad a bordo de la aeronave, por lo que los demás tripulantes y todos los pasajeros durante el viaje, estarán sometidos a su autoridad.

Artículo 46: Actos indebidos, ilícitos o contra la seguridad

A efectos de resguardar el orden a bordo de las aeronaves, es interés de los Estados crear un procedimiento adecuado para sancionar, de manera sumaria, aquellas conductas no tipificadas como delito y que encuadren en el rubro de faltas administrativas. Particularmente los pasajeros deberán abstenerse de:

1. Desabrochar su cinturón de seguridad o levantarse de su asiento en momentos no autorizados por la tripulación.
2. Operar durante el vuelo o sus fases preparativas, conforme lo indique la tripulación, teléfonos celulares o satelitales, radios transmisores o receptores portátiles, computadores, y demás equipos electrónicos que puedan interferir con los sistemas de vuelo, comunicaciones o navegación de la aeronave.
3. Sustraer o hacer mal uso de los chalecos salvavidas y demás equipos de emergencia u otros elementos existentes a bordo de la aeronave o en los aeropuertos.
4. Obstruir las alarmas y sistemas de detección de incendio u otras contingencias instaladas en la aeronave.

5. Fumar en cualquier parte de la aeronave durante vuelos nacionales o en áreas no autorizadas de la aeronave durante aquellos vuelos internacionales en los cuales no sea permitido hacerlo.
6. Asumir actitudes o expresar comentarios que puedan generar pánico entre los demás pasajeros.
7. Agredir física o verbalmente a cualquiera de los pasajeros o tripulantes de la aeronave o personal de tierra al servicio de la misma.
8. Llevar consigo a bordo de la aeronave o en los aeropuertos, armas, o elementos cortantes, punzantes o contundentes que puedan ser utilizados como arma.
9. Asumir conductas o ejecutar actos obscenos.
10. Consumir durante el vuelo, alimentos o bebidas no suministrados por el transportista aéreo sin su autorización.
11. Ingresar a la aeronave o permanecer en ella en avanzado estado de intoxicación alcohólica o bajo el efecto de estupefacientes o sustancias psicotrópicas prohibidas.
12. Cualquier otro acto o hecho que se considere como indebido por parte del transportista aéreo, de la autoridad aeronáutica o autoridad competente y que se encuentre definido en las condiciones generales del contrato de transporte, en las normas aeronáuticas o en el Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores (Circular 288-LE/1 de la OACI).

Artículo 47: Pasajeros en condiciones jurídicas especiales

Para el transporte de un pasajero bajo condiciones jurídicas especiales, que viaje a órdenes de cualquier autoridad judicial, administrativa, policial, o encontrándose privado de la libertad por estar inculcado por algún delito, deberá observarse estrictamente las especiales medidas de seguridad previstas en el Plan Nacional de Seguridad Aeroportuaria, o circulares expedidas por la autoridad aeronáutica o autoridad competente al efecto, y las adicionales que el transportista aéreo requiera con fundamento en la especial condición del mismo. La persona o funcionario responsable de la custodia de dicho pasajero deberá, al ingresar al aeropuerto de origen, contactar a las autoridades de policía, de seguridad aeroportuaria y del propio transportista aéreo, reportando dicho pasajero a efectos de que se adopten las medias pertinentes. En caso de inobservancia de las medidas en cuestión, el transportista aéreo rechazará al pasajero.

CAPÍTULO CUARTO: SOBRE LOS EQUIPAJES

TÍTULO A. DERECHOS DEL PASAJERO Y DEBERES DEL TRANSPORTADOR

Artículo 48: Tipo de equipaje

El pasajero tiene derecho a transportar consigo y en el mismo vuelo la cantidad de equipaje que le indique el transportista aéreo de acuerdo con la capacidad de la aeronave y, en todo caso, dentro de los cupos previstos en las normas aplicables.

El equipaje puede ser transportado como equipaje de mano en la cabina de pasajeros, cuando por su peso, características y tamaño sea factible transportarlo en el interior de la aeronave; o como equipaje facturado o registrado en las bodegas de la aeronave. El transporte del equipaje, dentro del peso permitido, va incluido en el precio del pasaje.

Artículo 49: Talón de equipaje

El transportista aéreo deberá entregar al pasajero, como constancia de recibo del equipaje registrado para bodega o equipaje de mano que se traslade a bodega en el momento del embarque, un talón o talones que permitan determinar el número de bultos o piezas, su peso y destino. Dichos documentos se anexarán al billete de pasaje y al bulto a que corresponda. La entrega del equipaje se hará contra presentación del talón. La falta de tal presentación da derecho al transportista aéreo a verificar la identidad del reclamante pudiendo diferir la entrega hasta cuando ello se verifique. Para estos casos, el pasajero deberá marcar adecuadamente su equipaje con su nombre, país, ciudad y número de teléfono.

Artículo 50: Condiciones para el transporte de equipaje

En el contrato de transporte impreso en el billete de pasaje, deberá incluirse claramente las estipulaciones previstas para el transporte del equipaje.

Artículo 51: Transporte y conservación del equipaje

En el transporte de equipaje facturado, el transportista aéreo debe recibirlo, conducirlo y entregarlo al pasajero en el estado en que lo recibió, el cual se presume en buen estado, salvo constancia en contrario. La responsabilidad del transportista aéreo por el equipaje será la establecida en el Sistema de responsabilidad civil contractual y, para los vuelos nacionales, se regirá según la ley interna de cada Estado.

Artículo 52: Retraso, pérdida, avería o destrucción del equipaje

En el supuesto de retraso, pérdida, avería o destrucción del equipaje facturado, el pasajero tiene derecho a las indemnizaciones previstas en la reglamentación de cada Estado para el transporte aéreo interno y en el Sistema de responsabilidad civil contractual.

Artículo 53: Retraso de la entrega

Si el equipaje no llegara en el mismo vuelo del pasajero, el transportista aéreo deberá entregarlo lo antes posible, de manera que su propietario pueda verificar su estado.

Artículo 54: Tiempo para reclamación por fallas en el transporte de equipaje

El transportista aéreo deberá atender la reclamación por retraso, pérdida, avería o destrucción del equipaje facturado, siempre que ésta sea presentada por el pasajero dentro de los siguientes términos:

1. Para transporte nacional, de conformidad con la reglamentación interna de cada Estado.

2. Para transporte internacional, se registrará por el Sistema de responsabilidad civil contractual del transporte aéreo.

La empresa, una vez reciba la reclamación o protesta, iniciará inmediatamente los trámites correspondientes a la búsqueda o indemnización, si fuera necesario.

Artículo 55: Perjuicios por pérdida, avería o destrucción y retraso de equipajes

En caso de pérdida, avería, destrucción o retraso en la entrega del equipaje del pasajero, éste tiene derecho a ser indemnizado conforme a lo previsto en la reglamentación interna de cada Estado, cuando se trate de transporte en vuelos domésticos o de conformidad con lo estipulado en el Sistema sobre responsabilidad civil contractual del transporte aéreo.

Artículo 56: Compensaciones

Además de lo indicado anteriormente, si el equipaje acompañado o no acompañado de un pasajero no llega o si llega en otro vuelo, de modo que implique espera para su dueño o que tenga que regresar al aeropuerto para reclamarlo, el costo de los traslados hasta y desde el aeropuerto, si fueran necesarios, serán asumidos por el transportista aéreo. En tales casos, el transportista aéreo también le sufragará al pasajero los gastos primarios que son aquellos que se entienden como indispensables para procurarse la vestimenta y los elementos de aseo.

TITULO B. DEBERES DEL PASAJERO Y DERECHOS DEL TRANSPORTADOR

Artículo 57: Exceso de equipaje

El pasajero deberá pagar la cantidad estipulada por el exceso de equipaje que presente, aceptando que éste sea transportado en otro vuelo, en caso de ser necesario.

Artículo 58: Restricciones y prohibiciones

El pasajero no deberá portar como equipaje de mano elementos cuyo peso o tamaño impidan su transporte seguro, que provoquen incomodidad a las demás personas a bordo o que de cualquier modo obstruyan el tránsito de personas durante una eventual evacuación de emergencia. En todo caso, dichos elementos deberán ser ubicados en los compartimentos de la aeronave destinados para tal efecto, o debajo del asiento, según instrucción de la tripulación de cabina.

Artículo 59: Limitaciones al embarque de mercancías

El pasajero no deberá embarcar en la aeronave ningún tipo de elemento que pueda ser considerado como mercancía peligrosa (explosivos, inflamables, tóxicos, corrosivos, radiactivos, etc.) lo cual incluye, entre otros, fósforos, fuegos artificiales, combustibles, pinturas, disolventes, pegantes, blanqueadores, ácidos, gases comprimidos o insecticidas. Del mismo modo, el pasajero deberá abstenerse de embarcar cualquier tipo de elemento, droga o sustancia psicotrópica cuyo porte, tenencia, comercio o consumo sea prohibido. Cualquier elemento ordinario, cuyo carácter sea dudoso, deberá ser reportado al momento del chequeo, para que se determine si puede admitirse a bordo.

Artículo 60: Porte de armas

En caso de portar cualquier tipo de arma o munición legalmente permitida, se seguirán los procedimientos legales establecidos en cada Estado.

Artículo 61: Artículos de difícil transporte

El pasajero no debe incluir en su equipaje facturado artículos frágiles o perecederos, dinero, joyas, piedras o metales preciosos, platería, documentos negociables, títulos u otros valores, dinero en efectivo, pasaportes, cámaras fotográficas o de video, filmadoras, computadoras, calculadoras, *walkman* (o radio *cassette* portátil), lentes, o botellas con licor, respecto de los cuales el transportador no se responsabiliza si se transportan en esas condiciones. Podrá, sin embargo, formular al transportista aéreo una declaración especial de valor y pagar la suma suplementaria que corresponda, en cuyo caso, el transportista aéreo estará obligado, en caso de pérdida, destrucción, avería o retraso del equipaje, a pagarle una suma que no excederá del valor declarado.

Artículo 62: Objetos valiosos

Los objetos valiosos deberán transportarse bajo manifestación de valor declarado. Si dicho valor es aceptado por el transportista aéreo, éste responderá hasta el límite de ese valor. No obstante, en estos casos, el transportista aéreo podrá exigir al pasajero condiciones o medidas de seguridad adicionales para dicho transporte.

Artículo 63: Transporte de mascotas

No se deberán llevar en la cabina de pasajeros animales o mascotas que puedan provocar riesgos o molestias a las demás personas a bordo. Dichos animales deberán viajar en las bodegas de carga, salvo autorización del transportista aéreo cuando se compruebe que tales especies no constituyen riesgo o molestia, o se trate de perros lazarillos para personas no videntes. En todo caso, antes del transporte, el interesado deberá acreditar el cumplimiento de todos los requerimientos sanitarios formulados por la autoridad competente en el aeropuerto de origen, lo que incluye, entre otros, certificado de salud del animal, carné de vacunación e inspección a la mascota cuando se trate de vuelo internacional. El animal deberá viajar en jaula que disponga el pasajero siempre que sea apto para su transporte, o previamente solicitado al transportista aéreo. El pasajero será responsable de las precauciones mínimas de higiene y sanidad de la mascota y deberá presentar la documentación que el animal podrá ser aceptado en el lugar de destino.

Artículo 64: Transporte de alimentos y plantas

El pasajero no deberá incluir en su equipaje registrado o de mano, productos cuyo ingreso al Estado o a otros Estado, se encuentre prohibido o restringido.

Artículo 65: Acatamiento de instrucciones

Hasta el arribo al aeropuerto de destino y, en tanto se permanezca a bordo de la aeronave, todo pasajero debe dar cumplimiento a las órdenes del comandante al mando, incluyendo permanecer en su puesto y con su cinturón de seguridad ajustado hasta tanto se le indique.

Artículo 66: Responsabilidad del pasajero por incumplimiento

El incumplimiento de sus obligaciones por parte del pasajero constituye violación al contrato de transporte aéreo, en cuyo caso el transportista aéreo no será responsable de los perjuicios sufridos por dicho pasajero como consecuencia de tal incumplimiento. En tales casos y, dependiendo de la gravedad de la situación, el transportista aéreo, representado por el comandante de la aeronave en los términos de ley, podrá no admitir al pasajero, disponer su desembarque si la aeronave estuviese en tierra o durante el siguiente aterrizaje o escala, ya sea que ésta fuese prevista o efectuada con ese exclusivo propósito, solicitando si fuera necesario, el apoyo de las autoridades aeroportuarias o de policía en el respectivo aeropuerto. Lo anterior, sin perjuicio de la responsabilidad de dicho pasajero y de las acciones legales en su contra, por los daños inferidos al transportista aéreo o a otros pasajeros.

Interrumpido el transporte bajo las anteriores condiciones, el transportista aéreo quedará relevado de su obligación de conducir al pasajero hasta el destino convenido, sin que haya lugar al reembolso y sin perjuicio de que éste acepte llevarlo en el mismo o en otro vuelo, cuando existan razones para creer que la situación de peligro o incumplimiento ha cesado y no se producirán nuevos hechos similares. En estos casos, el transportista aéreo informará inmediatamente a la autoridad aeronáutica o autoridad competente sobre las decisiones adoptadas.

CAPÍTULO QUINTO: SOBRE EL SISTEMA DE ATENCIÓN AL USUARIO

Artículo 67: Disposiciones generales del sistema de atención al usuario

Todos los transportistas aéreos regulares de pasajeros podrán disponer, en cada aeropuerto donde operen, de un sistema de atención al usuario a través del cual, deberán recibir y atender, de manera inmediata y personal, las quejas, reclamos o sugerencias de los pasajeros, ofreciendo las soluciones inmediatas que sean pertinentes de acuerdo a las circunstancias; y, en su defecto, deberán transferir inmediatamente el requerimiento correspondiente a la persona o dependencia que debe darle solución, a la mayor brevedad posible. Este sistema funcionará en coordinación con el servicio de asistencia a familiares de víctimas de accidentes mencionado en esta Recomendación.

Artículo 68: Personal del sistema

El sistema de atención al usuario en cada aeropuerto podrá ser implementado con personal especial, dispuesto para el efecto, o con el personal que ordinariamente tenga el transportista aéreo para otras labores, siempre y cuando esté convenientemente capacitado y sus labores habituales se lo permitan.

Artículo 69: Horario de atención

El sistema de atención funcionará durante las horas en las cuales el transportista aéreo tenga vuelos, al menos desde una hora antes del primer vuelo y una después del último del día.

Artículo 70: Procedimiento para el reclamo

Para la presentación de la queja, reclamo o sugerencia, los transportistas aéreos deberán diseñar y tener disponible para el público formatos de fácil comprensión. Dichos formatos contendrán la información contemplada en el modelo incluido como **Apéndice A** de este Capítulo. Cuando las empresas operen internacionalmente, los formatos empleados serán escritos en español y al menos en idioma inglés.

Artículo 71: Publicidad

Una vez adoptado el correspondiente sistema de atención al usuario, cada empresa deberá informar sobre el mismo a la autoridad aeronáutica o autoridad competente, indicando su forma de atención, su *modus operandi* y anexará copia de los formularios implementados.

Artículo 72: Difusión

Las disposiciones relativas a derechos y deberes de los usuarios y de los transportistas aéreos contenidas en esta Recomendación serán de obligatorio cumplimiento por parte del personal de los transportistas aéreos y de sus representantes a cargo de las ventas de pasajes, reservas y chequeo en mostradores (*counters*), así como por parte de los tripulantes y del personal responsable de atención al usuario, conforme a los numerales precedentes; y, en consecuencia, formará parte del entrenamiento que reciba dicho personal.

Del mismo modo, los transportistas aéreos, así como sus agentes e intermediarios, darán a conocer el texto de las presentes disposiciones a sus usuarios, debiendo tener copia de las mismas para consulta de los pasajeros en los puntos de atención al usuario en los mostradores (*counters*), en las centrales de reserva y al menos un ejemplar a bordo de cada aeronave, para consulta del personal de la compañía o de los pasajeros.

CAPÍTULO SEXTO: SOBRE EL INCUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES

Artículo 73: El incumplimiento de cualquiera de las disposiciones anteriores por parte de las empresas de servicio aéreo comerciales, sus agentes o intermediarios, así como por parte de los usuarios será sancionable de conformidad con lo previsto en la reglamentación vigente de esta materia, sin perjuicio de las eventuales acciones civiles o penales a que pudiera haber lugar.

APÉNDICE A

DEPARTAMENTO SERVICIO AL CLIENTE "S.A.C"

PARA AEROLINEAS _____ ES DE VITAL INTERES CONOCER SUS OPINIONES, SUGERENCIAS Y RECLAMACIONES CON RESPECTO AL SERVICIO OFRECIDO, POR TAL RAZON LO INVITAMOS A DILIGENCIAR ESTE FORMULARIO.

Para poder atender su reclamación es indispensable diligenciar todos los campos que se detallan a continuación

CONSECUTIVO QUEJA _____

Ciudad

Fecha

AÑO	MES	DIA

Lugar de Recepción:

Apto	Oficina

Nombre Pasajero

Documento ID:

cc	ti	ps	ce
----	----	----	----

Numero ID

Dirección Residencia

Ciudad de Residencia

País

Contacto en Col.

Teléfono Permanente

Teléfono Temporal

Celular

E-Mail

INFORMACIÓN DE LA AEROLÍNEA O AGENCIA DE VIAJES

Aerolínea y/o Agencia de Viaje

Fecha de vuelo:

AÑO	MES	DIA

Hora del vuelo:

	AM
	PM

Numero de Vuelo:

Ruta:

Origen:	Destino:

Trayectos en Conexión:

Descripción de la Queja (Seleccione con una X el o los motivos de la reclamación)

N.	X	N.	X	Aplicativo
1	☐	7	☐	Daño o saqueo del equipaje
2	☐	8	☐	Perdida y/o extravió de equipaje
3	☐	9	☐	Sobreventa
4	☐	10	☐	Reserva
5	☐			Información Deficiente:
6	☐	11	☐	Otros:

SOPORTES QUE SE ANEXAN:

☐ BILLETE DE PASAJE

☐ PASABORDO

☐ ETIQUETA DE EQUIPAJE _____

☐ N° ETIQUETA _____

☐ RECORD DE RESERVA

☐ CUPON DE VUELO

☐ P.I.R. INFORME IRREGULARIDAD EQUIPAJE N° _____

☐ PESO EQUIPAJE FACTURADO _____

☐ PESO EQUIPAJE ENTREGADO _____

☐ OTROS _____

RELATO DE LOS HECHOS

FIRMA PASAJERO _____

ESPACIO PARA USO DE LA AEROLINEA

COLABORADOR QUE LO ATENDIÓ _____

INFORME DE ATENCIÓN INMEDIATA AL CLIENTE

COMPENSACIONES OTORGADAS AL PASAJERO

N.	X		N.	X	
1		Llamada Telefónica	7		Gastos Primarios \$
2		Refrigerio	8		Endoso con otro aerolínea
3		Alimentación	9		Bonos y/o MCO
4		Efectivo (\$)	10		Tiquetes
5		Hotel Voucher	11		Otros
6		Gastos de Traslado y/o Transporte \$			

COMPENSACION ACEPTADA POR EL PASAJERO

Manifiesto mi entera conformidad con la compensación recibida de acuerdo con este documento, liberando a la empresa de toda responsabilidad

Nombre Pasajero _____

Funcionario Aerolínea _____

Firma _____

Firma _____

CAPÍTULO SÉPTIMO: DERECHOS Y DEBERES DE LOS USUARIOS Y DE LOS OPERADORES DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS

Artículo 74: Principios generales

Corresponde al operador aeroportuario brindar todos los servicios requeridos en las instalaciones aeroportuarias, bajo principios de calidad total, igualdad y equidad en el trato y orientados a satisfacer las demandas de los usuarios.

Artículo 75: En relación con la atención, información y servicio para el usuario, el operador aeroportuario deberá:

1. Brindar una atención respetuosa y cortés a los usuarios de la Terminal aérea (pasajeros, transportistas aéreos, compañías de seguridad, instituciones del Estado, etc.).
2. Colaborar prioritariamente con la atención de personas con necesidades especiales.
3. Disponer de un adecuado sistema de comunicación informativo de vuelos que incluya medios efectivos, tales como: paneles, monitores, altavoces claramente audibles, etc., de modo que los pasajeros y el público estén informados debidamente de las llegadas, salidas y cancelación de los vuelos y especialmente de todo cambio de último momento en las horas de salida y llegada y en los números de las puertas.
4. Disponer de un adecuado sistema de señalización, que oriente adecuadamente a los usuarios en las instalaciones aeroportuarias.
5. Garantizar las condiciones sanitarias adecuadas.
6. Ofrecer y mantener las condiciones necesarias para garantizarles a los usuarios las mayores comodidades posibles, tales como: sillas, baños, escaleras mecánicas y fijas, ascensores, bebederos de agua, lugares para cambiar pañales, basureros, ventilación, iluminación, teléfonos, facilidades para personas discapacitadas, embarazadas o de edad avanzada. Del mismo modo, facilitará en lo posible el funcionamiento de restaurantes y cafeterías, droguerías y puestos de periódicos o revistas en el respectivo aeropuerto.
7. Disponer en el aeropuerto de una cantidad suficiente de aparatos telefónicos, al servicio de los usuarios, teniendo en consideración las personas con discapacidad.
8. Velar por que existan medios adecuados de transporte para el desplazamiento terrestre de los usuarios.
9. Promover todo tipo de medio o método de “educación al usuario” que facilite el conocimiento de este en cuanto a sus derechos y deberes, a efectos de que pueda ejercerlos plena, satisfactoria y debidamente.

Artículo 76: En relación con la infraestructura destinada a la prestación de los servicios aeroportuarios, el operador deberá:

1. Poner a disposición de las líneas aéreas la cantidad necesaria de mostradores (*counters*) para que la atención de los pasajeros sea lo más ágil posible.
2. Disponer de infraestructura adecuada para atender las operaciones de los vuelos en una forma ágil y sin congestiónamiento.
3. Proveer rampas y facilidades para el desplazamiento de personas discapacitadas.
4. Disponer de suficientes fajas o bandas transportadoras, para que el equipaje sea entregado en el menor tiempo posible a los pasajeros.
5. Proveer un mantenimiento preventivo a los equipos del aeropuerto con el fin de disminuir la posibilidad de que estos fallen y, por ende, se atrase la atención de los usuarios.
6. Dotar del espacio necesario las oficinas de planes de vuelo para la atención y cómoda estadía de los tripulantes y personal de las líneas aéreas.
7. Disponer de áreas para los transportistas aéreos, áreas de espera, de circulación; y, para los organismos gubernamentales, telecomunicaciones, seguridad, primeros auxilios, mantenimiento, áreas de carga, áreas comerciales, etc.
8. Proporcionar las instalaciones adecuadas para que los usuarios puedan realizar el cambio legal de divisas extranjeras cotizables.
9. Disponer de instalaciones adecuadas para la administración de las medidas de sanidad pública, veterinaria, fitosanitaria, aplicables a aeronaves, tripulantes, pasajeros, equipaje, mercancías, correo y suministros.
10. Disponer de estacionamientos de automóviles, suficientemente amplios, y con suficientes casetas para agilizar la atención durante la entrada y salida de los vehículos y personas.
11. Asignar en forma óptima puestos de estacionamiento lo más cerca posible del edificio terminal, para la descarga y carga rápidas.
12. Planificar espacios de estacionamiento de aeronaves que no se encuentran en operaciones de embarque o desembarque ni de carga o descarga, para evitar que obstruyan la circulación del tráfico en la plataforma.
13. Facilitar en los puestos de estacionamiento de aeronaves el fácil acceso a los medios necesarios (comunicación, materiales, etc.) para la ejecución rápida de todas las operaciones de servicio.
14. Proporcionar instalaciones para abastecer de combustible a las aeronaves de una forma segura y ágil.
15. Contar con sistemas informáticos adecuados a disposición de los transportistas aéreos que permitan el desembarque y embarque de pasajeros, sin demoras.

16. Proveer áreas de circulación adecuadas mediante vías de paso lo más directas posible sin que haya cruces entre la circulación de pasajeros y la de equipajes, ni entre los diferentes circuitos.
17. Proporcionar a la terminal vías de acceso fáciles y rápidas para los pasajeros y sus equipajes que lleguen al aeropuerto utilizando medios de transporte de superficie.
18. Establecer puestos de entrega de equipaje lo más cerca posible de los puntos de llegada del transporte de superficie.
19. Facilitar equipo especializado para llevar a cabo la tarea de control y revisión de equipaje, que permita acelerar el proceso.
20. Facilitar sistemas mecánicos apropiados al volumen de tráfico y capaces de clasificar, transportar y cargar grandes cantidades de equipaje en un lapso mínimo de tiempo.
21. Proveer instalaciones para el almacenamiento del equipaje rezagado en los aeropuertos, a fin de recogerlos más tarde.
22. Proporcionar un área adecuada que permita a los pasajeros identificar y retirar rápidamente su equipaje.
23. Disponer de un número suficiente de puestos de control de manera que se pueda despachar a los pasajeros y tripulantes que lleguen, a la mayor brevedad posible.
24. Disponer de una terminal exclusiva de carga, para que las aeronaves de carga lleguen hasta esta y se proceda al despacho dentro de la misma.
25. Proporcionar acceso fácil y rápido a las terminales de carga, teniendo en cuenta el espacio requerido por los camiones de grandes dimensiones, para efectuar las maniobras necesarias al colocarse en posición.
26. La terminal de carga debe estar provista de puestos de entrega y recepción adaptables a la altura de las plataformas de los camiones.
27. Proporcionar medios mecánicos y automatizados para cargar, descargar, transportar y almacenar la carga.
28. Disponer de un sistema eficaz e higiénico de eliminación de excrementos, basuras, aguas residuales, desechos, alimentos no consumidos, residuos alimenticios, y otras materias peligrosas para la salud.

Artículo 77: En relación con la calidad total del servicio al cliente, el operador aeroportuario deberá:

1. Establecer o coordinar con la autoridad competente, el procedimiento mediante el cual los usuarios podrán presentar sus reclamos y sugerencias (oficina de atención de quejas, terminales electrónicas, correos, etc.).
2. Atender los reclamos de los usuarios relacionados con los servicios aeroportuarios, en un tiempo prudencial (horas/días).

Artículo 78: En relación con los operadores de servicios aéreos comerciales, los operadores aeroportuarios deberán:

1. Indicar a los transportistas aéreos que explotan servicios regulares y no regulares, con suficiente antelación a las temporadas de tráfico altas, toda limitación que pueda aplicarse (de infraestructura, mantenimiento, etc.), a fin de ajustar el tráfico a la capacidad del aeropuerto.
2. Velar por que los transportistas aéreos cumplan con su obligación de proporcionar información oportuna y actualizada de todos los datos pertinentes a los vuelos, incluyendo las modificaciones de última hora, a los funcionarios responsables del manejo del sistema de información.

Artículo 79: Los pasajeros, usuarios de la infraestructura aeroportuaria deberán:

1. Hacer buen uso de las instalaciones aeroportuarias puestas a su servicio.
2. Dar un tratamiento respetuoso a las personas que prestan sus servicios en el aeropuerto y a los demás usuarios.
3. Acatar las disposiciones sobre seguridad aeroportuaria, evitando principalmente portar armas u objetos prohibidos dentro del aeropuerto así como ingresar a las áreas prohibidas o restringidas del mismo.
4. Acatar las disposiciones de tipo sanitario evitando arrojar basura en lugares inadecuados así como la tenencia en los aeropuertos de alimentos, animales o plantas y demás elementos de origen vegetal sin las debidas medidas de control.
5. Acatar las instrucciones del operador aeroportuario o de los transportistas aéreos pertinentes a la seguridad o al transporte aéreo.
6. Observar buena conducta evitando fomentar disturbios o desórdenes en las instalaciones aeroportuarias.
7. Acceder a las salas de embarque o zonas de migración cuando se le indique y permanecer en ellas conforme sea requerido.
8. Abstenerse de obstruir la circulación de personas colocando equipajes u otros objetos en pasillos, escaleras u otros lugares inapropiados, evitando además dejarlos abandonados en cualquier parte.
9. Abstenerse de fumar en lugares no autorizados.

CAPÍTULO OCTAVO: CONTROL DE CALIDAD DE SERVICIO AL USUARIO

TÍTULO A. DEBERES DE LAS AUTORIDADES AERONÁUTICAS O AUTORIDADES COMPETENTES

Artículo 80: Las autoridades aeronáuticas o autoridades competentes facilitarán el establecimiento de sistemas de control de calidad del servicio, para lo cual deberán:

1. Contar con un “Plan Maestro del Desarrollo Aeroportuario” que permita ir desarrollando las instalaciones aeroportuarias, de acuerdo a las necesidades de la actividad aeronáutica, y con el propósito de brindar un servicio eficiente y de calidad a los diferentes usuarios de las terminales aeroportuarias.
2. Velar conforme a su competencia por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de dichos servicios.
3. Velar por que los niveles de capacidad en los aeropuertos sean conformes con los lineamientos internacionales de la OACI así como otras organizaciones relacionadas con la industria.
4. Evaluar el desempeño relacionado con el mantenimiento y conservación de los aspectos aeronáuticos de los aeropuertos, así como los niveles de satisfacción del usuario de los servicios prestados.
5. Disponer de un sistema de supervisión que vigile el desempeño del operador aeroportuario, el cual deberá contar con personal debidamente capacitado para tal fin.
6. Examinar y conducir inspecciones aleatorias, con la frecuencia y énfasis que estime pertinente.
7. Colaborar con el operador aeroportuario en todo lo necesario para exigir y mantener los niveles de calidad exigidos en los servicios de los aeropuertos.
8. Utilizar los resultados de la encuesta para controlar el desempeño del operador, de los concesionarios, las aerolíneas y los servicios prestados por el Estado, así como los problemas de capacidad del aeropuerto.
9. Controlar el desempeño del operador aeroportuario mediante el sistema de supervisión.
10. Instaurar la Comisión Nacional de Facilitación, a efectos que los diferentes entes gubernamentales (migración, aduanas, aeronáutica civil, seguridad pública, narcóticos, sanidad vegetal, entidad de turismo, operadores aeroportuarios, etc.) y transportistas aéreos, dispongan de un foro que permita garantizar el cumplimiento de lo establecido en el Anexo 9 (Facilitación) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
11. Establecer en la regulación un programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil para que los operadores aeroportuarios, transportistas aéreos y prestadores de servicios, establezcan sistemas de calidad en la aplicación de las medidas y procedimientos de seguridad física.

TITULO B. DEBERES DEL OPERADOR AEROPORTUARIO

Artículo 81: Los operadores aeroportuarios cumplirán con el sistema de control de calidad del servicio, para lo cual deberán:

1. Cumplir con procedimientos, normas y estándares de calidad previamente establecidos en el programa de control de calidad en la prestación de los servicios aeroportuarios.
2. Someterse a los procedimientos y requisitos de evaluación de la calidad del servicio que

establezca la autoridad competente.

3. Desarrollar y ejecutar un programa de control de calidad, en el cual indicará los procedimientos, las normas y los estándares de calidad.
4. Someterse a mecanismos de control de calidad bajo estándares cualitativos y cuantitativos en las siguientes materias:
 - a) Estándares de calidad del desempeño (basados en niveles mínimos aceptables de servicios medidos en términos de frecuencia y regularidad de los servicios prestados).
 - b) Estándares de capacidad aeroportuaria (basados en requerimientos mínimos de áreas y medidos por fórmulas matemáticas de congestiónamiento por áreas, de conformidad con las fórmulas y principios de la IATA).
 - c) Estándares de percepciones de usuarios (basados en encuestas a los usuarios y medidos en un análisis cualitativo de la percepción de los mismos).
5. Diseñar y realizar una encuesta anual en los aeropuertos para evaluar su gestión y adoptar los correctivos.
6. Adoptar un plan de mejoramiento de la calidad y cumplir su desarrollo.
7. Presentar, a la autoridad competente, un manual de operaciones para establecer procedimientos para la calidad de servicio, criterios de evaluación y normas de medición, de acuerdo a las normas vigentes de ISO 9000 ó un equivalente, y las mejores prácticas utilizadas mundialmente en aeropuertos internacionales.
8. Adoptar y desarrollar un plan de control de calidad, estableciendo las normas para el desempeño en las instalaciones y servicios del aeropuerto e identificando las oportunidades para mejorarlo en forma progresiva.
9. Establecer programas de capacitación para el personal en el que se introducirán los conceptos de la administración de calidad total especializado en la gestión aeroportuaria.
10. Implementar un plan del control de calidad en la prestación de los servicios de mantenimiento de sus instalaciones, orientado a la administración de la calidad total y mejoramiento continuo del programa de mantenimiento.
11. Acatar al registro ISO 9002, lo cual ofrece un sistema globalmente reconocido orientado a la satisfacción del usuario.
12. Participar en la Comisión Nacional de Facilitación y acatar los lineamientos establecidos por esta. Asimismo, deberán instaurar un Comité de Facilitación Aeroportuaria, cuya función será cumplir con las normas relativas a la facilitación.
13. Implantar sistemas de calidad que garanticen la eficiencia y eficacia del programa de seguridad del aeropuerto, para el cumplimiento de la normatividad en materia de seguridad aeroportuaria.

TITULO C. DEBERES DEL ENTE REGULADOR DE LA AVIACIÓN CIVIL, EL TRANSPORTE AÉREO Y LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS

Artículo 82: La función del ente regulador deberá ser desempeñada por la autoridad aeronáutica o por el órgano competente designado por cada Estado. Dicha función comprende:

1. Realizar una audiencia informativa anual donde estarán presentes la autoridad aeronáutica o autoridad competente, el responsable de la gestión aeroportuaria y facultativamente los contratistas o concesionarios y usuarios del aeropuerto, con el fin de discutir los resultados de la encuesta, inspecciones, denuncias, quejas y sugerencias presentadas directamente por los usuarios y las soluciones propuestas en el plan de mejoramiento de la calidad.
2. Condicionar las tarifas al cumplimiento del plan de mejoramiento de la calidad.
3. En caso de incumplimiento del plan, conceder plazos para la subsanación correspondiente y aplicar las sanciones a que haya lugar.
4. Propiciar mecanismos de participación de los usuarios que garanticen la adecuada atención de sus planteamientos.

APÉNDICE B

Se podrán utilizar como guías de orientación, los siguientes parámetros para preparar su programa de

calidad y de control de calidad total.

Área de Responsabilidad	Medida del Desempeño	Usuario/Cliente	Tipo de Servicio
<i>Pistas, rampas y calles de rodaje</i>			
	a) Costo del mantenimiento por metro cuadrado	Transportistas aéreos	Desempeño del Operador
	b) Capacidad del Aeropuerto (número de vuelos en las horas de mayor congestión)	Transportistas aéreos	Capacidad
	c) Tiempo promedio desde que aterriza el avión hasta que el pasajero desembarca	Transportistas aéreos / Pasajeros	Desempeño del Operador
	<i>Medidas adicionales</i>		
	d) Porcentaje de movimientos de aeronaves de transportistas aéreos para los cuales no hay puerta de contacto disponible	Transportistas aéreos / Pasajeros	Capacidad
	e) Desempeño puntual del servicio de autobús en el campo aéreo, como porcentaje del total	Transportistas aéreos / Pasajeros	Desempeño del Operador
<i>Terminales</i>			
	a) Costo del mantenimiento por metro cuadrado	Pasajeros	Desempeño del Operador
	b) Número de horas por jornada	Pasajeros	
	c) Número de empleados por jornada	Pasajeros	
	d) Número de jornadas	Pasajeros	
	e) Tiempo de respuesta ante reparaciones de emergencia	Transportistas aéreos / Pasajeros	Desempeño del Operador
	<i>Medidas adicionales</i>		
	f) Costo de servicio de limpieza por m ²	Pasajeros	Desempeño del Contratista
	g) Costo O&M de la Terminal por pasajero	Pasajeros	Desempeño del Operador
<i>Terminal de Carga (CTRM)</i>			
	a) Tiempo promedio para el movimiento de carga (dentro de la terminal)	Transportistas aéreos / Compañías de embarque	Desempeño del Operador
	b) Carga perdida o dañada como porcentaje del total de carga	Transportistas aéreos / Compañías de	Desempeño del Operador

Área de Responsabilidad	Medida del Desempeño	Usuario/Cliente	Tipo de Servicio
	manejada	embarque	
	<i>Medidas adicionales</i>		
	c) Costo / Kg. de la carga total en la terminal de carga	Transportistas aéreos / Compañías de embarque	Desempeño del Operador
	d) Ingreso / Kg. de la terminal de carga	Transportistas aéreos / Compañías de embarque	Desempeño del Operador
	e) Tasa de quejas/embarques manejados		
<i>Calidad del Servicio</i>			
	a) Presupuesto de operación y mantenimiento por pasajero	Pasajeros	Desempeño del Operador
	b) Presupuesto para mano de obra por pasajero	Pasajeros	Desempeño del Operador
	c) Costo de mano de obra como porcentaje de los costos totales	Pasajeros	Desempeño del Operador
	<i>Medidas adicionales</i>		
	d) Calificación total encuesta anual de pasajeros	Pasajeros	Desempeño del Operador
<i>Productividad de la Mano de Obra</i>			
	a) Número de pasajeros por empleado del aeropuerto	Pasajeros	Desempeño del Operador
	b) Ingreso bruto por empleado	Pasajeros	Desempeño del Operador
	c) Ingreso neto de operación por empleado	Pasajeros	Desempeño del Operador
<i>Desempeño en la Generación de ingresos</i>			
	a) Ingreso no relacionado con la aeronáutica como porcentaje del ingreso total	Pasajeros	Desempeño del Operador
	b) Ingreso relacionado con la aeronáutica por pasajero	Pasajeros	Desempeño del Operador
	c) Ingreso no relacionado con la aeronáutica por pasajero	Pasajeros	Desempeño del Operador
<i>Actividades Comerciales</i>			
	a) Ingreso derivado de las concesiones e ingresos por pasajero	Pasajeros	Desempeño del Operador

Área de Responsabilidad	Medida del Desempeño	Usuario/Cliente	Tipo de Servicio
	b) Ingreso bruto derivado de ventas/m ²	Pasajeros	Desempeño del Operador
	c) Ingreso neto/m ²	Pasajeros	Desempeño del Operador
Otros			
	a) Horas/empleados-capacitación y educación	Pasajeros	Desempeño del Operador
	b) Costos de planilla/empleado	Pasajeros	Desempeño del Operador
	c) Costo de mercadeo/pasajero	Transportistas aéreos / Pasajeros	Desempeño del Operador
Administración Financiera			
	a) Informes trimestrales y anuales	Transportistas aéreos / Pasajeros	Desempeño del Operador
	b) Seguimiento de cuentas por cobrar		Desempeño del Operador
	c) Programa de control de calidad	Todos los clientes	Desempeño del Operador

La presente Resolución reemplaza a la Recomendación A16-16.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A17-**

FACTORES A CONSIDERAR EN LA CONCESIÓN DE AEROPUERTOS

CONSIDERANDO que según el Artículo 28° del Convenio de Chicago corresponde a los Estados proveer dentro de su territorio, aeropuertos y facilidades de navegación para brindar servicios públicos a los usuarios del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que los procesos de concesión aeroportuaria en la región Latinoamericana han reportado importantes beneficios a los Estados, entre otros, en materia de infraestructura, servicios, aplicación normativa y empleo. De igual manera han incidido, de diferente forma, en los costos de los servicios aeroportuarios;

CONSIDERANDO que si bien el proceso de concesión es de gran utilidad al permitir una rápida solución a problemas de carencia y obsolescencia de infraestructura y de calidad de servicio, lo que requiere fuertes inversiones, las que en muchas ocasiones los Estados no están en condiciones de financiar, es necesario adoptar ciertos criterios para que el monto de estas inversiones sea coherente con la proyección del crecimiento de la demanda del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que los aeropuertos deben optimizar sus diversos servicios y, que en la actualidad, especialmente los entregados en concesión, buscan lograr una razonable rentabilidad con una perspectiva comercial del negocio aeroportuario; brindando además, el mejor equilibrio entre facilitación y seguridad a sus usuarios ofreciendo comodidad y diversos servicios a todos ellos;

CONSIDERANDO que es responsabilidad indelegable de los Estados, velar por el cumplimiento de las normas y métodos recomendados aplicables a los servicios públicos en los aeropuertos, sin perjuicio de lo que establecen los contratos de concesión;

CONSIDERANDO que debe preverse que los procesos de concesión, cualesquiera que sea la amplitud de las funciones que asumen los concesionarios, deben garantizar una mejora en la eficiencia con que se proveen los servicios en ese aeropuerto, tanto los aeronáuticos como los no aeronáuticos;

CONSIDERANDO que, de conformidad con el Artículo 15° del Convenio de Chicago, todo aeropuerto de un Estado abierto al uso público debe estar en condiciones uniformes a las aeronaves de todos los Estados, en lo que se refiere a los derechos que se impongan por el uso de los aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea;

CONSIDERANDO que, tanto en los procesos de concesión aeroportuaria como en los de gestión, se debe evitar el abuso de posiciones monopólicas;

CONSIDERANDO que entre las conclusiones del Segundo Coloquio Regional del Transporte Aéreo (CLAC/IATA/ALTA/ACI-LAC) realizado en septiembre de 2005, se apreció la necesidad de generar un nuevo marco regulatorio que considere el nuevo escenario de la gestión aeroportuaria en la región;

CONSIDERANDO que la CLAC asumió la tarea de dar seguimiento y estudio a los temas sobre concesión de aeropuertos e infraestructura aeronáutica, alentando el intercambio de experiencias, con el propósito que los Estados dispongan de suficientes elementos de juicio que les ayuden a optimizar sus proyectos.

LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Instar a los Estados miembros que enfrenten, estén por iniciar o revisar procesos de concesión de aeropuertos e infraestructura aeronáutica, con el objeto de obtener los mejores resultados en dichos procesos, consideren los siguientes aspectos:

- a) Establecer con claridad los objetivos y metas del Estado para la entrega en concesión de aeropuertos y, derivado de lo anterior, definir el rol del Estado y las responsabilidades que debe mantener a objeto de garantizar eficiencia y eficacia en la prestación de los servicios aeroportuarios de conformidad a las normas internacionales vigentes.
- b) La conveniencia de otorgar concesiones en plazos adecuados, acordes a las inversiones que se realizan.
- c) Considerar que la infraestructura aeroportuaria está principalmente orientada a la atención de los requerimientos operativos de aeronaves y usuarios; por lo tanto, dichos requerimientos no deben verse indebidamente afectados por actividades comerciales.
- d) Determinar los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, que se transfieren al sector privado y los que se mantienen en poder del Estado, describiendo los estándares que se utilizarán para definir la calidad de los servicios prestados.
- e) Establecer planes maestros y planes de inversión asociados a la entrega en concesión del aeropuerto que se desarrollen con la suficiente y necesaria flexibilidad, para facilitar su modificación de acuerdo al comportamiento de la demanda, considerando las necesidades de los usuarios, los requerimientos estatales y el cumplimiento de los estándares internacionales aplicables. Estos planes deben considerar prioritariamente el costo-beneficio de las mismas.
- f) El contrato entre el Estado y las entidades privadas que explotan servicios aeroportuarios debe ser motivo de una licitación abierta previendo un factor de competencia que garantice la eficiencia de la concesión, donde se establezcan y se conozcan por todos los interesados, con absoluta transparencia, las condiciones requeridas, fórmulas de evaluación y criterios utilizados para la adjudicación de un contrato.
- g) El Estado debiera reservarse el derecho de implementar las medidas pertinentes para el seguimiento y control del contrato de concesión en todos los aspectos, a través de procedimientos auditables.
- h) Que el Estado al concesionar sus aeropuertos, debe establecer un ente regulador neutro e independiente, que haga valer las cláusulas acordadas en el contrato y adopte sus decisiones con criterios técnicos, transparentes y predecibles. En el caso de una disputa, los usuarios debiesen tener el derecho de apelar a la autoridad reguladora y recurrir a un proceso de arbitrio.
- i) El Estado debiera implementar las medidas necesarias para evitar la resolución del contrato de concesión y en caso de ocurrir, contemplar mecanismos que permitan la continuidad de los servicios aeroportuarios.

- j) Considerar, en los términos del contrato de concesión, los elementos necesarios para que el concesionario sea sujeto de crédito o financiamiento por parte de los organismos financieros y mercado de capitales. Para tal efecto, se debe tener en cuenta los requerimientos y prácticas aplicables en esta materia.
- k) El Estado debe, en lo posible, propender al establecimiento de una situación de competencia entre los prestadores de los distintos servicios, buscando mecanismos, tales como las licitaciones a terceros, incentivos para que los concesionarios aeroportuarios se esfuercen en lograr eficiencias en costos, u otros. Si se tratase de servicios monopólicos, el régimen tarifario debiese estar bien definido previo a la concesión del aeropuerto, considerando mecanismos para su reajustabilidad.
- l) En la medida de lo posible, los Estados debieran evitar los subsidios cruzados a aquellos aeropuertos deficitarios, debido a que esto distorsiona las tarifas aeroportuarias cobradas a los usuarios y podría tener un efecto negativo en el crecimiento de la actividad aeronáutica.
- m) Establecer políticas destinadas a que los ingresos generados por la industria aerocomercial que reciben los Estados, sea reinvertida en el mismo sector, a fin de hacer sostenible su desarrollo con las inversiones y costos de la infraestructura aeroportuaria y control de tráfico aéreo.
- n) Que el sistema de concesiones se debe basar en que, tanto el Estado como el sector privado, asuman los riesgos que a cada uno le compete en el desarrollo de los proyectos aeroportuarios.
- o) Los cargos aeroportuarios por la prestación de los servicios aeronáuticos debiesen ser regulados:
 - 1) en base a la transparencia de los costos y eficiencia en la gestión de los servicios;
 - 2) en conformidad con los acuerdos internacionales y las obligaciones particulares del Estado; y
 - 3) en línea con los principios y políticas de OACI en relación a cargos a los usuarios.
- p) El Estado debe ofrecer un negocio factible al concesionario privado, con estimaciones de tráfico y proyecciones conservadoras del negocio.
- q) Definir el contrato de concesión de manera equilibrada de tal forma que los derechos, potestades y discrecionalidad del Estado (regulación técnica, regulación económica, servicios aduaneras, migratorios, policiales y de control aéreo, etc.) no limiten indebidamente la actividad del operador aeroportuario.
- r) Los contratos de concesión de aeropuertos debiesen permitir cierta flexibilidad para adaptarse a las nuevas condiciones del mercado, producto del dinamismo que presenta la industria aérea y los largos períodos de vigencia de dichos contratos.
- s) En los procesos de concesión aeroportuaria, el Estado debería establecer con claridad la diferencia de cada tipo de usuario, de manera que en las regulaciones y régimen tarifario se considere sus propias características.
- t) Adoptar las medidas pertinentes para que los Estados consideren la opinión de los operadores aeroportuarios y de transporte aéreo en la discusión de la política aerocomercial y las negociaciones de derecho de tráfico.

- u) Establecer en el diseño, estructuración y operación del contrato de concesión estándares de calidad de los servicios públicos y privados que se presten en los aeropuertos.
- v) Adoptar las medidas necesarias para evitar los problemas que se han presentado en algunos contratos de concesión en Latinoamérica, respecto al pago oportuno de los cánones, retraso en las inversiones, definición de competencias y coordinación en la gestión.
- w) Los Estados deberán tomar muy en cuenta los documentos que la OACI ha promulgado en materia aeroportuaria, especialmente:
 - 1) Manual de planificación de aeropuertos (Doc. 9184)
 - 2) Manual de servicios de los aeropuertos (Doc. 9137)
 - 3) Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos (Doc. 9562)
 - 4) Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (Doc. 9161)
 - 5) Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc. 9082)
 - 6) Privatización en el suministro de aeropuertos y servicios de navegación aérea (Cir. 284)

La presente Resolución reemplaza a la Recomendación A13-4 y a la Resolución A15-15

RESOLUCIÓN A17-**

DECISIONES DE LA ASAMBLEA DECLARADAS NO VIGENTES

CONSIDERANDO que la Resolución A16-11 “Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC” actualización de las Decisiones de la CLAC”, en su numeral 7.2.2 expresa lo siguiente: *“El tiempo límite para que una Resolución estatutaria permanezca aguardando el número suficiente de aprobaciones de los Estados miembros para entrar en vigor, será de cinco años. Una vez alcanzado ese tiempo y en caso de que no se haya obtenido el número mínimo de notificaciones, la Secretaría iniciaría el proceso de revocatoria, a través del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo y del Comité Ejecutivo, con miras a que la subsiguiente Asamblea tome la decisión que estime conveniente”*;

CONSIDERANDO que el Comité Ejecutivo en su LXIX reunión, acordó revocar la Resolución A13-1 “Ampliación del área geográfica de la CLAC para la incorporación de otros Estados de América”, en vista que solamente contaba con cuatro ratificaciones y, ya se había superado el límite de tiempo de espera para que entre en vigor;

CONSIDERANDO que es tarea permanente de la Secretaría el seguimiento sobre la aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y la revisión constante de las Decisiones de la CLAC, en cumplimiento a la Resolución A16-9 sobre la “Aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y revisión del estado de las Decisiones de la CLAC”.

LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

Declarar no vigente las siguientes Decisiones de la CLAC:

- | | | |
|---|------------|---|
| 1 | Res A11-2 | Incorporación de Aruba como Estado adherente a la membresía de la CLAC. |
| 1 | Res A13-1 | Ampliación del área geográfica de la CLAC para la incorporación de otros Estados de América |
| 2 | Res A16-13 | Autonomía de la CLAC |

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A17-*

APLICACIÓN POR PARTE DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC DEL "MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL" DE LA OACI

CONSIDERANDO que el Artículo 6 del Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y el párrafo 3 de la sección relativa a las "Disposiciones Generales" del *Modus Vivendi* entre la OACI y la CLAC establecen que esta Comisión tendrá en cuenta las actividades realizadas por la OACI, con el objeto de asegurar la armonización y coordinación de sus actividades con los planes y objetivos de esta última, evitando en todo caso duplicaciones innecesarias;

CONSIDERANDO que en el 35° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI fue adoptada la Resolución A35-9, la cual compila criterios permanentes de esta Organización referentes a la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;

CONSIDERANDO que el Apéndice D de la indicada Resolución, relativo a las medidas de seguridad de carácter técnico, exhorta a los Estados miembros a que intensifiquen sus esfuerzos para aplicar las normas, métodos recomendados y procedimientos relacionados con la seguridad de la aviación, velen por su cumplimiento, y a que adopten todas las medidas necesarias para evitar los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional;

CONSIDERANDO que dichas normas, métodos y procedimientos se encuentran consignados especialmente en el Anexo 17 del Convenio de Aviación Civil Internacional y en el Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita;

CONSIDERANDO que el referido Manual contiene un "Modelo de Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil" recomendado como marco de referencia para el diseño de un "Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil", atendiendo a las características genéricas de los Estados contratantes.

LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que:

1. Utilicen el "Modelo de Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil" de la OACI como elemento básico que les permita elaborar, desarrollar e implementar bajo criterios homogéneos su "Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil".
2. El Comité Ejecutivo de la CLAC acompañe y apoye la labor de seguimiento respecto a la implementación en la región del indicado Plan Modelo de la OACI, a fin de evaluar la armonización de los procedimientos de seguridad en el área latinoamericana.

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A15-14

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A17-**

PRONTA RATIFICACIÓN DE DIVERSOS CONVENIOS Y PROTOCOLOS

CONSIDERANDO que la Resolución A35-9 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) insta a los Estados miembros a que ratifiquen o se adhieran al Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio, 1963), al Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (La Haya, 1970), al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Montreal, 1971) y su Protocolo adicional (Montreal, 1988), y al Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección (Montreal, 1991);

CONSIDERANDO que el nuevo Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999, reemplaza al vigente Sistema de Varsovia;

CONSIDERANDO la decisión del 25° Período de Sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (Montreal, 10 de mayo de 1984) de enmendar el Convenio sobre Aviación Civil Internacional para incluir un nuevo Artículo 3° bis;

CONSIDERANDO que durante el 27° Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI se adoptó la Resolución A27-2, por la que se aprobó la enmienda del Artículo 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y que en el 28° Periodo se adoptó la Resolución A28-1, la misma que aprobó enmienda del Artículo 50 a);

CONSIDERANDO que durante la Conferencia diplomática organizada por la OACI y el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), del 29 de octubre al 16 de noviembre de 2001, en Ciudad del Cabo, Sudáfrica, se adoptó el Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y el Protocolo de dicho Convenio sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico;

CONSIDERANDO que es altamente deseable lograr una total participación de los Estados miembros en los Convenios y Protocolos de derecho aéreo a fin de aprovechar en el mayor grado posible las ventajas que se derivan de la unificación de las normas internacionales que incorporan los citados Convenios y Protocolos.

LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que aún no son parte de los Convenios y Protocolos que se señalan a continuación que, tan pronto como les sea posible, adopten las medidas necesarias para su ratificación:

1. Convenios de Tokio (1963), La Haya (1970) y Montreal (1971), y su Protocolo Adicional (Montreal, 1988);
2. Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección (Montreal, 1991);
3. Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Montreal, 1999);

4. Protocolo que aprueba la inclusión del Artículo 3° bis al Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
5. Protocolos de enmiendas de los Artículos 50 a) y 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
6. Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y el Protocolo de dicho Convenio sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico (Ciudad del Cabo, 2001).

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A15-16.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A17-**

**MEDIDAS PARA REDUCIR EL IMPACTO DEL PRECIO DEL COMBUSTIBLE
DE AVIACIÓN DENTRO DE LOS COSTOS TOTALES DE LAS LÍNEAS AÉREAS
DE LA REGIÓN**

CONSIDERANDO que el precio del combustible es un elemento gravitante en la economía de las operaciones de las líneas aéreas de la región, y que constituye uno de los rubros más importantes en los costos de operación de las líneas aéreas;

CONSIDERANDO la gran cantidad de impuestos que inciden en el aumento del precio del combustible;

CONSIDERANDO que, en la región, el precio de combustible es un factor que viene constituyéndose en una limitante para el normal desarrollo de la actividad aérea, ya que incide de manera importante en la estructura de costos de las empresas, lo que a su vez se refleja en elevadas tarifas con la consecuente restricción en el uso masivo de este servicio.

LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Exhortar a las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros, a considerar con la autoridades de otros sectores competentes en esta materia, la disminución de la incidencia del precio de combustible, como un factor importante para el desarrollo de la aviación civil en general.
2. Exhortar a las autoridades aeronáuticas a que tomen en cuenta los criterios de la OACI en relación con los impuestos sobre el combustible y lubricantes contenidos en las Secciones I y II del Documento 8632 y la Resolución A35-18.
3. Instar a las autoridades aeronáuticas que promuevan la realización de estudios y proyectos técnicos tendientes a la racionalización de los procedimientos de Tránsito Aéreo, con miras a permitir una mayor economía de combustible.
4. Apoyar las labores que vienen desarrollando la OACI y otros organismos especializados, conducentes a la reducción de la incidencia del precio de combustible dentro de los costos de las líneas aéreas.
5. Exhortar a las autoridades aeronáuticas que gestionen, ante las autoridades competentes, acciones tendientes a desagrar el precio del combustible y a promover la liberalización del mismo.
6. Encargar al Comité Ejecutivo que informe sobre la evolución de este asunto en la próxima Asamblea de la CLAC.

Esta Resolución reemplaza a la Resolución A15-11.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A17-**

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 XVII 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 90 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 ALTA) 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 A16-3.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A17-**

**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 A35-5 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 A35-5, 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 A35-5 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 A35-5, en especial, el concepto de “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido de las aeronaves (Apéndice C), así como las directrices relacionadas con el proceso y el criterio para la introducción de nuevas restricciones locales a las operaciones (Apéndice E) y las directrices para la planificación y gestión de la utilización de los terrenos (nuevo Apéndice F); y

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

LA XVII 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 A35-5.
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 A35-5 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 A35-5 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) Respaldar 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 A16-7.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A17-**

**ESTRATEGIA PARA IMPLEMENTAR UN
“SISTEMA DE INTEGRACIÓN REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO”**

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

CONSIDERANDO la incorporación de nuevos actores a la actividad del transporte aéreo, ampliando el escenario de gestión de esta importante actividad;

CONSIDERANDO que la XI Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno (Lima, Perú, 22 y 23 de noviembre de 2001) reconoció al transporte aéreo como un sector estratégico para el desarrollo y la integración de las naciones e instruyeron a los Ministros de Transporte y autoridades responsables de la aviación civil sobre el establecimiento de mecanismos de cooperación que aseguren una industria aérea competitiva y estable;

CONSIDERANDO que los Estados miembros de la CLAC vienen caminando hacia la liberalización paulatina del transporte aéreo internacional.

LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- I. Encargar al Comité Ejecutivo que, con carácter de alta prioridad, incluya en el programa de trabajo del bienio 2007-2008 el desarrollo de una estrategia para implementar un “sistema de integración regional del transporte aéreo” que considere los Acuerdos de los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina, con el objetivo de incrementar el tráfico intrarregional buscando superar las tasas históricas.
- II. Pedir que, en el desarrollo de dicho Sistema, se considere todas las actividades propias y conexas al transporte aéreo internacional, así como a los diferentes actores que intervienen en este modo de transporte (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, operadores de aeropuertos, organismos reguladores y usuarios).
- III. Aprobar la estrategia que se detalla a continuación para el desarrollo de los trabajos, utilizando como primera opción la metodología FODA complementada con la metodología de manejo de escenarios:

ESTRATEGIA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE INTEGRACIÓN REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO

1. Constituir internamente Comités locales con la participación de todos los actores (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, entes reguladores, operadores de aeropuertos y usuarios) a fin de impulsar el establecimiento de un “sistema de integración regional del transporte aéreo que incluya los Acuerdos de los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas”, aplicando la metodología FODA (fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas) y complementada con la metodología basada en escenarios.
2. El trabajo de los Comités locales será liderado por un “facilitador” (autoridad aeronáutica), quien deberá conocer el sector y su entorno para poder trazar un objetivo, es decir, efectuar un análisis interno y externo, teniendo como actores necesarios a las personas involucradas o interesadas en el trabajo para poder manejar el grupo humano y finalmente, ejecutarlo, con la participación de los diferentes entes. Este “facilitador” deberá mantener una comunicación directa y continua con la Secretaría de la CLAC.
3. Los Comités locales se deberán denominar “Comités de integración y competitividad del transporte aéreo” y deberán constituirse mediante acuerdo ministerial, al más alto nivel, bajo los siguientes Términos de Referencia:
 - Evaluar los pasos a seguir para viabilizar el establecimiento de un “sistema de integración regional del transporte aéreo.
 - Buscar soluciones adecuadas para mejorar las condiciones de integración y competitividad del transporte aéreo.
 - Constituirse en facilitadores en el proceso de implementación.
 - Coordinar las acciones que se deben seguir en cada uno de los sectores, a efectos de asegurar un desarrollo sostenido.
 - Desarrollar las cadenas de competitividad del transporte aéreo en cada país.
4. El programa de trabajo de los Comités de integración y competitividad del transporte aéreo se debería basar en los siguientes principios:
 - 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”.
 - Identificación de los problemas y oportunidades con el objetivo de aclararlos, tratando los problemas domésticos a nivel interno, describiendo la situación y conjugando con objetivos factibles y reales.
 - Análisis de los acuerdos de los Ministros frente a la normatividad de cada país, determinando su ejecutividad en el corto y mediano plazo.
 - Impulso de la implementación de aquellos acuerdos que puedan llevarse a cabo de manera inmediata, diferenciándolos de aquellos que requieran de mayor tiempo.
 - Identificación de los obstáculos que impidan la ejecución de los acuerdos.

- Coordinación con los organismos y/o autoridades pertinentes las soluciones más apropiadas y, en caso de ser necesario, presentación de propuestas específicas de ejecución al Ministro responsable.
 - Desarrollo de las condiciones de competitividad para el transporte aéreo, teniendo en consideración los organismos políticos, económicos y regulatorios que en esta instancia existieren.
 - Trabajar en los temas que figuran como Apéndice 1 para continuar con los trabajos sobre “Sistema de integración regional del transporte aéreo”.
5. Los Comités de integración y competitividad del transporte aéreo deberán disponer de:
- Miembros permanentes: autoridades de aviación civil, autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, operadores aeroportuarios, entes reguladores y usuarios.
 - Invitados especiales: participación de autoridades y representantes de otros sectores, en la medida que ello sea atinente a la materia que se trate.
6. Los Comités locales de integración y competitividad del transporte aéreo serán monitoreados por el Comité Ejecutivo de la CLAC, mediante el trabajo coordinado de la Secretaría y los facilitadores.
7. Con el objetivo de iniciar el trabajo de los comités locales de integración y competitividad del transporte aéreo, el Comité Ejecutivo de la CLAC deberá planificar talleres o seminarios de entrenamiento con los facilitadores, con el apoyo de las líneas aéreas, los operadores de aeropuertos, organismos reguladores y usuarios.
8. Una vez que se reciban los resultados por parte de los facilitadores de cada país, el Comité Ejecutivo de la CLAC los evaluará y los presentará en la Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno.
9. Encargar al Comité Ejecutivo el monitoreo del cronograma de trabajo que figura en el Apéndice 2 por parte de los Estados, de manera tal, que se pueda evaluar los resultados de los comités locales de integración y competitividad del transporte aéreo y lograr los objetivos propuestos, en el menor tiempo posible.
10. Encargar al Comité Ejecutivo la elaboración de una “Declaración” que resúmale avance de los trabajos desarrollados en la región para presentarla en la Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno.

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A16-17

APÉNDICE 1

Lista de Temas a considerar para continuar con los trabajos sobre “Sistema de integración regional del transporte aéreo”

El Mercado: Es la descripción, análisis y evaluación cuantitativa y cualitativa de una serie de variables relacionadas con el funcionamiento histórico y presente del mercado del transporte aéreo a nivel regional, de tal manera que lleguen a conocerse los aspectos estructurales y coyunturales que se oponen y facilitan el desarrollo del sector. Se sugiere la inclusión de éste punto a fin de realizar un diagnóstico que determine la visión en retrospectiva del sector, es decir, sus tendencias, en base a las cuales se plantearán los escenarios y se establecerán las estrategias a seguir. Variables: Número de rutas, flota, número de pasajeros transportados, toneladas métricas (TM) de carga transportada, número de aerolíneas, número de vuelos, frecuencia de vuelos, asientos disponibles (capacidad) y factor de ocupación, rutas servidas, empresas designadas, entre otras.

Políticas gubernamentales: Es el conjunto de decisiones en materia de aeronáutica civil que integradas armónicamente en el contexto de la política nacional y/o regional de desarrollo, orientan la conducción del sector y norman las acciones por seguir, las cuales se traducen en planes y programas de desarrollo sectorial. Variables: política fiscal, libertades del aire, políticas de propiedad sustancial y control efectivo, inmovilidad laboral, designación de empresas, etc.

Medio Ambiente: Esta claro que la protección del medio ambiente es un tema vital para la opinión pública mundial, este puede ser un elemento decisivo en el desarrollo del sector aeronáutico en la región, dada la importante participación de polución y ruidos generado por el sector aeronáutico. Variables: Niveles de emisión de ruidos y gases, características de la aeronaves, políticas de medio ambiente, etc.

Política Tarifaria: Si bien es cierto pudiera incluirse dentro de los temas de Mercado o Política Gubernamental, por lo delicado del asunto se sugiere trabajar como un punto independiente. Variables: tipo de sistema para fijación de tarifa, regulaciones, precio asiento milla, costos asiento milla, etc.

Capacitación: Se refiere a las deferentes actividades que adelantan los Estados a fin de garantizar la adecuada preparación del personal del entorno aeronáutico. Variables: Número de personal aeronáutico y su nivel de capacitación, oferta y demanda de capacitación, centros de instrucción, perspectivas de capacitación, etc.

Combustible: Se sugiere la inclusión del tema del combustible en vista de que es uno de los elementos de mayor incidencia en la estructura de costos de las aerolíneas, sobre todo a nivel regional. Variables: precio del combustible de aviación, galones vendidos, precio del barril de petróleo y desarrollo de combustibles alternos, entre otras.

Competitividad: Este tema agrupa la manera en que se interrelacionan los distintos oferentes del transporte aéreo dentro del contexto regional y mundial. Variables: otros modos de transporte, oferta de asientos, alianzas estratégicas, megatransportistas, entrada y salida de aerolíneas del mercado, libertades del aire, etc.

Infraestructura aeronáutica: Se refiere a la cantidad de edificaciones, instalaciones, equipos y servicios que existen en el ámbito aeronáutico a nivel regional. Se sugiere la inclusión de éste punto a fin de determinar la capacidad de transporte de pasajeros y carga en la región. Variables: Número de aeródromos, sistemas de navegación aérea y nuevas tecnologías, entre otras.

Seguridad de la aviación: Se sugiere la inclusión de este tema en vista de la relación estrecha que presenta con la demanda de servicios de transporte aéreo en relación a actos de terrorismo e interferencia ilícita, la cual puede disminuir drásticamente como reacción ante uno de estos eventos. Variables: facilitación, seguridad de la aviación, interferencia ilícita, normativa, etc.

Industria Aeronáutica: Se sugiere la inclusión del tema de los proveedores de aeronaves en vista del carácter oligopólico de los mismos, además de las empresas dedicadas a dar mantenimiento a las aeronaves. Variables: precio aeronaves, precio partes y repuestos, características tecnológicas de las aeronaves, talleres de mantenimiento, costos de mantenimiento, recurrencia, etc.

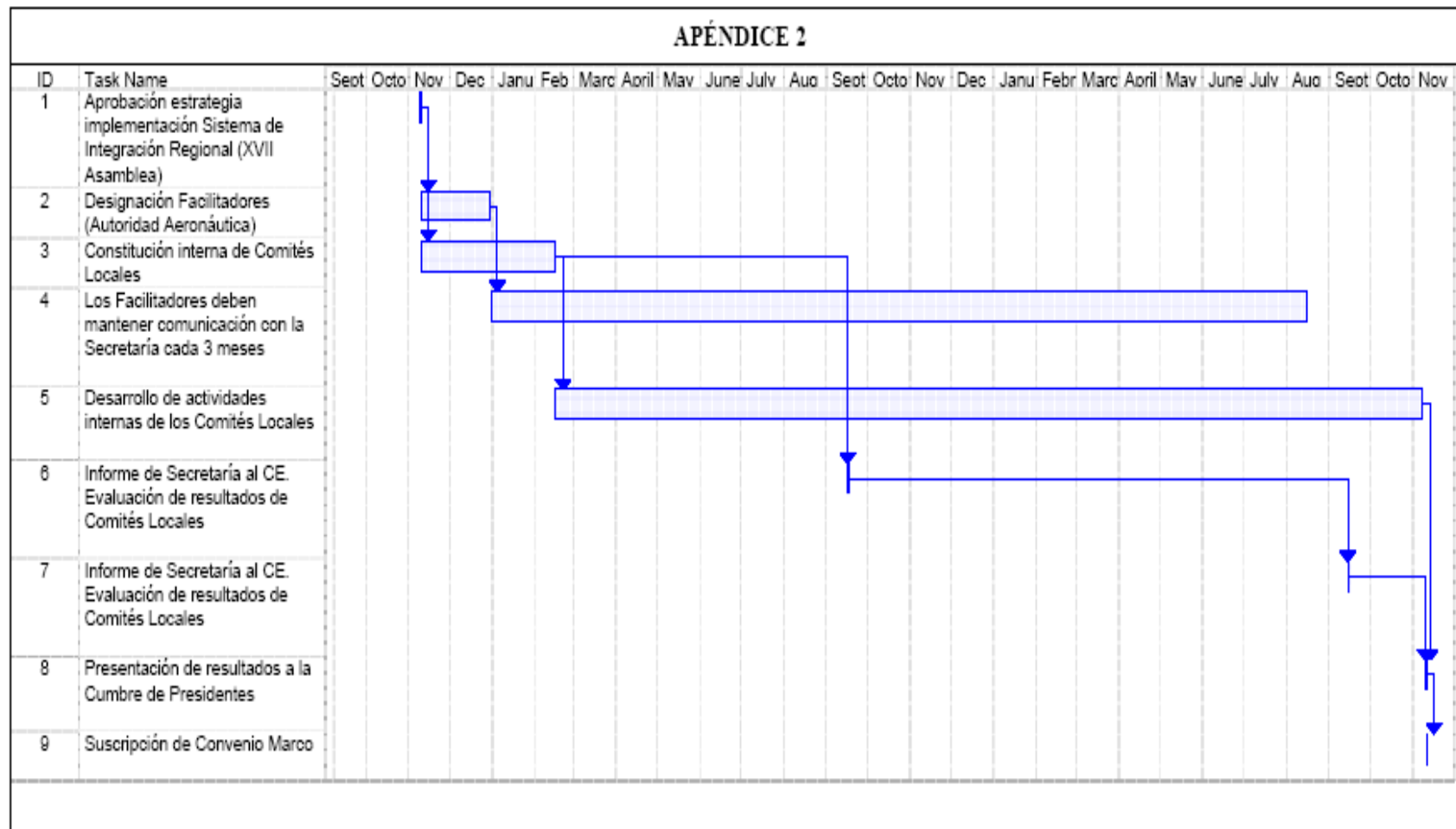
Costos del sector: La implementación de un sistema de integración regional del transporte aéreo, debe contemplar la relación costo–beneficio inherente a la actividad aerocomercial. Dicha relación costo–beneficio al establecer el nivel de ingresos y costos que genera cada ruta, permitirá una distribución efectiva de las rutas explotadas. En este sentido, es importante el estudio de los costos que inciden directamente en el sector ya que los costos de servir u operar en determinada ruta varían según ciertos elementos como el tipo de aeronave, tiempo de vuelo, frecuencia, entre otros. Variables: tarifa promedio, costo operacional por hora, etc.

Seguridad operacional: Uno de los aspectos más importantes a considerar son aquellos relacionados con las normas y restricciones en cuanto a la seguridad operacional. Variables: Normativa, derecho comparado, etc.

Aspectos económicos de la región: Se refiere a las variables macroeconómicas que inciden directamente e indirectamente en el desarrollo del sector aeronáutico y que, por lo tanto, se consideran claves al momento de evaluar las estrategias a seguir para el logro del objetivo común del crecimiento del tráfico aéreo en la región. Variables: Índice de Precios al Consumidor (IPC), Producto Interno Bruto (PIB), PIB per cápita, tipo de cambio, tasa de desempleo, nivel de ingreso, inversión extranjera, exportaciones, importaciones, bienes transables, tasa de interés, comercio de bienes y riesgo-país, entre otras.

Aspectos demográficos de la región: Se refiere a las variables demográficas que inciden en el desarrollo económico de la región, así como el crecimiento de la población y de sus capacidades humanas básicas que afectan directamente e indirectamente el crecimiento del tráfico aéreo en la región latinoamericana. Variables: Población, Índice de Desarrollo Humano (IDH), turismo receptivo, turismo emisor, etc.

APÉNDICE 2





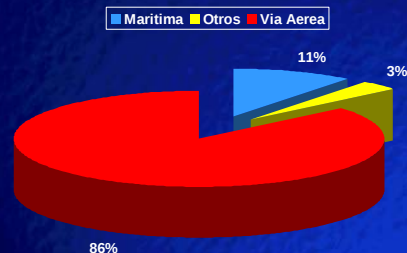
La República Dominicana y la Aviación Civil

- La República Dominicana es un país que se encuentra situado en una posición estratégica para la explotación del turismo y de la industria del transporte aéreo.
- Mas del 90% de los casi cuatro (4) Millones de los turistas que ingresan al país lo hacen vía aérea a través de una importante infraestructura de 7 aeropuertos internacionales concesionados o privados.

PROYECTO DE ORDENAMIENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL



INGRESO DE TURISTAS REP. DOM. 2005



La República Dominicana y la Aviación Civil

- Las operaciones aéreas hacia y desde Los Estados Unidos y Europa en el transporte de pasajeros nacionales y de turistas, son una fuente importante de ingresos.
- Se estima en alrededor de casi 2 Millones los dominicanos viven en NY. La frecuencia de vuelos a tres destinos diferentes en R.D. diariamente la realizan utilizando las aerolíneas norteamericanas American Airlines, Delta, Continental y Spirit, entre otras.

Ingresos de la DGAC

- El Estado Dominicano ha creado, mediante Decretos y Reglamentos, los mecanismos que establecen el cobro de Tasas y Derechos por concepto de la prestación de los Servicios de Navegación Aérea (SNA).
- Estos generan importantes recursos económicos gracias a la posición privilegiada de nuestra isla.
- A la DGAC le ingresaron por los diferentes conceptos en el 2005: USD\$8,043,632.50 / RD\$1,475,632,846.42



Líneas Aéreas Dominicanas

- Actualmente tenemos 8 operadores aéreos que representan una oferta de 408 asientos distribuidos en 41 aeronaves.
- El hecho de que estén impedidos de volar hacia los E. U. impide su desarrollo y los limita al cabotaje.

PROYECTO DE ORDENAMIENTO PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL

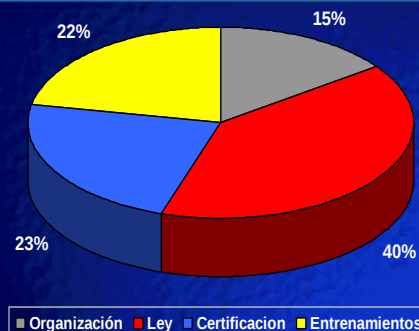
La finalidad de este proyecto es asegurarse de que se cumplan fielmente los procedimientos y estándares mínimos de seguridad, legalmente establecidos en las normas de la OACI y las Leyes y Reglamentos de República Dominicana.

Elemento Político

- Para la materialización del Proyecto de la Vigilancia de la Seguridad Operacional la DGAC cuenta con el apoyo político, financiero e institucional, sin estos elementos no sería posible la implementación de este plan estratégico.



ACCIONES AGRUPADAS DE LA REVISIÓN TÉCNICA DE LA FAA



Informe de la Revisión Técnica, d/f, 2, Agosto 2004

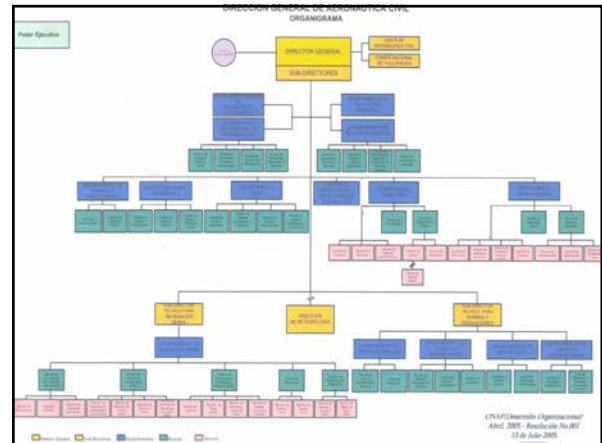
FACTORES MAS IMPORTANTES EN LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL



INSPECTORES

- Estructura Orgánica:
 - Actualizado y propuesto, consensuado;
 - Descripción de Puesto de Trabajo;
 - Requisitos de Cada Puesto de Trabajo. Aprobado por la ONAP;
 - Aprobado por el Secretario de Estado de la DGAC y de la Presidencia;
- Manuales de Procedimiento Interno:
 - Departamento de Licencias, OPS y AIR;
 - Actualmente en Desarrollo.

Inspectores / RRHH



INSPECTORES

1. ESTRUCTURA ORGANICA
2. INGRESO DE NUEVOS CONTRATADOS
3. REGULACION SALARIAL POR ESCALAS
4. CAPACITACION Y ENTRENAMIENTO



INSPECTORES

- Nuevos Contratados:
 - Uso de concurso publico, Ley 1491;
 - Supervisado por ONAP;
 - Uso de perfil definido en programa;
- Mejores ofertas de salario, beneficios y capacitación:
 - Revisión salarial y escala según:
 - Preparación académica
 - Tiempo
 - Formación

Infraestructura

ANTES



INFRAESTRUCTURA FISICA

Remodelación del Edificio y adecuación de espacios físicos



ANTES

ANTES



ANTES

ANTES



Infraestructura (DESPUES)





GUIAS TECNICAS

- Guía DO-1000 (OPS) y DO-1500 (PEL):
 - Desarrolladas y concluidas;
 - Puesta en ejecución por orden del Director;
 - Entrenamiento a los inspectores en progreso actualmente.
- Guía DO-2000 (AIR):
 - Desarrollada y concluida;
 - Puesta en ejecución;
 - Entrenamiento a los inspectores en progreso actualmente.

Proyecto de Ley de Aviación Civil

Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD)

CERTIFICACION

- SE HAN MODIFICADO LAS GUIAS TECNICAS.
- SE HAN DESARROLLADO CIRCULARES DE ASESORAMIENTO.
- SE HA INSTRUIDO AL PERSONAL EN ESTE SENTIDO.
- COMO RESULTADO DE ESTO HAN HABIDO VARIOS CERTIFICADOS DE LINEAS AEREAS CANCELADAS POR LA JAC.

REGLAMENTO AERONAUTICO

- RAD Versión 5:
 - Revisa los aspectos desfasados;
 - Corrige errores;
 - Adecuación nueva Ley
 - Creación de RAD para establecer procedimientos de futuras enmiendas.
- Revisión por la FAA:
 - Asistencia Técnica firmada para revisión del 3 al 6 de Octubre, 2006.

PROYECTO DE LEY

- ✓ DE 6 A 10 MESES SE TOMA HACER UN ANTE-PROYECTO DE LEY DE AVIACION DE UN PAIS (UNIVERSIDAD DE WASHINGTON);
- ✓ ESTE ANTEPROYECTO DE LEY TOMO 14 MESES ELABORARLO.

OBJETIVOS DEL ANTEPROYECTO

- Compatibilizar intereses nacionales:
 - Cumplir obligaciones del C. de Chicago
 - Objetivos e intereses nacionales
- Con intereses de:
 - Las aerolíneas
 - Turismo (hoteles, etc.)
 - Los exportadores
 - Las empresas vinculadas y extranjeras
 - Los de otros estados

Debilidades de la Ley Actual

TIPO DE AVION	No. ASIEN-TOS	DISCRE-PANCIAS	Situación Actual	Multa LEY 505 C/U (35X1)
8 LETS /UVP/ UVP-E	17-19 (210 asientos)	Motores, hélices, trenes e insp., vencidas	12 LETS en Tierra	Art. 320 US \$ 5.71 – US\$71.42
1 Tween Otter	19 asientos	Alas Vencidas	1 volando	Art. 320 US \$ 5.71 – US\$71.42
2 Short 360	38 asientos	Trenes vencidos	1 volando	Art. 320 US \$ 5.71 – US\$71.42
Totales	273 ASIEN-TOS			

ANTEPROYECTO CONTEMPLA

- Autoridad al Director para reglamentar;
- Eliminación conflicto de interés entre JAC y DGAC;
- Adecuación de las Multas y Sanciones:
 - Sustancialmente elevadas;
 - Monto mínimo y máximo en ley y reglamento de aplicación específico, facultad de manejo dentro del ámbito legal;
 - Ajuste por inflación.
- Mayor relatividad en la propiedad sustancial y control efectivo de las aerolíneas;

Estatus del Proyecto de Ley al 19 Septiembre 2006

- Fue sometida por el Presidente de la Republica a la Cámara Legislativa.
- El Senado formó Comisión para su estudio.
- Se espera su aprobación para este año.

EL ANTEPROYECTO CONTEMPLA

- Nuevas modalidades alianzas, códigos compartidos, intercambio de aeronaves;
- Revisión definiciones de contratos de arrendamiento y fletamento;
- Incorporación del Art. 83 bis del C. de CHI.;
- Nuevo certificado (AOC) otorgado por la autoridad reguladora;
- Nuevo certificado (CAE) otorgado por la autoridad de política de transporte y asuntos económicos;

Resumen del Proyecto de Seguridad Operacional

COMISION LEGAL

- Dr. Franklin Rossó / Coordinador
- Dra. Bernarda Franco / Miembro
- Gral. (r) Ramírez Ovando / Miembro
- Sr. Roberto Acevedo / Miembro

Status del Anteproyecto de Ley al 19 Septiembre 2006

- Fue sometida por el Presidente mediante oficio a la Cámara Legislativa.
- Se espera su aprobación para este año.

ASESORES

- Dra. Lorna John / FAA - Washington
- Inspector Daniel Castro / FAA – IFO Miami
 - Abogados Especialistas del Sector Aeronáutico.
 - Bufetes Privados

PROYECTO DE ORDENAMIENTO PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL

- LA FINALIDAD PRINCIPAL DE LA IMPLEMENTACION DEL ORDENAMIENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL ES DISMINUIR LA OCURRENCIA DE INCIDENTES E ACCIDENTES DE AVIACIÓN.

- SE REALIZO UN CONSENSO CON LOS SIGUIENTES SECTORES:

1. TURISMO
2. ASONAHORES
3. FUERZA AEREA
4. CESA
5. ASOCIACION DE PILOTOS OPERADORES AEREOS
6. AERODOM
7. CONSULTORIA JURIDICA DE LA PRESIDENCIA
- 8.

ACCIDENTES DE AVIACION

BIRGEN AIR - ALAS NACIONALES



B757 de BERGIN AIR bajo agua en las Costas de Puerto Plata. 187 personas murieron. La operación se realizaba con precariedad.



Causas: Obstrucción de Tubo Pitot. El avión duro 13 días en tierra sin covertor. El piloto estaba libre y fue avisado de manera repentina.

- Además, se procura proporcionar servicios aeroportuarios y de navegación aérea que respondan a las demandas de la aviación actual, y proporcionando además, servicios meteorológicos que satisfagan las necesidades de la comunidad, sectores turísticos, productivos e instituciones,

ACCIDENTE CARIBAIR

3 muertos.
Disciplina Operador
Vigilancia DGAC



- de acuerdo con estándares internacionales y con las normas y recomendaciones emanadas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en aras de mantener la línea orientada al logro de la Categoría 1.

REFORZAMIENTO DE SEGURIDAD OPERACIONAL

- Una de las prioridades esenciales de la DGAC, la constituye el reforzamiento de los programas de supervisión y vigilancia de la seguridad operacional, para lo cual se garantiza la capacitación inicial y recurrente del personal técnico especializado.

EQUIPOS DE AVIONICA / NOV 15, 2006

	GPWS (TWAS)	ACAS (TCAS II)	FDR	VCR
Agosto 2004	33 / NIN	33 / 6	33 / NIN	33 / 18
Agosto 2006	20 / 7	19 / 9	19 / 7	19 / 15

OTROS LOGROS

■ Departamento Licencias

Base de Datos Exámenes digitalizada integrada al SIAR.

- Creación exámenes faltantes.
- Sustitución exámenes existentes.
- Implementación.
- Realizado con el soporte técnico de Cocesna.

Nueva Licencia Personal Aeronáutico integrada al SIAR

- Diseño de acuerdo a OACI.
- Contratación y ejecución.
- Metodología para sustitución poseedores licencias.

MUCHAS
GRACIAS

OTROS LOGROS

■ Estándares para Exámenes Prácticos

■ Sistema automatizado de correspondencia.

■ Digitalización del Archivo Histórico.

■ Desarrollo de las Circulares de Asesoramiento.



En memoria de Ángel Cristopher Martínez, quien fuera el Enc. del Departamento Aeronavegabilidad hasta el 12 de Julio pasado cuando murió asesinado.

Paz a sus restos..



CENTRO DE CAPACITACIÓN Y ENTRENAMIENTO AERONÁUTICO



21 de septiembre de 2006
Santo Domingo, República Dominicana



Creación del Centro:

El 28 de abril del 2005

Resolución número 001

Secretario de Estado y Director General de Aeronáutica Civil, Lic. Norge Botello;

Oficina Nacional de Administración y Personal (ONAP), como Secretario de Estado y Director General de la ONAP, el Lic. Ramón Ventura Camejo

Secretario de estado de la Presidencia, Lic. Danilo Medina.



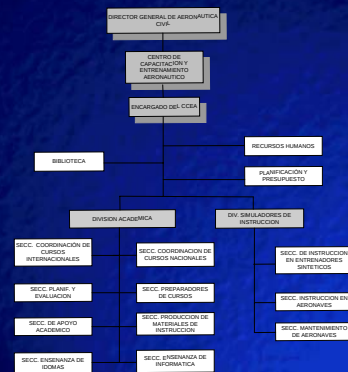
En la nueva Estructura Orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil, las Áreas Sustantivas u operativas

Sub-Dirección Técnica para Navegación Aérea

Sub-Dirección Técnica para Normas y Regulaciones

Oficina Nacional de Meteorología

De esta forma se contribuye a la optimización de los recursos destinados a la capacitación.



DECIMOTERCER TALLER DE DIRECTORES DE INSTRUCCIÓN



La Habana, Cuba
Del 07 – 18 noviembre 2005



- Miembros Potenciales
- 2do Curso de Instructores Trainair
- Cursos:
 - Nacionales
 - Internacionales



■ Cursos Nacionales

- Curso Taller de Inducción.
- Procedimientos de Certificación para operadores aéreos.
- Introducción del Manual Guía del Inspector.
- Foro Taller WRZ.
- Supervisión CTA.
- Manual de Fraseología Bilingüe ATC.



■ Cursos Internacionales

- Recurrente Radar.
- La competencia lingüística.
- Recurrente en Helicópteros.
- Jet Stream inicial.
- Programa SIAD.



■ LA TECNOLOGÍA DE LO OBVIO

- Elige al mejor.
- Imita al mejor.
- Iguala al mejor.
- Supera al mejor.



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Centro
Capacitación y Entrenamiento
Aeronáutico

TEL.: (809) 221-7909 EXT. 477, 478

ccea@dgac.gov.do



GRACIAS POR ATENCION

the end