



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-NE/02
21/07/06

LXX REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

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

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

**Informes del GEPEJTA (Décima séptima y décima octava reuniones) y
proyectos de Decisión**
Tarea Nro. 23 del Programa de Trabajo de la CLAC

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

1. Como **Adjunto 1** a la presente se acompaña el Informe de la Décima Séptima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/17), llevada a cabo en la ciudad de La Habana, Cuba, del 25 al 27 de abril de 2006.
2. Asimismo, como **Adjunto 2** se presenta el Informe 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.
3. En dichos documentos se presenta un resumen de los temas tratados, las conclusiones alcanzadas y las acciones propuestas al Comité Ejecutivo.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

4. Se invita al Comité Ejecutivo a examinar los documentos **adjuntos** y aprobar las propuestas del Grupo de Expertos.

**DÉCIMA SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/17)**

(La Habana, Cuba, 25 al 27 de abril de 2006)

INFORME

Lugar y fecha de la reunión

1. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) celebró su Décima séptima reunión del 25 al 27 de abril de 2006, en el Salón Gran Canaria del Hotel Sol Meliá Habana, de la ciudad de La Habana, Cuba.

Ceremonia de apertura

2. El Sr. Argimiro Ojeda Vives, Vice Presidente del Instituto de Aviación Civil de Cuba (IACC) presentó el discurso de orden, dando la bienvenida a todos los participantes y declarando inaugurada la reunión (**Adjunto 1**).

Coordinación, Secretaría y participantes

3. El Grupo de Expertos eligió como Coordinador de la Reunión a la Sra. Adys Sánchez Agüero, Asesora Jurídica del IACC. La Secretaría estuvo a cargo del señor Marco Ospina, Secretario de la CLAC y participaron en la reunión 41 delegados representando a 14 Estados miembros, 1 Estado observador y 3 organismos internacionales. La lista completa de participantes figura como **Adjunto 2**.

Orden del Día

4. El Grupo de Expertos adoptó el Orden del Día presentado por la Secretaría, tal como se detalla en el **Adjunto 3** del presente Informe.

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

**Proyecto de Recomendación sobre el establecimiento de un procedimiento
para la gestión regional unificada de las infracciones aeronáuticas**
Tarea Nro. 14 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/14 (Argentina)
Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/21 (Chile)

5. El Experto de Argentina presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/14 recordando lo discutido en anteriores reuniones, en la que sometía a consideración del GEPEJTA los resultados de la encuesta realizada a los Estados miembros a fin de comparar las distintas regulaciones y procedimientos que se aplican a cada uno de ellos. Asimismo, se refirió al Proyecto de Recomendación encargado por el GEPEJTA sobre el establecimiento de un procedimiento para la gestión unificada de las infracciones aeronáuticas, basado en el modelo presentado por Cuba en dicha oportunidad, proponiendo para tal efecto, una Recomendación que abarcaba sólo el primer aspecto, denominado “Acuerdo Regional sobre la Comisión de Faltas Aeronáuticas”, sugiriendo a los Expertos que continúen con las acciones necesarias para lograr la “estandarización de procedimientos de instrucción” y “un régimen común de faltas aeronáuticas en la región.

6. Con respecto a la propuesta de Chile en su nota de estudio, consideró que está en armonía con el espíritu normativo de Cuba. Finalmente, sugirió a los Expertos que se designen comisiones técnico-legales a fin de que inicien los procesos internos necesarios para realizar y/o modificar las cuestiones normativas propuestas por Cuba y Chile; y recordó a los Expertos que están ya se encuentran en el primer paso, que es la creación de una normativa a nivel regional; siendo el segundo paso, el procedimiento estandarizado para la formulación de infracciones aeronáuticas y por último, es el régimen común de faltas, tareas que se pueden realizar de forma simultánea.

7. A continuación, el Experto de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/21, en el que presentaba a la consideración de los Expertos un Proyecto de Recomendación sobre “incorporación de normas en los procedimientos de las infracciones aeronáuticas de los Estados miembros de la CLAC”, conforme lo acordado por el GEPEJTA anterior y teniendo como referencia la legislación Cubana, considerada como la que mejor que se ajustaba a los requerimientos de todos los Estados.

8. Por su parte, la Experta de Brasil consideró oportuna la idea de unificar los procedimientos de infracciones aeronáuticas entre los miembros de la CLAC, tomando en cuenta que cada Estado tiene sus propios, siendo interesante la propuesta de una fórmula genérica para dicha armonización. En ese sentido, sugirió someter a consulta de los Estados el Proyecto de Recomendación presentado por Chile en un plazo no mayor a 30 días, a fin de recibir sus sugerencias y/o comentarios.

9. La Experta de Cuba manifestó que las propuestas de Argentina y Chile eran complementarias y, en el caso de la propuesta de Argentina, sugirió que se designe una Comisión técnico-legal a fin de que se haga un estudio y trabajar sobre la propuesta de Chile.

10. La Secretaría, por su parte, señaló que la propuesta de Chile consideraba la experiencia de Cuba, es decir, que ya se ha avanzado una parte del trabajo, pudiendo de esta manera, discutir el Proyecto de Recomendación. Respecto a la propuesta de Argentina, manifestó que La recomendación como tal, apunta a dar luces a la experiencia que ya ha tenido Cuba, que puede ser aplicada en general.

11. En ese orden de ideas, sugirió aceptar el Proyecto de Recomendación presentado por Chile, sometiéndose a la consulta de los Estados en un plazo no mayor a 30 días, y, en caso no hayan comentarios, se presentaría al Comité Ejecutivo; y, en lo concerniente a lo planteado por Argentina, sugirió que se presente nuevamente en forma de Proyecto de Decisión y analizarlo en la próxima reunión del GEPEJTA, propuesta que fue acogida favorablemente por los Expertos.

12. Seguidamente, el Experto de Colombia expresó que continuará analizando la propuesta de Chile y que sería de gran utilidad que los Estados también se pronuncien sobre este tema tan importante. Señaló además que, en materia de derecho internacional privado, es uno de los aspectos que compone esta disciplina jurídica, la cual se basa en el reconocimiento de sentencias emitidas en el extranjero. En materia de derecho público y/o penal, señaló que existen principios para ejecutar un fallo emitido en el extranjero, a fin de evitar la impunidad en temas graves, lo cual se está dando actualmente en materia de violaciones de derechos humanos. Manifestó además que ejecutar fallos administrativos emitidos por una autoridad administrativa extranjera, plantea muchos retos legales, siendo esto algo bastante novedoso que la legislación interna de su país aun no contemplaba. Finalmente, coincidió con la sugerencia de la Secretaría, en el sentido de conocer la aproximación de los Expertos de la región sobre la propuesta presentada por Chile

13. Antes de concluir con el debate, la Experta de Chile aclaró que, tomando en cuenta la necesidad de los Estados de incorporar la disposición de modificaciones legales, cuando se elaboró la propuesta se puso especial cuidado en el derecho territorial, la soberanía de los Estados al sancionar y legislar dentro de su territorio, por lo que se estimó muy interesante la posición de Cuba, dado que hace el análisis desde una perspectiva distinta, garantizando la seguridad que la sanción sea aplicada de manera justa.

Conclusión

14. Luego de un amplio debate, el Grupo de Expertos acordó lo siguiente:

- a) acoger favorablemente el Proyecto de Recomendación presentado por Chile sobre la “incorporación de las normas de los procedimientos de las infracciones aeronáuticas de los Estados Miembros de la CLAC” y esperar el pronunciamiento por parte de los Estados miembros en un plazo no mayor de 30 días. Si hasta esa fecha no se reciben pronunciamientos sustanciales que modifiquen dicho proyecto de Recomendación, la Secretaría lo sometería a consideración del Comité Ejecutivo, durante su próxima reunión (República Dominicana, 19 al 21 de septiembre de 2006); y,
- b) encargar a Argentina que presente nuevamente al Grupo su propuesta en la próxima reunión del GEPEJTA (Santiago de Chile, 18 al 20 de julio de 2006), pero en formato de “Proyecto de Decisión”.

Cuestión 2 del Orden del Día:

Seguimiento de la implementación del Sistema de integración regional del transporte aéreo.

Tarea No. 2 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/05 (Secretaría)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/06 (ALTA)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/27 (Venezuela)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NI/03 (Venezuela)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NI/04 (Venezuela)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NI/09 (Venezuela)

15. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/02 recordando los antecedentes sobre el desarrollo de un “sistema de integración regional del transporte aéreo”, aprobada por la XVI Asamblea (Río de Janeiro, Brasil, noviembre de 2004) e invitó al Grupo a trabajar en el establecimiento de un cronograma para evaluar los resultados de los comités locales de integración y competitividad del transporte aéreo y lograr los objetivos propuestos, en el menor tiempo posible, para lo cual, debía establecerse, de manera urgente, los Comités de Competitividad de cada país y establecer un cronograma de actividades para el trabajo de dichos Comités. Invitó también a los Estados a informar sobre la constitución de los Comités locales y sus facilitadores, sugerir nuevos temas de discusión para los Comités y discutir el cronograma de trabajo propuesto.

16. Seguidamente, el Representante de ALTA presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/06, solicitando la colaboración de todos los Estados para que se constituyan los Comités locales y, que las resoluciones y recomendaciones que existen en la CLAC, se plasmen en realidades y contribuyan al objetivo que se está buscando.

17. Por otro lado, el Experto de Venezuela presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/27, en la que se propone una nueva metodología para la realización de los Coloquios, la misma que incluía un proyecto de encuesta para la selección de temas para el Coloquio; y reiteró el ofrecimiento de su país como sede para que el Tercer Coloquio, el mismo que se realizaría en Isla de Margarita. Seguidamente, se refirió a las notas informativas Nros. 03, 04 y 09 sobre el análisis de las encuestas realizadas a los Estados sobre el Seminario para Facilitadores; la experiencia de su país sobre la creación del Comité de integración y competitividad del transporte aéreo; y la integración del transporte aéreo, respectivamente, invitando a los Estados a seguir profundizando en estos temas.

18. Por su parte, la Experta de Brasil informó que hubo cambio en la designación del Facilitador de su país, siendo actualmente el Sr. Franklin Nogueira Hoyer, Asistente de la ANAC.

19. De igual manera, el Experto de Chile informó que el Facilitador de su país era el Sr. Guillermo Novoa Alcalde. Por otro lado, manifestó su preocupación respecto a la creación de nuevas estructuras y realización de reuniones, ya que los presupuestos de los Estados son más restringidos y las delegaciones tienden a ser mas pequeñas, por lo que sugirió no seguir generando formas ya que esto generaría un atraso más de lo necesario en el tratamiento de los temas

20. Seguidamente, el Experto de Colombia hizo referencia a la Nota informativa presentada por Venezuela, donde se invita a la conformación de un Comité, proponiendo que los temas planteados en esta reunión sean tomados en cuenta y que se vean como un esfuerzo regional.

21. Por otro lado, el Experto de Costa Rica expresó que su país aun no ha designado su Facilitador, indicando que todos los sectores que se relacionan con el Transporte Aéreo participan en estos temas y apoyó el planteamiento presentado por Chile.

22. El Secretario, por su parte, señaló el poco avance que hasta el momento se había dado en este tema. Expresó que Chile, aproximadamente desde 1982, mantenía una política abierta, lo que ha hecho que los actores trabajen con mayor participación en el desarrollo de su propia política, marcando la diferencia con otros Estados. Citó además, el caso de algunos países en donde existe una Dirección General de Aviación Civil y a veces un Consejo consultivo o un Consejo de Aviación Civil que regula la política, u otros casos, como el de Cuba y Venezuela, que tienen un Instituto lo que al tener estructuras diferentes causa lógicamente que hayan diferencias en el manejo de los temas que se discuten al interior de cada uno de los Estados. Preciso también que no sería bueno mezclar los Coloquios que son foros amplios y de abierta discusión con la tarea específica de llegar al proceso de Integración.

23. Solicitó a los Expertos que se le encargue a la Secretaría la Nota de estudio presentada por Venezuela para crear un procedimiento y someterlo a consideración del Comité Ejecutivo en el momento oportuno, recordando que la Secretaría cuenta con métodos y procedimientos ya aprobados. Por último, sugirió establecer parámetros y fechas para acelerar el proceso de integración.

24. Por otro lado, el Experto de Argentina propuso que a partir de enero de 2007 en cada reunión, cada Experto presente una nota informativa sobre el avance del proceso en sus respectivos países. Al respecto, la Secretaría aclaró que se debe establecer un cronograma y presentar la información de los Estados durante las reuniones, tal como sucede en el caso del tema de capacitación. 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

25. Finalmente, el Representante de ALTA expresó que es importante seguir trabajando en este tema, que los facilitadores coordinen sus Comités locales y que se elija una persona idónea del Sector de las líneas Aéreas para que actúe como Representante.

Conclusión

26. Luego de un amplio debate, el Grupo de Expertos acordó que los Estados:

- a) informen sobre la constitución de los Comités locales en sus respectivos Estados en un plazo no mayor a 30 días;
- b) designen a sus Facilitadores en un plazo no mayor a 30 días; y,
- c) cumplan con el cronograma de trabajo propuesto, comprometiéndose a enviar informes a la Secretaría cada 3 (tres) meses, sobre el avance de los Comités locales en sus respectivos países.
- d) Que la Secretaría presente un informe al Comité Ejecutivo durante su próxima reunión (República Dominicana, septiembre de 2006).

Cuestión 3 del

Orden del Día: Actualización de la Recomendación sobre “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total”.

Tarea No. 16 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/04 (Colombia)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/26 (ACI/LAC)

Nota Informativa CLAC/GEPEJTA/17-NI/07 (Costa Rica)

Nota Informativa CLAC/GEPEJTA/17-NI/10 (Venezuela)

27. El Experto de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/04 y sometió a consideración de los Expertos el Proyecto de Recomendación sobre “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total”, el mismo que incluía los comentarios de Argentina, Chile, Cuba, Ecuador, Panamá y Paraguay,. Respecto a los capítulos tercero y cuarto, referentes a los deberes de los explotadores aeroportuarios, señaló que se había tomando en consideración lo expuesto por la Secretaría, Costa Rica, Panamá y Ecuador, en el sentido de que se abarque los intereses de los usuarios de infraestructura, de manera que cuenten con instrumentos para exigir a los operadores el cumplimiento de programas de control de calidad y de las normas ISO 9000 vigentes.

28. El Representante de ACI/LAC presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/26, en la que, entre otros, señalaba que el Proyecto se debería circunscribir a los usuarios finales, básicamente a los pasajeros que son los usuarios finales de la infraestructura y del servicio de las líneas aéreas. En ese sentido, propuso realizar una revisión sustancial del capítulo 3, ya que sólo se refiere a los servicios de infraestructura aeroportuaria para que, posteriormente se pueda abarcar otros aspectos adicionales o, en todo caso, constituir un grupo de trabajo para analizar con profundidad y actualizar el Proyecto de Recomendación.

29. Seguidamente, la Experta de Costa Rica se refirió a la Nota Informativa CLAC/GEPEJTA/17-NI/07, invitando a los Expertos a intercambiar criterios sobre las modificaciones propuestas y evaluar la conveniencia de incorporar las mismas en el texto presentado para la actualización de la Recomendación A16-16, conforme la tarea establecida por la Asamblea.

30. Finalmente, el Experto de Venezuela se refirió a la Nota Informativa CLAC/GEPEJTA/17-NI/10, en la que presentaba algunas observaciones generales al Proyecto de Recomendación.

Conclusión

31. Luego de analizar el Proyecto de Recomendación presentado por Colombia sobre “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total” y tomar nota de los comentarios vertidos durante el debate, los Expertos acordaron lo siguiente:

- a) aprobar los Capítulos 1 y 2 de dicho Proyecto incluidas las modificaciones planteadas durante la reunión;

- b) esperar el pronunciamiento por parte de los Estados en un plazo no mayor de 30 días respecto a los Capítulos 3 y 4, considerando que existen Estados que no desean eliminar dichos Capítulos; y,
- c) encargar a la Secretaría que, en coordinación con IATA, ALTA y ACI/LAC, se elabore un nuevo documento con todos los comentarios que se reciban y lo presenten a consideración del GEPEJTA en su próxima reunión (Santiago de Chile, 18 al 20 de julio de 2006)

Cuestión 4 del**Orden del Día:****Trabajos aéreos especializados*****Tarea Nro. 19 del Programa de Trabajo de la CLAC***

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/18 (Colombia)

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/17-NI/11 (Venezuela)

32. El Experto de Colombia presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/18, en la que se proponían cambios para actualizar la Recomendación A16-14 sobre “Texto de Orientación para el desarrollo de proyectos de trabajos aéreos especializados en Latinoamérica”, de acuerdo al mandato de la Asamblea. En ese sentido, señaló que para efectuar dicho trabajo, se habían analizado regulaciones de quince (15) Estados.

33. Seguidamente, el Experto de Venezuela se refirió a la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/17-NI/11 en la que, con el fin de contribuir en el análisis, profundización y estandarización de los criterios referidos a la tarea de trabajos aéreos Especializados, puso en conocimiento de los Expertos el marco legal interno de su país sobre este tema. Asimismo, presentó algunas observaciones respecto a la Nota de Estudio presentada por Colombia.

34. Por su parte, la Secretaría se comprometió a trabajar en un solo proyecto y revisarlo en la próxima reunión del GEPEJTA.

Conclusión

35. El Grupo tomó conocimiento de la información presentada así como de la sugerencia de la Secretaría y acordó lo siguiente:

- a) encargar a la Secretaría la elaboración de un proyecto de Decisión, tomando en cuenta la Recomendación vigente y los comentarios presentados para discutirlo en la próxima reunión (Santiago, Chile, 18 al 20 de julio de 2006); y
- b) exhortar a los Estados que continúen trabajando en este tema, buscando la cooperación de los operadores de este tipo de servicio.

Cuestión 5 del

Orden del Día:

Proyecto de Decisión sobre implementación de pago anticipado de derechos de sobrevuelo

Tarea Nro. 17 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/20 (Colombia)

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/17-NI/06 (Venezuela)

36. El Experto de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/20 en la se sometía a consideración de los Expertos un Proyecto de Recomendación sobre “Gestión integral de la cartera de sobrevuelos en la CLAC”, sobre la base de la metodología de prepago empleada en su país. Asimismo, sugirió establecer criterios comunes para todos los países de la región, y la creación de un sistema de información sobre empresas morosas. En ese sentido, propuso que la Secretaría brinde soporte para crear un Sistemática Unificado de Información, a fin de localizar a las empresas morosas, para lo cual, se debería contar con una base de datos común para saber a quién cobrar el servicio. Con referencia al tema del prepago, sugirió que cada país analice este tema individualmente, mientras que el Grupo *ad hoc* trabajaría en la elaboración de un esquema para la base de datos. Finalmente, instó a la Secretaría para que consolide la información y la publique en su página web y a desplegar acciones tendientes a conformar y administrar la base de datos, la misma que debería actualizarse mensualmente.

37. Seguidamente, el Experto de Venezuela se refirió a la Nota Informativa CLAC/GEPEJTA/17-NI/06 sobre el procedimiento llevado a cabo en su país respecto al pago anticipado de los derechos de sobrevuelo y apoyó la propuesta de Colombia en función a la experiencia de su país. De igual manera, se refirió a la importancia de crear una base de datos integrales para que todos los países cuenten con la información y evitar confusión, por lo que sugirió continuar trabajando para unificar una base de datos, en la cual la Secretaría, sea quién proporcione dicha información a través de su página web.

38. Por otro lado, el Representante de IATA precisó que cada Estado debe analizar sus formas de cobro, por ejemplo mediante un sistema especialmente diseñado para apoyar a los Estados y aeropuertos reduciendo el riesgo de pago en un 95 por ciento. Agregó que el tema del prepago es solamente una forma de añadir a las operaciones de las líneas aéreas facturación efectiva.

Conclusión

39. Luego de un amplio debate, el Grupo de Expertos acordó lo siguiente:

- a) encargar al Grupo *ad hoc* la elaboración de un esquema referente a la información que debería contener la base de datos, de las compañías de aviación que disponen de permisos de operación en cada uno de los Estados, tanto nacionales como internacionales y que lo haga llegar a la Secretaría, en un plazo no mayor a 30 días; y,
- b) una vez que se disponga del esquema señalado, la Secretaría enmendará el Proyecto de Recomendación y lo someterá a consideración del GEPEJTA en su próxima reunión (Santiago, Chile, 18 al 20 de julio de 2006).

Cuestión 6 del
Orden del Día:

Procesos de integración en todos los niveles
Tarea Nro. 12 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/07 (Secretaría)
Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/19 (Colombia)
Nota informativa CLAC/GEPEJTA/17-NI/13 (Venezuela)

40. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/07, informando sobre los últimos acontecimientos respecto a la XIV Reunión del Comité Especial de Transporte de la Asociación de Estados del Caribe (AEC); la Conferencia IATA /FIDAE "*Wings of Change*"; la XIX Reunión Ordinaria del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA), de la Comunidad Andina; el Forum de Líderes de la Aviación Latinoamericana y el Caribe 2006 organizado por ALTA; la Asociación Latinoamericana de Integración – ALADI; la “Conferencia sobre perspectivas del transporte aéreo mundial” y el “Simposio mundial sobre la liberalización del transporte aéreo” organizado por OACI; y la XVI Reunión Ordinaria del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza. Terminó invitando a cada uno de los representantes de los Organismos presentes para que amplíen la información presentada.

41. Seguidamente, el Experto de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/19, en la que se presentaba consideraciones generales de la autoridad aeronáutica colombiana sobre las posibilidades de vinculación y adhesión al Acuerdo de Fortaleza y daba a conocer su experiencia en el desarrollo de este Acuerdo.

42. Por su parte, el delegado de Venezuela sometió a consideración la Nota de informativa CLAC/GEPEJTA/17-NI/13 en la que presenta también algunas consideraciones respecto a la Nota de Estudio de Colombia, específicamente al párrafo 6 de la Nota, relativo a la discusión que se viene dando respecto a una eventual adhesión al Acuerdo de Fortaleza. Al respecto, sugirió que este tema sea tratado por el Grupo de Expertos Jurídicos de la CLAC en una reunión antes del próximo GEPEJTA.

43. Respecto al Convenio Multilateral de la AEC, la Experta de Cuba expresó que, en el caso de su país, están ateniéndose a la letra del convenio, no habiendo sido firmado hasta la fecha por el Coordinador del Comité de Transporte por un problema burocrático.

44. Con relación al Acuerdo de Fortaleza, el Experto de Colombia manifestó que su país sigue evaluando la posibilidad de adherirse a dicho Acuerdo, y que se viene logrando un gran avance sobre temas de relevancia al Transporte Aéreo subregional, contando con mayores votos para que el mecanismo andino siga desarrollándose.

45. Por otro lado, el Representante de ALTA recordó que ya se han organizado dos foros de líderes, cada vez con mejores resultados, y manifestó su deseo de contar con una mayor participación de las autoridades.

46. Por su parte, el Experto de Ecuador también dio a conocer el deseo de su país de adherirse al Acuerdo de Fortaleza.

47. Seguidamente, la Experta de Brasil expresó que la reunión de Autoridades Aeronáuticas se llevará a cabo entre el 15 y 16 de junio próximo en la ciudad de Río de Janeiro, Brasil.

48. Respecto a la Nota de Estudio presentada por Colombia, el Experto de Chile expresó que las preguntas que se señalan en el documento no tienen respuestas satisfactorias. Con relación a la tercera pregunta, señaló que entre los problemas más grandes del Acuerdo de Fortaleza, según su país se encuentra la insuficiente liberación del Acuerdo, es decir, que el acuerdo de Fortaleza genera conflicto entre acuerdos bilaterales, ya que no están armonizados entre sí, dando lugar a toda clase de dudas e incertidumbres. Señaló que su país había propuesto incorporar expresamente quintas y sextas libertades subregionales e invitó a los Estados a unir fortalezas para hacer de Sudamérica un espacio común aéreo, manifestando que el día que se logre fusionar la CAN se estará avanzando en la dirección correcta, así como a la Unión Europea.

49. La Experta de Uruguay apoyó lo manifestado por Chile, y se unió en optimismo en que se pueda llegar en un futuro a un Sistema de Integración.

50. El Secretario, por su parte, expresó su aspiración de llegar a la Integración Latinoamericana. Solicitó a los Expertos que participan de las reuniones de la CAN, que den a conocer sobre la situación actual, especialmente respecto a la decisión de libertad de los cielos, así como con la probable separación de Venezuela.

51. Al respecto, el Experto de Colombia expresó que esas son decisiones políticas, pero que existen dos elementos que dan esperanza. De todas formas, consideró que existen mecanismos de tiempo para separarse, lo que tomará años, en los que las autoridades aeronáuticas pueden encontrar soluciones adecuadas. Agregó, que el gobierno colombiano estará dispuesto en acordar un régimen multilateral con Venezuela o un acuerdo con los mismos regímenes que tiene la CAN, a manera del esquema previsible de los convenios bilaterales,. Señaló también que Ecuador y Perú tienen disposición a firmar con Bolivia (miembro de la CAN) soluciones técnicas para que el transporte aéreo sea un servicio al margen de lo político. Agradeció también los comentarios de Chile y consideró que, se debe retroalimentar el acuerdo de Fortaleza e invitó a los miembros de la CAN a proponer un nuevo esquema para que el Acuerdo de Fortaleza que adopte otros criterios que se viene aplicando en la CAN.

52. Por otro lado, señaló que el esquema andino prevé otros esquemas de tráfico, en materia tarifaria, servicios regulares no regulares, servicios exclusivos, etc., e introduce temas en los cuales debe haber un pronunciamiento por parte de las autoridades. Para finalizar, informó que en la última reunión de la CAN, se trató el tema sobre el reglamento unificado para operar en los países de la región, avanzando en muchos aspectos con el Acuerdo de Fortaleza, a fin de lograr la integración del transporte aéreo latinoamericano.

53. A continuación, el Experto de Venezuela expresó que lo anunciado por el Presidente de su país, tiene que ver con el tema político de integración en el más alto nivel y que aún no se había revisado este tema con la Cancillería. Manifestó que existen lazos para seguir dando cumplimiento y

ejecución con las normas de la CAN. Señaló también que existen mecanismos de entendimiento y ejecución para llevar a cabo las medidas que deben tomarse en su debido momento y que su país continuará buscando diferentes mecanismos para seguir trabajando en el Sistema de Integración, que contribuya al mejoramiento del servicio.

54. Por su parte, la Secretaría expresó que cuando se comenzó a analizar el proceso de integración, el proceso de acercamiento de la decisión de la CAN y el Acuerdo de Fortaleza fue un primer paso a nivel Sudamericano para poder avanzar. Al respecto, consideró que todos los pasos que se den camino a la integración son importantes. Sugirió trabajar en el seno del GEPEJTA, en el análisis de los dos elementos de la decisión andina como son el Acuerdo de Fortaleza y la CAN, a fin de ver la posibilidad de eliminar diferencias y seguir avanzando paralelamente en el proceso de Integración.

Conclusión

55. El Grupo de Expertos tomó nota de la información proporcionada y la opinión vertida por los Expertos y encargó a la Secretaría que:

- a) continúe impulsando una política de fortalecimiento de la integración regional y subregional en materia de transporte aéreo;
- b) continúe el seguimiento y evaluación de los aspectos políticos, económicos y jurídicos de los procesos de integración mundial, regional y subregional;
- c) mantenga informado tanto al GEPEJTA como al Comité Ejecutivo sobre los diferentes procesos; y,
- d) elabore un cuadro comparativo entre los diferentes procesos de integración de la región y lo presente a consideración del GEPEJTA en su próxima reunión.

Cuestión 7 del

Orden del Día:

Constitución de un Grupo *ad hoc* para desarrollar un padrón de procedimientos FAL/AVSEC.

Tarea Nro. 6 y 7 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/08 (Secretaría)

56. El Secretario, al presentar la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/08, se refirió a las conclusiones del Seminario sobre “Gestión FAL/AVSEC”, que se desarrolló en Panamá, en mayo de 2005 y manifestó que sería interesante sentar en una misma mesa al Grupo de facilitación y seguridad, al mismo tiempo, contar con la presencia de personas que representaban el Comité de facilitación. Asimismo, señaló que sería útil que los Comités FAL y de seguridad aeroportuaria trabajen conjuntamente en la implementación de normas y métodos recomendados por la OACI. Reiteró que es importante que se cree dentro de la CLAC un Grupo *ad hoc* para la estandarización de los procedimientos coordinados FAL/AVSEC. También hizo referencia a la necesidad de incorporar en el programa de trabajo de la CLAC el tema relativo al transporte de carga, considerando sus propias particularidades, así como la

necesidad de disponer un transporte óptimo de mercancías, por lo que sugirió la programación de un seminario taller y que para ello, se cuenta con ofrecimiento de República Dominicana. Finalmente, señaló la importancia de contar con una lista de chequeo unificada FAL/AVSEC, siendo esto el primer paso para que los Estados puedan desarrollar un diagnóstico de la situación en sus aeropuertos internacionales en dos temas complementarios como son la facilitación y la seguridad.

57. Seguidamente, el Experto de Brasil, como miembro del GRUAVSEC de la CLAC, expresó que el Grupo tiene bastante avanzado su trabajo. Señaló además que la facilitación estaba extremadamente relacionada con la seguridad, contando con diferentes medidas de influencia. En ese sentido, sugirió desarrollar un procedimiento común para toda la región, una propuesta de esquema de facilitación, así como una misma base de procedimientos, y apoyó la propuesta de que el sistema de facilitación sea desarrollado por el GRUAVSEC.

58. Por su parte, el Experto de Chile. Llamó la atención sobre una de las conclusiones del Seminario, considerando que no es oportuno que el GRUAVSEC deje la seguridad y trabaje en facilitación. Añadió que el GEPEJTA debería continuar analizando el tema AVSEC y que la facilitación y la seguridad se trabajen en grupos distintos, pero siempre coordinando.

59. El Experto de Argentina apoyó plenamente lo manifestado por el Experto de Chile en consonancia con sus apreciaciones.

60. Seguidamente, el Experto de República Dominicana apoyó también lo manifestado por el Experto de Chile. Informó además que ya están trabajando para integrar el Comité FAL/AVSEC. Con respecto a la conclusión 23 del Seminario llevado a cabo en Panamá, solicitó coordinar con la CLAC la reunión antes del Comité Ejecutivo, que realizará en República Dominicana.

61. Por su parte, la Experta de Uruguay también expresó su apoyo a lo manifestado por el Experto de Chile.

62. La experta de Costa Rica ofreció apoyo a los Estados, ya que su país fue auditado por la OACI, a través de información.

63. En ese orden de ideas, la Secretaría invitó a los Estados a conformar un Grupo *ad hoc*, que se encargue de elaborar una lista de chequeo unificada FAL/AVSEC, con especialistas de facilitación y seguridad. El Grupo *ad hoc* quedó conformado de la siguiente manera: Bolivia, Chile (Ponente), Cuba, Ecuador, Paraguay, República Dominicana y ACI/LAC.

Conclusión

64. Los Expertos coincidieron en la necesidad de disponer de una “lista de chequeo unificada FAL/AVSEC” y, para poder iniciar el trabajo en la elaboración de la citada lista, se acordó lo siguiente:

- a) constituir un Grupo *ad hoc* con especialistas de facilitación y seguridad, quedando conformado por Bolivia, Chile (Ponente), Cuba, Ecuador, Paraguay, República Dominicana y ACI/LAC.

- b) una vez que se disponga de la lista de Expertos, el Grupo *ad hoc* deberá comenzar a trabajar, vía correo electrónico en coordinación con la Secretaría, a fin que el informe esté listo para someterlo a consideración del GEPEJTA en su próxima reunión (Santiago, Chile, 18 al 20 de julio de 2006).

Cuestión 8 del

Orden del Día:

Seguimiento a los procesos de concesión de aeropuertos

Tarea Nro. 9 del Programa de Trabajo de la CLAC

- Análisis encuesta sobre el seguimiento de aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos.
- Desarrollo de un manual regulatorio de gestión.
- Actualización de las Decisiones:
 - Rec A13-4 “Factores a considerar en la privatización de aeropuertos”.
 - Res A15-13 “Guía metodológica para los cálculos de los costos de los servicios aeroportuarios y de la navegación aérea en la región”.
 - Res A15-15 “Guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias”.

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/17–NI/08 (Secretaría)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/23 (Chile)

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/17–NI/12 (Venezuela)

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/17–NI/15 (Secretaría)

Presentación de Colombia

65. La Secretaría presentó la Nota de Informativa CLAC/GEPEJTA/17-NI/08 que incluía el análisis de la encuesta sobre el seguimiento de aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos, debidamente actualizada con información disponible en la Secretaría de la CLAC. En este sentido, se exhortó a los Expertos para que den a conocer la situación actual de las concesiones en sus Estados, la incidencia en la calidad de los servicios, infraestructura, costos, tasas, etc.

66. A continuación, el Experto de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/23, en la que propuso modificaciones para actualizar la Resolución A15-13 sobre “Guía metodológica para los cálculos de los costos de los servicios aeroportuarios y de la navegación aérea en la región”.

67. Por su parte, el Experto de Venezuela presentó la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/17–NI/12, dando a conocer los comentarios de su Administración respecto a la Resolución A15-13 de la CLAC; así como su implementación en su país.

68. Seguidamente, la Secretaría presentó la Nota Informativa CLAC/ GEPEJTA/17–NI/15, señalando la necesidad de buscar soluciones coordinadas para lograr un sistema aeroportuario regional más competitivo e impulsar el desarrollo del “Manual Regulatorio de Gestión Aeroportuaria” en los

Estados, sobre la base de lo acordado durante el Segundo Coloquio Regional de Transporte Aéreo (Cartagena, Colombia, 20 al 22 septiembre 2005), el mismo que sería elaborado en forma conjunta entre CLAC, IATA, ALTA y ACI-LAC, considerando el nuevo escenario de Gestión Aeroportuaria así como la actualización de las decisiones de la CLAC en esta materia. En ese sentido, exhortó a los Expertos a expresar sus consideraciones a la Secretaría para posteriormente presentarlo en la próxima reunión del Comité Ejecutivo.

69. Durante el debate, el Representante de IATA expresó el interés de trabajar conjuntamente con la Secretaría en la actualización de las Resoluciones señaladas. Manifestó que estudiarán los documentos y presentarán una propuesta de modificación. Asimismo, señaló su preocupación respecto al Capítulo 6 de la Metodología de costos y añadió que seguirán trabajando con el fin de armonizar los documentos.

70. El Representante de ACI/LAC sugirió que se debe esperar el estudio del Manual regulatorio efectuado por la OACI, y luego ver la forma de trabajar en las conclusiones finales y que éstas pasen a formar un Manual regulatorio.

71. Seguidamente, el Experto de Chile manifestó que está orientado a un tema financiero con metodologías amplias aeroportuarias y del cual el Estado pueda hacer uso.

72. Finalmente el Experto de Colombia realizó una presentación sobre el proceso de concesión en el Aeropuerto Internacional El Dorado y resaltó la importancia de mantener la infraestructura aeroportuaria y los procesos de vinculación al capital privado.

Conclusión

73. Después de un amplio debate el Grupo de Expertos acordó lo siguiente:

- a) exhortar a los Estados a que, no más tarde del día 30 de mayo de 2006, envíen sus comentarios a la Secretaría, con el fin de empezar el trabajo conjunto con la actualización de las Decisiones que se detallan a continuación:
 - Rec A13-4 “Factores a considerar en la privatización de aeropuertos”;
 - Res A15-1 “Acuerdo alcanzado por los Ministros de Transportes y Autoridades Aeronáuticas de América Latina”;
 - Res A15-13 “Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea en la región”; y,
 - Res A15-15 “Guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias.
- b) encargar a los Expertos de Chile, IATA, ALTA y ACI/LAC que, en coordinación con la Secretaría, trabajen en forma conjunta en el desarrollo de un “Manual Regulatorio de Gestión Aeroportuaria” considerando el nuevo escenario de gestión aeroportuaria.

Cuestión 9 del

Orden del Día:

Capacitación profesional

Tarea Nro. 29 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/10 (Secretaría)

Nota de estudio CLAC/ GEPEJTA/17-NE/12 (Colombia)

74. La Secretaría presentó la notas de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/10 informando sobre los cursos a dictarse en la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA); el *Airports Council International / Latin America and the Caribbean* (ACI/LAC); el Centro Nacional de Medicina de Aviación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) de México; el Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (CIPE) de Argentina; la Asociación Latinoamericana de Aeronáutica; el *Flight Training Center – LATAM and Caribbean*; y el *Airline Management Integration Integration: Air Mercury Course*.

75. Asimismo, el Experto de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/12 sobre los cursos que ofrece el Centro de estudios aeronáuticos en derecho aeronáutico y gestión ambiental de su país.

Conclusión

76. Los Expertos tomaron nota de la información presentada y acordaron:

- a) encargar a la Secretaría que solicite a las Administraciones de aviación civil de los Estados miembros de la CLAC información sobre sus posibilidades de dictar cursos internacionales relacionados con el que hacer aeronáutico;
- b) instar a los Estados miembros que disponen de centros de instrucción, que envíen los programas de sus cursos a la Secretaría, con la debida antelación, para facilitar su circulación oportuna; y,
- c) encargar a la Secretaría que, en futuras reuniones, continúe informando sobre los cursos que se dictan en la región.

Cuestión 10 del

Orden del Día:

Estadísticas de la CLAC.

Tarea Nro. 27 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17/NE/11 (Secretaría)

Nota de estudio CLAC/ GEPEJTA/17-NE/17 (Colombia)

77. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17/NE/11, en la que, basada en las conclusiones del Segundo Coloquio Regional del Transporte Aéreo CLAC/IATA/AITAL/ACI-LAC y las conclusiones del Comité Ejecutivo, instó a los Estados a desarrollar un “sistema estadístico integrado” En ese sentido, sugirió la conformación de un Grupo *ad hoc* en el que participen autoridades

aeronáuticas, operadores de aeropuerto y líneas aéreas. Por otro lado, instó a los Estados a cumplir con enviar a la CLAC la información estadística regular y oportunamente, de manera tal, que se disponga de información actualizada.

78. A continuación, el Experto de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17/NE/17, y manifestó que está de acuerdo con la Secretaría en que los aeropuertos son la fuente de información. Básicamente, presentó el trabajo estadístico que se viene realizando en la Comunidad Andina (CAN), señalando que lo que se busca es contar con cifras más coherentes, consistentes y oportunas.

79. Seguidamente, la Secretaría expresó que la idea es que se coordine con los aeropuertos para crear un “modelo de sistema integrado” para facilitar el manejo de la información e invitó a que se busque todos elementos para mejorar este tema en beneficio de todos los actores. Hizo referencia a que las estadísticas de la OACI y de la CLAC se diferencian en que las primeras mantienen la confidencialidad de los pasajeros por destino y líneas aéreas; en tanto que la CLAC sí lo publica. Indicó también que lo más importante es que, trabajando en conjunto con IATA, ALTA y ACI/LAC, se desarrolle un modelo único de sistema integrado que sirva para todos, evitando duplicaciones innecesarias.

80. La Secretaría señaló que, al formar un Grupo *ad hoc*, éste puede trabajar vía electrónica y debe hacer un diagnóstico de la situación actual, identificando fuentes, formatos y objetivos. Señaló que la idea es que de la experiencia de todos, tanto de líneas aéreas, operadores de aeropuerto y autoridades aeronáuticas se sume y se aplique un solo modelo estadístico

81. Al respecto, el experto de Colombia expresó el deseo de su país de manifestar su experiencia participando activamente en el Grupo y refirió que su delegación desea conocer con más en detalle las experiencias sobre estadísticas de la IATA.

82. Por su parte, el Experto de Venezuela expresó su acuerdo con la propuesta de la Secretaría de formar un Grupo *ad hoc* y manifestó su interés en pertenecer al mismo Grupo. Sugirió que este Grupo *ad hoc* trate de homogeneizar los criterios y estandarizar parámetros.

83. Seguidamente, el Representante de ACI/LAC manifestó que la unificación de datos estadísticos es un esfuerzo bastante necesario, por lo que consideró que IATA apoye en este esfuerzo y proporcione su información sin costo. Manifestó también, el deseo de participar, pero que, por el momento, no cuenta con un Experto.

84. El experto de México, por su parte, manifestó que en el caso de su país, se cuenta con aerolíneas que tienen información fidedigna, y presentan mes a mes con toda precisión, especificando el origen y destino del pasajero, pero que sin embargo, la ley les limita divulgar dicha información, ya que es considerada información sensible, con lo cual se ven obligados a conseguirla en mercados negros.

85. El Representante de ALTA manifestó su deseo de participar en el Grupo.

86. Seguidamente, el Experto de Colombia manifestó que todo este debate demuestra la importancia del tema y que la finalidad es que el transporte aéreo crezca, buscando una mayor

transparencia y competencia en el mercado. En ese sentido, sugirió estudiar las legislaciones, regulaciones que cada país tiene en esta materia.

87. La Coordinadora manifestó que el objetivo de este Grupo tiene como propósito buscar una sola línea de acción para poder obtener información más verídica.

88. Seguidamente, el Representante de IATA expresó que es importante lo que planteó México, con respecto a que información se tiene y la que se pueda compartir, al mismo tiempo propuso que en conjunto se arme una base de datos y que se forme el Grupo.

89. Finalmente, el Experto de Chile también expresó su deseo de participar en el Grupo.

Conclusión

90. El GEPEJTA tomó nota de las propuestas de los Expertos y acordó lo siguiente:

- a) constituir un Grupo *ad hoc* a fin de desarrollar un “Sistema estadístico integrado”, como modelo de aplicación para los Estados, quedando conformado de la siguiente manera: Chile, Colombia, México (por consultar), Venezuela, IATA, ALTA y ACI/LAC, bajo la coordinación de la Secretaría; y,
- b) Encargar a la Secretaría la elaboración de una encuesta entre los Estados miembros, a fin de con el fin de conocer las fuentes de información utilizadas y los procedimientos empleados para la explotación de los datos estadísticos; y, presentar los resultados durante la próxima reunión del GEPEJTA (Santiago, Chile, 18 al 20 de julio de 2006)

Cuestión 11 del Orden del Día:

Legislación aeronáutica nacional (derecho comparado). Modernización del Convenio de Roma. ***Tarea Nro. 28 del Programa de Trabajo de la CLAC***

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/03 (Colombia)
Nota de estudio CLAC/GEPEJTA17-NE/16 *CORRIGENDUM* (Colombia)
Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/15 (ALADA)
Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/25 (Venezuela)

91. El Experto de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/03 en la que se informaba sobre los avances del Comité Jurídico de la OACI en el tema relativo a la modernización del Convenio de Roma, destacando los resultados de la última reunión, el mandato del Grupo, así como la labor futura. En ese sentido, instó a los Expertos a dar a conocer sus comentarios y complementar la información presentada, a fin de coordinar una posición común en la región.

92. Por otro lado, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA17-NE/16 *CORRIGENDUM* haciendo referencia a un examen preliminar comparativo de códigos aeronáuticos y normatividad marco que rige la actividad aérea de los Estados miembros de la CLAC. En ese sentido, sugirió a la Secretaría

actualizar y consolidar la información de la legislación aérea de los Estados miembros y que se publique en la página web de la CLAC, para lo cual consideró necesario que los Estados envíen dicha información en forma electrónica.

93. Seguidamente, el Representante de ALADA presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/15 y expresó sus consideraciones respecto a los estudios que se están llevando a cabo en el seno de la OACI sobre los dos instrumentos multilaterales sobre responsabilidad extra contractual del operador aéreo. En ese sentido, convocó el interés de los Estados miembros de la CLAC a fin de elaborar instrumentos jurídicos con virtualidad suficiente para regular este importante sector jurídico aeronáutico, sin colisionar los principios jurídicos que sustentan los ordenamientos legales de los países y al propio tiempo velar por la viabilidad del sistema de transporte aéreo. De igual manera, señaló que la evolución de los estudios en el Comité Jurídico de la OACI estaba demandando más tiempo que el previsto inicialmente en el que se contemplaba la posibilidad de la convocatoria a la conferencia diplomática en el transcurso del año 2005.

94. Por otra parte, señaló que el Mecanismo o Fondo Suplementario de Compensación no debiera circunscribirse a los supuestos de daños por interferencias ilícitas, sino que también debería ser de aplicación en aquellos supuestos donde no es de fácil accesibilidad la contratación del seguro en entidades privadas.

95. En materia de articulación de los regímenes del responder del operador aéreo con los alcances que para su delimitación conceptual trae el proyecto de convenio, sugirió examinarse la redacción de las fórmulas sobre los dos niveles de responsabilidad, para no incurrir en omisiones al momento de su aplicación por los tribunales o cortes judiciales, como la inclusión del daño moral (consagrada en la mayor parte de las legislaciones y jurisprudencia de la región), el reconocimiento como causa de daño al ruido según previsiones del Anexo 16 al Convenio de Chicago de 1944, la prueba de fuerza mayor eliminando fórmulas ambiguas como la acreditación de no haber incurrido en la propia negligencia para exonerar de responsabilidad, etc. En ese sentido, manifestó que todavía quedan una serie de elementos que debieran ser objeto de un examen en el Comité Jurídico de la OACI desde la óptica jurídica y a la luz de las soluciones más modernas de la región como lo representan los códigos aeronáuticos de Guatemala y Perú y, finalmente, invitó a las delegaciones a tomar en cuenta los comentarios expresados y reiteró el compromiso de ALADA de continuar colaborando en beneficio de las soluciones equilibradas de los intereses en juego en toda operación aérea.

96. A continuación, el Experto de Venezuela presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/25 en la que puso en conocimiento las consideraciones de su país respecto a la Nota de Estudio presentada por Colombia e invitó a los Expertos a verificar los aspectos en la legislación aeronáutica de cada país, a fin de realizar un estudio comparado de estas normativas y con el objeto de proponer un desarrollo legal que facilite la unificación normativa y la actividad comercial para las empresas aéreas de la región.

97. Por su parte, el Representante de IATA sugirió que no se aumente impuestos al pasajero final y que se adopte posiciones comunes en la materia, actuando como bloque. En ese sentido, propuso la presentación de una Nota de estudio sobre daños a terceros y terrorismo.

98. Al respecto, el Experto de Colombia sugirió preparar Notas de estudio para presentar en la próxima reunión del GEPEJTA, con el fin de llegar a tener una posición común.

99. El Experto de México expresó que Argentina y Brasil, como miembros del Comité Jurídico de la OACI, manifestaron la importancia del Convenio de Roma y el compromiso de los Estados sobre daños catastróficos e invitó a Colombia para que colabore con ellos en brindar información antes de la próxima reunión del Comité Jurídico de la OACI. Informó también que Estados Unidos no participa y que sólo ha nombrado un relator, el cual no tiene compromiso ni decisión, ya que no le convendría subsidiar coberturas. Consideró que Europa, como bloque, está trabajando como Estado ya que le conviene económicamente y que, para los asiáticos, como Corea y China, el objetivo era integrarse. Añadió que el Convenio de Roma toma en cuenta el riesgo básico, pero ahora en el análisis en la OACI sólo el riesgo del terrorismo y que la CLAC tiene una gran oportunidad en el tratamiento de este tema.

100. Por su parte, la Secretaría sugirió que los Expertos de los Estados de la CLAC que asistan al Comité Jurídico de la OACI hagan coordinaciones previas a las reuniones. Al respecto, el Experto de México manifestó que tienen una magnífica comunicación pero que no se reúnen previamente. En ese sentido, se puso como ejemplo al Panel AVSEC de la OACI, en el que previamente los Expertos realizan reuniones de coordinación para llevar una sola posición. En ese orden de ideas, exhortó a que el Grupo se reúna un día antes de la reunión.

Conclusión

101. El Grupo de Expertos tomó conocimiento de la información presentada y acordó lo siguiente:

- a) exhortar a los Estados a que envíen a la Secretaría la información sobre sus respectivas legislaciones de manera electrónica;
- b) encargar a la Secretaría que, una vez que reciba las legislaciones de los Estados, la actualice en la página web de la CLAC;
- c) en lo que a legislación aeronáutica concierne, que en cada reunión del GEPEJTA se modifique un tema y que los Estados vengán preparados con Notas de estudio para presentar; y,
- d) Que los Expertos de Argentina, Brasil y México que participan en las reuniones del Comité Jurídico de la OACI, realicen coordinaciones previas para llevar una posición común en materia de la modificación del Convenio de Roma.

Cuestión 12 del Orden del Día:

**Presentación de Panamá sobre experiencia con la Auditoría de la OACI bajo
el nuevo enfoque sistémico para la vigilancia de la seguridad operacional**
Tarea No. 1 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota Informativa CLAC/GEPEJTA/17-NI/01 (Venezuela)
Nota Informativa CLAC/ GEPEJTA/17–NI/14 (Venezuela)
Presentación de Panamá

101. La Secretaría presentó la Nota Informativa CLAC/GEPEJTA/17-NI/02 recordando la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad aeronáutica (DGCA/06), llevada a cabo entre los días 20 y 22 de marzo de 2006, , oportunidad en la cual, los Directores Generales de Aviación Civil de los Estados miembros de la OACI se comprometieron, entre otros, a reforzar el marco de seguridad operacional de la aviación mundial mediante el intercambio de información; el cumplimiento de los SARPS pertinentes; la rápida implantación de los sistemas de gestión de la seguridad operacional en todo el sector aeronáutico a fin de complementar el marco normativo existente; la elaboración de soluciones sostenibles en materia de seguridad operacional, incluida la formación o el fortalecimiento de organizaciones e iniciativas regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional; y el fomento de una cultura de equidad.

103. Seguidamente, el Experto de Venezuela presentó la Nota Informativa CLAC/GEPEJTA/17–NI/01, sobre el proceso de recategorización de su país por parte de la *Federal Aviation Administration* (FAA) de los Estados Unidos, así como la Nota Informativa CLAC/ GEPEJTA/17–NI/14 respecto a la designación de la categoría 1 para su país por parte de la FAA y agradeció las expresiones de apoyo brindadas por los organismos públicos, la comunidad aeronáutica nacional e internacional y a los usuarios del transporte aéreo ante las medidas implementadas en aras de restituir sus derechos comerciales.

103. Seguidamente, el Experto de Panamá efectuó una presentación sobre la experiencia de su país en la auditoría de la OACI bajo el nuevo enfoque sistémico.

Conclusión

104. El Grupo de Expertos tomó conocimiento de la información presentada.

Cuestión 13 del

Orden del Día:

Sistema Regional de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional. Creación de un registro de auditores LAR
Tarea No. 1 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/24 (Secretaría)

105. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/24 y se refirió a la solicitud del Coordinador de la Junta General del Sistema Regional de cooperación par ala vigilancia de la seguridad operacional, en el sentido de solicitar al Grupo de Expertos Jurídicos de la CLAC, analizar los aspectos jurídicos para la creación de un registro de auditores LAR y a remitir los resultados al Coordinador General del SRVSOP antes del 31 de marzo de 2006, a fin de que puedan ser presentados en la Décimo Cuarta Reunión de la Junta General. En tal sentido, invitó a los Expertos a reactivar el Grupo Jurídico de la CLAC y establecer los procedimientos de trabajo para el desarrollo de la actividad que se les ha encargado y elaborar el informe respectivo.

Conclusión

106. El Grupo de Expertos acogió favorablemente la propuesta de la Secretaría y acordó lo siguiente:

- a) Reactivar el Grupo de Expertos Jurídicos de la CLAC para analizar el tema relacionado a la “Certificación como Auditor LAR”;
- b) encargar los Expertos Jurídicos que, en un plazo máximo de 30 días, envíen a la Secretaría sus comentarios oficiales en relación al documento sobre “Certificación como Auditor LAR”;
- c) encargar a la Secretaría que, una vez que disponga de los comentarios, consolide dicha información y presente una Nota de Estudio a la reunión del Grupo de Expertos Jurídicos que será convocada aprovechando la próxima reunión del GEPEJTA (Santiago de Chile, 18 al 20 de julio de 2006).

Cuestión 14 del

Orden del Día:

Otros asuntos

- **Sede del Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo**
Tarea Nro. 5 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/02 (Venezuela)

107. Venezuela presentó una nota de estudio para ser sede del Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo, previsto a realizarse en el 2007.

Conclusión

108. El Grupo aceptó el ofrecimiento presentado por el Experto de Venezuela para ser sede del Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo, a realizarse en Isla Margarita.

- **Experiencia venezolana “Presupuesto por Proyecto para Autoridades Aeronáuticas vinculado a los 18 Anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional”**

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/17-NI/05 (Venezuela)

109. El Experto de Venezuela se refirió a la Nota Informativa CLAC/GEPEJTA/17-NI/05 en la cual invitó al Grupo de Expertos a intercambiar puntos de vista acerca de la Metodología aplicada en su país sobre “Presupuestos por Anexo para Autoridades Aeronáuticas” y sugirió realizar en una próxima reunión, una presentación más profunda sobre este tema.

Conclusión

110. El Grupo de Expertos tomó nota de la información presentada.

- **Definición de sede para reunión del GEPEJTA/18**
Tarea No. 30 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/13 Secretaría

111. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/13 haciendo referencia al acuerdo de la Asamblea respecto al programa de trabajo de la CLAC, en el sentido de que se realice otra reunión del GEPEJTA sujeto a la cantidad de trabajo pendiente para llevar a la Asamblea. En ese sentido, invitó al Experto de Chile a ratificar su intención de sede tanto para llevar a cabo el próximo GEPEJTA como la Décimo cuarta reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema de Cooperación Regional para la vigilancia de la seguridad operacional.

112. Por su parte, El Experto de Chile reiteró el deseo de que su país sea sede para los eventos señalados anteriormente, a llevarse a cabo en julio.

Conclusión

113. El Grupo de Expertos tomó nota de la información presentada y acordó que la próxima reunión del GEPEJTA tenga como sede a Chile.

- **Acuerdo para determinación de la edad límite para los pilotos.**
Tarea No. 20 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/22 (Chile)

114. El Experto de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/22 en la que invita a los Estados a adoptar la enmienda 167 al Anexo 1, dado que ella haría posible que los pilotos de las líneas aéreas continúen realizando vuelos hasta la edad de sesenta y cinco años, con una limitación para las operaciones con tripulaciones múltiples y con la salvedad de que ningún otro piloto haya cumplido los sesenta años y que todos los pilotos mayores de sesenta años se sometan a evaluaciones médicas cada seis meses. Asimismo, como consecuencia de lo anterior, sugirió reorientar la tarea del programa de la CLAC, en el sentido de que ya no era necesario un acuerdo entre los Estados, sino más bien instar a estos a que adopten dicha enmienda y a hacer un seguimiento de la misma.

Conclusión

115. El Grupo de Expertos analizó la información presentada por el Experto de Chile y encargó a la Secretaría la elaboración de un Proyecto de Recomendación sobre este tema y presentarlo a consideración del GEPEJTA en su próxima reunión (Santiago, Chile, 18 al 20 de julio de 2006).

116. La Secretaría, a pedido de la delegación de Paraguay, hizo mención al “Seminario Regional de Aviación”, que se llevará a cabo en la ciudad de Asunción, Paraguay, entre los días del 7 al 9 de junio, organizado por ese país y la Comisión Europea, resaltando que la fecha límite para las inscripciones es hasta el mes de mayo, para lo cual solicitó el apoyo a la CLAC en la difusión del mismo.

Clausura

117. La Coordinadora de la reunión, Sra. Adys Sánchez Agüero, Asesora Jurídica del IACC agradeció la participación de los Expertos 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.

118. Por su parte el Secretario agradeció al personal de la Secretaría, a las autoridades cubanas por el apoyo recibido, a los participantes por el trabajo desarrollado en esta reunión y deseó a los presentes toda clase de éxitos.

DISCURSO DEL SR. ARGIMIRO OJEDA VIVES, VICEPRESIDENTE DEL INSTITUTO DE AVIACIÓN CIVIL DE CUBA, DURANTE LA APERTURA DE LA DÉCIMA SÉTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO DE LA CLAC

(La Habana, Cuba, 25 al 27 de abril de 2006)

Constituye motivo de especial satisfacción y orgullo para la aeronáutica civil de Cuba, el ser sede de la Decimoséptima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo de la CLAC y recibirlos con la hospitalidad y calidez con que acostumbra nuestro pueblo.

La CLAC con más de 30 años desde su fundación, ha concentrado toda su capacidad, voluntad y esfuerzo en desarrollar las condiciones apropiadas para que el transporte aéreo pueda contribuir al desarrollo de los pueblos de nuestra Región así como de la comunidad internacional y que el aporte de proyectos en diferentes foros especializados en los que se discuten materias con el quehacer aeronáutico, siempre que sea posible se presente consensuado.

Estamos seguros que los temas a debatir en esta reunión, contribuirán en forma positiva al desarrollo del transporte aéreo y que los servicios internacionales de este medio, puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo seguro, sano y económico.

La aviación civil se ha convertido en un elemento fundamental para el desarrollo económico de cada uno de nuestros países, por lo que el mejoramiento de sus condiciones es un objetivo prioritario para nosotros, tanto internamente como en la política de integración regional. Por ello nuestro gobierno se ha volcado en lograr una incorporación real, efectiva y en condiciones de igualdad, en todas las actividades relacionadas con la aviación civil internacional.

Tendrán la oportunidad de analizar temas tan importantes como el Seguimiento de la implementación del Sistema de integración regional del transporte aéreo, los criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total, la capacitación profesional, y otros que no por dejarlos de mencionar los consideramos menos importantes.

En el mes de noviembre próximo celebraremos la Asamblea de esta Organización regional y para ello tenemos que prepararnos. Este encuentro GEPEJTA/17 es un paso en esta dirección.

La CLAC se enfrenta al reto de caminar sola a partir del próximo año, y tenemos que aunar todos los esfuerzos en que siga marchando adelante con la consecuente colaboración y participación de todos los Estados miembros.

La reciente Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil de la OACI, fue una muestra de cómo podemos fortalecer la presencia y actuación de nuestra región cuando se manifiesta en forma activa y coordinada,

Finalmente, al declarar inaugurada esta Decimoséptima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo de la CLAC, les deseo muchos éxitos en el trabajo que les espera y que, además, puedan disfrutar de ratos de ocio y esparcimiento en nuestra capital, y que sobre todo se sientan como en su propia casa.

Bienvenidos y muchas gracias.

**DÉCIMA SÉTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO – GEPEJTA/17
(La Habana, Cuba, 25 al 27 de abril de 2006)**

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC

ARGENTINA

Enrique José Muñoz
Jefe del Departamento de Calidad
CRA - Comando de Regiones Aéreas
Av. Comodoro Pedro Zanni 250 Of. 182 Verde, Capital Federal
Tel: (54 11) 4317 6502
Fax : (54 11) 4317 6775
buertdif@faa.mil.ar

Rubén Jorge Ordás
Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas
CRA - Comando de Regiones Aéreas
Av. Comodoro Pedro Zanni 250 Piso 1, Ofic. 180 Verde, Capital Federal
Tel: (54 11) 43176775
fax: (54 11) 4317 6614
rjordas@hotmail.com

BOLIVIA

Martha Silvia Jacob Escalante
Encargada del Área de Transporte y Trabajo Aéreo
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal Santa Cruz 1278, Palacio de Comunicaciones, piso 4
Casilla Postal 7172, La Paz
Tel.: (591 2) 237-4142 / 2119323
Fax: (591 2) 211-9323 / 2115515
mjacob@dgac.gob.bo

BRASIL

Rogério Benevides Carvalho
Gerente General de Seguridad y Facilitacion
Agencia Nacional de Aviación – ANAC
Rua Santa Luzia 651/515
5 Andar Castelo, RÍo de Janeiro CEP - 20030-040
Tel.: (+5521) 3814 6706 / 3814 6720 / 3814 6750
Fax: (+5521) 38146828 / 3814 6902
rogeriobenevides@terra.com.br

Maria Regina Oliveira de Queiroz
Asesora de Superintendencia de Relaciones Internacionales
CERNAI Comissao de Estudo Relativo a Navegacao Aérea Internacional
Rua Marechal Câmara 233/11º Andar Castelo, Río de Janeiro
Tel.: (+5521) 2139 9675 – (76/77)
Fax: (+5521) 2139 9678
reginaqueiroz@cernai.gov.br

CHILE

Iván Galán Martínez
Subdirector de Planes
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
Tel: (562) 439 2510
Fax: (562) 439 2454
igalan@dgac.cl

Eduardo Alvarado Cáceres
Jefe Departamento Técnico-Económico
Junta de Aeronáutica Civil
Amunátegui 139-7º piso, Santiago
Tel.: (562) 4213709
Fax: (562) 698 3148
ealvarado@mtt.cl

Gabriela Cecilia Daza Benavides
Jefa de Dpto. Comercial
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro 1314
Providencia, Santiago
Tel.: (562) 439 2525
Fax: (562) 439 2120
gdaza@dgac.cl

Paulina Radrigán
Asesor Jurídico
Dirección General de Aeronáutica Civil
Edificio Aeronáutica Central
Av. Miguel Claro 1314
Apartado 3, Correo 9, Providencia, Santiago
Tel: (562) 410 7463
Fax: (562) 439 2459
pradrigan@dgac.cl

Álvaro Lisboa Montt
Asesor Legal
Junta de Aeronáutica Civil
Av. Amunátegui 139, 7º Piso, Santiago
Tel.: (562) 698 6945 / 673 1021
Fax: (562) 698 3148
alisboa@mtt.cl

COLOMBIA

Juan Carlos Salazar
Jefe Oficina de Transporte Aéreo
Aeronáutica Civil de Colombia
Aeropuerto Internacional Eldorado, Of. 403, Santa Fé de Bogotá
Tel.: (571) 4139938
Fax: (571) 2663779
Salazar_jc@hotmail.com

Miguel Angel Acosta Oslí
Director Financiero
Aeronautica Civil de Colombia
Aeropuerto Internacional El Dorado Of. 609, Santa Fé de Bogotá
Tel.: (571) 266 2218
Fax: (571) 266 3798
macosta@aerocivil.gov.co

Camilo Martinez R.
Delegado Economico
Asociación de transporte Aéreo - ATAC
Cdra. 11 A #94 A-31, Bogotá
Tel.: (571) 621 3018
Fax: (571) 621 3003
cmartinez@atac.aero

COSTA RICA

Sonia Garro Rojas
Jefa de Transporte Aereo
Dirección General de Aeronáutica Civil
Apartado 5026-1000, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, San José
Tel.: (506) 231-1770
Fax: (506) 290-0089
sgarro@dgac.go.cr

CUBA

Argimiro Ojeda Vives
Vicepresidente
Instituto de Aeronáutica Civil - IACC
Calle 23 N° 64, La Rampa, Plaza de la Revolución
Apartado Postal 6215, La Habana
Tel: (537) 551 145
Fax: (537) 834 4450
vp@iacc.avianet.cu

Mayda Molina Martinez
Vice Presidenta IACC
Calle 23 N° 64, La Rampa,
Plaza de la Revolución, La Habana
Tel: (537) 830 6046
Fax: (537) 833 3082
mayda.molina@iacc.avianet.cu

Nelson Viñas Valdes
Director a.i de Transporte Aéreo y Relaciones Internacionales
Instituto de Aeronáutica Civil - IACC
Calle 23 No. 64, Vedado, La Habana
Tel.: (537) 55-1170 / 55 1123
Fax: (537) 834-4577 / 33 4577
dta@iacc.avianet.cu
nelson.vinas@iacc.avianet.cu

Concepción Martínez Miranda
Especialista de Transporte Aéreo
Instituto de Aeronáutica Civil - IACC
Calle 23 N° 64, La Rampa, Plaza de la Revolución
Apartado Postal 6215, La Habana
Tel: (537) 55 1170
Fax: (537) 83 4577
concepcion.martinez@iacc.avianet.cu

Adys Sánchez Agüero
Asesora Jurídica
Instituto de Aeronáutica Civil - IACC
Calle 23 No. 64, esquina Vedado
Plaza de la Revolución, La Habana
Tel: (537) 55 1131
Fax: (537) 334 553
dju@iacc.avianet.cu

ECUADOR

Estela Arellano Zambrano
Jefe División de Transporte Aéreo
DGAC - Dirección General de Aviación civil
Buenos Aires 149 y Av 10 de Agosto, Quito
Tel: (593 2) 2552987
Fax: (593 2) 2901224
jefe_transpaereo@dgac.gov.ec

MEXICO

Rogelio Rodríguez Garduño
Director General Adjunto de Transporte y Control Aeronáutico
Dirección General de Aeronáutica Civil
Providencia 807, 1° Piso, 03100 Colonia del Valle
Tel.: 558 77620
Fax: 552 31258
rrodrigu@sct.gob.mx

PANAMA

Germinal Sarasqueta Oller
Coordinador Nacional de la Vigilancia de la Seguridad Operacional
Autoridad Aeronáutica Civil
Apartado 7101 Panamá 5
Tel.: (507) 315 0208
Fax: (507) 315 0214
Celular: (507) 661 33961
gsarasqueta@aeronautica.gob.pa
gsarasqueta@movistar.com.pa

PARAGUAY

Nelson Mendoza
Administrador General de Aeropuerto “Silvio Pettrossi”
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC
Aeropuerto Silvio Pettrossi, Asunción
Tel.: (595-21) 645 930
Fax: (595-21) 645 930
nelsonmendoza@dinac.gov.py

Raquel Guastella
Gerente de Facilitación y Gestión Aeroportuaria
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil - DINAC
Av. Mariscal Lopez esq. 22 de Septiembre, Ed. Ministerio de defensa Nacional, Asunción
Paraguay
Tel.: (595) 21 210764
Fax: (595) 21 213365
fal@dinac.gov.py

Luciana Caiet
Asistente Subdirección de transporte aéreo y asuntos Internacionales, DINAC
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil - DINAC
Av. Mariscal Lopez, entre 22 de Setiembre y vicepresidente Sánchez.
Tel: (595 21) 213 365 – 225 447
Fax: (595 21) 213 365
asuntosinternacionales@dinac.gov.py

REPÚBLICA DOMINICANA

José Valdéz
Sub Director
Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Av. México, esq. 30 de Marzo, Santo Domingo
República Dominicana
Tel.: (1 809) 221 7909 Ext. 301-306
Fax: (1 809) 221 2431
subdireccion_JV@dgac.gov.do

Julio Cesar Cuello
Sub-Director
Departamento Aeroportuario
Tel.: (809) 530 1310 Ext. 289/296
Fax:(809) 534 4480
Subdireje-dptoaeroport@hotmail.com

Carlos A. Veras
Secretario de la Junta de Aeronáutica Civil
Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Av. México, esq. 30 de Marzo, Santo Domingo
Tel.: (1 809) 221 7909 ext. 237
Fax:(1 809) 689 9145
junta_aeronautica@dgac.gov.do

Pablo Lister Marín
Representante Consultor Jurídico Miembro de la Junta de Aeronáutica Civil
Junta de Aeronáutica Civil
Av. México, esq. 30 de Marzo, Santo Domingo
Tel.: (1 809) 695-8042
Fax:(1 809) 689-9145
pablolister@presidencia.gov.do

Johann Estrada Pelletier
Coordinador Nacional USOAP
Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Av. México, Esq. 30 de Marzo - Santo Domingo
Tel.: (1 809) 796 1586
cn-rd-usoap@dgac.gov.do

Jocelyn Castillo Sely
Consultora Juridica
Dpto. Aeroportuario
Av. Luperum Esq. Av.27 de Febrero, Edif. Corp. Fomento Industrial 4ta planta, Santo Domingo
Tel.: (1 809) 530 1310 ext 224/226/261
Fax:(1 809) 534 4480
jocelyncastilloDA@hotmail.com

URUGUAY

Maria Angelica Gonzalez Silva
Asesora en Transporte Aéreo
Ministerio de Transporte y Obras Públicas - MTOP
Rincón 575, 5° Piso, Montevideo
Tel.: (598 2) 916 5459
Fax: (598 2) 916 3122
dntaereo@adinet.com.uy
angelica.gonzalez@dnt.gob.uy

Alberto Rodríguez Goñi
Consejero de la Embajada de Uruguay en Cuba
Tel.: (537) 204 2311
Fax: (537) 204 2311
urucub@rou.co.cu

VENEZUELA

Reynaldo Pulido Garcia
3er Secretario adscripto en la Division de Transporte y Comunicaciones Internacionales
Ministerio Relaciones Exteriores de Venezuela
Conde A Camelita, Torre MRE, Piso 10, Ala B, Caracas C.P 1010
Tel: (582 12) 806 4437
Fax: (582 12) 806 4438
reynaldopulidog@yahoo.com

Maria Eugenia Jiménez
Analista de Coordinación Relaciones Aeronáuticas Nacionales e Internacionales
Instituto Nacional de Aviación Civil - INAC
Av. José Félix Sosa con Av. Luis Roche Urb. Altamira Sur,
Torre Británica piso 4, Zona Postal 1060, Caracas
Tel.: (582 12) 277 4437/4435
Fax: (582 12) 277 4438
m.jimenez@inac.gov.ve

Maritza Bolívar González
Jefe de la Coord. de Finanzas
Instituto Nacional de Aeronautica Civil - INAC
Av. José Félix Sosa con Av. Luis Roche Urb. Altamira Sur,
Torre Británica piso 4, Zona Postal 1060 Caracas
Tel.: (582 12) 277 4454
Fax: (582 12) 277 4557
m.bolivar@inac.gov.ve

Maria Gabriela Guillen Calderón
Abogado de la Coord. de Derecho Aeronáutico de la Consultaría Jurídica
Instituto Nacional de Aeronautica Civil - INAC
Av José Felix Sosa, entre San Juan Bosco y Luis Roche,
Torre Británica,piso 5, Altamira Sur, Caracas
Tel.: (582 12) 277 4429
ma.guillen@inac.gov.ve

Carla Vargas
Economista
Instituto Nacional de Aeronautica Civil - INAC
Av José Felix Sosa, entre San Juan Bosco y Luis Roche, Torre Británica,piso 5, Altamira Sur
Tel.: (582 12) 277 4542
c.vargas@inac.gov.ve

Ana María Román Zapata
Analista Operaciones Internacionales
Instituto Nacional de Aeronautica Civil - INAC
Urb. Altamira Sur, Av. José Félix Sosa Torre Británica, Piso 5, Of. 4D, Caracas
Tel.: (582 12) 277 4538
Fax: (582 12) 277 4507
a.roman@inac.gov.ve / anamariarz@hotmail.com

Freddy Charris
Gerente de Estadísticas y Asuntos Económicos
Instituto Nacional de Aeronautica Civil - INAC
Av. José Félix Sosa con Av. Luis Roche, Urb. Altamira Sur,
Torre Británica piso 5, Zona Postal 1060 Caracas
Tel.: (582 12) 277 4539
Fax: (582 12) 277 4507
f.charris@inac.gov.ve

Ivonne Diamond Bello
Abogada Asuntos Aeronáuticos y Gubernamentales
AEROPOSTAL Alas de Venezuela
Torre Polar Oeste, Piso 22, Plaza Venezuela, Paseo Colón, Caracas
Tel.: (0058-212) 708 6130
Fax: (0058-212) 7931361
ivone.diamond@aeropostal.com

ESTADOS OBSERVADORES

CANADA

Vineberg Poppy
Consejera Principal de la Aviación Intenacional
427 Laurier, 11° piso, Ottawa, Ontario, KIA ON 8
Tel.: (1 613) 991 4745
Fax: (1 613) 998 4860
vinebep@tc.gc.ca

ORGANISMOS OBSERVADORES

IATA

Costanza Montes Larrañaga
Manager Airport ATC costs
International Air Transport Association - IATA
Av. Ricardo Lyon 222, Of 701 A, Providencia, Santiago
Chile
Tel.: (562) 234 5747
Fax: (562) 234 5339
montesc@iata.org

Paulina Asenjo F.
Manager Business Analysis
International Air Transport Association - IATA
Av. Ricardo Lyon 222, Of. 701-A, Providencia, Santiago
Chile
Tel.: (562) 234 5747
Fax: (562) 234 5339
asenjop@iata.org

ALTA

Francisco J. Mächler
Asesor
Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo - ALTA
Av. Eldorado N 92-30, Bogotá, Colombia
Tel.: (571) 295 7972
Fax: (571) 413 9178
fmachler@alta.aero

ACI-LAC

Eduardo A. Flores
Secretario Regional
Airports Council International/Latin America Caribe - ACI/LAC
Aeropuerto Internacional de Mérida
Piso 2, Oficina ACI LAC Merida, Yucatán
México C.P. 97291
Tel.: (52) 999-946 / 1258
Fax: (52) 999 946 /1264
efloresdc@aci-lac.aero

**DÉCIMA SÉTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/17)**

(La Habana, Cuba, 25 al 27 de abril de 2006)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

1. Proyecto de Recomendación sobre el establecimiento de un procedimiento para la gestión regional unificada de las infracciones aeronáuticas (Argentina – Ponente).
Tarea No. 14 del Programa de Trabajo de la CLAC
2. Seguimiento de la implementación del Sistema de integración regional del transporte aéreo.
Tarea No. 2 del Programa de Trabajo de la CLAC
3. Actualización de la Recomendación sobre “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total” (Tarea encargada a Colombia).
Tarea No. 16 del Programa de Trabajo de la CLAC
4. Trabajos aéreos especializados (Grupo *ad hoc*: Argentina, Brasil, Colombia (Ponente), Costa Rica, Ecuador, Venezuela y la OIP).
Tarea No. 19 del Programa de Trabajo de la CLAC
5. Proyecto de Decisión sobre implementación de pago anticipado de derechos de sobrevuelo (Colombia con apoyo de Chile y Venezuela).
Tarea No. 17 del Programa de Trabajo de la CLAC
6. Procesos de integración en todos los niveles (Secretaría).
Tarea No. 12 del Programa de Trabajo de la CLAC
7. Constitución de un Grupo *ad hoc* para desarrollar un padrón de procedimientos FAL/AVSEC.
Tareas Nos. 6 y 7 del Programa de Trabajo de la CLAC
8. Seguimiento a los procesos de concesión de aeropuertos (Secretaría, ACI/LAC, IATA y AITAL).
Tarea No. 9 del Programa de Trabajo de la CLAC
 - Análisis encuesta sobre el seguimiento de aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos.
 - Desarrollo de un manual regulatorio de gestión (Secretaría con la contribución de ACI-LAC, IATA y AITAL).
 - Actualización de las Decisiones:
 - Rec A13-4 “Factores a considerar en la privatización de aeropuertos”.
 - Res A15-13 “Guía metodológica para los cálculos de los costos de los servicios aeroportuarios y de la navegación aérea en la región”.
 - Res A15-15 “Guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias”.
9. Capacitación profesional (Secretaría).
Tarea No. 29 del Programa de Trabajo de la CLAC

10. Estadísticas de la CLAC.

Tarea No. 27 del Programa de Trabajo de la CLAC

11. Legislación aeronáutica nacional (derecho comparado). Modernización del Convenio de Roma. (Colombia y Ecuador – Puntos Focales)

Tarea No. 28 del Programa de Trabajo de la CLAC

12. Presentación de Panamá sobre experiencia con la Auditoría de la OACI bajo el nuevo enfoque sistémico para la vigilancia de la seguridad operacional.

Tarea No. 1 del Programa de Trabajo de la CLAC

13. Sistema regional de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional. Creación de un registro de auditores LAR.

Tarea No. 1 del Programa de Trabajo de la CLAC

14. Otros asuntos.

**DÉCIMA OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/18)**

(Santiago, Chile, 18 al 20 de julio de 2006)

RESUMEN

Lugar y fecha de la reunión

1. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) celebró su décima octava reunión entre los días 18 y 20 de julio de 2006 en el Salón Norteamérica del Hotel Intercontinental, de la ciudad de Santiago de Chile.

Ceremonia de apertura

2. El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones de Chile, Sr. Sergio Espejo Yaksic, presentó el discurso de orden, dando la bienvenida a todos los participantes y declarando inaugurada la reunión. El texto del discurso de acompaña como **Adjunto 1**.

Coordinación, Secretaría y participantes

3. El Grupo de Expertos eligió como Coordinador de la reunión al Sr. Iván Galán, Jefe del Subdepartamento de Planes y Proyectos de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile. La Secretaría estuvo a cargo del señor Marco Ospina, Secretario de la CLAC y participaron en la reunión 62 delegados representando a 13 Estados miembros, 1 Estado observador y 3 organismos internacionales. La lista completa de participantes figura como **Adjunto 2**.

Orden del Día

4. El Grupo de Expertos adoptó el Orden del Día presentado por la Secretaría, tal como se detalla en el **Adjunto 3** del presente Informe.

Cuestión 1 del

Orden del Día:

**Proyecto de Decisión sobre procedimientos FAL/AVSEC (Grupo ad hoc:
Bolivia, Chile – Ponente, Cuba, Ecuador, Paraguay, República Dominicana y
ACI/LAC)**
Tarea Nros. 6 y 7 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/ GEPEJTA/18-NE/02
Nota Informativa CLAC/GEPEJTA/18-NI/04

5. El Secretario, al presentar la Nota de estudio CLAC/ GEPEJTA/18-NE/02, recordó que durante la reunión anterior del GEPEJTA (La Habana, Cuba, 25 al 27 de abril de 2006) se revisaron las conclusiones del Seminario sobre “Gestión FAL/AVSEC”, que se realizó en Panamá, en mayo de 2005.

En ese sentido, se conformó un grupo *ad hoc* para la estandarización de los procedimientos coordinados FAL/AVSEC. También hizo referencia a la necesidad de incorporar en el programa de trabajo de la CLAC el tema relativo al transporte de carga, considerando sus propias particularidades. Asimismo, señaló la importancia de contar con una lista de chequeo unificada FAL/AVSEC, siendo éste el primer paso para que los Estados puedan desarrollar un diagnóstico de la situación en sus aeropuertos internacionales en dos temas complementarios como son la facilitación y la seguridad. Finalmente, manifestó que el 10 de mayo de 2006, la Secretaría circuló entre los Estados miembros del Grupo una planilla prototipo para inspección de la facilitación en los aeropuertos enviada por el Comité FAL de Argentina, así como la lista de chequeo FAL con que trabaja la CLAC, para que sirva como referencia para el desarrollo de la “lista de chequeo unificada FAL/AVSEC”. Asimismo, informó que el día 11 de julio de 2006 se circuló un modelo de inspección elaborado por Ecuador para los aeropuertos reajustado al elaborado por la CLAC. Para terminar, exhortó a los miembros del Grupo a que designen a sus Expertos y sugirió que este tema se siga discutiendo en el Programa de Trabajo del próximo período.

6. Seguidamente, el Experto Chile presentó su Nota Informativa CLAC/GEPEJTA/18-NI/04 informando que el Grupo también recibió de Paraguay la Guía de Inspección FAL utilizada en dicho Estado. Asimismo, informó que el Grupo *ad hoc* incorporó los aspectos de AVSEC en la lista de facilitación que figuraban en el Adjunto 1 de su Nota de estudio, aclarando que quedaría pendiente revisar esta lista con la última edición del Anexo 9 e incorporar los tópicos del área AVSEC.

7. El Experto de Brasil informó que desde el 2001 desarrollaron un sistema de gerenciamiento de inspección aeroportuario que tiene una lista de preguntas de facilitación, seguridad, infraestructura aeroportuaria incluida la seguridad operacional, la cual se encuentra en el *Internet*. Manifestó asimismo su deseo de unirse al Grupo *ad hoc* para ofrecer su sistema.

8. Antes de terminar la reunión, el Grupo presentó un Apéndice a la Nota Informativa CLAC/GEPEJTA/18-NI/04, con el calendario de actividades del Grupo *ad hoc*. Al respecto, el Grupo *ad hoc* nominado deberá actualizar la lista de chequeo considerando la décima segunda Edición del Anexo 9, de julio 2005 y además completarla con los ítems del área AVSEC para que la Secretaría la presente al Comité Ejecutivo como un Proyecto de Decisión.

Conclusión:

9. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y del calendario de actividades del Grupo *ad hoc*. De igual manera, resolvió que Brasil se integre al mismo y que la Secretaría presente al Comité Ejecutivo el Proyecto de Recomendación con la Lista de Chequeo FAL/AVSEC.

Cuestión 2 del Orden del Día:

Seguimiento a los procesos de concesión de aeropuertos. Proyecto de Decisión (Chile, IATA, ALTA, ACI/LAC y la Secretaría) *Tarea No. 9 del Programa de Trabajo de la CLAC*

Nota de estudio CLAC/ GEPEJTA/18-NE/17

Nota informativa CLAC/ GEPEJTA/18-NI/01

Nota informativa CLAC/ GEPEJTA/18-NI/03

10. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/ GEPEJTA/18-NE/17 recordando que el GEPEJTA, en su anterior reunión (La Habana, Cuba, 25 al 27 de abril de 2006), al analizar el tema de “seguimiento de los procesos de concesión de aeropuertos”, revisó la encuesta sobre el seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación, etc. Recordó también, que

Colombia hizo una presentación sobre la concesión del aeropuerto de Bogotá y el Experto de Chile presentó una Nota de estudio para modificar la guía metodológica para el cálculo de los costos aeroportuarios (Resolución A15-13).

11. Asimismo, se refirió al Acuerdo del Coloquio, aprobado por el Comité Ejecutivo, referente al desarrollo del Manual Regulatorio de Gestión Aeroportuaria expresando que, como primer paso, se debería revisar las Decisiones Aeroportuarias promulgadas por la CLAC.

12. En ese sentido, se encargó a Chile, IATA, ALTA, ACILAC y la Secretaría el trabajo de revisión, quienes se habían reunido el domingo 16 de julio de 2006 y mantendrían una nueva reunión para poder analizar toda la documentación y, de esta forma, presentar un trabajo mejor elaborado. En ese sentido, el Grupo *ad hoc* consideró conveniente solicitar al GEPEJTA un voto de confianza para preparar el Proyecto de Decisión actualizado y presentarlo al Comité Ejecutivo directamente. Con el fin de evitar erogaciones adicionales presupuestarias, mantendrían una reunión en Lima, en la última semana de agosto.

13. El Representante de ACI/LAC se refirió a su Nota informativa CLAC/GEPEJTA/18-NI/01 que tenía por objeto contribuir con información reciente sobre el negocio aeroportuario, considerando las nuevas tendencias, las nuevas actividades y el nuevo concepto que tiene la operación aeroportuaria en el mundo. En general, este documento trataba de aclarar, precisar y dar información técnica y específica sobre la actividad aeroportuaria, según lo expresó su Representante.

14. El Experto de IATA informó que su Asociación también venía trabajando en el mismo tema y entregaría un modelo sobre *Benchmarking* en los distintos aeropuertos del mundo.

15. El Experto de ALTA, por su parte, expresó que las líneas aéreas vienen trabajando con un margen de rentabilidad muy reducido y han hecho todo el esfuerzo posible para reducir los costos, siendo los aeropuertos un factor muy importante, sugiriendo que procuren establecer una estructura tarifaria que permita afrontar los costos que tiene la industria aérea. Expresó su deseo de seguir cooperando, dentro de un mejor entendimiento con los aeropuertos, para buscar soluciones que satisfagan a todos los actores.

16. El Experto de Chile recordó que los actores son cuatro: los aeropuertos y los concesionarios de los aeropuertos, las líneas aéreas, el Estado y los clientes finales, haciendo notar que se debía proporcionar la mayor facilitación posible y seguridad en el traspaso de bienes y servicios a favor de las personas que viajan de un lugar a otro. Observó que en todos los aeropuertos se producen horas pico y algunos han llegado a establecer *slots* que se vendían o licitaban, y, preguntó a los Expertos sobre su experiencia en las ventas *slots* y resultados.

17. Con respecto, a la pregunta del Experto de Chile, se informó que los *hubs* de las líneas aéreas en aeropuertos de la región, como Lima, Panamá, San José y San Salvador, determinaban una situación preocupante en horas de congestión y ya habían Estados que estaban estableciendo reglamentos para la aprobación de itinerarios; tema importante que debía ser analizado por el Grupo *ad hoc*.

18. El Experto de Brasil expresó que se precisaba un análisis que considere los intereses estratégicos de un “sistema de aeropuertos” y no sólo en casos individuales, esto debido al retorno financiero que en la mayoría de la región son deficitarios.

19. A continuación, el Experto de Costa Rica expresó su preocupación por la situación crítica de los aeropuertos a ciertas horas, y no debía estudiarse esto sólo desde el punto de vista de licitar u obtener mayores ganancias sino analizarlo a la inversa, ofreciendo tarifas más bajas en horas menos

congestionadas e inclusive analizar la posibilidad de vender combustible a menor precio en horas menos críticas.

20. Seguidamente, el Experto de ACI/LAC hizo tres consideraciones sobre los *slots*: la primera, que el uso de la infraestructura aeroportuaria era potestad fundamental del explotador aeroportuario y existen dos formas de manejo de las franjas horarias, una, al estilo norteamericano y otra al europeo. El estilo norteamericano ha devenido en que, el derecho de uso de las aerolíneas sobre la franjas horarias, constituyendo una suerte de derecho de posesión, ha terminado dándole valor a ese derecho, siendo materia de venta, inclusive colocándolo en la bolsa de valores, asunto que no era conveniente porque, de alguna manera, eso generaba derechos a las aerolíneas que no les correspondía. El otro estilo, de acuerdo a la regulación de la Unión Europea, determina una cantidad de movimientos mínimos estableciendo dos estándares, uno de coordinación y otro de establecimiento de un esquema de franjas horarias obligatorio en los aeropuertos, en base a un coordinador nombrado por el Estado que con toda la información disponible establece un rol de uso de las franjas horarias, esto no significa otorgamiento de derechos, sino ordena el flujo. Consideró que la regulación de las franjas horarias en la región era un tema muy importante y que se debía empezar a revisar.

21. En ese orden de ideas, el Coordinador expresó que el tema planteado por Brasil era un tema que atañe a la mayoría de los Estados de la región, ya que los Estados tienen la función de procurar que los bienes y servicios que no se autofinancien, siendo necesarios para el desarrollo interno al disponer de ingresos suficientes. Consideró que este tema era importante y se debería tomar en cuenta cuando se actualicen las cuatro Resoluciones. Observó que no sólo se debe vender *slots* sino bajar las tasas aeronáuticas en las horas menos congestionadas. Por último, sugirió realizar una encuesta a los Estados miembros respecto a la situación de cada país en materia de congestión, *slots*, venta o no venta, etc.

22. Seguidamente, el Experto de Chile sugirió que otro tema que debía incluirse en la encuesta, era lo referente al ATM (*Air Traffic Management*), que está relacionado con la congestión por cuanto lo que se pretende es ir ordenando la llegada y salida de los vuelos. Por otro lado, informó que en su país están en proceso de término de las primeras concesiones que se otorgaron 10 años atrás respecto a dos aeropuertos. El Ministerio de Obras Públicas y la Dirección de Aeronáutica Civil estaban trabajando en la base de licitación, modelo de negocio y todas las obras que se pedirían a los nuevos.

23. Seguidamente, el Experto de Argentina hizo un breve comentario sobre el proceso de concesión aeroportuaria en su país, informando sobre un Decreto del Poder Ejecutivo por el cual se había re-estatizado parcialmente el sistema de los aeropuertos, tomando el Estado parte de dichas concesiones hasta un porcentaje de alrededor del 30 % renegociándose además, los cánones que deben pagar los concesionarios.

24. A continuación, el Experto de Costa Rica informó que el aeropuerto de San José “Juan Santa María” entró en un proceso llamado “gestión interesada” para solucionar las complicaciones que se presentaron en el manejo de ese negocio, habiéndose llegado a feliz término una renegociación con el concesionario, a través de un *adendum* que estaba en la Controlaría de la República para su referéndum. Esto solucionaría los problemas que hubo entre concesionario y Gobierno. Por otro lado, expresó que el Aeropuerto de Liberia, que está en el norte del país, ha tenido un crecimiento fabuloso por el turismo y esperan a fin de año convocar a las firmas interesadas para que, lo antes posible, se concesione dicho aeropuerto.

25. Por su parte, la Experta de Colombia informó sobre el proceso de concesión del Aeropuerto Internacional “El Dorado”, el cual se encontraba en la etapa de evaluación de las cinco propuestas, que finaliza el 26 de julio de 2007. Asimismo, se encuentra en proceso de estructuración la concesión del Aeropuerto de San Andrés Islas.

Conclusión:

26. El GEPEJTA acordó:

- a) Que el Grupo *ad hoc* analice las Resoluciones aeroportuarias de la CLAC, las actualice y presente un Proyecto de Resolución al Comité Ejecutivo;
- b) Que se incluya en el Programa de trabajo del próximo período, el tema de los *slots* en la región, previo una encuesta a los Estados miembros para conocer la situación en la región; y,
- c) Que la Secretaría continúe con el seguimiento de los procesos de concesión de aeropuertos en la región.

Cuestión 3 del

Orden del Día:

Procesos de integración en todos los niveles

Tarea No. 12 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/18-NE/04

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/18-NI/03

27. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/17-NE/07, informando sobre los últimos acontecimientos respecto a la XIV Reunión del Comité Especial de Transporte de la Asociación de Estados del Caribe (AEC); la Conferencia IATA /FIDAE “*Wings of Change*”; la XIX Reunión Ordinaria del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) de la Comunidad Andina (CAN); el Forum de Líderes de la Aviación Latinoamericana y el Caribe 2006 organizado por ALTA; la Asociación Latinoamericana de Integración – ALADI; la “Conferencia sobre perspectivas del transporte aéreo mundial” y el “Simposio mundial sobre la liberalización del transporte aéreo” organizado por OACI; y la XVI Reunión Ordinaria del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza. Terminó invitando a cada uno de los representantes de los Organismos presentes para que amplíen la información presentada.

28. Seguidamente, el Experto de Brasil expresó que uno de los importantes instrumentos de integración en Sudamérica es el Acuerdo de Transporte Aéreo Subregional, más conocido como acuerdo de Fortaleza, el cual reúne a siete países de la región. El Acuerdo cuenta con un Consejo de autoridades, el cual se reúne dos veces al año para buscar el perfeccionamiento y la evolución de las disposiciones del Acuerdo. Con este objetivo, el Consejo se reunió en Río de Janeiro, los días 13 y 14 de julio de 2006, cuando se trató el tema de la ampliación de los derechos de tráfico, integración de otros Estados al Acuerdo, operaciones en el marco del Acuerdo y otros temas como el de la facilitación. El Acuerdo tiene corte liberal pero todavía existe algunas limitaciones en su avance, naturalmente esto tenía que ser tratado con la debida prudencia frente a lo establecido en los Acuerdo bilaterales, que prevalecen para los mercados de largo recorrido.

29. A continuación, el Experto de ACI/LAC informó sobre el Simposio que se llevará a cabo en Dubai, reunión básicamente de negocios, lo que hace el organizador del evento es facilitar las reuniones de 30 ó 15 minutos entre aerolíneas y aeropuertos, y durante el trayecto de la reunión, cada aeropuerto pide sesiones con determinado número de aerolíneas con el objetivo de lograr el tráfico hacia su propio país. Recalcó que el dinamismo de la actividad de generación de tráfico de aeropuerto es tan grande que se está generando un evento que, no solamente se hace de manera privada, sino conjuntamente con el simposio de OACI. Finalmente, informó que alrededor 15 aeropuertos, entre operaciones públicas y privadas de la región Latinoamericana, están asistiendo frecuentemente a este tipo de eventos para incrementar su tráfico.

30. Por su parte, el Representante de ALTA reiteró la invitación para asistir al Foro de líderes de aviación que se efectuará en Cancún. Informó además, que contarán con la presencia de los Presidentes de aerolíneas europeas como norteamericanas, con el fin de discutir cuál es la situación actual de la industria y qué se puede hacer para mejorarla.

31. La Experta de Cuba informó a los participantes que ya está en el proceso de ratificación por parte de Cuba del Acuerdo de la Asociación de los Estados del Caribe.

Conclusión

32. El Grupo de Expertos tomó nota de la información proporcionada y la opinión vertida por los Expertos y encargó a la Secretaría que:

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

Cuestión 4 del Orden del Día:

Gestión regional unificada de las infracciones aeronáuticas – Proyecto de Recomendación

Tarea Nro. 14 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/18-NE/05

33. El Experto de Argentina presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/18-NE/05 recordando que en el GEPEJTA/15 (Asunción, Paraguay, 16 al 18 de marzo de 2005) se presentó una Nota de estudio donde se establecía el objetivo de este proyecto, que era contar en el futuro con un régimen común de faltas en la región definiendo una serie de pasos para llegar ahí. Aclaró que éste era el primer paso definido como un acuerdo regional sobre la comisión de infracciones aeronáuticas, el segundo sería estandarizar procesos de instrucción a nivel regional y el último el cumplimiento de un régimen común de faltas en la región latinoamericana. Con respecto al primer paso, hizo hincapié en lo expresado por la delegación de Chile en el GEPJETA anterior (La Habana, Cuba, 25 al 27 de abril de 2006), donde por

medio de una Nota de estudio y un proyecto de Recomendación se textualizó puntualmente lo referente al primer paso.

34. El Secretario, recordó que en la reunión de La Habana se aprobó un Proyecto de Recomendación, esperando que los Estados se pronuncien en 30 días y si no, el proyecto se presentaría al Comité Ejecutivo. En todo caso, el Grupo debía analizar si lo presentado por Argentina era complementario o no. En ese orden de ideas, el Experto de Argentina expresó que se inclinaría en unir los dos proyectos de Recomendación ya que son complementarios.

35. Seguidamente, la Experta de Cuba manifestó su coincidencia con la sugerencia de Argentina y se consideró que se había llegado a un consenso respecto a la propuesta que presentó Chile el GEPEJTA pasado y, por tanto, sería conveniente que se fusionen los dos documentos y se presente uno solo al Comité Ejecutivo.

36. Luego de un amplio debate, el GEPEJTA encargó a los Expertos de Argentina y Chile que se junten para preparar un solo Proyecto de Recomendación y que los siguientes pasos continúen analizándose en el próximo período.

37. El segundo día de reunión, los Expertos de Argentina y Chile, presentaron un nuevo de Proyecto de Recomendación que unía los dos documentos, el cual fue acogido favorablemente por el Grupo.

Conclusión

38. Luego de analizar el nuevo Proyecto de Recomendación presentado por Argentina y Chile sobre la Gestión regional unificada de infracciones aeronáuticas y tomar nota de los comentarios y sugerencia de la Secretaría, el Grupo acordó:

- a) Presentar al Comité Ejecutivo el nuevo Proyecto de Recomendación sobre la Gestión regional unificada de infracciones aeronáuticas, que se acompaña como **Adjunto 4**; e,
- b) Incluir este tema en el Programa de Trabajo del próximo período para continuar analizándolo.

Cuestión 5 del Orden del Día:

Servicio al cliente y calidad. Actualización de los capítulos 3 y 4 de la Recomendación sobre “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calida total” (IATA, ALTA, ACI/LAC y la Secretaría)
Tarea Nro. 16 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/18-NE/06

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/18-NI/03

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/18-NI/05

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/18-NI/06

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/18-NI/07

39. La Secretaría presentó su Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/18-NE/06 recordando que, en el GEPEJTA/17, realizado en la ciudad de La Habana, Cuba, en abril de 2006, se aprobaron los capítulos 1 y 2 del Proyecto y se había solicitado el pronunciamiento de los Estados respecto a los capítulos 3 y 4,

informando que hubieron varios Estados que solicitaban que se mantenga dichos capítulos en la Resolución. La Secretaría señaló que había recibido comentarios de Cuba, Ecuador y Uruguay. El trabajo que se le había encomendado a la Secretaría era que, una vez terminado el análisis del Proyecto, debía formatearlo y reenumerarlo, tomando en cuenta la sugerencia de Costa Rica. Asimismo, presentó a consideración del Grupo, el formato de quejas de los pasajeros. Finalmente, sugirió recuperar el carácter de Resolución, que originalmente tenía ese documento.

40. Seguidamente, el Experto de Brasil opinó que la Nota presentada era bastante completa, pero que habría que establecer la diferencia entre aeropuertos grandes y pequeños, ajustando los formularios a la realidad de cada uno.

41. Por su parte, el Representante de ACI/LAC presentó una consideración general sobre los capítulos 3 y 4, recordando la Nota presentada en la reunión de La Habana, Cuba y planteando dos importantes inquietudes: la primera relacionada a las obligaciones de infraestructura del capítulo 3 y 4, las cuales tienen relación directa con usuarios / aerolíneas y que la relación era más de índole comercial que de servicio público.

42. La Secretaría aclaró que ese documento contiene directrices para los Estados, por lo cual no es mandatorio y el Estado puede acoplarlo a aeropuertos chicos o grandes, existe flexibilidad para aplicarlo.

43. Por su parte, el Coordinador expresó que los Estados deben buscar el bien común, otorgando la mayor facilidad posible a las personas usuarias y a las empresas que operan en esos aeropuertos, uniéndolo con un buen negocio para el concesionario. También, manifestó que la CLAC recomienda algunos parámetros para fijarse con el fin de trabajar mancomunadamente, y que a los aeropuertos menores que no se les puede exigir todo eso, mientras que a los aeropuertos mayores si se justifica.

44. El Grupo observó la necesidad de disponer más tiempo para revisar las modificaciones propuestas por ACI/LAC y recordó que todos tuvieron tiempo suficiente para enviar sus propuestas. En ese orden de ideas, se acordó que esta propuesta pase como último punto del Orden del día para que ACI/LAC tenga tiempo de entregar las modificaciones propuestas.

45. Conforme lo acordado en el último día de la reunión, ACI/LAC presentó la Nota CLAC/GEPEJTA/18-NI/07 sugiriendo al GEPEJTA/17 la revisión de los capítulos 3 y 4.

46. El Grupo observó que el documento presentado por el Representante de ACI/LAC constituía un cambio a los capítulos 3 y 4 y además se necesitaría confrontar el tema nuevamente con los capítulos 1 y 2. Lamentó que dichas modificaciones llegaran demasiado tarde, cuando ya se había avanzado con el trabajo, no obstante haber existido tiempo suficiente para presentar comentarios. Se consideró muy difícil retomar los capítulos 1 y 2, que ya fueron aprobados y se acordó dejar el texto como está, porque los Estados que se pronunciaron sobre el tema, expresaron que se debía mantener los capítulos 3 y 4 y, en todo caso, retomar este asunto como una tarea en el próximo periodo.

Conclusión

47. El Grupo tomó nota de la información presentada y acordó:
- a) Que se presente al Comité Ejecutivo un Proyecto de Resolución que incluya los capítulos 1 y 2 modificado y los capítulos 3 y 4 tal como están actualmente;
 - b) Que se incluya el tema en el Programa de Trabajo del próximo período para analizar los capítulos 3 y 4; y,
 - c) Que la Secretaría se encargue de formatear y reenumerar el Proyecto de Resolución.

Cuestión 6 del Orden del Día:

Tasas y derechos aeroportuarios.

Tarea Nro. 17 del Programa de Trabajo de la CLAC

- **Proyecto de Recomendación sobre implementación de pago anticipado de derechos de sobrevuelo**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/18-NE/07

48. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/18-NE/07E con el Proyecto de Recomendación, recordando que en el GEPEJTA, en su anterior reunión acordó presentar al Comité Ejecutivo un Proyecto de Recomendación sobre gestión integral de la cartera de sobrevuelos en la CLAC sobre la base de la metodología del prepago y sugiriendo establecer criterios comunes para todos los países de la región y la creación de un sistema de información sobre empresas. En esa oportunidad, se propuso que la Secretaría apoye con la creación de un sistema unificado de información que permita localizar a las empresas que no cumplen con el pago de los servicios para lo cual se debía contar con una base de datos común.

49. En ese orden de ideas, el GEPEJTA había encargado al Grupo *ad hoc* la elaboración de un esquema de información que debía contener los datos de todas las compañías de aviación que disponen de permisos de operación en cada uno de los Estados, tanto nacionales como internacionales.

50. Seguidamente, el Representante de IATA expresó que su oposición a este tipo de medidas porque consideran que no es la manera más eficiente de solucionar el problema de fondo, expresando que con este tipo de iniciativas se adicionan trabas a un servicio más eficiente, apoyado por ALTA.

51. A continuación, el Experto de Panamá expresó que existen líneas regulares y no regulares, que, en muchos casos, se presenta un gran problema en el cobro de las tasas y lamentablemente no se puede negar el servicio; de todas maneras había que encontrar mecanismos para cobrar a líneas aéreas que no pagan y se necesitaba un sistema apropiado de cobro.

52. El Experto de Brasil informó que su país contaba con un sistema unificado de cobranzas de tarifas en facturamiento doméstico e internacional y sería oportuno que la CLAC piense en un sistema unificado de cobranza como “EUROCOTROL” que garantice la cobranza de los usuarios.

53. Respecto al análisis de crear para el futuro un sistema unificado de cobros, se acordó que esto comience a estudiarse en el próximo período tomando en cuenta también los aspectos técnicos.

Conclusión

54. Después de un amplio debate el GEPEJTA acogió favorablemente el Proyecto de Recomendación y la creación de base de datos a través de la página web de la Secretaría de la CLAC (Adjunto 5).

Cuestión 7 del Orden del Día:

Venta de pasajes aéreos por Internet. Código de Conducta Tarea Nro. 18 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/18-NE/08

55. El Experto de Brasil hizo referencia a la Asamblea realizada en Río, en Noviembre de 2005, donde se aprobó el trabajo de la CLAC para el bienio 2005-2006, en la cual se estableció una tarea relativa a la venta de pasajes por Internet (código de conducta), en el cual Brasil se ofreció como punto focal para trabajar en esa tarea. Por lo expuesto, Brasil presenta un resumen de código que tiene la finalidad de establecer procedimientos para la venta de pasajes aéreos por Internet, considerando que esos procedimientos serán aplicados en toda América Latina cuyos países miembros poseen autoridades aeronáuticas reguladoras y defensa al consumidor muy específicas, y por tanto no enfocaron ni la parte tarifaria ni la comercial. En ese orden de ideas, sometió a consideración la propuesta.

56. El Experto de Chile manifestó, en relación a la Nota de estudio, que no le quedan muy claro algunas cosas ya que la venta de pasajes aéreos por Internet es sólo un medio de comercialización, por lo tanto debía ser transparente.

57. Por su parte, IATA consideró que la pregunta de Brasil no se debía resolver ahora, en ese sentido, les gustaría trabajar con Brasil para clarificar algunas dudas. Les parecía importante trabajar con mayor profundidad y avanzar.

58. El Experto de Brasil agradeció los comentarios, aclarando que cuando elaboraron esa nota de estudio se enfocaron en el usuario, ya que para los usuarios no está claro el tema del reembolso cuando adquieren un pasaje por Internet. También se trabajó de acuerdo a lo que es mandatario en su país y lo que está establecido actualmente cuando se adquiere un pasaje por Internet. Aceptó la invitación para discutir con mayor profundidad sobre el tema con el fin de clarificar la Nota de estudio.

59. La Experta de Cuba expresó que es un tema novedoso y que por primera vez se ve en la CLAC, por eso mismo y, oyendo los comentarios de los Expertos, creía que era un poco apresurado hacer un código de conducta para presentarlo en la Asamblea, en el mes de noviembre y se presentarían probablemente muchas diferencias de un Estado a otro y si se requiere que un código de conducta debía ser más armonizado, indagando los procedimientos de líneas aéreas. Propuso que el tema amerita continuarlo estudiando en el otro período y no apresurarse en hacer un código de conducta. Resaltó el trabajo de Brasil, ya que introducía el tema para el estudio en la CLAC, exhortó a buscar algo que sirva a todos, lo cual fue apoyado por el resto de Expertos.

60. Por otro lado, el Representante de IATA consideró importante diferenciar lo que es comercio a través de Internet y el comercio electrónico de billetes y en general, de los productos aéreos y que le parecía que la iniciativa de Brasil no sólo debía enfocarse en un código de conducta sino también incluir el tema del comercio de carga y que toma fuerza en la región analizándolo con más profundidad, por lo que se comprometió a hacer una exposición sobre la situación de las compañías aéreas en este tema.

61. A continuación, el Experto de Brasil agradeció comentarios sobre la Nota de estudio, recordando que la idea inicial de Brasil con esta Nota era provocar un debate, un estudio profundo sobre el comercio de pasajes por Internet, que está creciendo por las facilidades de compra y, como usuario, preocupado que en un tipo de comercio como éste, el usuario esté protegido, no tenga asegurado sus derechos y que las reglamentaciones aeronáuticas reguladoras de cada país sean cumplidas. Sobre la carga, mencionado por la IATA, consideró que no se debe mezclar este tema con el comercio por Internet.

62. El Experto de Uruguay expresó que la Nota de Brasil es importante y puede ser el comienzo de estudio de este tema, agregó que la legislación interna uruguaya establecía la necesidad en el caso de ejercer el comercio, que la persona debe estar debidamente constituida con un representante nombrado como lo exige su código aeronáutico.

63. Por su parte, el Coordinador, resaltando la importancia del tema, propuso que se forme un Grupo *ad hoc* que pueda estudiar esto con el fin que presente en el próximo GEPEJTA una propuesta concreta más afinada en concordancia con los intereses de los Estados, tomando en cuenta las inquietudes de IATA.

64. En ese sentido, Argentina, Brasil (Ponente), Chile, Colombia, Costa Rica, Panamá, Uruguay, Venezuela e IATA manifestaron su deseo de conformar el Grupo, el cual contaría con el apoyo de la Secretaría y se circunscribirán exclusivamente al tema denominado “Venta de pasajes por Internet”. Se sugirió establecer fechas y cronograma, tomando en cuenta que Brasil ofreció sede para una reunión inicial, luego de la cual, el Grupo trabajaría vía Internet y, en el caso que el Grupo requiera de una segunda reunión, se aprovecharía la próxima reunión del GEPEJTA ya sea un día antes o después, de tal forma que, el primer Comité Ejecutivo del próximo año ya tenga un resultado. Aprovechando la reunión, el Grupo *ad hoc* se reunió el mismo día y organizó sus tareas.

65. El Coordinador recordó que Brasil propuso el envío de un cuestionario a todos los países integrantes del Grupo *ad hoc* para observar la situación regional e iniciar la discusión, a lo que se sumaría la presentación de IATA. El Experto de Brasil se comprometió a elaborar el cuestionario donde todos participantes del Grupo *ad hoc* presenten sus sugerencias, dicho cuestionario estaría listo para finales de agosto y sería encaminado para críticas dentro de 15 días, de tal forma que a finales de septiembre tendríamos los cuestionarios enviados a los Estados con sus respectivas respuestas, previstas recibirlas para finales de noviembre. En diciembre se prepararían las notas de estudio para la reunión que se haría el 5 de febrero de 2007.

Conclusión

66. El GEPEJTA acordó constituir el Grupo *ad hoc* conformado por Argentina, Brasil (Ponente), Chile, Colombia, Costa Rica, Panamá, Uruguay, Venezuela e IATA, apoyado por la Secretaría y que aplicaría el programa previsto en el numeral anterior.

Cuestión 8 del Orden del Día:

Trabajos aéreos especializados. Proyecto de Recomendación Tarea Nro. 19 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/18-NE/09

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/18-NE/18

67. La Secretaría presentó la CLAC/GEPEJTA/18-NE/09 refiriéndose al Proyecto de Recomendación de los trabajos especializados, tema que se venía trabajando desde el anterior período, habiendo cumplido con el mandato de la Asamblea de actualizar la Decisión anterior y presentó a la consideración del Grupo el nuevo Proyecto.

68. A continuación el Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/18-NE/18, destacando algunas diferencias de la Recomendación presentada por la Secretaría sobre servicios aéreos especializados, que en algunos casos, que su país consideraba como transporte aéreo regular o no regular.

69. El Experto de Chile recordó que en la reunión de La Habana, Cuba, Colombia había presentado una Nota de estudio respecto al tema, y que en aquella oportunidad el Grupo había reconocido el trabajo de Colombia en hacer esta recopilación de las legislaciones para llegar a algo uniforme, conforme se buscaba de disponer de una base común.

70. La Experta de Cuba apoyó la Nota de estudio y sugirió se incluya en la clasificación “el lanzamiento de la prensa” en lugar de “difícil acceso”, como otro trabajo aéreo especializado.

71. De igual manera, se recogieron otras sugerencias para incluir otros trabajos aéreos especializados de Brasil, Chile, Costa Rica, Cuba y Uruguay y de esta manera, se depuró el Proyecto para presentarlo al Comité Ejecutivo.

Conclusión

72. El GEPEJTA aprobó la modificación del Proyecto de Recomendación y resolvió presentarlo al Comité Ejecutivo (**Adjunto 6**).

Cuestión 9 del Orden del Día:

Acuerdo entre los Estados sobre determinación de la edad límite para los pilotos. Proyecto de Recomendación ***Tarea Nro. 20 del Programa de Trabajo de la CLAC***

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/18-NE/10

73. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/18-NE/10 recordando que este tema fue debatido con anterioridad, habiéndose acordado esperar el pronunciamiento de la OACI respecto a la edad de los pilotos. Eso se dio y, con la modificación propuesta, únicamente se circunscribiría a la enmienda 167 al Anexo 1 y, de esa manera, se reorientaba la tarea del Grupo. En ese sentido, el Proyecto de Recomendación recogía lo que el propio GEPEJTA acordó. Y sometió a consideración el Proyecto.

Conclusión

74. El GEPEJTA acogió favorablemente el Proyecto de Recomendación presentado por la Secretaría para que lo apruebe el Comité Ejecutivo (**Adjunto 7**).

Cuestión 10 del**Orden del Día:****Fortalecimiento de la membresía de la CLAC. Acercamiento con los países del Caribe. Incorporación de Belice a la CLAC****Tarea Nro. 21 del Programa de Trabajo de la CLAC***Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/18/NE/11*

124. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/18/NE/11 indicando que en la primera parte se refería a algunos antecedentes del fortalecimiento de la membresía de la CLAC, remitiéndose a la Resolución A13-1 que hablaba de constituir la COPAC (Comisión Panamericana de Aviación Civil), asunto que no recibió el suficiente número de ratificaciones y que entró en proceso de revocatoria.

125. Otro de los temas importantes, motivo específico de la Nota, era informar sobre las gestiones respecto a Belice, que formando parte del Acuerdo de Rotación Centroamericana, tendría interés de pertenecer a la CLAC. Al respecto, informó que Belice presentó una carta a la Secretaría solicitando toda la información y documentación para tratar de adherirse a la CLAC. La Secretaría ha entregado dicha información, inclusive expresándole que en septiembre se reúne el Comité Ejecutivo de la CLAC y que sería conveniente que ellos participen en dicha reunión para expresar su deseo de adhesión.

126. Panamá amplió información del Secretario, expresando que Belice forma parte del Grupo de Rotación Centroamericana y de Panamá en el Consejo de la OACI y era importante que este Estado participe del fortalecimiento de la CLAC incorporándose.

Conclusión

129. El Grupo tomó nota de la información presentada, esperando que Belice, si así lo desea, presente lo antes posible su solicitud para adherirse a la CLAC.

Cuestión 11 del**Orden del Día:****Capacitación profesional****Tarea Nro. 29 del Programa de Trabajo de la CLAC***Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/18-NE/12**Nota informativa CLAC/GEPEJTA/18-NI/02*

130. La Secretaría presentó su Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/18-NE/12 referente a los Estados que han enviado la información para difundir sobre los cursos que dictan los Organismos de instrucción de sus respectivos países. Se refirió también, a la información presentada en la anterior reunión.

131. A continuación, el Experto de Brasil presentó su Nota informativa CLAC/GEPEJTA/18-NI/02, manifestando que la actividad aérea está ligada con la capacitación profesional, la cual no era la única solución a los problemas, pero es un gran asunto que debía ser debatido. Manifestó que su país trata el tema de entrenamiento con mucha seriedad y se refirió al curso de “Control de Ruido Aeroportuario” que es desarrollado en módulos, que da la oportunidad de tomarlo de forma presencial o a distancia. El Grupo solicitó a Brasil que entregue toda la información de este curso a la Secretaría para que se publique en su página web. Seguidamente, el Representante de ACI/LAC también puso a disposición el sistema de distribución de información de su página web para promocionar el citado curso.

Conclusión

132. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y solicitó a Brasil que cuanto antes coordine con la Secretaría para que el curso de “Control de Ruido Aeroportuario” se publique en la página web de la CLAC.

Cuestión 12 del Orden del Día:

Legislación aeronáutica nacional – Daños a terceros en la superficie ***Tarea No. 28 del Programa de Trabajo de la CLAC***

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/18-NE/13
Nota Informativa CLAC/GEPEJTA/18-NI/03

133. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/18-NE/13 recordando que, desde el GEPEJTA anterior, se viene haciendo el seguimiento de este tema que tiene dos fases: la una, procurar que a través de la página web de la CLAC se haga un *link* para acceder a las legislaciones de los Estados miembros, especialmente aquellos que ya tienen en formato electrónico y la otra, haciendo llegar por *diskette* o CD, si los archivos pesan mucho o no tienen posibilidad de hacerlo directamente.

134. El Experto de Brasil se refirió al Convenio de Roma, como parte del Grupo Jurídico de la OACI, resaltando que el tema era complejo. Reconoció que la modernización del Convenio de Roma y del protocolo complementario de Montreal (Roma 52 y Montreal 78), por decisión del Consejo de la OACI, estaban en proceso de revisión por un grupo especial creado por el Consejo. Estos instrumentos tratan de la responsabilidad de las empresas aéreas internacionales por daños a terceros, es decir, aquellas personas que no son pasajeros y que sufren un daño a consecuencia de un accidente aeronáutico. Informó, que el Grupo empezó su trabajo revisando el convenio de Roma pero en un segundo momento se topó con la necesidad de tratar sobre “el riesgo terrorista”, que desde el 11 de septiembre de 2001 tomó mucha importancia. Esto hizo que se decidiera desarrollar dos convenios: el primero, trataría de lo que se acordó llamar “riesgo básico o normal”, el segundo, de los riesgos derivados de accidentes causados por atentados terroristas. En ambos casos, se piensa adoptar un mecanismo financiero complementario (un fondo internacional) para cubrir montos indemnizatorios muy elevados que no podrían ser soportados por las aseguradoras. El tema en general es relativamente simple, pero su estructuración jurídica no lo es, es por eso que, el Grupo ha realizado cuatro reuniones hasta ese momento y se creía que el Grupo tendrá que realizar otras tantas hasta tener un borrador más aceptable.

137. El Grupo solicitó a la Secretaría que realice el seguimiento y mantendrá informado a los Estados y, si era necesario, coordine una reunión previa de los Expertos Latinoamericanos que participan del Comité Jurídico de la OACI para que asuman una posición común que contemple los intereses de la región.

Conclusión

138. El Grupo tomó nota de la información presentada, encargando a la Secretaría que continúe con el seguimiento del tema coordinando, si es necesario, una reunión de los Expertos Latinoamericanos que participan en este trabajo de la OACI.

**Cuestión 13 del
Orden del Día:**

Informe del Grupo *ad hoc* encargado de desarrollar un “Sistema Estadístico Integrado” (Grupo *ad hoc*: Chile, Colombia, México, Venezuela, IATA, ALTA, ACI/LAC y la Secretaría – Ponente)
Tarea No. 27 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/18-NE/14

139. La Secretaría, al presentar la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/18-NE/14, recordó que después del Coloquio Regional de Transporte Aéreo que se realizó en Cartagena con la participación de los Estados, las líneas aéreas y los aeropuertos, se promulgaron algunas conclusiones que fueron aprobadas por el Comité Ejecutivo, entre esas, la de desarrollar un “Sistema Estadístico Integrado” y para tal efecto se constituyó un Grupo *ad hoc* conformado por Chile, Colombia, México (por consultar), Venezuela, IATA, ALTA y ACI/LAC, bajo la coordinación de la Secretaría. Este Grupo debía definir las fuentes, identificar las sinergias y proponer un modelo aeroportuario.

140. En ese orden de ideas, la Secretaría informó que durante el anterior GEPEJTA, realizado en La Habana, se constituyó el Grupo *ad hoc* para el desarrollo de un “modelo de Sistema Estadístico Integrado” que, entre otras cosas, buscaría no duplicar esfuerzos y trabajar conjuntamente con las líneas aéreas y los aeropuertos identificando los objetivos y las fuentes comunes.

141. El Experto de Brasil consideró muy importante el intercambio de información y expresó su interés de estandarizar la información, definiciones y términos utilizados en transporte aéreo y ofreció que se aproveche el 6 de febrero para mantener una reunión de coordinación del Grupo *ad hoc*.

143. La Experta de Venezuela, por su parte, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/18-NE/13 mediante la cual ponía en consideración del Grupo la experiencia estadística de la Comunidad Andina (CAN).

Conclusión

147. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acordó que se debe seguir con la tarea de crear el “Sistema Estadístico Integrado” y que el Grupo de trabajo, que se reuniría el 6 de febrero de 2007, debería analizar todo el espectro aeroportuario para hacer un modelo que beneficie a todos los actores y evitar duplicaciones innecesarias, para lo que los Expertos tendrían que concurrir debidamente preparados.

**Cuestión 14 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/GEPEJTA/18-NE/15

148. La Secretaría presentó la Nota estudio CLAC/GEPEJTA/18-NE/15 que contenía un resumen de los arreglos para la Asamblea, con el objetivo de actualizar la información antes de enviar las invitaciones. De igual manera, informó que Panamá oficialmente había presentado su postulación a la Presidencia del Comité Ejecutivo de la CLAC para el período 2007-2008.

150. A pedido del Experto de Brasil, el Secretario aclaró el objetivo del Panel que se realizaría en la Asamblea sería de una hora y pretendería abordar la experiencia integracionista de Europa en materia de Transporte Aéreo, con el objeto de incentivar el trabajo que viene desarrollando la CLAC en esta materia.

151. A continuación, el Experto de Brasil expresó que era conocido por todos el proceso de transición que estaba atravesando la CLAC y que se han hecho todos los esfuerzos para hacer de este un paso muy especial en la vida de la Comisión. Recordó que en estos 18 meses se ha vivido y respirado las condiciones del cambio, sus implicaciones, consecuencias y necesidades. Destacó que será necesario sentar las bases para que la CLAC se mantenga como un importante foro coordinando los asuntos del transporte aéreo de la región. Dijo que se veía venir nuevos tiempos, resaltando que en la Presidencia del Comité Ejecutivo de la CLAC en el bienio 2005-2006 Brasil ha estado completamente comprometido con el proceso de transición y desearía continuar participando activamente de este proceso. En ese sentido, informó que se ha enviado a la Secretaría una comunicación oficial de su país informando sobre su intención de mantenerse presente en el Comité Ejecutivo en una de sus Vicepresidencias, lo propio estaban haciendo con las Autoridades Aeronáuticas de los países miembros para obtener su apoyo.

Conclusión

153. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acogió favorablemente las propuestas de la Secretaría respecto a los arreglos de la Asamblea.

Cuestión 15 del

Orden del Día:

Informe de la Tercera reunión del Grupo de Expertos Jurídicos de la CLAC (Santiago, Chile, 17 de julio de 2006) (Grupo ad hoc: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guatemala, Uruguay, Venezuela y la Secretaría – Ponente)

Tarea Nro. 1 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/18-NE/16

154. El Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/18-NE/16 que contenía el Informe preliminar de la Tercera reunión del Grupo de Expertos Jurídicos de la CLAC, refiriendo que el primer punto del Orden del día no tuvo mayor inconveniente y que el segundo vino con un debate intenso en el marco de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional (SRVSOP). El Grupo de la CLAC, luego de un amplio debate, acogió favorablemente el documento presentado, con la salvedad que los términos “adopción y armonización”, no debían ser considerados hasta que la Junta del SRVSOP resuelva con claridad este tema. Comprometiéndose además, los Expertos a enviar sus comentarios a la Secretaría de la CLAC, a más tardar en un plazo de 30 días. El informe se acompaña como **Adjunto 8**.

Conclusión

157. El Grupo tomó nota de la información presentada.

**Cuestión 16 del
orden del Día:****Otros asuntos**

158. IATA hizo una presentación de *AeroLatinNews* y de la galería histórica, solicitando a los Estados que contribuyan con material referido a personas destacadas de la Aviación e importantes protagonistas, pudiendo ser pioneros, ejecutivos importantes, industria, etc. Y luego se procedió a explicar la categorización de los premiados y se presentó un video sobre la galería de la industria aérea Latinoamericana.

160. Para terminar, el GEPEJTA realizó un homenaje por el fallecimiento de la señora Isabel León Riquelme, Asesora Jurídica de la IACC de Cuba, quien trabajó arduamente en el GEPEJTA y contribuyó con su experiencia al desenvolvimiento de las actividades de la CLAC.

Clausura

161. Para finalizar, el Secretario de la CLAC, Sr. Marco Ospina, así como el Coordinador de la reunión, Sr. Iván Galán, Jefe Subdepartamento Planes y Proyectos de la DGAC de Chile, agradecieron la presencia de los Expertos y a todo el personal que de una u otra manera contribuyó al desarrollo de la reunión y el éxito alcanzado, expresando sus deseos de un feliz retorno a sus países.

**DÉCIMA OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/18)**

(Santiago, Chile, 18 al 20 de julio de 2006)

**DISCURSO DE APERTURA DEL SR. SERGIO ESPEJO YAKSIC,
MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES DE CHILE**

Estados terroristas en zonas muy remotas, muy alejadas, respecto a nosotros, en Rusia, Israel Japón, pronto se va a sentir con fuerza en nuestra industria y lo apreciamos, de hecho al ver en estos días los conflictos del Medio Oriente y el impacto que estos conflictos están teniendo en materia de precios de los combustibles que evidentemente se hacen sentir en la industria aeronáutica.

Esta realidad mundial globalizada presenta, junto con estas restricciones, muchas oportunidades que nosotros creemos debemos aprovechar. El avance de la aviación civil en el mundo ha sido gigantesco. He revisado algunos datos que tuve la oportunidad de compartir con el Comandante Jefe de la Fuerza Aérea chilena a poco días de asumir mis funciones como Ministro. En el año 1947, me decía que volaban en el mundo 21 millones de pasajeros al año, el año 2005 lo hicieron 2 mil millones, 95 veces más, una cifra equivalente a la tercera parte de los habitantes del planeta y crece más del 7% anual.

La velocidad del desarrollo de este mercado es equivalente a lo que me ocurre cuando converso con mi hijo, les cuento que, cuando yo tenía su edad no existían los computadores en las casas, la televisión era en blanco y negro y la posibilidad de recurrir al Internet estaba francamente sólo en los libros de ciencia ficción. Según estimaciones de la OACI, el impacto que tiene este mercado en las otras actividades de la economía es también brutal, y por lo tanto, para países como los nuestros que tienen la necesidad de crecer, de sostener crecimiento y desarrollarse es muy importante. La OACI dice que en la economía mundial cada 100 dólares de producto y cada 100 empleos directos generados por el transporte aéreo se estaría induciendo una demanda adicional de 325 dólares y 610 empleos en otras industrias de la economía.

Si uno toma estos datos, además el 45% de los turistas internacionales y el 40 % del valor de las exportaciones mundiales de artículos manufacturados son transportados por aire, uno tiene una dimensión de la magnitud de esta industria. Sabemos que estamos enfrentando dificultades, mencionaba hace un momento atrás, el alza en el precio de los combustibles, cuando uno le consulte, y nosotros lo hemos tenido que hacer mucho como país, a los analistas financieros particularmente a *Wall Street* respecto de las expectativas de las proyecciones que ellos hacen del valor del barril en los próximos días, la verdad, es que es lo mismo que pedirle que hagan el ejercicio de adivinación, pero sabemos que el valor del barril se ha elevado a niveles muy importantes, las pérdidas de la industria han sido cuantiosas se estima que solo en Estados Unidos solo las aerolíneas habrían perdido, el año 2005, alrededor de 10 mil millones de dólares. Por esta razón y, si a esto agregamos los costos asociados al incremento de exigencias de seguridad, es evidente que los desembolsos son muy importantes pero también, hay señales de optimismo el año 2005, 2114 nuevas aeronaves fueron adquiridas por las aerolíneas, 3 veces de lo registrado el año anterior, según los datos de AIRBUS y de BOEING.

El tráfico en nuestra región ha crecido además, de manera muy importante el año 2005, un 16 %, más del doble del promedio mundial y en materia de compra de aviones no nos ha ido mal, la región constituyó un 10% de las ventas de IIRBUS y BOEING, sin embargo, sólo el 5% de los pasajeros a nivel

mundial viajaron en Caribe y Latinoamérica y la cifra de crecimiento de viajes de la región sería menor que la mundial. ¿Qué es lo que nos preocupa? o ¿Cuáles son los mensajes que quisiera transmitir esta mañana en este escenario tan dinámico lleno de oportunidades pero también de restricciones?, lo que uno observa a nivel mundial es que lejos de debilitarse cada vez más hay bloques regionales que se fortalecen y que como parte de su desarrollo van constituyendo mercados aéreos cada vez mas integrados y nuestro desafío, creemos que, es evitar que el fortalecimiento de esos mercados se traduzca en barreras o en la marginación de nuestra región respecto del acceso de nuevos derechos de tráfico aéreo, y eso no es simple. Vemos en estos días que la Unión Europea negocia con Estados Unidos para establecer un nuevo escenario donde incluso puede existir cabotaje entre ambos mercados, vemos que Asia y el Medio Oriente se proyectan como centros muy importantes para la aviación mundial, China ha decidido construir 40 nuevos aeropuertos y los avances que nosotros hemos hecho como región en algunos ámbitos de la integración física no corren en paralelo, creemos, no con la misma velocidad en materia de integración aérea, por ejemplo, hemos avanzado la construcción de infraestructura de transporte, hay corredores bi-oceánicos que podemos observar como facilitan el transporte terrestre entre varios de los países de nuestra región con una inversión muy considerable.

Quisiéramos ver esa misma velocidad de integración en materia de transporte aéreo, creemos que es indispensable para sostener el crecimiento y desarrollo y bienestar para nuestros países. Nuestro caso, hemos propuesto y promovido hace varios años una política de cielos abiertos, no es casualidad tratándose de un país arrinconado en el último lugar del mundo, como han dicho ya tantos artistas que estamos en el fin de Sudamérica, cercados por la Cordillera de los Andes por un lado y por el Océano Pacífico por el otro, no teníamos otra opción, una economía pequeña cada vez más abierta al mundo tenía que hacer del transporte aéreo un instrumento muy determinante para poder permitir no solo el transporte de personas abriéndoles las oportunidad para poder estudiar, para nuevos negocios sino también muy importante el transporte de mercadería, no ha sido un camino simple pero hemos registrado bases importantes con países de la región, la abertura de cielos en la ruta Buenos Aires – Santiago, ha permitido multiplicar por nueve el número de pasajeros transportados respecto al momento previo de la abertura de cielos, tenemos acuerdos con Paraguay y Uruguay que han tenido buenos resultados.

Como país, no nos interesa acaparar ni mercados ni servicios tampoco queremos exportar ni replicar recetas que sabemos no son replicables automáticamente, cada país tiene su propia realidad pero creemos que una política de cielos abiertos es un instrumento poderoso para permitir y traducir en hechos concretos las declaraciones reiteradas de nuestros Gobiernos en materia de integración regional, creemos en acuerdos que garanticen estabilidad en el tiempo y que no sometan, ni a nuestras industrias ni a nuestros países, a la tensión permanente de tener que estar definiendo parámetros o regulaciones, creemos en acuerdos recíprocos entre las partes que respeten nuestras distintas realidades que puedan incluso considerar asimetría de beneficios, pero que se concentren en maximizar bienestar social para unos y otros. Creemos en la calidad, en la ejecución y el fiel cumplimiento de las obligaciones.

Como país hemos tenido que tomar además, algunas decisiones operativas. En lo últimos meses, durante algunos años, el Ministerio de Obras Públicas estuvo unido al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. La Presidenta Bachelet ha decidido separar nuevamente estas funciones, la coordinación intensa entre obras de infraestructuras y operación del transporte que se produjo mientras teníamos un solo Ministerio se tornó obsoleta, la verdad, cuando la operación eficiente de los modos de transporte se fue transformando en una ventaja competitiva esencial sin dejar de lado las coordinaciones necesarias, la verdad es que, la facilitación del transporte empezó a ser de igual importancia que la construcción de la infraestructura y por lo tanto creíamos que era necesaria la separación del Ministerio. Esta nueva estructura nos permite concentrarnos en tareas nuevas identificadas con lo que creemos son algunos de los principales desafíos de los próximos años. Permítanme darles un ejemplo doméstico, en

Chile por distintas razones existe un creciente número de carga que sale desde la ciudad de Iquique, en el norte del país, vía aérea con destino a Estados Unidos, la verdad que gran parte de esa carga se origina en el sur del país y se desplaza hasta la ciudad de Iquique por transporte terrestre. En ese sentido, entonces la conexión entre ambos modos de transporte y la adaptación del aeropuerto a este nuevo funcionamiento es esencial para la competitividad de los productos chilenos en el mercado norteamericano la intermodalidad también ocurre en el campo de otras políticas públicas que tienen que ver con la transferencia de bienes de mercaderías y con el flujo de pasajeros.

Nosotros tenemos un consejo consultivo marítimo portuario que es una instancia de colaboración público privada donde analizamos los desarrollos que es necesario tener en materia de puertos para el proceso de importación y exportación. Hoy día estamos trabajando con el Servicio Nacional de Aduanas en la creación de una ventanilla única, un sistema computacional que nos permitiría desarrollar todos los trámites de importación y exportación, a través, de una sola vía y que nos permita contar además con un documento único de importaciones y exportaciones. Es evidente que en la medida que logremos este desarrollo no se aplica sólo al transporte marítimo, aplicaría a todos los modos de transporte y es evidente que permitiría ser utilizado en todos los puntos de transferencia de bienes, mercaderías y pasajeros. En los próximos años, entonces creemos que, deberemos dejar de hablar del transporte de carga terrestre, marítimo o aéreo, sólo el transporte será importante que la carga llegue desde punto de origen hacia el punto de arribo en forma eficiente rápida y económica, que los pasajeros puedan hacerlo con seguridad, con confort y con pleno respeto de sus derechos.

Una última reflexión muy breve, nosotros queremos tener, la verdad, y estamos trabajando para tener aeropuertos más expeditos y confortables y naturalmente creemos que éste es un espacio particularmente en materia de velocidad de transferencia y de ingreso/egreso de pasajeros donde el trabajo que se está realizando en materia de armonización por parte de ustedes es de extrema importancia. Necesitamos planes integrales de facilitación, normas comunes que permitan coordinar e involucrar a todos los responsables y disminuir el tiempo de viaje, el tiempo de transporte. Estamos conscientes que esto debe realizarse respetando la seguridad que hay que ser más exigentes en materia de estándares internacionales, pero creemos que ello no puede traducirse en un exceso de incomodidades para los pasajeros, en nuestro caso, estamos trabajando aceleradamente para permitir mejorar las condiciones de desplazamiento de nuestro principal terminal aeropuerto, el aeropuerto “Arturo Merino Benítez”, donde durante el último verano nacional tuvimos una situación de congestión muy aguda que no queremos repetir en la próxima temporada alta y creemos que este esfuerzo de facilitación debe ir acompañado además, de mecanismos que les permitan a los pasajeros ejercer en plenitud sus derechos como consumidores lo que no siempre vemos es posible. Tenemos tareas muy importantes por delante y la verdad que el trabajo que ustedes han venido realizando es extremadamente sensible

Yo, por años he sido profesor de Políticas Públicas en la universidad y siempre mis alumnos me han preguntado que es lo que está primero, la política o las políticas públicas. Es la política la que garantiza políticas públicas y las produce, son las políticas públicas quienes van generando políticas. Ojala tuviéramos una respuesta simple, pero lo que sabemos es que el trabajo de armonización en el que ustedes se han ido involucrando, el trabajo de identificar barreras y encontrar maneras inteligentes de sortear esas barreras, es indispensable para facilitar esta integración tan accidentada que ha caracterizado a nuestra región.

Si hay algo que sabemos es que, cada vez más nuestros ciudadanos sin perjuicio de lo que decidan o no decidan nuestros Gobiernos quieren conectarse desplazarse, comerciar intercambiar experiencias de vida y para eso el transporte aéreo es fundamental nosotros contamos con el trabajo que este Grupo de Expertos realiza en pos de ese desafío, lo valoramos, queremos expresarle nuestro pleno

respaldo y confianza que esta reunión será un paso más en un camino accidentado pero que estamos seguros tendrá al final del día muy buenos resultados.

Muchas gracias y les deseo mucho éxito en esta jornada.

**DÉCIMA OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO – GEPEJTA/18
(Santiago de Chile, 18 al 20 de julio de 2006)**

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

Carlos Esteban Matiak
Comandante de Regiones Aéreas
CRA - Comando de Regiones Aéreas
Edificio Cóndor, Av. Comodoro Pedro Zanni 250, Piso 4, Of. 470, 1104 Buenos Aires
Tel: (54 11) 4317 6133
Fax : (54 11) 4317 6018
bucroas@faa.mil.ar / bucroa@faa.mil.ar

Rubén Jorge Ordás
Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas
CRA - Comando de Regiones Aéreas
Av. Comodoro Pedro Zanni 250, Piso 1, Oficina 180 Verde, 1104 Buenos Aires
Tel: (54 11) 43176775
Fax: (54 11) 4317 6614
rjordas@hotmail.com

Roberto Federico Cimbaro
Jefe del Departamento OACI y Jefe Departamento Operaciones
CRA - Comando de Regiones Aéreas
Av. Comodoro Pedro Zanni 250, 1º Piso - Of. 183, Sector Verde, 1104 Buenos Aires
Tel: (54 11) 4317 6411
Fax : (54 11) 4317 6411
bucroa@faa.mil.ar

Enrique José Muñoz
Jefe del Departamento de Calidad
CRA - Comando de Regiones Aéreas
Av. Pedro Zanni 250, Piso 1, Of. 182 (verde), CP 1104, Buenos Aires
Tel: (54 11) 4317 6502
Fax : (54 11) 4317 6775
buertdif@faa.mil.ar

Héctor Luis Sánchez
Sección Reglamentación de Vuelo – Departamento de Control Operativo (Dirección de Tránsito Aéreo)
CRA - Comando de Regiones Aéreas
Av. Comodoro Pedro Zanni 250, Piso 1, Of. 180 Verde, Capital Federal
Tel: (54 11) 4317 6502
Fax : (54 11) 4317 6438
subdireccion@dna.org.ar / bucroas@faa.mil.ar

Hugo Gustavo Di Risio
Subdirector Nacional de Aeronavegabilidad
DNA - Dirección Nacional de Aeronáutica
Junín 1060, Piso 5, Buenos Aires
Tel: (54 11) 4576 6405
Fax : (54 11) 4508 2108
subdireccion@dna.org.ar

Nora Rizzo
Consultor Legal
STA - Subsecretaria de Transporte Aerocomercial
Av. Hipólito Irigoyen N° 250, Piso 12, Of. 1206, Buenos Aires
Tel: (54 11) 4349 7316
Fax: (54 11) 4349 7206
nrizzo@minplan.gov.ar

BRASIL

Maria Regina Oliveira de Queiroz
Gerente de Coordinación con Organizaciones Internacionales
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Rua Marechal Câmara 233, Piso 12, Andar Castelo, Río de Janeiro
Tel.: (55 21) 2139 9674 / 75
Fax: (55 21) 2139 9678
reginaqueiroz@cernai.gov.br
reginaqueiroz@terra.com.br

Guttembergb Rodrigues Pereira
Asesor Técnico de Relaciones Internacionales
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Av. Marechal Câmara N° 233, Piso 12, Andar – Río de Janeiro – 20.020-80
Tel.: (55 21) 2139-0676
Fax: (55 21) 2139-9678
guttemberg@cernai.gov.br

Hélio Roberto Bastos Setta
Asesor de la División de Tarifas de DECEA
Departamento de Control de Espacio Aéreo
ANAC, Agencia Nacional de Aviación Civil
Av. General Justo N°160, Río de Janeiro
Tel.: (55 21) 2101 6308
Fax: (55 21) 2101 6604
heliosetta@gmail.com

Sérgio Luis Conforto
Asesor de Planeamiento de Asuntos Económicos de la División de Tarifas de DECEA
Departamento de Control de Espacio Aéreo
ANAC - Agencia Nacional de Aeronáutica Civil
Departamento de Control de Espacio Aéreo Brasileño
Av. Mercher Justo N° 160, Sala 1001, Río de Janeiro
Tel.: (55 21) 2101 6496
Fax: (55 21) 2101 6604
projectos@domain.com.br

Valdir Lemos Radilha
Gerente de Asuntos internacionales
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Rua Santa Luzia, 651, Sala 1001, Río de Janeiro
Tel.: (55 21) 3814 6997
Fax: (55 21) 3814 6779
padilla@anac.gov.br

Luis Cláudio da Silva Antunes
Gerente de Procesamiento y Divulgación de la Información
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Av. Silvio de Noronha 369/3º Andar Castelo, Río de Janeiro
Tel.: (55 21) 2544 6619
Fax: (55 21) 2544 6900
ger.luizclaudio@anac.gov.br

Carlos Rogéiro Reis Prata
DAC/2SA4/CHEFE
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Rua Santa Luzia 651, Sala 404, Río de Janeiro
Tel.: (55 21) 3814 6827
Fax: (55 21) 3814 6827
multas@anac.gov.br

José Pereira Carneiro
Asesor de Servicios Aéreos
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Av. Sta. Luzia 651, 7º Andar Castelo, Río de Janeiro
Tel.: (55 21) 3814 6712
Fax: (55 21) 2544 8779
josecarneiro@dac.gov.br

Rosane Gervásio Neves Rondinelli
Gerente de Capacitación y Recursos Humanos
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Av. Sta. Luzia Nº 373, Piso 7 Andar Castelo, Río de Janeiro
Tel.: (55 21) 2210 1393
Fax: (55 21) 2532 6515
Rosane.neves@anac.gov.br

Antonio Smania
Asesor
ANAC Agencia Nacional de Aviación Civil
Rua Santa Luzia, 651 – Sala 607, Río de Janeiro, CEP 20.030.040
Tel.: (55 21) 3814 6758
Fax: (55 21) 3814 6904
smania@anac.gov.br

Fernando Nepomuceno Cerdeira
Asesor de Facilitación
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Rua Santa Luzia, 651, Río de Janeiro,
Tel.: (55 21) 3824 7013
Fax: (55 21) 3814 6902
cerdeira@anac.gov.br

Alcir Ancelmo de Oliveira
Jefe Gerencia de Tarifas Aeroportuarias Precios Específicos
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Rua Santa Luzia, 651, sala 607 – Centro, Río de Janeiro, CEP 20030-040
Tel.: (55 21) 3814 6728
Fax: (55 21) 3814 6904
Alcir_anselmo@hotmail.com

Sonia Cristina Lopes Machado
Asesora Especial do Director del ANAC
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Rua Santa Luzia, 651, sala 703, Río de Janeiro
Tel.: (55 21) 3824 7038
Fax: (55 21) 3814 6893
Sonia.machado@dac.gov.br

Geraldo Gomes Alves
Licencias y Certificación
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Rua Santa Luzia Nº 651, Sala 409, Río de Janeiro
Tel.: (55 21) 3814 6723
galves@yahoo.com

Valseni Jose Pereira Braga
Superintendente de Gestión Operacional
INFRAERO
SCS, QD-04, Nº 58, Edificio INFRAERO
Tel.: (55 61) 3312 3240
Fax: (55 61) 3312 3306
valseni@infraero.gov.br

CHILE

Jorge Frei de Toledo
Secretario General
JAC - Junta de Aeronáutica Civil
Av. Amunátegui Nº 139, Piso 7, Santiago
Tel: (56 2) 673 1021
Fax: (56 2) 698 3148
jfrei@mtt.cl

Guillermo Novoa
Jefe del Departamento Legal
JAC - Junta de Aeronáutica Civil
Amunátegui 139, Piso 7, Santiago
Tel: (56 2) 698 6945
Fax: (56 2) 698 3148
gnovoa@mtt.cl

Iván Galán Martínez
Jefe Subdepartamento Planes y Proyectos
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
Tel: (562) 439 2509
Fax: (562) 439 2454
igalan@dgac.cl

José Bustos Cabrera
Analista de Normativa
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro N°1314, Providencia, Santiago
Tel: (562) 439 2472
jbustos@dgac.cl

Juan Carlos Castro de la Barra
Jefe Sección Estadísticas
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Edificio Aeronáutico Central
Av. Miguel Claro N°1314, Piso 1
Apartado 3, Correo 9, Providencia, Santiago
Tel: (562) 439 2511
estadistica@dgac.cl

Sergio Gallo Rosales
Jefe Sección Aeródromos y Medio Ambiente
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Edificio Aeronáutico Central
Av. Miguel Claro N°1314, Piso 6
Apartado 3, Correo 9, Providencia, Santiago
Tel: (562) 439 2350
Fax: (562) 439 2454
sgallo@dgac.cl

Paulina Radrigán
Asesor Jurídico
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Edificio Aeronáutico Central
Av. Miguel Claro 1314; Piso 5
Apartado 3, Correo 9, Providencia, Santiago
Tel: (562) 410 7463
Fax: (562) 439 2459
pradrigan@dgac.cl

Viviana Iturriaga Piña
Jefa Subdepartamento Comercial
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
Tel: (562) 439 2250
ventas.servicio@dgac.cl

Alvaro Lisboa
Asesor Legal
JAC - Junta de Aeronáutica Civil
Amunátegui 139, Piso 7, Santiago
Tel: (56 2) 6986945 / 673-1021
Fax: (56 2) 698 3148
alisboa@mtt.cl

Eduardo Alvarado Cáceres
Jefe Departamento Técnico Económico
JAC - Junta de Aeronáutica Civil
Amunátegui N° 139, Piso 7, Santiago
Tel: (56 2) 421 3709
Fax: (56 2) 698 3148
ealvarado@mtt.cl

Cristian Fajardo Rubio
Ingeniero de Estudios
Asesor Técnico
JAC - Junta de Aeronáutica Civil
Amunátegui N° 139, Piso 7, Santiago
Tel: (56 2) 421 3702
Fax: (56 2) 698 3148
cfajardo@mtt.cl

COLOMBIA

Claudia Esguerra Barragán
Jefe Oficina de Transporte Aéreo (e)
UAEAC - Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Of. N° 403, Aeropuerto El Dorado, Santa Fé de Bogotá
Tel: (571) 413 9598 / 413 9938
Fax: (571) 266 3779
cesguerr@aerocivil.gov.co

Maria Isabel Rojas G.
Jefe Grupo Asuntos Internacionales y Regulatorios
UAEAC - Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Of. N° 403, Aeropuerto El Dorado, Santa Fé de Bogotá
Tel: (571) 413 9598 / 413 9938
Fax: (571) 266 3779
mrojas@aerocivil.gov.co

COSTA RICA

Sonia Garro Rojas
Jefa de Transporte Aéreo
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Apartado 5026-1000
Ministerio de Obras Públicas y Transportes, San José
Tel: (506) 231 1770
Fax: (506) 290 0089
sgarro@dgac.co.cr

Felipe Córdoba Ramírez
Jefe Unidad Asesoría Legal
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Apartado 5026-1000
Ministerio de Obras Públicas y Transportes
San José
Tel: (506) 231 3666
Fax: (506) 290 0089
fcordoba@dgac.co.cr

Guillermo Alvarez
Director del Consejo Técnico de Aviación Civil
The Louis Berger Group
P.O. Box 149-6151, Santa Ana, San José
Tel: (506) 203 4241
Fax: (506) 203 1602
gacceso@racsa.co.cr

CUBA

Amilcar Silveira
Vicepresidente
IACC - Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba
Calle 23 N° 64, Vedado, La Habana
Tel: (537) 551 118
Fax: (537) 834 4553
amilcar.silveira@iacc.avianet.cu

Concepción Martínez Miranda
Especialista en Transporte Aéreo
IACC - Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba
Calle 23 N° 64, Vedado, La Habana
Tel: (537) 551 170
Fax: (537) 834 4577
Concepción.martinez@iacc.avianet.cu

Adys Sánchez
Asesora Jurídica
IACC - Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba
Calle 23 N° 64, Vedado, La Habana
Tel: (537) 551 117
Fax: (537) 834 4553
Adys.sanchez@iacc.avianet.cu

GUATEMALA

Luis Orlando Montúfar
Jefe Dpto. Transporte Aéreo
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13, Guatemala
Tel: (5022 3) 62 0217
Fax: (5022 3) 31 4840
montufar_l@dgac.gob.gt

MEXICO

José T. García Cervantes
Asuntos Económicos, Embajada de México
Félix de Amesti N° 128, Las Condes
Santiago, Chile
Tel: (562) 583 8444
Fax: (562) 583 8484
jtgarcia@emexico.cl

PANAMA

Ricardo E. García de Paredes C.
Asesor Legal para asuntos Internacionales y de Política Aeronáutica
AAC - Autoridad Aeronáutica Civil
7501-7615 Zona 5, Panamá
Tel.: (507) 315 0210 / 315 9212
Fax: (507) 315 0214
rgarciadeparedes@aeronautica.gob.pa

PARAGUAY

Teresa Balsevich
Jefe del Departamento de Asuntos Internacionales
DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Ministerio de Defensa Nacional
Av. Mariscal López y 22 de Setiembre
Asunción
Tel: 595 (21) 210764
Fax: 595 (21) 213365
asuntos_internacionales@dinac.gov.py
teresabalsevich@hotmail.com

Hugo Sosa Viedma
Jefe del Departamento de Estadísticas STAAI
DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional Silvio Petrossi
Tel: 595 (21) 645600 ext. 324
Fax: 595 (21) 645600
estadisticas@dinac.gov.py

REPÚBLICA DOMINICANA

Luis R. Rodríguez Ariza
Subdirector General de Aeronáutica Civil - Miembro junta de Aeronáutica Civil
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. México esq. 30 de Marzo, Santo Domingo
Tel.: (1 809) 221 7909 ext 466 y 244
Fax: (1 809) 687 6616
lrodriguezariza@yahoo.es
esmeraldapardilla@hotmail.com

Carlos A. Veras
Secretario de la Junta de Aeronáutica Civil
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. México, esq. 30 de Marzo, Santo Domingo
Tel.: (1 809) 221 7909 ext. 237
Fax: (1 809) 689 9145
junta_aeronautica@dgac.gov.do

Andres Van Der Horst
Director Ejecutivo
DA Departamento Aeroportuario
Av. Luperum Esq.
Av. 27 de Febrero, Santo Domingo
Tel.: (1 809) 530-1310 ext. 226
Fax: (1 809) 534 4480
avanderhorst@hotmail.com

Julio Franklin Polanco
Asesor del Departamento Aeroportuario
DA Departamento Aeroportuario
Av. 27 de Febrero, Plaza Independencia, Apartado postal 798
Tel.: (1 809) 530 1310 ext. 224
Fax: (1 809) 534 4480
franklinpolanco@usa.net

URUGUAY

Daniel Olmedo
Director General de Aviación Civil
DINACIA - Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica
Colonia 1206
Montevideo
Tel.: (598 2) 6040408 Ext. 4035
dgacuru@dinacia.gub.uy
angelica.gonzalez@dnt.gob.uy

Sergio Pérez Lauro
Director de la Dirección de Transporte Aéreo Comercial
DTAC - Dirección de Transporte Aéreo Comercial
Cayihó Carrasco 5519
Montevideo
Tel.: (598 2) 6040408 Ext 4040
Fax: (598 2) 604 2404
perezlau@adinet.com.uy
dtacuru@adinet.com.uy

Roberto Perdomo Protti
Jefe Acuerdos y Coordinador Comités Nacionales de Facilitación
DTAC - Dirección de Transporte Aéreo Comercial
Avda. Wilson Ferreira Aldunate 553
Tel.: (598 2) 6040408 Ext. 4041
Fax: (598 2) 6040424
rperdomo@adinet.com.uy
dtacuru@adinet.com.uy

Jorge Aram Chouldjian
Director Aeropuerto Internacional de Carrasco
Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral Cesáreo L. Berisso"
Con. Carrasco 5519
CP 12100
Canelones, Montevideo
Tel.: (598 2) 6040329 Ext 1648
Fax: (598 2) 6040222
achouldjian@aic.com.uy
mmolinari@aic.com.uy
dgia@adinet.com.uy

Pablo Seitun Etchavarría
Asesor Directorio
PLUNA Líneas Aéreas Uruguayas S.A.
Obligado 1177 AP. 1
Montevideo
Tel.: (598 2) 709 5593
Fax: (598 2) 709 5593
seitun@intercanal.com.uy

Aram Chouldjian
Abogado
Airports Council International/Latin America Caribe - ACI/LAC – AEROPOSTAL CARRASCO
Uruguay
Tel.: (598 2) 600 1900
achouldjian@aic.com.uy

VENEZUELA

Liz Violeta Juarez
Consultor Jurídico
INAC - Instituto Nacional de Aviación Civil
Torre Británica, Altamira Piso 5, Caracas
Tel.: (58 212) 277 4426
Fax: (58 212) 277 4478
l.juarez@inac.gov.ve

Carmen Lanza
Gerente de Operaciones de Aviación Civil
INAC - Instituto Nacional de Aviación Civil
Av. José Félix Sosa, Altamira, Torre Británica Piso 3
Caracas
Tel.: (58212) 277 4537
Fax: (58212) 277 4509
c.lanza@inac.gov.ve

Gabriela Dorta
Profesional Aeronáutico III
INAC - Instituto Nacional de Aviación Civil
Av. José Félix Sosa, Altamira, Torre Británica Piso 3, Gerencia General de Transporte Aéreo
Caracas
Tel.: (58212) 277 4566
Fax: (58212) 277 4507
g.dorta@inac.gov.ve

Somy R. Landaeta V.
Profesional Aeronáutico II
INAC - Instituto Nacional de Aviación Civil
Av. José Félix Sosa, Altamira, Torre Británica Piso 3, Gerencia General de Transporte Aéreo
Caracas
Tel.: (58212) 277 4506
Fax: (58212) 277 4507
s.landaeta@inac.gov.ve

María Eugenia Jimenez
Profesional Aeronáutico III, Oficina de Relaciones con la Aviación Civil
INAC - Instituto Nacional de Aviación Civil
Av. José Félix Sosa, Altamira, Torre Británica Piso 2, Gerencia General de Transporte Aéreo
Caracas
Tel.: 58 (12) 277-4437
Fax: 58 (212) 277 4438
m.jimenez@inac.gov.ve

Maritza Bolívar González
Coordinadora de Finanzas, Oficina de Administración y Finanzas
INAC - Instituto Nacional de Aviación Civil
Av. José Félix Sosa, Altamira, Torre Británica Piso 4, Gerencia General de Transporte Aéreo
Caracas
Tel.: 58 (12) 277 4454
Fax: 58 (12) 277 4557
m.bolivar@inac.gov.ve

ESTADOS OBSERVADORES

ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA

Mayte Ashby
Senior Representative, Office of Western Hemisphere
FAA – Federal Aviation Administration
8600 NW 36 Street - Suite 501
Miami FL. 33166
Tel.: (1 305) 716 3300 ext 12
Fax: (1 305) 716-3309
mayte.ashby@faa.gov

Melvin Cintrón
Manager, Flight Standards Service, International Programs and Policy
FAA – Federal Aviation Administration
800 Independence Ave. S.W. Washington DC 20591
Tel.: (1 202) 385 8070
Mel.o.cintron@faa.gov

Javier Rodríguez
Manager, Flight Standards Int'l Field Office for Latin America and the Caribbean
FAA – Federal Aviation Administration
8600 NW 36 Street - Suite 501
Miami FL. 33166
Tel.: (1 305) 716 3500
Fax: (1 305) 716 3515
Javier.rodriguez@faa.gov

Dawn Veatch
Acting Manager, Flight Standards Southern Region
FAA – Federal Aviation Administration
1701 Columbia Ave. College Park, GA 30337
Tel.: (1 404) 305 6000
Fax: (1 404) 305 6008
Dawn.veatch@faa.gov

ORGANISMOS OBSERVADORES

IATA

Patricio Sepúlveda
Regional Vice President Latin America & Caribbean
IATA - International Air Transport Association
703 Waterford Way
NW 62nd Ave, Suite 600
Miami, FL 33126, USA
Tel.: (1 305) 269 0755
Fax: (1 305) 262 2654
sepulvedap@iata.org

Constanza Montes
Manager Airport and ATC Costs
IATA - International Air Transport Association
Av. Ricardo Lyon 222
Of. 701 A, Providencia, Santiago, Chile
Tel.: (56 2) 234 5747
Fax: (56 2) 234 5339
montesc@iata.org

Paulina Asenjo
Gerente de Estudios - Manager Business Analysis the Americas
IATA - International Air Transport Association
Av. Ricardo Lyon 222
Of 701-A Providencia, Santiago, Chile
Tel.: (56 2) 234 5747
Fax: (56 2) 234 5339
asenjop@iata.org

Heather Mcdonald
Country Manager Chile
IATA - International Air Transport Association
Av. Ricardo Lyon 222
Of 701-A Providencia, Santiago, Chile
Tel.: (56 2) 234 5747
Fax: (56 2) 234 5339
macdonaldh@iata.org

ALTA

Francisco J. Mächler
Asesor
Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo - ALTA
Av. Eldorado N 92-30, Bogotá, Colombia
Tel.: (571) 295 7972
Fax: (571) 413 9178
fmachler@alta.aero

ACI-LAC

Eduardo A. Flores
Secretario Regional
Airports Council International/Latin America Caribe - ACI/LAC
Aeropuerto Internacional de Mérida
Piso 2, Oficina ACI LAC Merida, Yucatán
México C.P. 97291
Tel.: (52) 999-946 / 1258
Fax: (52) 999 946 /1264
efloresdc@aci-lac.aero

Diego Gonzalez
Gerente de Asuntos Legales
Honduras N° 5663 (1414)
Buenos Aires
Argentina
Tel: (54 11) 4852 6901
Fax : (54 11) 4852 6952
dgonzalezg@aa2000.com.ar

**DÉCIMA OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/18)**

(Santiago, Chile, 18 al 20 de julio de 2006)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

1. Proyecto de Decisión sobre “Procedimientos FAL/AVSEC” (Grupo *ad hoc*: Bolivia, Chile - Ponente, Cuba, Ecuador, Paraguay, República Dominicana y ACI/LAC)
Tareas Nos. 6 y 7 del Programa de Trabajo de la CLAC
2. Seguimiento a los procesos de concesión de aeropuertos. Proyecto de Decisión (Chile, IATA, ALTA, ACI/LAC y la Secretaría).
Tarea No. 9 del Programa de Trabajo de la CLAC
3. Procesos de integración en todos los niveles (Secretaría).
Tarea No. 12 del Programa de Trabajo de la CLAC
4. Gestión regional unificada de las infracciones aeronáuticas – Proyecto de Recomendación (Argentina).
Tarea No. 14 del Programa de Trabajo de la CLAC
5. Servicio al cliente y calidad. Actualización de los capítulos 3 y 4 de la Recomendación sobre “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total” (IATA, ALTA, ACI/LAC y la Secretaría).
Tarea No. 16 del Programa de Trabajo de la CLAC
6. Tasas y derechos aeroportuarios (Secretaría)
Tarea No. 17 del Programa de Trabajo de la CLAC
 - Proyecto de Recomendación sobre implementación de pago anticipado de derechos de sobrevuelo (Secretaría).
7. Venta de pasajes aéreos por Internet. Código de Conducta (Brasil)
Tarea No. 18 del Programa de Trabajo de la CLAC
8. Trabajos aéreos especializados. Proyecto de Recomendación (Secretaría).
Tarea No. 19 del Programa de Trabajo de la CLAC
9. Acuerdo entre los Estados sobre determinación de la edad límite para los pilotos. Proyecto de Recomendación (Secretaría)
Tarea No. 20 del Programa de Trabajo de la CLAC
10. Fortalecimiento de la membresía de la CLAC (Secretaría).
Tarea No. 21 del Programa de Trabajo de la CLAC

11. Capacitación profesional (Secretaría).
Tarea No. 29 del Programa de Trabajo de la CLAC
12. Legislación aeronáutica nacional – Daños a terceros en la superficie (Secretaría).
Tarea No. 28 del Programa de Trabajo de la CLAC
13. Informe del Grupo *ad hoc* encargado de desarrollar un “Sistema Estadístico Integrado” (Grupo *ad hoc*: Chile, Colombia, México, Venezuela, IATA, ALTA, ACI/LAC y la Secretaría – Ponente).
Tarea No. 27 del Programa de Trabajo de la CLAC
14. 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
 - a) Invitaciones.
 - b) Orden del Día Provisional.
 - c) Asuntos a tratar en las Reuniones Plenarias y en los Órganos Subordinados de la Asamblea (Comité I y II).
 - d) Orden del Día Provisional para la Reunión de Jefes de Delegación.
 - e) Programa de Trabajo (2006 - 2007).
 - f) Programa de Reuniones (2006 – 2007).
 - g) Informe del Presidente.
 - h) Elección del futuro Comité Ejecutivo – arreglos administrativos.
 - i) Relación de notas de estudio.
15. Informe de la Tercera reunión del Grupo de Expertos Jurídicos de la CLAC (Santiago, Chile, 17 de julio de 2006) (Grupo *ad hoc*: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guatemala, Uruguay, Venezuela y la Secretaría – Ponente).
Tarea No. 1 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

- I. 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.
- II. Encargar a la Secretaría de la CLAC el seguimiento de la aplicación de la presente por parte de los Estados miembros.

TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS JURÍDICOS DE LA CLAC

(Santiago de Chile, 17 de julio de 2006)

INFORME

Coordinación, lugar y fecha de la reunión

1. Bajo la coordinación del Sr. Marco Ospina Yépez, Secretario de la CLAC, se celebró la tercera reunión del Grupo de Expertos Jurídicos de la CLAC, el día lunes, 17 de julio de 2006, en el Salón Sudamérica del Hotel Intercontinental, en la ciudad de Santiago de Chile.

Participantes

2. Participaron en la reunión 20 delegados representando a 9 de los Estados miembros y 2 Organismos Internacionales. La lista completa de participantes figura en el **Anexo** a este informe.

Orden del Día

3. El Grupo de expertos jurídicos aprobó el siguiente Orden del Día presentado por la Secretaría mediante nota de estudio CLAC/EXP. JUR./03-NE/01:

1. Análisis del documento “Certificación como Auditor LAR”.
2. Revisión del “Acuerdo de Adopción de la LAR 145”.
3. Otros asuntos.

Cuestión 1 del

Orden del Día: Análisis del documento “Certificación como Auditor LAR”

Nota de estudio CLAC/EXP. JUR./03-NE/02

4. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/EXP. JUR./03-NE/02 recordando que durante la Décimo séptima reunión del GEPEJTA (La Habana, Cuba, 25 al 27 de abril del 2006) se acordó que el Grupo de Expertos Jurídicos de la CLAC analice el documento denominado “Certificación como Auditor LAR”, por encargo del Comité Ejecutivo y a requerimiento de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional (SRVSOP).

5. El Grupo pasó revista al documento que contiene información general sobre el SRVSOP y el programa de Certificación como Auditor LAR, los niveles de certificación y sus requisitos, el procedimiento para solicitar la certificación, los requisitos para renovar, el procedimiento para subir el

nivel e información adicional, así como los apéndices correspondientes al desarrollo profesional continuado, las definiciones y el código de conducta.

6. Durante el debate, previo a un intercambio de criterios y ligeras modificaciones de forma, el Grupo acogió favorablemente el documento y encargó a la Secretaría se le dé el trámite pertinente enviándolo al Coordinador de la Junta General del SRVSOP para que continúe su trámite.

Cuestión 2 del

Orden del Día:

Revisión del “Acuerdo de Adopción de la LAR 145”

Nota de estudio CLAC/EXP. JUR./03-NE/03

7. El Coordinador General del SRVSOP presentó a consideración del Grupo la Nota de Estudio CLAC/EXP. JUR./03-NE/03 en la que se requería el análisis del proyecto de acuerdo de adopción de la LAR 145, a efectos que la Junta General del SRVSOP implemente el citado documento de conformidad a los documentos normativos del Sistema.

8. Durante la presentación de la Nota, el Coordinador General se remitió a los antecedentes de este asunto destacando que las LAR buscan el establecimiento de un ambiente armonizado que permita implementar un mecanismo regional efectivo de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados miembros del Sistema. Se refirió también a las conclusiones de las reuniones de la Junta General, especialmente sobre los resultados del panel de Expertos de aeronavegabilidad del Sistema en lo que a la certificación de una OMA (Organización de Mantenimiento de Aeronaves) se refiere.

9. Por último detalló el trabajo realizado por el Experto Jurídico contratado por el Sistema quien había elaborado el “borrador de acuerdo” para la armonización y adopción de la LAR 145 por parte de los Estados miembros y solicitó al Grupo Jurídico de la CLAC que analice el proyecto de acuerdo y elabore las recomendaciones pertinentes para que la Secretaría de la CLAC traslade el informe y los comentarios al coordinador del Sistema.

10. Luego de revisar el documento y de un intenso debate sobre el texto del mismo, el grupo lo acogió favorablemente, con la salvedad de que los términos “adopción y armonización”, no debían ser considerados hasta que la Junta del Sistema resuelva con claridad este tema. Comprometiéndose además los Expertos a enviar sus comentarios a la Secretaría de la CLAC, a más tardar en un plazo de 30 días.

TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS JURÍDICOS DE LA CLAC
(Santiago, Chile, 17 de julio de 2006)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

Carlos Esteban Matiak
Comandante de Regiones Aéreas
CRA - Comando de Regiones Aéreas
Av. Comodoro Pedro Zanni 250, Edificio Cóndor, Oficina 470,
Buenos Aires, Argentina (CP1104)
Tel: (54 11) 4317 6133
Fax : (54 11) 4317 6018
cmatiak@faa.mil.ar

Rubén Jorge Ordás
Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas
CRA - Comando de Regiones Aéreas
Av. Comodoro Pedro Zanni 250 Piso 1, Ofic. 180 Verde, Capital Federal
Tel: (54 11) 43176775
fax: (54 11) 4317 6614
rjordas@hotmail.com

Roberto Federico Címbaro
Jefe del Departamento OACI y Jefe Departamento Operaciones
CRA - Comando de Regiones Aéreas
Av. Comodoro Pedro Zanni 250 Of. 1er piso, Ofic. 183, Sector verde 1104, Buenos Aires
Tel: (54 11) 4317 6411
Fax : (54 11) 4317 6411
buecroas@faa.mil.ar

Hugo Gustavo Di Risio
Subdirector Nacional de Aeronavegabilidad
DNA - Dirección Nacional de Aeronáutica
Junín 1060, Piso 5, Buenos Aires
Tel: (54 11) 4576 6405
Fax : (54 11) 4508 2108
subdireccion@dna.org.ar

BOLIVIA

Eduardo Beltrán Reque
Director de Seguridad Operacional
DGAC – Dirección General de Aeronáutica Civil
Palacio de Comunicaciones Piso N°4
Tel: (591) 2-2115516
Fax : (591) 2-2115516
Eduardo.beltran@hotmail.com

BRASIL

Sonia Cristina Lopes Machado
Asesora de Director
ANAC – Agencia Nacional de Aviación Civil
Rua Santa Luzia 651/703, Rj – Río de Janeiro
Tel: (552) 1-38247038
sonia.machado@dac.gov.br

Guttemberg Rodrigues Pereira
Asesor Técnico de Relaciones Internacionales
ANAC – Agencia Nacional de Aviación Civil
Av. Marechal Câmara, 233, Piso 12 Andar – Río de Janeiro – 20.020-80
Tel.: (55 21) 2139-0676
Fax: (55 21) 2139-9678
guttemberg@cernai.gov.br

CHILE

Fernando Bolton Poblete
Encargado Sección Reglamentos y Normas del Depto. Seguridad Operacional
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Edificio Aeronáutica Central
Av. Miguel Claro 1314
Apartado 3, Correo 9, Providencia, Santiago
Tel: (562) 439 8678
Fax: (562) 436 8139
fbolton@dgac.cl

Enrique Zúñiga Cisternas
Asesor Jurídico Subdepartamento Normativa Aeronáutica
Dirección General de Aeronáutica Civil
Edificio Aeronáutico Central
Av. Miguel Claro 1314
Apartado 3, Correo 9, Providencia, Santiago
Tel: (562) 439 2344
Fax: (562) 439 2109
Ezuñiga@dgac.cl

Alvaro Lisboa Montt
Asesor Legal
JAC - Junta Aeronáutica Civil
Amunategui N°139, Piso 7
Tel: (562) 698 6941
Fax: (562) 698 3148
alisboa@mtt.cl / legal_jac@mtt.cl

CUBA

Adys Sánchez Agüero
Asesora Jurídica
IACC – Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba
Calle 23 Esquina P Vedado
Plaza de la Revolución
Tel: (537) 551131
Fax : (537) 551076
adys.sanchez@iaac.avianet.cu

Amilcar Silveira Carranza
Vicepresidente
IACC – Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba
Calle 23 Esquina P Vedado
Plaza de la Revolución
Tel: (537) 551118
Fax : (537) 8344553
amilcar.silveira@iaac.avianet.cu

Concepción Martínez Miranda
Especialista Transporte Aéreo
IACC – Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba
Calle 23 N° 64, La Rampa
Vedado , La Habana, Cuba
Tel: (537) 551170
Fax : (537) 8344577
concepcion.martinez@iacc.avianet.cu

PANAMÁ

Ricardo E. García de Paredes C.
Asesor Legal para asuntos Internacionales y de Política Aeronáutica
AAC - Autoridad Aeronáutica Civil
7501-7615 Zona 5, Panamá
Tel.: (507) 315 0210 / 315 9212
Fax: (507) 315 0214
rgarciadeparedes@aeronautica.gob.pa

REPUBLICA DOMINICANA

Luis P. Rodríguez Ariza
Subdirector General de Aeronáutica Civil - Miembro junta de Aeronáutica Civil
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. México esq. 30 de Marzo, Santo Domingo
Tel.: (1 809) 221 7909 ext 466 y 244
Fax: (1 809) 687 6616
lrodriguezariza@yahoo.es
esmeraldapardilla@hotmail.com

Carlos A. Veras
Secretario de la Junta de Aeronáutica Civil
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. México, esq. 30 de Marzo, Santo Domingo
Tel.: (1 809) 221 7909 ext 237
Fax: (1 809) 689 9145
junta_aeronautica@dgac.gov.do

URUGUAY

Dr. Roberto Perdomo Protti
Jefe Acuerdos y Coordinador Comités Nacionales de Facilitación
Asesor en Transporte Aéreo Comercial
DTAC - Dirección de Transporte Aéreo Comercial
Av. Wilson F. Aldunate N° 5519, Canabres
Tel.: (598) 2 6040408 Ext. 4041
Fax: (598) 2 604 04 24
rperdomo@adinet.com.uy
dtacuru@adinet.com.uy

VENEZUELA

Liz Violeta Juárez
Consultor Jurídico
INAC - Instituto Nacional de Aeronáutica
Av. Luis Roche Urb. Altamira Sur, Torre Británica, Piso 5, Caracas
Tel.: (582) 12 2774426
Fax: (582) 12 2774478
l.juarez@inac.gov.ve

María Eugenia Jimenez
Profesional Aeronáutico III, Oficina de Relaciones con la Aviación Civil
INAC - Instituto Nacional de Aeronáutica
Av. José Félix Sosa con Av. Luis Roche Urb. Altamira Sur, Torre Británica Piso 4
Postal 1060, Caracas
Tel.: (582) 12 277 4435 / 37
Fax: (582) 12 277 4438
m.jimenez@inac.gov.ve
Yean Luis Durán Siso

Gerente Certificaciones Operacionales,
INAC - Instituto Nacional de Aeronáutica
Torre de Británica Piso 5, Av. Sur Altamira
Tel.: (582) 12 355 150
Fax: (582) 12 355 2007
y.duran@inac.gov.ve

OACI

Jose Miguel Ceppi
Director Oficina Regional Sudamericana
Oficina Regional Sudamericana de la OACI
Apartado N° 4127, Lima 100
Perú
Tel.: (511) 5751646
Fax: (511) 5750974
mail@lima.icao.int

Oscar Quesada Carboni
Coordinador Regional de Cooperación Técnica
Oficina Regional Sudamericana de la OACI
Apartado N° 4127, Lima 100
Perú
Tel.: (511) 5751476
Fax: (511) 5750974
oq@lima.icao.int

CLAC

Marco Ospina Yépez
Secretario
Edificio CORPAC - 2° piso
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, Zona Sur
Callao - Perú
Tel.: (511) 575 3664
Fax: (511) 575 1743
clacsec@lima.icao.int

ACI-LAC

Eduardo Flores
Secretario Regional
Aeropuerto Internacional Mérida Crescencio Rejón
Piso 2, Código Postal 93291
Oficina ACI-LAC Mérida, Yucatán,
México
Tel.: (52) 999 9461258
Fax: (52) 999 9461264
efloresdc@aci-lac.aero