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

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

COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL

CLAC

LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/73-NE/02
05/06/08

LXXIII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Bogotá, Colombia, 17 de junio de 2008)

Cuestión 1 del Orden del Día: **Informe de la Vigésima Reunión del GEPEJTA (GEPEJTA/20) (Cuenca, Ecuador, 27 al 29 de febrero de 2008)**

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

1. Como **Adjunto** a la presente se acompaña el Informe de la Vigésima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/20), llevada a cabo en la ciudad de Cuenca, Ecuador, del 27 al 29 de febrero de 2008.

2. En dicho documento se presenta un resumen de los temas tratados, las conclusiones alcanzadas y las acciones propuestas al Comité Ejecutivo.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

3. Se invita al Comité Ejecutivo a examinar el documento **adjunto** y aprobar las propuestas del Grupo de Expertos.

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

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

COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL

CLAC

LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/73/NE/02
ADJUNTO

CLAC/GEPEJTA/20-INFORME
04/03/08

VIGÉSIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/20)

(Cuenca, Ecuador, 27 al 29 de febrero de 2008)

RESUMEN

Lugar y fecha de la reunión

1. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) celebró su vigésima reunión entre los días 27 y 29 de febrero de 2008 en La Quinta Lucrecia de la ciudad de Cuenca, Ecuador.

Ceremonia de apertura

2. El Sr. Marcelo Cabrera, Alcalde de la ciudad de Cuenca, presentó el discurso de orden, dando la bienvenida a todos los participantes y declarando inaugurada la reunión.

Coordinación, Secretaría y participantes

3. La Sra. Lilmarie Langmaid, Directora de Transporte Aéreo de la Autoridad de Aeronáutica Civil de Panamá y el Sr. Iván Galán, Director de Planificación de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, en su orden, actuaron como Coordinadores de la reunión, la Secretaría estuvo a cargo del señor Marco Ospina, Secretario de la CLAC y participaron 51 delegados representando a 15 Estados miembros, 4 organismos internacionales y 3 líneas aéreas. La lista completa de participantes figura como **Adjunto 1**.

Orden del Día

4. El Grupo de Expertos adoptó el Orden del Día presentado por la Secretaría, tal como se detalla en el **Adjunto 2** del presente Informe.

Cuestión 1 del Orden del Día: **Transporte y Política Aérea.**

Cuestión 1.1 del Orden del Día: **Liberalización intrarregional de derechos de tráfico**

- ***Cuadro de "acceso a los mercados" / Estados miembros CLAC (Colombia).***
- ***Actualización de la Resolución A16-15 "Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo" (Colombia).***
- ***Matriz sobre comportamiento de tendencias de política (Secretaría)***

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/20–NE/04

- ***Cuadro de "acceso a los mercados" / Estados miembros CLAC (Colombia).***

5. La Experta de Colombia, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/20–NE/04, en la que se detallaban los antecedentes del tema y, según lo acordado en la anterior reunión del GEPEJTA, en su calidad de Punto Focal debía recopilar la información de los Estados con relación a los derechos de tráfico y discriminarla en razón de las libertades del aire. Informó, que se había obtenido respuestas de muy pocos Estados, por lo que instó a los Expertos a enviar sus respuestas lo antes posible, de tal forma que se pueda realizar un diagnóstico apropiado de la situación regional en materia de derechos de tráfico y acceso al mercado. A modo ilustrativo, se acompaña como **adjunto 3** la tabla que contiene el estado de cumplimiento de las respuestas por parte de los Estados miembros.

Conclusión:

6. El GEPEJTA acordó instar a los Expertos de los Estados, que aún no han enviado sus respuestas al cuestionario relativo a los derechos de tráfico y acceso a los mercados, lo hagan de manera urgente para poder realizar un diagnóstico apropiado de la situación regional en esta materia.

- ***Actualización de la Resolución A16-15 "Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo" (Colombia).***

7. A continuación, la Experta de Colombia presentó a consideración del GEPEJTA, el proyecto de modificación de la Resolución A16-15 sobre "Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo".

8. Durante el debate varios Expertos expresaron la necesidad de realizar ajustes a las modificaciones propuestas e incluir enmiendas que no estaban previstas en el proyecto. Especial atención mereció el tema relativo al "acceso a los mercados", en el que claramente se observó que algunos Estados se inclinaban por una transición paulatina a la liberalización y otros propugnaban la apertura de los cielos lo antes posible. En consideración de esto, se constituyó un grupo de redacción para que presente una propuesta que satisfaga los intereses de las dos partes.

9. Otros temas que también generaron importante debate fueron: la nacionalidad y domiciliación de las líneas aéreas; participación activa de líneas aéreas, operadores aeroportuarios y organismos reguladores en la facilitación del transporte aéreo y sus procedimientos. En el tema relativo a los SLOTS también se consideró necesario incluir la participación antes señalada. Asimismo, los Expertos sugirieron varias modificaciones a la Resolución en lo concerniente a los Subsidios, tributos y cargos a los usuarios del transporte aéreo, así como, a la gestión medioambiental.

10. A pedido del Experto de Bolivia se hace constar su criterio, en el sentido que en la apertura de tráficos, particularmente la liberalización de los servicios de transporte aéreo internacional, se debe considerar que no todos los Estados mantienen el mismo ritmo por diferentes motivos y algunos deben desarrollar procesos de flexibilización más lentos, hasta alcanzar el objetivo señalado.

11. Al analizar el texto de la parte correspondiente a los Sistemas de reserva por computadora, los Expertos observaron que era necesario conocer la situación en la región sobre la aplicación del Código de Conducta de los SRC de la OACI y si en cada uno de ellos se había utilizado o no este documento. Independientemente, de la modificación del proyecto de resolución, los Expertos consideraron necesario que este asunto sea incluido como tarea en el programa de trabajo de la CLAC para el próximo período.

12. Al pasar revista al proyecto en el capítulo referente a la Asignación de turnos (SLOTS), los Expertos consideraron que esta forma de asignación rápida y no discriminatoria debería aplicarse no solo a los aeropuertos congestionados sino a todos en general, teniendo en cuenta que ya en la región se observan problemas de esta naturaleza, en ese orden de ideas, se acordó incluir en el programa de trabajo de la CLAC para el próximo período el análisis de este tema y su situación asignación en los Estados miembros de la CLAC.

Conclusión:

13. Sobre este punto del Orden del Día, el GEPEJTA acordó:

a) Encargar a la Secretaría que someta a consideración del Comité Ejecutivo, en su próxima reunión, el proyecto de Resolución que se acompaña como **adjunto 4**; e,

b) Incluir en las tareas del programa de trabajo de la CLAC para el próximo período una relativa a la evaluación regional sobre la aplicación del Código de Conducta de los SRC y otra sobre la situación de la asignación de turnos (SLOTS) en los Estados miembros de la región.

- ***Matriz sobre comportamiento de tendencias de política (Secretaría)***

14. En consideración que la mayoría de Estados no respondieron la encuesta desarrollada por el Ponente sobre los derechos de tráfico otorgados en tercera, cuartas y quintas libertades y acceso a los mercados, la Secretaría no disponía de elementos para desarrollar la matriz sobre comportamiento de tendencias de política de transporte aéreo. En ese sentido, se espera que para la próxima reunión se pueda presentar este trabajo.

Cuestión 1.2 del Orden del Día: **Sistema Estadístico Integrado**

- **Informe de la tercera reunión del Grupo *ad hoc* encargado de desarrollar un "Sistema estadístico integrado" (Colombia – Ponente):**
  - ✓ **Tabulación de la información sobre procedimientos para captura de datos.**
  - ✓ **Diseño de base de datos de tráfico por etapas.**
  - ✓ **Procedimientos para obtener información origen – destino real de pasajeros y carga.**
  - ✓ **Propuesta sobre inclusión de datos de correo en información de carga.**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/20–NE/11 *CORRIGENDUM*

15. El día martes 26 de febrero se reunieron los miembros del Grupo *ad hoc* encargado de desarrollar un modelo de "Sistema Estadístico Integrado", el Experto de Colombia, en su calidad de Ponente de dicho Grupo, presentó a consideración del GEPEJTA el informe que figura como **adjunto 5**.

16. Durante el debate, el Experto de Bolivia resaltó la necesidad de que se identifique con claridad la utilización que se le daría a la información estadística de pasajeros y carga, teniendo en cuenta la necesidad de no duplicar esfuerzos. Sobre el particular, el Ponente del Grupo aclaró que le propósito era lograr un modelo de sistema estadístico integrado que sirva a todos los actores que intervienen en el aeropuerto, esto es, autoridades aeronáuticas, operadores de aeropuertos, líneas aéreas y organismos reguladores, precisamente para no duplicar esfuerzos.

17. Al revisar la conclusión sobre la elaboración de un cuestionario para determinar las necesidades de los Estados encargado al Ponente del Grupo, los Expertos de los Expertos de Costa Rica y Chile se ofrecieron a colaborar con el Ponente en la elaboración de dicha encuesta a través de correo electrónico.

Presentación IATA

18. Entre las conclusiones que constan en el informe del Grupo *ad hoc* se había encargado a la IATA presentar para la próxima reunión del GEPEJTA (Colombia, junio 2008) los programas que dispone dicha asociación para la recopilación de datos estadísticos. En ese orden de ideas, a modo de adelanto, realizó una presentación sobre "Soluciones inteligentes para la industria", la misma que se acompaña como **adjunto 6**. Para terminar, se comprometió a presentar en la reunión de Colombia el Sistema completo a manera de taller para que los Estados identifiquen la información de su interés.

Conclusión:

19. El GEPEJTA tomó nota del informe presentado y las consideraciones presentadas durante el debate. De igual manera, acogió favorablemente la propuesta sobre la presentación de la IATA en la próxima reunión del GEPEJTA.

Cuestión 1.3 del Orden del Día: **Venta de Pasajes por Internet**

- **Informe de la tercera reunión del Grupo *ad hoc* sobre "Venta de pasajes por Internet" (Brasil – Ponente):**
  - ✓ **Análisis de cuestionario sobre "venta de pasajes por Internet".**
  - ✓ **Proyecto de recomendación sobre "venta de pasajes por Internet".**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/20–NE/10 *CORRIGENDUM*

20. El día martes 26 de febrero se reunieron los miembros del Grupo *ad hoc* sobre "Venta de Pasajes por Internet", el Experto de Brasil, en su calidad de Ponente de dicho Grupo, presentó a consideración del GEPEJTA el informe que figura como **adjunto 7**.

Conclusión:

21. Sin comentarios de relevancia durante del debate, el GEPEJTA acogió favorablemente el informe presentado por el Ponente del Grupo *ad hoc.*

Cuestión 1.4 del Orden del Día: **Precio de combustible de la aviación. (IATA/ALTA).**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/20–NE/06

22. En representación de la IATA, el Sr. Luis Felipe de Oliveira realizó una presentación referente al "Combustibles de Aviación en América Latina", resaltando el impacto económico en la región, la incidencia en la economía de los Estados, los precios base, el incremento en los costos, eficiencia en el consumo, influencia política en los precios y competitividad de los precios frente al resto del mundo. Como **adjunto 8** se acompaña la presentación.

23. Durante el debate, los Expertos requirieron información del expositor respecto a los cargos por combustible que algunas líneas aéreas aplican en los boletos a los usuarios para nivelar los costos que implican los continuos aumentos del turbo fuel, al respecto, se aclaró que esa es una modalidad que las líneas aéreas utilizan para equilibrar de alguna forma la diferencia de precios. En todo caso, se aclaró que la IATA no tiene ingerencia alguna en este tipo de acciones.

Conclusión

24. Sin más comentarios, el Grupo de Expertos tomó nota de la presentación realizada por el Representante de IATA y acordó continuar analizando el tema en el futuro.

Cuestión 1.5 del Orden del Día: **Sistema de reservas por computadora (IATA/ALTA).**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/20–NE/13

25. En este punto del Orden del Día, la Representante de ALTA realizó una presentación sobre los costos GDS incluyendo conceptos GDS, Costos promedios por Pasajero, Aumentos anuales, realizó también una comparación sobre los precios USA vs. Latinoamérica, el Impacto de los mismos y acciones que se pueden adoptar la reducir dichos costos. La presentación inextensa se acompaña como **Adjunto 9**.

26. Terminada la presentación, el Grupo consideró conveniente crear un Grupo *ad hoc* que realice un estudio de los precios que se aplican en la región sobre los sistemas de reserva por computadora (Costos GDS) partiendo de las legislaciones de los países de latinoamericanos para determinar la ingerencia de las autoridades aeronáuticas en la fijación de dichos precios, de tal forma que se pueda conseguir precios equilibrados que no afecten la operación del transporte aéreo.

27. El Grupo *ad hoc* quedó integrado de la siguiente manera: Bolivia (Ponente), Panamá IATA/ALTA y ACI/LAC, quienes deberán presentar un informe en la próxima reunión del GEPEJTA, sobre el avance de su trabajo. Para poder evaluar la situación en la región el Grupo deberá enviar a la Secretaría una encuesta que se circulará entre los Estados esperando que estos respondan a más tardar el 15 de mayo y luego el Ponente tabulará la información y presentará al GEPEJTA la una nota de estudio pertinente.

Conclusión

28. El GEPEJTA constituyó el Grupo *ad hoc* señalado anteriormente que se encargará de analizar la situación de costos y precios de los sistema de reserva por computadora (Costos GDS), partiendo de la legislación de los Estados, determinando las diferencias con otras regiones y sugiriendo medidas para disminuir los costos en beneficio del transporte aéreo.

Cuestión 1.6 del Orden del Día: **Conclusiones Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo CLAC/IATA/ALTA/ACI-LAC "Eliminando Barreras" (Isla de Margarita, Venezuela, 16 al 18 de octubre de 2007) (Secretaría).**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/20–NE/08

29. En este Punto del Orden del Día, la Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/20-NE/08 con el informe del Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo, realizado en Isla de Margarita, Venezuela, entre el 16 y 18 de octubre de 2007. De igual manera, puso en consideración del GEPEJTA las conclusiones del Coloquio discriminadas en función al Plan Estratégico de Actividades de la CLAC y cada una de sus Macrotareas. El informe contenía además, un resumen del debate, los principales desafíos y acciones propuestas. Como **Adjunto 10** se acompaña el informe señalado.

30. Durante el debate, el Experto de Chile apoyado por la Experta de Costa Rica, se refirió a la liberalización del transporte aéreo a nivel regional, considerando que se había caminado lentamente en esta materia y era necesario adoptar medidas concretas para avanzar más rápidamente. Destacó que, por un lado, el sector privado (Los operadores) piden liberalización y, por otro, algunos Estados continúan poniendo barreras en este tema. Terminó exhortando a los Expertos a que las acciones que en el futuro se adopten mantengan coherencia entre los deseos de los explotadores y las autoridades.

Conclusión

31. El GEPEJTA tomó nota de la informe presentado por la Secretaría y acogió favorablemente la inclusión de las conclusiones del Coloquio en el Programa de Trabajo de la CLAC, discriminado por cada Macrotarea.

Cuestión 2 del Orden del Día: **Gestión aeroportuaria y medio ambiente.**

Cuestión 2.1 del Orden del Día: **Política regional en materia de medio ambiente – Panel.**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/20–NE/09

32. La Secretaría, en representación de México, Punto Focal sobre Gestión aeroportuaria y medio ambiente, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/20–NE/09, en la que recogía información actualizada sobre el trabajo que se viene realizando en esta materia y especialmente la del Consejo de la OACI en materia de Medio Ambiente en el marco de la Resolución A36-22 de la Asamblea de la OACI. En la misma nota se informaba sobre la constitución y primera reunión del Grupo sobre Aviación Civil Internacional y Cambio Climático (GIACC), del que Representantes de dos Estados miembros de la CLAC formaban parte, Brasil y México.

33. El Grupo, al analizar la Nota de estudio presentada, consideró conveniente que el Punto Focal actualice la encuesta referida en dicha nota con la finalidad de realizar un diagnóstico a nivel regional y conocer la realidad actual de los Estados respecto al medio ambiente, la misma que debería ser lo suficientemente amplia para que abarque todo el campo, es decir los aspectos medioambientales de emisión de gases y ruido de motores, así como, lo concerniente a medio ambiente aeroportuario y cambio climático.

34. Sobre lo expuesto anteriormente, el Grupo también consideró conveniente disponer de puntos de contacto en cada Estado que faciliten las respuestas de dicha encuesta y contar con una comunicación fluida y eficaz. El Representante de Perú (OSITRAN) ofreció todo su apoyo al Punto Focal para avanzar en este tema.

Conclusión

35. El Grupo de Expertos tomó nota de la información presentada y acordó:

a) solicitar al Punto Focal que actualice la encuesta referida en la nota de estudio con la finalidad de realizar un diagnóstico a nivel regional y conocer la realidad actual de los Estados respecto al medio ambiente, la misma que debería ser lo suficientemente amplia para que abarque todo el campo, es decir los aspectos medioambientales de emisión de gases y ruido de motores, así como, lo concerniente a medio ambiente aeroportuario y cambio climático; y,

b) sugerir la designación de puntos de contacto en cada Estado que faciliten las respuestas de dicha encuesta y contar con una comunicación fluida y eficaz, en esta materia.

Cuestión 2.2 del Orden del Día: Procesos de concesión.

Cuestión 2.3 del Orden del Día: Manual regulatorio de aeropuertos.

Cuestión 2.4 del Orden del Día: Eficiencia aeroportuaria.

36. No habiéndose presentado documentación ni notas de estudio para el debate en estos puntos del Orden del Día, el Grupo de Expertos expresó su preocupación y consideró que en esta Macrotarea no se había avanzado como se esperaba, pues está pendiente: el establecimiento de una política regional de medio ambiente, el análisis de los procesos de concesión aeroportuaria (Gestión, financiamiento, propiedad, usuarios y slots), el desarrollo del manual regulatorio de aeropuertos y el establecimiento de directrices sobre eficiencia aeroportuaria. Tampoco, se había continuado con el trabajo de los Grupos *ad hoc*. En ese sentido, se acordó solicitar al Punto Focal que adopte las medidas

necesarias para cumplir el programa establecido sobre la base de un cronograma de trabajo que agilice las actividades aprobadas por la Asamblea.

Conclusión

37. Solicitar al Punto Focal que adopte las medidas necesarias para cumplir el programa establecido, sobre la base de un cronograma de trabajo que agilice las actividades aprobadas por la Asamblea;

Cuestión 3 del Orden del Día: **Capacitación.**

Cuestión 3.1 del Orden del Día: **Capacitación regional CLAC (Panamá)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/20–NE/02

38. La Experta de Panamá inició su presentación, recordando que desde la reunión del GEPEJTA/19 (abril 2007, Río de Janeiro, Brasil) su Administración venía trabajando en el desarrollo de esta Macrotarea, como parte del objetivo de la CLAC sobre la "integración del transporte aéreo en América Latina". En ese sentido, sometió a consideración del Grupo de Expertos una serie de propuestas de capacitación regional, las cuales fueron acogidas favorablemente por los Expertos. Asimismo, presentó información sobre la recopilación realizada a nivel regional respecto a los centros de instrucción disponibles.

39. Seguidamente, el Secretaría de la CLAC se refirió a los antecedentes del tema, recordando que la aprobación del Plan Estratégico de las Actividades de la CLAC (2007-2008), principalmente, lo relacionado a la nueva política de "cooperación horizontal", para lo cual la Secretaría venía desarrollando diferentes bases de datos sobre especialistas, centros de instrucción y demás organismos que sirvan de apoyo para implementar la política señalada, que permitirá apoyo mutuo de asistencia inmediata, evitando engorrosos trámites burocráticos.

40. De igual manera, informó que ya se habían realizado algunas actividades de cooperación horizontal, poniendo como ejemplo la asistencia brindada por Chile a Ecuador con el avión de control radio ayudas en el primer semestre de 2006 y el curso de inspectores de operaciones organizado por Panamá para especialistas de otros Estados miembros, lo que permitía ampliar la planta de inspectores a disposición de la autoridad aeronáutica panameña con la anuencia de autoridades de los otros Estados. Destacó que este tipo de asistencia contribuye al objetivo principal del Plan Estratégico de la CLAC, que es la integración.

41. El GEPEJTA acogió favorablemente la Nota de estudio presentada por Panamá y la información presentada por la Secretaría, resaltando el importante trabajo que se viene desarrollando y la necesidad de continuar impulsando la integración del transporte aéreo en todos los ámbitos de la autoridad aeronáutica, sobre la base de la nueva política de "cooperación horizontal".

Conclusión

42. Sobre la base de la información proporcionada y las propuestas del Punto Focal, el Grupo acordó:

a) que la CLAC coordine la gestión de los cursos y programas de capacitación a nivel técnico, para beneficio de sus Estados miembros;

b) que la Secretaría de la CLAC, una vez identificadas las necesidades de capacitación a nivel regional, gestione con las instituciones pertinentes las realización de cursos correspondientes;

c) encargar a la Secretaría que mantenga actualizada la base de datos sobre los centros de instrucción y cursos de tal forma que los Estados puedan acceder fácilmente a esta información;

d) que la Secretaría continúe organizando los cursos identificados como prioritarios para apoyar a los Estados y, al mismo tiempo, generar ingresos que fortalezcan el presupuesto de la CLAC, y,

e) que los Estados deberán enviar a la CLAC la información necesaria para mantener las bases de datos actualizadas.

Cuestión 3.2 del Orden del Día: **Diagnóstico y programa de capacitación 2008 (Secretaría)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/20–NE/14 *CORRIGENDUM*

43. El Secretario de la CLAC presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/20–NE/14 *CORRIGENDUM* recordando que en anterior reunión el GEPEJTA se le encargó elaborar una encuesta para establecer un diagnóstico sobre las necesidades de capacitación regional, con el objetivo de impulsar cursos organizados por la propia Secretaría como una fuente adicional de financiamiento a su presupuesto, tal como fuera aprobado por la Asamblea. En ese orden de ideas, puso en conocimiento de los Expertos el cuadro resumen de las necesidades proyectadas a cinco años y la lista de cursos que se requerirán.

44. Por otro lado, informó que se había alcanzado un acuerdo con TCB/OACI para impulsar mutuamente cursos, intercambio de expositores, etc., así como, la contratación de personal en la Secretaría, sin costo alguno, el mismo que apoyará en tareas de cooperación y capacitación. Igualmente, informó del apoyo que se recibirá de la FAA para impulsar eventos de capacitación.

45. Para concluir, destacó que todo el trabajo que se desarrolle en la Secretaría, en materia de capacitación, contribuirá con la reactivación del IPAC (Instituto Panamericano de Aviación Civil), ratificando que Panamá continuará siendo sede del mismo y aclarando que los cursos se podrán realizar en cualquier otro país independientemente que el IPAC estaría ubicado en Panamá con personería jurídica propia e inmunidades correspondientes a este tipo de organismos.

Conclusión

46. El GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada por la Secretaría y destacó el trabajo realizado.

Cuestión 3.3 del Orden del Día: **Reactivación del IPAC con apoyo de la CLAC (Panamá)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/20–NE/03

47. En este punto del Orden del Día, la Experta de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/20-NE/03 refiriéndose a los antecedentes de la creación del IPAC, que se encontraba inactivo. Destacó que, a través de la CLAC, se podía reactivar el mismo en beneficio de los Estados latinoamericanos, lo que también contribuiría para cumplir con lo resuelto por la Asamblea y el Comité Ejecutivo respecto al financiamiento y fortalecimiento de la CLAC.

48. Durante el debate, el Experto de Brasil solicitó se aclare el párrafo 14 de la nota presentada en lo referente a la financiación del IPAC. Sobre esta base, la Experta de Panamá y la Secretaría aclararon que, para la reactivación y financiamiento del IPAC, no se recurrirá a los Estados miembros, sino se utilizarán recursos propios de autogestión y la contribución del Estado panameño, como sede del instituto, en cuanto a personal, oficinas, etc.

49. El GEPEJTA consideró conveniente que, una vez se disponga de la toda la información necesaria y la Secretaría considere la reactivación del IPAC, se debería constituir un Grupo *ad hoc* para revisar el marco jurídico, el programa de trabajo y las proyecciones financieras del instituto.

Conclusión

50. El GEPEJTA acogió favorablemente la Nota de estudio presentada y exhortó al Punto Focal y la Secretaría que continúe realizando los preparativos necesarios para la reactivación del instituto y, cuando lo estimen conveniente, se constituya el Grupo *ad hoc* señalado en el párrafo 49.

Cuestión 3.4 del Orden del Día: **Base de Datos – Capacitación Panamá (Secretaría)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/20–NE/16 *CORRIGENDUM*

51. El Secretario de la CLAC presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/20-NE/16 *CORRIGENDUM* explicando que, a pedido del Punto Focal, se había solicitado a los Estados miembros información sobre los centros y/o escuelas de formación de pilotos para identificar y crear una base de datos. Esto, teniendo en cuenta los problemas que se han presentado en la industria por la demanda de tripulaciones, lo que venía afectando a varias líneas aéreas de la región. Asimismo, en su momento, será necesario conocer los niveles de capacitación y mejorar los programas de entrenamiento, teniendo en cuenta la nueva tecnología. Para terminar, exhortó a los Estados que no respondieron, lo hagan a la brevedad posible para continuar con esta tarea.

Conclusión

52. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 3.5 del Orden del Día: **Becas 2008 (Secretaría)**

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/20–NI/01 *CORRIGENDUM 2*

53. En este Punto del Orden del Día el Secretario de la CLAC se refirió a la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/20-NI/01 *CORRIGENDUM 2* que contenía una tabla con las becas gestionadas por la Secretaría sobre cursos de la Academia de Aviación Civil de Singapur, la TCB/OACI y COCESNA.

Conclusión

54. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 4 del Orden del Día: **Navegación aérea.**

Sistema regional de cobro unificado

55. No habiéndose presentado documentación ni notas de estudio para el debate en este punto del Orden del Día, el Grupo de Expertos expresó su preocupación y consideró que en esta Macrotarea no se había avanzado como se esperaba, pues está pendiente: desarrollar el sistema regional de cobro unificado. En ese sentido, se acordó solicitar al Punto Focal que adopte las medidas necesarias para cumplir el programa establecido sobre la base de un cronograma de trabajo que agilice la actividad aprobada por la Asamblea.

Conclusión

56. Solicitar al Punto Focal que adopte las medidas necesarias para cumplir el programa establecido, sobre la base de un cronograma de trabajo que agilice las actividades aprobadas por la Asamblea;

Cuestión 4.1 del Orden del Día: **Beneficios técnicos operacionales y financieros de procedimientos RNAV (Panamá)**

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/20–NI/02

57. El Experto de Panamá realizó una presentación sobre los “beneficios técnicos, operacionales y financieros sobre los procedimientos RNAV” en el Aeropuerto Internacional de Tocumen, explicando la metodología aplicada y los cambios que debieron adoptar para optimizar la gestión del tránsito aéreo y las aproximaciones en el referido aeropuerto. Destacó asimismo, que estos procedimientos, deben ser certificados por la autoridad aeronáutica y que en la región lamentablemente muy pocos Estados lo han hecho y tampoco se utiliza, en su totalidad, la tecnología disponible en los equipos de abordo para la gestión de la autoridad aeronáutica en sus inspecciones.

58. Durante el debate, el Representante de IATA, al tiempo de felicitar el trabajo desarrollado por Panamá, Ecuador y Chile, en esta materia, ofreció todo el apoyo de su asociación para implementar este tipo de procedimientos en el resto de Estados.

Conclusión

59. El GEPEJTA acogió favorablemente la presentación y acordó exhortar a la Presidencia y al Comité Ejecutivo que continúe trabajando conjuntamente con OACI, IATA, FAA e industria, para impulsar la implementación de este tipo de procedimientos en los Estados de la región y la utilización de la nueva tecnología, en el trabajo que realizan las autoridades aeronáuticas, a través de sus inspectores.

Cuestión 5 del Orden del Día: Seguridad Operacional.

Cuestión 5.1 del Orden del Día: Informe de la Quinta Reunión de Coordinación con los Puntos Focales del SRVSOP (RCPF/5), Lima, Perú 4 y 5 de octubre de 2007.

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/20–NE/05

60. El Experto de Chile, en su calidad de Punto Focal, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/20-NE/05 relacionada al informe de la Quinta Reunión de Coordinación con los Puntos Focales del SRVSOP (RCPF/5), realizada en Lima, Perú, del 4 al 5 de octubre de 2007.

61. A continuación, el Secretario de la CLAC presentó algunos comentarios sobre la nota de estudio, remitiéndose a los antecedentes de la creación del Sistema, la documentación del mismo, destacando que de conformidad a dichos documentos le corresponde a la CLAC realizar cualquier modificación al señalado Sistema. Para terminar, destacó la necesidad de coordinar adecuadamente las fechas de realización de las reuniones de la Junta del Sistema, en función de las del Comité Ejecutivo de la CLAC, para evitar erogaciones adicionales innecesarias.

62. Durante el debate, el Experto de Brasil sugirió que Chile, en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea sobre “Seguridad Operacional” de la CLAC, revise las tareas y considere los términos de referencia propuestos en la reunión de Puntos Focales del Sistema, para que este desarrolle un trabajo para establecer la estrategia de institucionalización del mismo y después se someta a consideración del Comité Ejecutivo de la CLAC. Asunto que fue reiterado por la Secretaría, destacando que el organismo competente para proceder a la institucionalización del Sistema es la CLAC, que fue quien lo creó y dispone de los expertos políticos, económicos y jurídicos, idóneos para desarrollar esta tarea.

63. Por su parte, el Experto de la IATA resaltó la importancia de modificar el Acuerdo OACI/CLAC para evitar redundancia y costos adicionales que podrían surgir de actividades paralelas. En ese orden de ideas, se refirió al Sistema IOSA que ya venía siendo tomando en cuenta por varios Estados miembros, el cual contribuía a elevar el nivel de aplicación de cumplimiento de los estándares y solicitando que la CLAC incentive a los Estados, que aún no lo han hecho, que tengan en cuenta iniciativa como elemento de sus auditorías. Finalmente informó sobre el programa ISAGO (Sistema de Auditorías para Operadores Terrestres) que lanzará la IATA próximamente y se comprometió presentarlo información detallada de este sistema en la próxima reunión del GEPEJTA.

64. Asimismo, resaltó que la seguridad operacional es la primera prioridad, tanto de las autoridades como de los explotadores y recordó lo mencionado en el Tercer Coloquio del Transporte Aéreo (Isla de Margarita, Venezuela, octubre 2007) respecto al déficit de personal calificado en la región, asunto que debería ser tomado muy en cuenta en las actividades de la CLAC, por lo que expresó la conveniencia de disponer de una base de datos del personal y catastro de pilotos de la región para poder planificar con visión de futuro la formación y capacitación de estos especialistas.

65. Por su parte, el Experto de Paraguay coincidió en que se debería realizar una revisión y reorientación del Sistema para ayudar a recuperar la categoría de aquellos Estados que aún no lo han hecho e incentivar a los Estados de la región que no pertenecen al Sistema para que se integren.

Conclusiones:

66. El GEPEJTA acordó lo siguiente:

a) sugerir la armonización del programa de reuniones de la Junta del Sistema con las del Comité Ejecutivo de la CLAC, para evitar erogaciones innecesarias;

b) que una vez establecidos los términos de referencia para la creación del organismo, la CLAC se encargue de la institucionalización del SRVSOP, teniendo en cuenta que fue dicha Comisión la que lo constituyó y dispone de los especialistas idóneos políticos, económicos y jurídicos;

c) que el SRVSOP debería adoptar las medidas necesarias para que los Estados miembros, que aún no lo han hecho, recuperen la categoría y procurar la adhesión de los Estados que aún no forman parte del mismo; y,

d) encargar a la Secretaría de la CLAC la creación de una base de datos de personal de tripulantes y pilotos a nivel regional.

Cuestión 5.2 del Orden del Día: Cooperación regional y registro de especialistas (Chile).

Informe de la Décima Séptima Reunión Ordinaria de la Junta General JG/17 (Lima, Perú, 29 y 30 de noviembre de 2007)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/20–NE/07

67. El Experto de Chile realizó la presentación de la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/20-NE/07 que contenía el Informe de la Décima Séptima Reunión Ordinaria de la Junta General realizada en Lima, Perú, entre el 29 y 30 de noviembre de 2007, haciendo referencia a los antecedentes del tema y presentó las conclusiones alcanzadas en cada Punto del Orden del Día.

68. Al revisar el informe, se observó la necesidad de analizar la conclusión sobre el "Concurso Regional para la creación del Logotipo y cambio de sigla del Sistema Regional", recordando que, de conformidad al reglamento, esto debe someterse a consideración del Comité Ejecutivo de la CLAC.

Conclusión:

69. El Grupo tomó nota de la información presentada y acordó que, Chile en su calidad de Punto Focal, revise la conclusión de la Junta del SRVSOP sobre el "Concurso Regional para la creación del Logotipo y cambio de sigla del Sistema Regional" y adopte las medidas necesarias para que sea sometido a aprobación del Comité Ejecutivo de la CLAC, de conformidad a los documentos constitutivos del Sistema.

Cuestión 5.3 del

Orden del Día: Sistema de Control de la Vigilancia Continua (Chile).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/20–NE/12

70. El Experto de Chile realizó una presentación sobre el Sistema de Control y Vigilancia Continua, herramienta computacional diseñada por especialistas de la DGAC de su país, mediante el cual se realiza el control de cumplimiento del Plan de Vigilancia y puso a disposición de los Estados el mencionado Sistema, a través de la Secretaría. La presentación se acompaña como **Adjunto 11.**

71. Por su parte, el Experto de Brasil consideró que sería aconsejable darle a dicho Sistema la forma de herramienta modelo que permita aplicarse en todos los Estados, ya que el Sistema presentado se ajustaba a las características de la aviación chilena.

Conclusión

72. El Grupo de Expertos al tomar nota de la información presentada, acordó:

a) que, en aplicación a la política de "cooperación horizontal", el Sistema de Control y Vigilancia Continua se entregue a la Secretaría de la CLAC para que ésta lo ponga a disposición de todos los Estados miembros y se encargue de coordinar su entrega e implementación; y,

b) encargar a Chile que estudie la posibilidad de transformar el Sistema en una herramienta modelo que permita implementarlo en todos los Estados.

Cuestión 6 del Orden del Día: Otros asuntos.

- **Armonización de procedimientos para autorizaciones de ingreso y salida de aeronaves, en vuelos no regulares internacionales (Bolivia).**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/20–NE/22

73. En este punto del Orden del Día, el Experto de Bolivia realizó la presentación de la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/20-NE/22 reiterando su preocupación para lograr una armonización en los procedimientos de autorización de vuelos no regulares. En ese orden de ideas, puso a consideración del Grupo de Expertos un proyecto de "Formulario Único" (Solicitud de Ingreso/Salida de aeronaves), con la finalidad de estandarizar los requisitos a nivel regional, documento que se elaboró en base al cuestionario que se circuló entre los Estados oportunamente.

Conclusión:

74. El Grupo tomó nota de la información presentada y acordó que:

a) los Estados envíen sus comentarios a la Secretaría en un plazo no mayor a 30 días sobre el formulario;

b) los Estados que no respondieron a la encuesta también lo hagan en un plazo de 30 días; y,

c) Bolivia con la información señalada presente, en la próxima reunión del GEPEJTA, nuevamente el formulario actualizado.

- **Conferencia OACI sobre aspectos económicos de los aeropuertos y servicios de navegación aérea (Secretaría).**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/20–NE/23

75. Para terminar, la Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/20-NE/23 informando sobre la realización de la Conferencia OACI sobre aspectos económicos de los aeropuertos y servicios de navegación aérea a realizarse entre el 15 y 20 de septiembre de 2008, recordando que la CLAC dispone de una "Directriz de procedimientos para las reuniones de coordinación en las Conferencias Mundiales", esto con el fin de que los Estados miembros definan posiciones y concreten acciones conjuntas respecto a los temas que se vayan a discutir en el transcurso de la Conferencia.

76. Asimismo, solicitó que los Estados que respondieron la encuesta sobre los antecedentes CEANS envíen una copia a la Secretaría para disponer de un criterio general sobre la situación regional y, de ser necesario, preparar las notas de estudio pertinentes. Asimismo, solicitó a los Estados que tengan intención de presentar notas de estudio en la citada Conferencia las hagan llegar a la Secretaría previamente para discutirlas en el próximo GEPEJTA y requerir el apoyo del resto de Estados.

Conclusión

77. El Grupo de Expertos tomó nota de la información presentada y acordó que:

a) los Estados que respondieron la encuesta sobre los antecedentes CEANS envíen una copia a la Secretaría para disponer de un criterio general sobre la situación regional y, de ser necesario, preparar las notas de estudio pertinentes;

b) los Estados que tengan intención de presentar notas de estudio en la citada Conferencia las hagan llegar a la Secretaría previamente para discutirlas en el próximo GEPEJTA y requerir el apoyo del resto de Estados; y,

c) este tema sea incluido en la próxima reunión del GEPEJTA para establecer una posición regional y elaborar las notas de estudio pertinentes.

78. Antes de concluir la reunión, el Representante de ACI/LAC planteó una inquietud respecto a la disposición de la OACI sobre el manejo de líquidos, geles y aerosoles y su aplicación en los aeropuertos de la región, asunto que venía afectando a los comercializadores aeroportuarios. Esto con el objeto de armonizar el procedimiento a nivel regional. Sobre esta propuesta, el Grupo consideró que el tema debe ser analizado por el Grupo de Expertos FAL/AVSEC y sugirió al Representante de ACI/LAC que presente su inquietud en la próxima reunión de dicho Grupo.

Clausura

79. Al concluir la reunión, el Secretario de la CLAC expresó su agradecimiento al Alcalde de la ciudad y a todos aquellos que permitieron culminar con éxito la reunión e invitó a los Expertos a continuar impulsando el Programa de Trabajo de la CLAC. Acto seguido, el Coordinador de la reunión también agradeció a los organizadores, destacó la labor de la Secretaría y expresó su deseo de un feliz retorno a sus respectivos países a los participantes de la reunión.

VIGÉSIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO – GEPEJTA/20

(Cuenca, Ecuador, 27 al 29 de febrero de 2008)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC

ARGENTINA

José Alberto Palermo
Director de Tránsito Aéreo
CRA – Comando de Regiones Aéreas
Av. Pedro Zanni 250, Piso 1, Ofic. 178V, Buenos Aires
T: (54 11) 4317 6307
F: (54 11) 4317 6307
ditraer@faa.mil.ar

Héctor Luis Sánchez
Jefe Sección Reglamentación de Vuelo
Dirección de Tránsito Aéreo
CRA – Comando de Regiones Aéreas
Av. Pedro Zanni 250, Piso 1, Ofic. 180V, Buenos Aires
T: (54 11) 4317 6502
F: (54 11) 4317 6502
buertnr@faa.mil.ar

BOLIVIA

Carlos Antelo Lenz
Director Ejecutivo
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal Santa Cruz 1278
Edif. Palacio de las Comunicaciones, Piso 4, La Paz
T: (591 2) 211 5519
F: (591 2) 211 5519
dgacbol@entelnet.bo
cantelenz@hotmail.com

Juan Urrutia
Director de Transporte Aéreo
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal Santa Cruz 1278
Edif. Palacio de las Comunicaciones, Piso 4, La Paz
T: (591 2) 237 4142
F: (591 2) 211 5515
urrutia@dgac.gov.bo

Martha Silvia Jacob Escalante
Jefe de Unidad de Servicios Aerocomerciales
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal Santa Cruz 1278
Edif. Palacio de las Comunicaciones, Piso 4, La Paz
T: (591 2) 239 1370 / 237 4142
F: (591 2) 211 5515
mjacob@dgac.gov.bo

Rodrigo Velásquez Molina
Especialista en Estadísticas
Dirección de Transporte Aéreo
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal Santa Cruz 1278
Edif. Palacio de las Comunicaciones, Piso 4, La Paz
T: (591 2) 237 4142
F: (591 2) 211 5515
rvelasquez@dgac.gov.bo

Adolfo Ascarrunz Ramos
Responsible SIG
SUPTRANS – Superintendencia de Transportes
Calacoto calle 9 Nro 7835, La Paz
T: (591 2) 278 2790
F: (591 2) 800 104090
aascarrunz@suptrans.gov.bo

Paola Isabel Ergueta Peredo
Abogada Sectorialista
SUPTRANS – Superintendencia de Transportes
Calacoto calle 9 Nro 7835, La Paz
T: (591 2) 278 2691
F: (591 2) 800 10 4090
pergueta@suptrans.gov.bo

BRASIL

José Dolabela Portela
Gerente de Coordinación con Organizaciones Internacionales
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Rua Marechal Câmara 233, Piso 12, Castelo, Río de Janeiro – 20020.080
Tel.: (55 21) 2139 9674 / 75
Fax: (55 21) 2139 9678
jose.dolabela@anac.gov.br

Valdir Lemos Padilha
Gerente de Operaciones Internacionales
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Rúa Santa Luzia 651, Sala 1001, Río de Janeiro – 20030-040
T: (55 21) 3814 6997
F: (55 21) 3814 6779
padilha@anac.gov.br

Luiz Cláudio da Silva Antunes
Gerente de Procesamiento de Divulgación de Información
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Av. Alm. Silvio de Noronha 373 , Terreo Centro CEP 20021-100, Río de Janeiro
T: (55 21) 2240 4358
F: (55 21) 2544 6900
luizclaudio.antunes@anac.gov.br

Antônio Smania
Asesor de la Gerencia de Tarifas Aeroportuarias
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Rua Santa Luzia 651, Sala 607
CEP 20030.040, Río de Janeiro
T: (55 21) 3814 6758
F: (55 21) 3814 6904
antonio.smania@anac.gov.br

Ricardo Caldeira César Brasil
Asesor de Seguridad Operacional
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Rua Santa Luiza 651, Rio de Janeiro RJ CEP 20030-040
T : (55 21) 3824 7063 / 7077
F : (55 21) 3814 6892
ricardobrasil.contact@gmail.com

Luis Fernado Vicente Lopes
Gerente Estrategia Mercado
EMBRAER - BRASIL
Av Brigadeiro Faria Lima Nº 2.170
12227 – 901 – S. J. dos Campos - São Paulo
T: (55 12) 3927 2349
F: (55 12) 3927 6600 Anexo 0763
llopes@embraer.com.br

CHILE

Iván Galán Martínez
Director de Planificación
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Edificio Aeronáutico Central
Av. Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (562) 439 2509
F: (562) 439 2454
igalan@dgac.cl

Carlos Patricio Cerda Zúñiga
Jefe Sección Programación y Control, Subdepartamento de Transporte Público
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (562) 436 3339
ccerda@dgac.cl

Sandra Ester Duarte Baeza
Jefa Sección de Estadísticas
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Edificio Aeronáutico Central
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (562) 439 2511
F: (562) 439 2571
sduarte@dgac.cl

Eduardo Alvarado Cáceres
Jefe Departamento Técnico-Económico
JAC – Junta de Aeronáutica Civil
Av. Amunátegui 139, 7° Piso, Santiago
T: (56 2) 672 0228
F: (56 2) 698 3148
ealvarado@mtt.cl

COLOMBIA

Jorge Alonso Quintana Cristancho
Jefe del Grupo de Estudios Sectoriales
UAEAC - Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional El Dorado, Of. 403
Santa Fe de Bogotá
T: (57 1) 266 2262
F: (57 1) 266 3779
jorge.quintana@aerocivil.gov.co

Jazmín Alexandra Palomino Pineda
Abogada Grupo Asuntos Internacionales y Regulatorios
UAEAC - Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional El Dorado, Of. 403
Santa Fe de Bogotá
T: (57 1) 266 3919 / 413 9598
F: (57 1) 266 3779
Jazmin.palomino@aerocivil.gov.co
apalomin@aerocivil.gov.co

COSTA RICA

Sonia Garro Rojas
Directora de Transporte Aéreo
DGAC – Dirección General de Aviación Civil
La Uruca, San José, contiguo a Migración
Apdo. 5026-1000, San José
T: (506) 231 1770
F: (506) 290 0089
sgarro@dgac.go.cr

CUBA

Marta Rojas Barbeito
Asesora Legal
Cubana de Aviación S.A.
Aeropuerto Internacional José Martí, Terminal 1
La Habana
T: (537) 266 4505
F: (537) 266 4505
marta.rojas@cubana.avianet.cu

ECUADOR

Hugo Alvarado
Jefe del Aeropuerto Mariscal Lamar de Cuenca,
Av. España y Elia Luit, Cuenca
T: (593 7) 286 1741
F: (593 7) 286 1741

Ricardo Andrade Beltrán
Técnico de Operaciones de Vuelo
DAC – Dirección de Aviación Civil
Aeropuerto Mariscal Lamar de Cuenca, Av. España y Elia Liut, Cuenca
T: (593 7) 286 1741
F: (593 7) 286 1741

Jorge Naranjo
Asesor Técnico
CORPAQ – Corporación de Aeropuertos de Quito
Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, Quito
T: (593 2) 330 0166
F: (593 2) 330 0203
jnaranjo@corpaq.com

Eduardo Ramírez
Director Ejecutivo
CAC – Corporación Aeroportuaria de Cuenca
Aeropuerto Mariscal Lamar de Cuenca, Av. España y Elia Luit, Cuenca
T: (593 7) 286 7120 Ext. 103
F: (593 7) 286 2950 Ext. 106
direjecutiva@aeropuertocuenca.ec

Cristian Mora Reina
Gerente Fire Rescue Supervisor, SSEI
CAC - Corporación Aeroportuaria de Cuenca
Mariscal Lamar 15-10 y Coronel Talbot, Cuenca
T: (593 7) 282 8274
cx.mora@hotmail.com

Fausto Carvallo
Jefe Departamento Jurídico
CAC – Corporación Aeroportuaria de Cuenca
Aeropuerto Mariscal Lamar de Cuenca, Av. España y Elia Luit, Cuenca
T: (593 7) 286 7120 Ext. 103
F: (593 7) 286 2095 Ext. 106
faustocarvallo@hotmail.com

Juan Fernández Solano
Jefe Departamento Operaciones
CAC – Corporación Aeroportuaria de Cuenca
Av. España y Elia lict, Aeropuerto de Cuenca
T: (593 7) 245 9558
j-fernandez-s@hotmail.com

Pablo Calle
Gerente Estación Cuenca
TAME – Línea Aérea del Ecuador
Av. Florencia Astudillo 2-22
T: (593 7) 281 1804
F: (593 7) 281 1804
pcalle@tame.com.ec

NICARAGUA

Carlos Roberto Real Sequeira
Responsable de Estudios Económicos
Dirección de Transporte Aéreo
INAC – Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil
Km. 11 ½ Carretera Norte
T: (505) 276 8580 / 276 8586 Ext. 1170
F: (505) 276 8588
estudiose@inac.gob.ni

PANAMÁ

Lilmarie Langmaid
Directora de Transporte Aéreo
AAC - Autoridad Aeronáutica Civil
Edificio 805, Albrook, Ciudad de Panamá,
T: (507) 501 9072
F: (507) 501 9079
lilmarie@aeronautica.gob.pa

Fabián F. Lasso A.
Director de Navegación Aérea
AAC - Autoridad Aeronáutica Civil
Curundú, Avda. Ascanio Villalaz, Edificio 611, Ciudad de Panamá
T: (507) 501 9801
F: (507) 501 9809
flasso@aeronautica.gob.pa

Hazel Luna
Analista de Transporte Aéreo
AAC - Autoridad Aeronáutica Civil
Edificio 805, Albrook, Ciudad de Panamá,
T: (507) 501 9081
F: (507) 501 9079
hluna@aeronautica.gob.pa

PARAGUAY

Ceferino Farias Servín
Subdirector de Transporte Aéreo y Asuntos Internacionales
DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Ministerio de Defensa Nacional
Av. Mcal. López e/Vice Pdte. Sanchez y 22 de Setiembre, 3° Piso, Asunción
T: (595 21) 213 365
F: (595 21) 213 365
staai@dinac.gov.py
cefarias@hotmail.com

Cándido Méndez
Director Jurídico
DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Ministerio de Defensa Nacional
Av. Mcal. López e/Vice Pdte. Sanchez y 22 de Setiembre, 3° Piso, Asunción
T: (595 21) 204 205
F: (595 21) 204 205
asesorjuridico@dinac.gov.py

Eleuterio Álvarez Ocampo
Jefe Departamento Estadísticas
DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional Silvio Petrossi, Asunción
Dpto. Estadísticas, 3er nivel
T: (595 21) 645 600 Ext. 2324
F: (595 21) 645 600
estadisticas@dinac.gov.py

Julie Hermosilla
Asesor
DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Ministerio de Defensa Nacional
Av. Mcal. López e/Vice Pdte. Sanchez y 22 de Setiembre, 3° Piso, Asunción
T: (595 21) 204 205
F: (595 21) 204 205
yulyhermosilla@hotmail.com

PERÚ

Humberto Ramírez Trucios
Gerente Asesoría Legal
OSITRAN – Organismo Regulador de Infraestructura de Trasporte de Uso Público
Av. República de Panamá No. 3659, San Isidro, Lima
T: (51 1) 440 5115 Ext. 231
F: (51 1) 421 4739
hramirez@ositran.gob.pe

Celia Estela García Agreda
Coordinadora de la Gerencia de Supervisión
OSITRAN – Organismo Regulador de Infraestructura de Trasporte de Uso Público
Av. República de Panamá No. 3659, San Isidro, Lima
T: (51 1) 440 5115
cgarcia@ositran.gob.pe

Patricia Benavente Donayre
Asesora Legal I
OSITRAN – Organismo Regulador de Infraestructura de Trasporte de Uso Público
Av. República de Panamá No. 3659, San Isidro, Lima
T: (51 1) 440 5115 Ext. 236
pbenavente@ositran.gob.pe

REPÚBLICA DOMINICANA

Andrés Sención Villalona
Secretario
JAC – Junta de Aviación Civil
Calle José Joaquín Pérez #104, Ensanche Gazcue, Santo Domingo
T: (1 809) 689 4761
F: (1 809) 689 4113
andressencion@hotmail.com

Jocelyn Castillo Selig
Consultora Jurídica - Departamento Aeroportuario
Miembro de la Junta de Aviación Civil
JAC – Junta de Aviación Civil
Calle José Joaquín Pérez #104, Ensanche Gazcue, Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167 / 530 1310
F: (1 809) 689 4113
jocelyncastilloda@hotmail.com
jcastilloda@da.gov.do

Franklyn Reyes Rossó
Director Legal Técnico
IDAC – Instituto Dominicano de Aviación Civil
Av. México, esq. 30 de Marzo, Bloque A, Santo Domingo
T : (1 809) 221 7909 Ext. 211 y 219
F : (1 809) 221 8616
frosso101@hotmail.com

URUGUAY

Elizabeth Oria
Directora General del Ministerio de Economía y Finanzas
Miembro de la Junta Nacional de Aeronáutica Civil
Colonia 1089, Piso 3, Montevideo
T: (598 2) 1712 2681 / 1712 2682 / 1712 2683
F: (598 2) 1712 2688
elioria@mef.gub.uy

Roberto Perdomo Protti
Asesor Letrado
DINACIA - Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519,
C.P. 12.100 Paso Carrasco, Canelones, Uruguay
T: (598 2) 604 0408 x Ext. 4041
F: (598 2) 604 0424
rperdomo@adinet.com.uy

José Edgardo Palermo
Asesor en Normas Técnicas Aeronáuticas
DINACIA - Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519,
C.P. 12.100 Paso Carrasco, Canelones, Uruguay
T: (598 2) 604 0408 Ext. 4222
F: (598 2) 604 0408 Ext. 4232
jopalerm@adinet.com.uy

Luis Giorello Sancho
Asesor Letrado
DINACIA - Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519,
C.P. 12.100 Paso Carrasco, Canelones, Uruguay
T: (598 2) 604 0408 Ext. 4223
F: (598 2) 604 0408 Ext. 4232
giosan@adinet.com.uy

VENEZUELA

María Marcela Salazar
Coordinadora de Relaciones Nacionales e Internacionales
INAC -Instituto Nacional de Aviación Civil
Municipio Chacao, Avda. José Félix Sosa, Urb. Altamira
Torre Británica de Seguros, Piso 2,
Oficina de Relaciones con la Aviación, Caracas
T: (58 212) 277 4576
F: (58 212) 277 4438
m.salazar@inac.gov.ve

Somys Raquel Landaeta Veroes
Jefe de División de Operaciones Internacionales
Gerencia General de Transporte Aéreo
INAC -Instituto Nacional de Aviación Civil
Municipio Chacao, Avda. José Félix Sosa, Urb. Altamira
Torre Británica de Seguros, Piso 3, Caracas
T: (58 212) 277 4538
F: (58 212) 277 4507
s.landaeta@inac.gov.ve

Reinaldo Jesús Zerpa Flores
Especialista Aeronáutico I – Abogado
Consultoría Jurídica
INAC -Instituto Nacional de Aviación Civil
Municipio Chacao, Avda. José Félix Sosa, Urb. Altamira
Torre Británica de Seguros, Piso 5, Caracas
T : (58 212) 277 4429
F : (58 212) 277 4478
r.zerpa@inac.gov.ve

ORGANISMOS OBSERVADORES

COCESNA – Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea

Rodolfo Monge Pacheco
Gerente Regional – Costa Rica
Contiguo Escuela El Aeropuerto, Edif. ATC-Radar,
Barrio El Cacique de Alajuela, San José
Costa Rica
T: (506) 443 4979
F: (506) 443 4979 Ext. 6024 / 442 2342
rmonge@cocesna.org

Sagrario Padilla
Asesora Legal
COCESNA / ACSA – Agencia Centroamericana de Seguridad Aérea
Edificio Radar, contiguo Escuala Aeropuerto, San José
Costa Rica
T: (506) 440 1981
F: (506) 440 1981
spadilla@cocesna.org

ACI/LAC - Airports Council International/Latin America & Caribbean

Eduardo Flores
Secretario Regional
Aeropuerto Internacional Mérida (M. Crescencio Rejón)
Piso 2, Oficina ACI-LAC, Mérida, Yucatán, México CP 97225
T: (52 999) 946 1258
F: (52 999) 946 1264
info@aci-lac.aero / efloresdc@aci-lac.aero

Enrique Ángel Fabrizio
Representante – Miembro de ACI/LAC
Aeropuerto Internacional Mérida (M. Crescencio Rejón)
Piso 2, Oficina ACI-LAC, Mérida, Yucatán, México CP 97225
T: (52 999) 946 1258
F: (52 999) 946 1264
efabrizi@orsna.gov.ar

Carlos Bianchi
Abogado
AA 2000 – Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Honduras 5663, Buenos Aires
T: (54 11) 4852 6901
F: (54 11) 4852 6952
cbianchi@aa2000.com.ar

ALTA - Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo

Gonzalo Yelpo
Director Legal
Colonia 1066 Piso 3, Montevideo, Uruguay
T: (5982) 908 4115 Ext. 23
F: (5982) 908 4115 Ext. 31
gyelpo@alta.aero

Sarah Soto
Distribution Planning Supervisor
Copa Airlines
Business Park, North Tower,
Urbanización Costa del Este
P.O. Box 0816-06819
Panamá
T: (507) 304 2737 Ext. 2737
F: (507) 304 2083
ssoto@copaair.com

IATA – Asociación de Transporte Aéreo Internacional

Eduardo Chacín
Manager Member & Government Relations
703 Waterford Way Suite 600 Miami, Florida 33126, USA
T: (1 305) 779 9836
F: (1 305) 202 2654
chacine@iata.org

Alexandra Morales
Gerente IATA – Ecuador
Amazonas 3961 y Pereira, Quito, Ecuador
T: (593 2) 298 1707
moralesa@iata.org

Luis Felipe De Oliveira
Assistant Director Commercial Fuel Services – The Americas
33, Route de l'Aéroport
1215 Geneva 15 Airport
Switzerland
T: (41 22) 770 2803
F: (41 22) 770 2689
deoliveirl@iata.org

CLAC – Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

Marco Ospina Yépez
Secretario
Apartado Postal 27032, Lima, Perú
T: (511) 422 6905 / 422 9367
F: (511) 422 8236
clacsec@lima.icao.int

VIGÉSIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/20)

(Cuenca, Ecuador, 27 al 29 de febrero de 2008)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por la Secretaría)

Cuestión 1: Transporte y política aérea
Punto Focal: Colombia

Cuestión 1.1: Liberalización intrarregional de derechos de tráfico
- Cuadro de "acceso a los mercados" / Estados miembros CLAC (Colombia).
- Actualización de la Resolución A16-15 "Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo" (Colombia).
- Matriz sobre comportamiento de tendencias de política (Secretaría)

Cuestión 1.2: Sistema estadístico integrado
- Informe de la tercera reunión del Grupo *ad hoc* encargado de desarrollar un "Sistema estadístico integrado" (Colombia – Ponente):
  - ✓ Tabulación de la información sobre procedimientos para captura de datos.
  - ✓ Diseño de base de datos de tráfico por etapas.
  - ✓ Procedimientos para obtener información origen – destino real de pasajeros y carga.
  - ✓ Propuesta sobre inclusión de datos de correo en información de carga.

Cuestión 1.3: Venta pasajes por *Internet*
- Informe de la tercera reunión del Grupo *ad hoc* sobre "Venta de pasajes por Internet" (Brasil – Ponente):
  - ✓ Análisis de cuestionario sobre "venta de pasajes por Internet".
  - ✓ Proyecto de recomendación sobre "venta de pasajes por Internet".

Cuestión 1.4: Precio de combustible de la aviación. (IATA/ALTA).

Cuestión 1.5: Sistema de reservas por computadora (IATA/ALTA).

Cuestión 1.6: Conclusiones Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo CLAC/IATA/ALTA/ACI-LAC "Eliminando Barreras" (Isla de Margarita, Venezuela, 16 al 18 de octubre de 2007) (Secretaría).

Cuestión 2: Gestión aeroportuaria y medio ambiente
Punto Focal: México

Cuestión 2.1: Política regional en materia de medio ambiente – Panel (México).

Cuestión 2.2: Procesos de Concesión (México).

Cuestión 2.3: Manual Regulatorio de Aeropuertos (México).

Cuestión 2.4: Eficiencia Aeroportuaria (México).

Cuestión 3: Capacitación
Punto Focal: Panamá

Cuestión 3.1: Capacitación regional CLAC (Panamá).

Cuestión 3.2: Diagnóstico y programa de capacitación 2008 (Secretaría).

Cuestión 3.3: Reactivación del IPAC con apoyo CLAC (Panamá / Secretaría).

Cuestión 3.4: Base de datos – capacitación (Panamá / Secretaría).

Cuestión 3.5: Becas 2008 (Secretaría).

Cuestión 4: Navegación aérea
Punto Focal: Brasil

Cuestión 4.1: Presentación sobre Beneficios técnicos operacionales y financieros de procedimientos RNAV (Panamá).

Cuestión 5: Seguridad operacional
Punto Focal: Chile

Cuestión 5.1 Informe de seguimiento del SRVSOP y de reunión de Puntos Focales (Chile).

Cuestión 5.2: Cooperación regional y registro de especialistas (Chile).

Cuestión 5.3: Presentación del sistema de seguimiento de vigilancia contínua (Chile).

Cuestión 6: Otros Asuntos

- Armonización de procedimientos para autorizaciones de ingreso y salida de aeronaves, en vuelos no regulares internacionales (Bolivia).

- Conferencia OACI sobre aspectos económicos de los aeropuertos y servicios de navegación aérea (Secretaría).

País	Bilateral y/o Multilateral		Firmado	Derechos de Trafico	Tipo de designación.	Cuadro de Rutas.
Argentina						
Aruba						
Belice						
Bolivia						
Brasil						
Chile						
Colombia						
Costa Rica						
Cuba						
Ecuador						
El Salvador						
Guatemala						
Honduras						
Jamaica						
México						
Nicaragua						
Panamá						
Paraguay						
Perú						
República Dominicana						
Uruguay						
Venezuela						

PROYECTO ACTUALIZACION DE LA RESOLUCIÓN A16-15 CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO

CONSIDERANDO que la Asamblea de la CLAC acordó incorporar dentro del plan estratégico de las actividades de la CLAC para el bienio 2007 -2008, la tarea relacionada a la actualización de la Resolución A16-15 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, con el objetivo de avanzar hacia la liberalización intraregional.

CONSIDERANDO que el transporte aéreo es un factor importante para promover y fomentar el desarrollo económico sostenido tanto a escala nacional como internacional;

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

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

CONSIDERANDO que los Estados miembros a pesar de que puedan tener políticas de reglamentación diferentes, comparten el objetivo fundamental de avanzar en un sistema de seguridad operacional fiable y uniforme en la región, a través del estudio de una reglamentación homologada que facilite el transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO que la aplicación estricta del criterio de propiedad sustancial y control efectiva para autorizar a una línea aérea a ejercer los derechos de ruta y otros derechos del transporte aéreo podría denegar a muchos Estados en desarrollo la oportunidad justa y equitativa de explotar servicios aéreos internacionales y optimizar las ventajas que puedan obtenerse;

CONSIDERANDO que para determinar la nacionalidad de una línea aérea debería atenderse a las normas de derecho interno del Estado que designa;

CONSIDERANDO que la designación y autorización de transportistas aéreos para acceder a los mercados debería liberalizarse al ritmo y discreción de cada Estado, de manera gradual, flexible y con un control efectivo en materia de reglamentación, en particular por lo que respecta a la seguridad operacional y protección de la aviación;

CONSIDERANDO que la ampliación o la aplicación flexible de los criterios relativos a la designación y autorización de líneas aéreas contribuiría a crear un entorno en que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y prosperar de manera estable, eficiente y económica y contribuiría a los objetivos de participación de los Estados en el proceso de liberalización, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados respecto de la seguridad operacional y protección de la aviación;

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

CONSIDERANDO que muchos de los efectos perjudiciales de la aviación civil en el medio ambiente pueden reducirse mediante la aplicación de medidas amplias que incluyan el progreso tecnológico, procedimientos de gestión del tránsito aéreo y operacionales más eficientes y la utilización apropiada de mecanismos de planificación de aeropuertos, de planificación y gestión de la utilización de los terrenos y que el crecimiento sostenido de la aviación es importante para el evolución y el desarrollo económico del futuro, el comercio, el intercambio cultural y el entendimiento entre la gente y las naciones y que, por consiguiente, es necesario tomar pronto medidas para garantizar que dicho crecimiento sea compatible con la calidad del medio ambiente y se desarrolle de forma que se mitiguen los efectos negativos;

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

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

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

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

CONSIDERANDO que en el 36° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se realizó un examen importante de la Resolución A35-18, así como de la declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo,

como resultado de la evolución en el campo de la liberalización y los retos que se enfrentan en materia de reglamentación del transporte aéreo, estadísticas, pronosticación y planificación económica así como de las medidas relacionadas con la seguridad y la integridad de los documentos de viaje y como resultado de dicha revisón se adoptó la **Resolución 43/1: Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo**

LA (XXXXX) ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

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

SEGURIDAD OPERACIONAL, SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y FACILITACIÓN

1. Seguridad operacional

a) Los Estados miembros deberán garantizar niveles elevados de seguridad y protección de la aviación y en constante mejora.

b) Los Estados miembros deberán propiciar el fortalecimiento de los mecanismos regionales (Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y la dependencia de COCESNA, la Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica), teniendo como objetivo principal el desarrollo sostenido de la seguridad operacional, y respaldando, al mismo tiempo, el Programa Universal de Auditorias de la Seguridad Operacional de la OACI.

2. Seguridad de la aviación civil

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

3. Facilitación

a) Los Estados miembros ratifican la obligación de actuar de conformidad con las normas y métodos recomendados de facilitación promulgados por la OACI, así como con las de cualquier otro acuerdo que sobre esta materia suscriban, en concordancia

con aquellos; manteniendo, en todo caso, un equilibrio apropiado entre la facilitación y la seguridad de la aviación civil.

b) Los Estados miembros coordinarán al más alto nivel la seguridad e integridad de los pasaportes e intensificaran sus esfuerzos para salvaguardar la seguridad e integridad de los documentos de viaje y protegerlos contra el fraude.

c) Los Estados miembros propiciarán que se expidan pasaportes de lectura mecánica conforme a las especificaciones del Doc 9303, Parte 1, para el 1 de abril de 2010, a más tardar;

d) Los Estados miembros asegurarán que la fecha de vencimiento de los pasaportes que no sean de lectura mecánica sea anterior al 24 de noviembre de 2015;

e) Los Estados miembros que expidan pasaportes electrónicos deberán asegurarse que se incorporen al Directorio de claves públicas (DCP) para reforzar la seguridad de los Pasaporte de lectura mecánica (PLM) dotados de datos biométricos.

f) Los Estados miembros propiciarán que las autoridades competentes de sus Estados, proporcionen de manera regular a la INTERPOL, información sobre los pasaportes extraviados o sustraídos, a los fines de que dichas informaciones se incorporen de manera oportuna, a la base de datos de dicho organismo.

g) Los Estados miembros establecerán y utilizarán comités nacionales de facilitación y adoptaran políticas de cooperación regional entre Estados vecinos;

h) Los Estados miembros promoverán la participación en programas regionales y subregionales de facilitación de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;

I) Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias, mediante los comités nacionales de facilitación u otros medios apropiados, para:

1) hacer que la reglamentación y prácticas nacionales se ajusten a las disposiciones y objeto del Anexo 9; y
2) hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación.

J) Los Estados miembros estimularán a sus comités nacionales de facilitación y a otros comités de facilitación para que estudien los problemas de facilitación y a que coordinen sus conclusiones con las de otros Estados miembros con los cuales tengan enlaces aéreos;

k) Los Estados miembros incorporarán la participación activa de sus explotadores aéreos y operadores aeroportuarios, para que sigan colaborando intensamente con sus gobiernos, en lo que se refiere a:

1) identificación y solución de los problemas de facilitación; y
2) elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal y otras amenazas a los intereses nacionales;

l) Los Estados miembros incorporarán la participación activa de los explotadores aéreos y operadores aeroportuarios y a sus asociaciones, en la medida de lo posible, en los sistemas de intercambio electrónico de datos, para alcanzar la máxima eficiencia en el despacho del tráfico de pasajeros y carga en las terminales internacionales; y

m) Los Estados, explotadores aéreos y operadores aeroportuarios, en colaboración con sus asociaciones y organismos internacionales interesados, harán lo posible por acelerar la tramitación y despacho de la carga aérea garantizando al mismo tiempo la seguridad de la cadena internacional de suministro.

USUARIO

4. Derechos del usuario

a) Los Estados miembros, reconociendo al usuario como destinatario del servicio público que debe garantizar el Estado y como principal soporte de la industria del transporte aerocomercial, procurarán asegurar el derecho del usuario a tener todas las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesarias y disponer de un servicio de transporte aerocomercial seguro, ordenado y eficiente.

b) Los Estados miembros facilitarán el establecimiento de sistemas de control de calidad del servicio aeronáutico, bajo un enfoque de calidad total, con el propósito de obtener un servicio de transporte aéreo y aeroportuario de óptimo nivel. Para ello, se deberá tomar en cuenta a todos los usuarios, tanto de las líneas aéreas como de los aeropuertos.

c) Los Estados miembros adoptarán medidas que precisen sus derechos y deberes, brindando las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesaria. Así mismo, promoverán el desarrollo de una infraestructura que permita cumplir los estándares de la facilitación en el movimiento de pasajeros, carga y correo.

d) Los Estados deberían aceptar, de manera general e inicialmente, los compromisos voluntarios de las líneas aéreas (y de los proveedores de servicios); cuando dichos compromisos resulten insuficientes, los Estados deberían considerar la adopción de medidas de reglamentación. Los Estados miembros procurarán que, en la elaboración de las normas y reglamentos sobre los derechos de los usuarios, se considere un adecuado equilibrio entre dichos derechos y el costo que éstos impliquen, siempre que

la intervención gubernamental se considere necesaria para mejorar la calidad del servicio.

ACCESO A LOS MERCADOS

5. Apertura de tráficos

a) Con el propósito de lograr un mayor acceso a los mercados, se promoverá una liberalización de los servicios de transporte aéreo de una forma gradual, progresiva, ordenada y con salvaguardias de manera que se garantice una participación efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional.

b) Los Estados miembros considerarán favorablemente, el otorgamiento de autorizaciones a empresas de los Estados miembros, para realizar vuelos no regulares de pasajeros y/o carga y/o correo dentro y fuera de la región, siempre que no afecten los vuelos regulares, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.

c) Los Estados miembros promoverán, las condiciones para la realización de servicios de transporte aéreo fronterizo dentro del marco regulatorio pertinente, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.

d) Los Estados miembros promoverán, la suscripción de acuerdos multilaterales sobre servicios de transporte aéreo, buscando una gradual liberalización en la región, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.

e) Sería necesario que, los Estados que aún no lo han hecho, ratifiquen lo antes posible el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) para la liberalización y explotación de los servicios aéreos internacionales.

f) Los Estados miembros registrarán en la OACI los acuerdos y arreglos de cooperación relativos a la aviación civil internacional de conformidad con el Artículo 83 del Convenio y el Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos;

g) Los Estados miembros continuarán trabajando para alcanzar la liberalización de acuerdo con sus propias necesidades y objetivos, empleando recursos bilaterales, regionales y multilaterales, según corresponda.

h) A efectos de trabajar en los procesos de liberalización, los Estados miembros podrán tomar en cuenta el Modelo de acuerdo de servicios aéreo (MASA) de la OACI, que ofrece orientación detallada sobre las opciones y los enfoques en torno a la liberalización.

6. Equivalencia de oportunidades

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

7. Competencia

a) Los Estados miembros propiciarán las condiciones que permitan a las empresas de transporte aéreo desarrollar sus actividades en un entorno competitivo, incluyendo la aplicación de tarifas. Asimismo, podrán considerar la utilización de mecanismos de salvaguardia o alternativos para preservar una sana competencia.

b) Los Estados miembros deberán propiciar la participación efectiva y sostenida de todos los Estados. Tales medidas pueden incluir la introducción gradual de la liberalización, leyes generales sobre competencia o salvaguardias específicas de la aviación.

8. Medidas unilaterales

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

ASPECTOS COMERCIALES

9. Servicios de escala

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

10. Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo

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

11. Participación en alianzas y otros acuerdos comerciales

Las alianzas u otros acuerdos comerciales, como el código compartido, deben ser objeto de previa aprobación gubernamental por parte de los Estados concernientes. Cuando las leyes antimonopolio sobre la competencia se aplican a dichos acuerdos, debería poder contarse con inmunidad y con las exenciones debidas a fin de permitir

que se mantenga la cooperación entre los transportistas, comprendida la coordinación de tarifas, cuando ello redunde en beneficio de los usuarios.

12. Sistemas de reservas por computadora (SRC)

a) Los Estados miembros podrán utilizar el código de conducta de la OACI e incluir la cláusula modelo para los SRC en los acuerdos bilaterales y multilaterales del transporte aéreo.

b) Los códigos a aplicarse deberían considerar los principios de transparencia, accesibilidad y no discriminación.

c) Los Estados miembros deberían continuar analizando la adopción de nuevos reglamentos que incluyan la distribución de los productos de las líneas aéreas por medio de la Internet, en el marco de la reglamentación de los SRC, las leyes de protección al consumidor y las leyes que rigen la competencia.

13. Asignación de turnos (SLOTS)

a) Los Estados miembros propiciarán que la asignación de turnos en los aeropuertos se resuelva en forma rápida y no discriminatoria. Si lo consideran necesario, podrán sugerir la utilización de los Comités de Asignación de Horarios de IATA, y/o recomendaciones ACI, incorporando la fundamental participación de las líneas aéras, sistemas de control de tránsito aéreo y los operadores aeroportuarios responsables de la gestión y uso de la infraestructura aeroportuaria.

b) Todo sistema de asignación de turnos debería ser justo, no discriminatorio y transparente, y debería tener en cuenta los intereses de todos los participantes. También debería ser compatible a nivel mundial, tener la finalidad de maximizar la utilización efectiva de la capacidad aeroportuaria, y debería ser simple, factible y económicamente sostenible.

14. Subsidios, tributos y cargos a los usuarios

Los Estados miembros se manifiestan contrarios a la utilización de “subsidios” a modo de asistencia a sus transportistas.

Los tributos aplicables a las actividades del transporte aéreo (tales como: impuestos, tasas, contribuciones o derechos) así como a los bienes e insumos utilizados en el transporte aéreo (explotadores aéreos, operadores aeroportuarios y organismos de control de tránsito aéreo) tienen repercusiones económicas y de competencia negativas en el servicio del transporte aéreo y constituyen una creciente carga a los explotadores aéreos, operadores aeroportuarios y usuarios, con efectos perjudiciales en el desarrollo de la industria del transporte aéreo, máxime cuando aquellos no sean aplicados al desarrollo seguro, ordenado y eficiente del transporte aéreo internacional, de manera uniforme y universalmente aceptada.

Los Estados miembros deberán propiciar el cumplimiento de las resoluciones del Consejo de la OACI contenidas en los Doc 8632, *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional* y el 9082/7, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*; siempre y cuando respondan a las necesidades de los Estados miembros..

Los Estados miembros se manifiestan contrarios a los excesivos cargos a los usuarios, ya que generan efectos negativos a la industria del transporte aéreo.

INTERESES CONVERGENTES

15. Relación con la OMC

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

a) Se asegure la coordinación interna en sus administraciones nacionales y, en particular, la participación directa de las autoridades aeronáuticas y de la industria de la aviación en las negociaciones;

b) Se asegure que sus representantes conozcan plenamente las disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, las características especiales del transporte aéreo internacional y sus estructuras, acuerdos y arreglos de reglamentación;

c) Tengan en cuenta sus derechos y obligaciones respecto a los Estados contratantes de la OACI que no son miembros de la Organización Mundial del Comercio;

d) Examinarán cuidadosamente las repercusiones de toda propuesta de incluir un servicio o una actividad de transporte aéreo adicional en el AGCS teniendo especialmente en cuenta la estrecha relación entre los aspectos económicos, de medio ambiente y de seguridad operacional y protección del transporte aéreo internacional;

Los Estados miembros registrarán en la OACI, de acuerdo con el Art. 83 del Convenio, copias de todas las exenciones y compromisos específicos relacionados con el transporte aéreo internacional obtenidos de conformidad con el AGCS.

16. Sistemas globales de navegación y comunicaciones

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

17. Comercio internacional y carga aérea

a) Los Estados miembros reconocen la creciente participación de la carga aérea en el mercado mundial de bienes. En este sentido, consideran de suma importancia el establecimiento de normas adecuadas para promover esta actividad, eliminando restricciones que obstaculicen el desarrollo del comercio internacional, y salvaguardando la seguridad operacional y de la aviación civil.

b) Los Estados miembros deberían considerar la posibilidad de liberalizar el tratamiento de la reglamentación de los servicios de carga aérea internacionales de una forma acelerada, a condición de que se mantengan claros la responsabilidad y el control de la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación.

18. Turismo

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

ASPECTOS JURÍDICOS

19. Armonización normativa

a) Los Estados miembros propiciarán la armonización de sus normas a fin de facilitar el acceso a los mercados y la sana competencia entre las aerolíneas de la región, debiendo prestarse especial atención a la agilización de los procedimientos en el otorgamiento de permisos de operación y concesión de servicios, así como a la mejora en los sistemas de facilitación aeroportuaria.

b) Los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para continuar con la armonización de sus normas, sobre la base del Convenio de Chicago, sus Anexos, normas, métodos y procedimientos promulgados por la OACI, las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC y, mediante la pronta ratificación de los convenios de derecho aeronáutico internacional.

c) Los Estados miembros deberían considerar hacer mejor uso de los medios electrónicos para la difusión de información, tales como los sitios web gubernamentales para facilitar el acceso del público a información relativa al estado de la liberalización de su transporte aéreo así como para colocar información o textos relativos a los acuerdos de servicios aéreos.

d) La CLAC apoya la labor de la OACI en el sentido de alentar a los Estados miembros a que cumplan con su obligación de registrar todos los acuerdos y arreglos, asegurar la eficacia del sistema de registro y hacer que la base de datos de acuerdos registrados sea más accesible y útil para los Estados y el público, remitiendo además a la Secretaría de la CLAC copia de los acuerdos que se vayan suscribiendo.

20. Coordinación

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

21. Medio ambiente

Los Estados miembros reconocen que la OACI es el organismo competente para la elaboración de normas y métodos recomendados internacionalmente en materia ambiental para la aviación civil. Asimismo, los Estados miembros procurarán establecer una política regional común, tendrán en consideración el impacto que las normas ambientales puedan tener cuando adopten enfoques equilibrado para la gestión del ruido, teniendo plenamente en cuenta la orientación de la OACI (Doc 9829), las obligaciones jurídicas, los acuerdos y las leyes vigentes y las políticas establecidas pertinentes, cuando aborden problemas respecto al ruido en sus aeropuertos internacionales.

Los Estados miembros se abstendrán de adoptar medidas con respecto al medio ambiente que puedan afectar negativamente el desarrollo ordenado y sostenible de la aviación civil internacional.

22. Nacionalidad del transportador

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

23. Conversión de divisas y transferencia de ganancias

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

24. Empleo de personal no nacional

a) Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas a traer y mantener empleados de cualquier nacionalidad, con aplicación de la normativa de los Estados que los reciben.

b) La liberalización puede tener diversas repercusiones para los trabajadores, que deben seguir participando como parte interesada importante en el desarrollo de la industria del transporte aéreo.

25. Propiedad y control de los transportistas aéreos

a) La designación y autorización de los transportistas aéreos para el acceso a los mercados debería liberalizarse a la discreción y al ritmo de cada Estado, progresivamente, con flexibilidad y con control efectivo de la reglamentación, especialmente respecto a la seguridad y protección de la aviación;

b) Los Estados pueden adoptar, a su discreción, enfoques positivos (incluyendo medidas coordinadas) para facilitar la liberalización aceptando transportistas aéreos extranjeros designados que podrían no cumplir los criterios tradicionales de propiedad y control nacional o los criterios de oficina principal y control normativo efectivo. Los Estados que deseen liberalizar las condiciones en las que aceptan la designación de un transportista aéreo extranjero cuando este transportista no satisfaga las disposiciones de propiedad y control de los acuerdos de servicios aéreos correspondientes, pueden hacerlo de la manera siguiente:

i) formulando cada uno de ellos una declaración de sus políticas para aceptar designaciones de transportistas aéreos extranjeros;

ii) formulando declaraciones conjuntas de políticas comunes; o

iii) elaborando un instrumento jurídico obligatorio; asegurándose al mismo tiempo, cuando sea posible, que dichas políticas se elaboren de conformidad con los principios de no discriminación y de participación no exclusiva;

26. Arrendamiento de aeronaves

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

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

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

27. Solución de controversias

a) En un ambiente liberalizado, pueden surgir diferentes tipos de controversias a raíz de una mayor competencia y nuevas fuerzas del mercado y, por consiguiente, es necesario que los Estados resuelvan tales controversias de forma más eficiente y expedita; y

b) Los Estados miembros y la industria del transporte aéreo necesitan un mecanismo de solución de controversias que:

i) infunda confianza y apoye la liberalización con salvaguardias y la participación de los Estados en desarrollo;
ii) se adapte a las circunstancias particulares de las operaciones de transporte aéreo internacional y a las actividades competitivas;
iii) garantice que se tengan en cuenta los intereses de terceros directamente afectados por una controversia; y
iv) por lo que respecta a las partes interesadas directamente afectadas por la controversia, sea transparente y dé acceso a la información pertinente de forma oportuna y eficiente.

ASPECTOS FINANCIEROS

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

II.- Encargar al Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados que en función de la evolución de esta actividad, revisen y actualicen estos criterios y directrices periódicamente.
La presente Resolución reemplaza a la Resolución A16-15 .

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

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

COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL

CLAC

LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/20-NE/11
CORRIGENDUM 1
27/02/08

VIGÉSIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AEREO (GEPEJTA/20)

(Cuenca, Ecuador, 27 al 29 de febrero de 2008)

Cuestión 1del Orden del Día : **Transporte y Política Aérea**

Cuestión 1.2 del Orden del Día: **Sistema Estadístico Integrado**

- Informe de la segunda y tercera reunión del Grupo *ad hoc* encargado de desarrollar un "Sistema Estadístico Integrado" (Colombia – Ponente)
  - ✓ Términos de referencia.
  - ✓ Tabulación de la información sobre procedimientos para captura de datos.
  - ✓ Procedimientos para obtener información origen – destino real de pasajeros y carga.
  - ✓ Propuesta sobre inclusión de datos de correo en información de carga.

(Nota de estudio presentada por Colombia – Ponente del Grupo)

NOTA DE INFORME

1. Los Expertos presentes en la Décimo Novena Reunión del GEPEJTA, realizada en Río de Janeiro entre el 25 y el 27 de abril de 2007, acordaron que Colombia elaboraría los "Términos de Referencia" considerando lo siguiente:

a) Información requerida
b) Variables a tener en cuenta
c) Definición de parámetros
d) Fuentes de información
e) Coordinación interna de usuarios del sistema
f) Automatización del envío y recepción de los datos

2. Colombia elaboró los términos de referencia (**Adjunto 1**) con tres tipos de información; la primera, dimensiona el mercado de transporte aéreo y su comportamiento; la segunda, evalúa el efecto de la prestación del servicio en el bienestar de la sociedad y; la tercera, permite establecer el impacto de la actividad en la economía y lo presentó en la 2ª reunión del Grupo *Ad Hoc* encargado de desarrollar un "Sistema Estadístico Integrado", llevada a cabo en Isla Margarita – Venezuela el 17 de octubre de 2007.

3. En esta reunión, para continuar el trabajo del grupo, se determinó:

a) Solicitar a los Estados miembros, que no han enviado la información relacionada con los procedimientos utilizados para la obtención de datos estadísticos, el envío de esta, antes del 30 de noviembre de 2007 a la Secretaria de la CLAC

b) Encomendar a Colombia la tabulación de la información relacionada con los procedimientos utilizados para la obtención de datos estadísticos y el análisis de los datos para definir una base de transporte de pasajeros y carga.

c) Teniendo en cuenta la importancia de determinar el origen y el destino real de los pasajeros, carga y correo se encomendó a los países evaluar la forma de obtener esta información.

d) Considerando que el correo aéreo ha venido perdiendo su identidad evaluar la posibilidad de cuantificarla como carga.

4. En la Tercera reunión del Grupo *ad hoc* (Cuenca, Ecuador, 26 de febrero de 2008), luego de la discusión contenida en la agenda correspondiente a la Cuestión 1 "Cumplimiento de Tareas", se concluyó lo siguiente:

a) Que la información enviada requiere mayor detalle y precisión, teniendo en cuenta que el objetivo del grupo es la elaboración de un modelo que debe ser lo suficientemente amplio para cubrir las necesidades de los actores involucrados en el campo de la actividad aeronáutica (autoridades aeronáuticas, operadores aeroportuarios, líneas aéreas, organismos reguladores, investigadores privados, etc.).

b) Que, en base a la necesidad expresada, se solicitó la colaboración de IATA a fin de que exponga, en la próxima reunión del grupo aprovechando la próxima reunión del GEPEJTA (Colombia, 2008), los programas que disponen para la recolección de data estadística.

c) Que el Ponente elaborará un cuestionario, con el fin de determinar las necesidades de los Estados, en cuanto a grupos de datos y a sus prioridades, el cual remitirá a la Secretaría, antes del 30 de marzo, quien se encargará de su distribución inmediata entre los Estados, debiendo éstos responder al mismo, antes del 30 de

abril de 2008. La Secretaría remitirá las respuestas al Ponente y éste elaborará un documento para presentarlo en la próxima reunión del GEPEJTA.

d) Que, en relación con la discusión de origen-destino real, la información la tienen las aerolíneas y es muy importante para las decisiones de las autoridades, fabricantes de aeronaves, operadores de aeropuertos, etc. Por lo tanto, se solicitó a la IATA/ALTA que presenten el mecanismo de cómo podrían hacer la entrega de la información. Para dar cumplimiento se puede acudir a acuerdos de confidencialidad entre CLAC/IATA-ALTA.

e) Que ninguna delegación manifestó su inconveniencia en cuanto a la inclusión de los datos de correo en la información de carga.

5. En la Cuestión 2 del Orden del Día de la tercera reunión del Grupo "Avances del Grupo de Expertos Gubernamentales en Estadísticas de Transporte Aéreo de la CAN", este Organismo realizó una presentación, la cual figura como **Adjunto 2** al presente informe.

6. En la Cuestión 3 del Orden del Día de la tercera reunión del Grupo "Recomendaciones de los gremios del sector (ACI, IATA, ALTA) al sistema estadístico integrado", IATA y ALTA manifestaron su disposición y conformidad a colaborar activamente en el desarrollo de esta iniciativa. Asimismo, exhortaron a que los Estados participen activamente en este proyecto. Además, solicitaron que la información que se requiera sea de utilidad teniendo claro los objetivos evitando la duplicidad de esfuerzos e información.

SISTEMA ESTADISTICO INTEGRADO DE LA CLAC
(DOCUMENTO DE TRABAJO VERSIÓN 2)

1. Los expertos presentes en la Décimo Novena Reunión del GEPEJTA, realizada en Rio de Janeiro entre el 25 y el 27 de abril de 2007, acordaron que Colombia elaboraría los "Términos de Referencia" considerando lo siguiente:
   a) Información requerida
   b) Variables a tener en cuenta
   c) Definición de parámetros
   d) Fuentes de información
   e) Coordinación interna de usuarios del sistema
   f) Automatización del envío y recepción de los datos

2. Los expertos enviaron comentarios que en algunos casos que van más allá de los términos de referencia, pero dada su pertinencia a la conformación del Sistema Estadístico de la CLAC, fueron incluidas en el presente documento manteniendo la estructura de la propuesta.

3. Los términos de referencia que se proponen tienen tres tipos de información; la primera dimensiona el mercado de transporte aéreo y su comportamiento, la segunda evalúa el efecto de la prestación del servicio en el bienestar de la sociedad y la tercera permite establecer el impacto de la actividad en la economía.

4. La coordinación al igual que la recepción de los datos en cada país la realizará la autoridad aeronáutica. A nivel general estará a cargo de la Secretaria de la CLAC

5. "Sistema Estadístico Integrado"

Introducción

En general el sistema integrado de estadísticas de transporte aéreo, debiera ser capaz de entregar información útil que satisfaga a los diferentes requerimientos de los distintos organismos públicos y privados, transformándose en una herramienta indispensable para evaluar el comportamiento de los objetivos estratégicos, además de proporcionar los elementos para tomar las acciones correctivas oportunamente.

Por tal motivo, es relevante tener en cuenta el para qué y para quién se desea generar información estadística, ya que dependiendo de las respuestas se definirá el tipo de datos con el nivel de detalle requerido.

¿Para qué?
Para monitorear y evaluar el funcionamiento del sistema aeronáutico en su conjunto, para así detectar necesidades, implementar medidas y evaluar políticas

La información estadística es fundamental en la planificación estratégica, ya que un menor grado de incertidumbre permite tomar mejores decisiones con menor grado de error, las que pueden ser en distintos ámbitos: política aérea, inversión pública y privada, planes de contingencia en los aeropuertos, calidad de servicios, control de funcionamiento de los sistemas, medidas correctivas, etc.

¿Para quién?
El registro de datos debe ser una consecuencia de la revisión de misión y los objetivos estratégicos que tenga cada uno de los usuarios. Por lo tanto en este caso cuando respondemos el para quién, nos estamos refiriendo a los actores del sistema aeronáutico, que son los usuarios y beneficiarios del sistema.

En el ámbito público, los principales usuarios son entidades gubernamentales encargadas de administrar la política aérea, entidades encargadas de administrar el sistema aeronáutico, planificar la infraestructura aeroportuaria, organismos encargados de dar servicios en los aeropuertos y que están relacionados a la facilitación; mientras que en el ámbito privado están los operadores aeroportuarios, líneas aéreas de pasajeros y carga, pasajeros, organizaciones de consumidores, centros académicos y de estudios, consultores, entre otros.

Vinculación con objetivos estratégicos -¿Qué medir?-:
Cuando recogemos datos lo hacemos para evaluar una característica o calidad que sea representativa del sistema, y que permita obtener información para satisfacer nuestros objetivos o estrategias y para planificar acciones futuras. Sin perjuicio de poder establecer muchas características, los recursos disponibles no lo son, por lo cual debemos seleccionar, acotar y focalizar cuáles de ellas queremos medir.

Así definimos variables que representan características o cualidades que pueden medirse a través de la definición de indicadores, los cuales a su vez se alimentan de los datos que se registran periódicamente. De esta forma, podemos hacer el seguimiento de un indicador para evaluar el cumplimiento de un objetivo y así poder implementar a tiempo las medidas correctivas.

Un ejemplo de la relación entre objetivo, variable, indicador y datos son los siguientes:

Objetivo : Fomentar el desarrollo del tráfico aéreo
Variable : Tráfico de pasajeros
Indicador : Tasa de crecimiento del tráfico de pasajeros
Datos : N° de pasajeros

Objetivo : Fomentar la calidad del servicio del transporte aéreo
Variable : Cumplimiento de itinerarios
Indicador : Promedio de retraso de salida de vuelos en una ruta determinada
Datos : Hora de salida programada, hora de salida real

<u>Objetivo de la tarea a desarrollar</u>

Desarrollar un modelo de “Sistema Estadístico Integrado”, que sirva para ser aplicado en los diferentes Estados, el cual deberá ser una herramienta que sirva para medir comportamiento de la industria aeronáutica, la participación en la economía y el efecto multiplicador en otros sectores.
Debido a que existen diferentes entes públicos y privados que generan información relevante para el sistema aeronáutico, es necesario que el sistema a desarrollar contemple la no duplicación de los datos y la consistencia de los mismos. Es por ello, que se deberá realizar un completo análisis de las fuentes de información y del flujo de los datos.

Antecedentes

Se consideraran como antecedentes para el desarrollo de la tarea los siguientes documentos:

- Notas de estudio presentadas en el grupo ad hoc de la CLAC, encargado de desarrollar un sistema estadístico integrado.

- Tabla preparada por la CLAC, que resume las fuentes de información y procedimientos utilizados para la obtención de los datos estadísticos que actualmente recogen los diferentes países miembros.

Términos de referencia (Sistema de Información)

TIPO 1 – INFORMACIÓN SOBRE EL DIMENSIONAMIENTO Y CRECIMIENTO DEL SERVICIO

Aeropuertos. Información de los operadores de aeropuertos

- Fecha (año)
- Ubicación
- Número Pistas
- Longitud y ancho
- PCN
- Categoría
- Estándares de Servicio (IATA)
- Horario de servicio
- Tráfico (doméstico/internacional)
- Terminales de pasajeros
- Terminales de carga

Aeronaves: Informe anual de la autoridad aeronáutica sobre las características de los aeronaves registradas en cada país

- Aerolínea
- Fecha (año)
- Tipo de aeronave
- Número de aeronaves
- Capacidad de Pasajeros
- Capacidad de Carga y correo (toneladas métricas)
- Número de tripulantes

Transporte Aéreo - Operación regular

- Origen Destino. Información mensual de la aerolínea que presta el servicio (operador efectivo) de conformidad con el contrato de transporte y su red de rutas.
  - Aerolínea
  - Fecha (mes año)
  - Origen (sigla IATA)
  - Destino (sigla IATA)
  - Pasajeros (pagos y no pagos)
  - Carga y correo (toneladas métricas) (pagos y no pagos)
  - Tipo de vuelo

- Tráfico por equipo. Información mensual de la aerolínea que muestra el tráfico por etapas y/o trayectos.
  - Aerolínea
  - Fecha (mes año)
  - Origen (sigla IATA)
  - Destino (sigla IATA)
  - Distancia ortodrómica

- Sillas ofrecidas
- Pasajeros abordo (Clase: primera, negocios, económica y no pago)
- Carga y correo a bordo (toneladas métricas) (pagos y no pagos)
- Tipo de equipo
- Tiempo de vuelo del trayecto (horas)
- Pasajeros en transito directo (pagos y no pagos)
- Carga y correo en transito directo (toneladas métricas)
- Salidas de aeronaves (vuelos)
- Tipo de vuelo

Transporte Aéreo - Operación no regular

- Charters y/o aerotaxis. Información mensual de las empresas que presten servicios no regulares de pasajeros y carga.
  - Aerolínea
  - Fecha (mes año)
  - Origen (sigla IATA)
  - Destino (sigla IATA)
  - Distancia ortodrómica
  - Pasajeros abordo (Clase: primera, negocios, económica y no pago)
  - Carga y correo a bordo (toneladas métricas) (pagos y no pagos)
  - Tipo de equipo
  - Tiempo de vuelo del trayecto (horas)
  - Salidas de aeronaves (vuelos)
  - Tipo de vuelo

- Trabajos Aéreos Especiales: Información mensual de las empresas que presten estos servicios.

  - Empresa
  - Fecha (mes año)
  - Tipo de equipo
  - Horas de vuelo
  - Trabajo realizado (fumigación, fotografía, etc.)

- Sobrevuelos: Información mensual de la empresa o entidad que presta los servicios de transito aéreo
  - Aerolínea
  - Razón Social
  - Dirección
  - Matrícula
  - Tipo de Aeronave
  - Peso Máximo Despegue(MTOW)
  - Nacionalidad
  - Piloto
  - Clasificación
  - Objeto Vuelo:
  - Ruta:
  - Origen
  - Destino

- Distancia
- Fecha
- Tipo de operación (regular / no regular)

- Construcción y mantenimiento de aeronaves (las variables dependen de una evaluación de estas actividades)

TIPO 2 – INFORMACIÓN RELACIONADA CON BIENESTAR DE LA SOCIEDAD

Calidad del servicio

- Cumplimiento de itinerarios: Información mensual de las autoridades de control
  - Aerolínea
  - Fecha (mes año)
  - Vuelos programados
  - Vuelos cancelados
  - Vuelos demorados
  - Tiempo de las demoras (minutos)
  - Tipo de vuelo

- Quejas recibidas: Información mensual de la autoridad de control
  - Aerolínea
  - Fecha (mes año)
  - Quejas recibidas
  - Quejas resueltas
  - Tipo de vuelo
  - Tipo de queja (cancelación del vuelo, demora del vuelo, manejo de equipaje, deficiencia de la información, sobreventa)

- Encuestas a los pasajeros sobre la calidad del servicio recibido: Encuestas periódicas (anuales) sobre la percepción que tiene el usuario del servicio de transporte aéreo regular.

  La medición es viable siempre y cuando se mantengan las mismas preguntas que permitan evaluar las mismas variables. Los cambios se deben realizar cuando se observe que la información que muestra una determinada variable es insuficiente o no refleja los cambios que se quieren medir.

  A continuación observamos una encuesta, compuesta por dos partes, la primera mide los aspectos previos al vuelo y la segunda la prestación del servicio de transporte aéreo.

  PARTE 1 - SELECCION DEL TRANSPORTE Y SERVICIOS EN TIERRA

  EMPRESA
  RUTA
  MOTIVO DEL VIAJE
  1 Turismo
  2 Trabajo
  3 Otro
  PORQUE VIAJA EN AVION?

4 Comodidad
5 Seguridad
6 Rapidez
7 Tarifa
8 Único Modo
9 Otro

PORQUE UTILIZA ESTA EMPRESA?

10 Responsabilidad
11 Amabilidad
12 Cumplimiento
13 Seguridad
14 Horarios
15 Frecuencias
16 Tarifa
17 Otra

ES DIFERENTE EL SERVICIO A PASAJEROS SEGUN LA LINEA AEREA?

18 Si
19 No
20 No sabe

PROBLEMAS EN TIERRA (ANTES DE ABORDAR)

21 Identificación del Despacho de la Aerolínea
22 Registro de Equipaje
23 Reserva
24 Entrega Pasabordo
25 Hora y Lugar de Embarque
26 Otro

DEMORAS EN DESPACHO (COUNTERS)

27 Menos de 15 minutos
28 Más de 15 minutos

PARTE 2 - CONCEPTOS DE LOS PASAJEROS AL CONCLUIR EL VUELO

EMPRESA
RUTA
SEGURIDAD

29 Buena
30 Regular
31 Mala

REFRIGERIOS Y BEBIDAS

32 Buenos
33 Regulares
34 Malos

ATENCION DEL PERSONAL

35 Bueno
36 Regular
37 Malo

CONDICIONES FISICAS DEL AVION

38 Buenas

39 Regulares
40 Malas
PUEDEN EXISTIR MAS SERVICIOS?
41 No
42 Si
TUVO ALGUN PROBLEMA CON SU EQUIPAJE?
43 No
44 Si

Seguridad. Información semestral de la autoridad de control que muestra el número de incidentes y accidentes.

- Incidentalidad y Accidentalidad
  - Aerolínea
  - Fecha (semestre año)
  - Tipo de aeronave
  - Incidentes
  - Accidentes
  - Afectados
  - Tipo de vuelo

Medio ambiente

- Combustible
  - Aerolínea
  - Fecha (mes año)
  - Origen (sigla IATA)
  - Destino (sigla IATA)
  - Tipo de equipo
  - Tiempo de vuelo del trayecto (horas)
  - Salidas de aeronaves (vuelos)
  - Consumo de combustible

- Calidad del combustible (para evaluar)

- Niveles de ruido (para evaluar)

TIPO 3 – INFORMACIÓN QUE PERMITE RELACIONAR EL SECTOR CON LA ECONOMÍA

Información financiera

- Ingresos. Información de las aerolíneas sobre los ingresos en un período determinado (un semestre) por la prestación de los servicios aeronáuticos o relacionados

  - Aerolínea
  - Fecha (semestre y año)
  - Ingresos por venta de pasajes
  - Ingresos por transporte de carga y/o sobre equipajes

- Ingresos por servicios aeroportuarios
- Ingresos por servicios de mantenimiento de aeronaves
- Ingresos por otros servicios aeronáuticos y conexos

- Costos. Información de las aerolíneas sobre los costos, de una hora promedio, en que incurrió en un período determinado (un semestre) para operar sus aeronaves, considerando el tiempo acumulado entre el punto de iniciación del vuelo y el punto de su finalización, denominado comúnmente, "cuña a cuña" o "tiempo block".

  - Aerolínea
  - Fecha (semestre y año)
  - Tipo de aeronave, de conformidad con los Designadores de Tipos de Aeronave de la OACI (Doc 8643/31),
  - Costo de tripulación: Atañe a los costos por sueldos, viáticos, prestaciones sociales y costos de entrenamiento de los tripulantes.
  - Costo seguros: Incluye los costos por seguros del casco del aeronave, de responsabilidad civil, a pasajeros, a correo y a carga.
  - Costo de servicios aeronáuticos: A este concepto se llevan todas las erogaciones realizadas por la empresa por concepto de Derechos de Tráfico y Aeroportuarios (Aterrizajes, Puentes de Abordaje y Parqueos)
  - Costos de mantenimiento: Corresponde a los costos para mantener el equipo aeronavegable como son: mano de obra, materiales, repuestos y reservas por hora de vuelo.
  - Costo de servicios a pasajeros: Se refiere a todos los gastos incurridos por adquisición de alimentos, material de lectura y demás materiales consumibles por el pasajero durante el vuelo y que están cubiertos por la tarifa.
  - Costo de Combustible (JET A1) y/o cualquier otro combustible.
  - Depreciación. Cuando las aeronaves son propias se incluye el valor de su depreciación de acuerdo a las normas contables colombianas.
  - Arriendo de aeronave. El costo del contrato de leasing.
  - Gastos administrativos. Corresponde a los gastos de personal, instalaciones, equipos y seguros de las actividades que no son operacionales.
  - Gastos de ventas: Incluye los gastos de tiquetes, publicidad, comisiones, puntos de venta directa, etc. necesarios para ofrecer y vender el servicio.
  - Gastos Financieros: Se relacionan los intereses, comisiones, ajustes por tipo de cambio y demás gastos inherentes al manejo de los recursos financieros de la empresa
  - Horas de vuelo en el período base de cálculo. Total de horas de vuelo realizado con las aeronaves que corresponden al tipo de equipo, durante el período reportado.
  - Número de vuelos en el período. El total de ciclos realizados, durante el semestre, por las aeronaves del tipo del mismo tipo de equipo.
  - Número de aeronaves: Corresponde a las aeronaves con las cuales se presto el servicio durante ese período del mismo tipo.

Ocupación

- Empleados. Información semestral (último día del período) de las aerolíneas en las que relacionan el personal que labora directamente en la empresa

  - Aerolínea

- Fecha (semestre y año)
- Tripulantes de mando (pilotos y copilotos)
- Tripulantes de cabina (auxiliares de vuelo)
- Ingenieros de mantenimiento (licenciados)
- Técnicos de mantenimiento (licenciados)
- Auxiliares de mantenimiento (no licenciados)
- Personal de ventas
- Otro personal profesional
- Demás personal

Casos de análisis

1. Integridad de la información: ¿Cómo se debe reportar la información para mantener está característica en la base de datos?.
2. Calidad de la información. Claridad de los conceptos, cobertura y consistencia de la información.
3. Establecer que información se puede obtener directamente de la OACI y cómo se podría obtener. Determinar ventajas y desventajas
4. Origen o destino (ciudad) VS aeropuerto. ¿Cómo identificar el aeropuerto y la ciudad sin presentar confusiones?
5. Evitar el doble conteo de los pasajeros y la carga. Actualmente en la OACI al consultar por origen/destino se obtiene el doble de las cifras que al realizar la consulta por país informante.
6. Cómo se implementaría el sistema una vez adoptado. Considerar la Etapa de pruebas.
7. En calidad de servicio/cumplimiento de itinerarios analizar la pertinencia de desagregar la información por vuelo, con hora programada y hora de salida o cancelación, según corresponda. De esta forma podemos realizar informes más detallados en cuanto a los horarios y rutas con más problemas.

PROYECTO DE COOPERACIÓN UE-CAN ESTADÍSTICAS

ANDESTAD

Grupo de Trabajo
Estadísticas de Transporte Aéreo

Cuenca, 25-27 Febrero 2008

Jesper Venema
Jefe Asistencia Técnica Internacional
ANDESTAD

El Proyecto

Nombre:	Cooperación U'nión Europea – Comunidad Andina en Materia de Estadísticas - ANDESTAD
Marco:	Convenio de Financiación ASR/AIDCO/2002/0390
Firma:	9 de enero 2003, por la CE 15 de julio 2003, por la SGCA
Inicio:	13 de Junio de 2005
Duración:	Convenio de Financiación: 6 años Ejecución: 48 meses

Objetivos

General

- Contribuir al proceso de integración de la Comunidad Andina y al fortalecimiento de sus instituciones regionales.

Específicos

- Mejoramiento de la calidad de la información estadística
- Armonización de la metodología estadística
- Mejorar la difusión estadística.

Beneficiarios

En los países:

Los Sistemas Estadísticos Nacionales de países andinos, coordinados por

- Instituto Nacional de Estadística de Bolivia (INE)
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística de Colombia (DANE)
- Instituto Nacional de Estadística y Censos del Ecuador (INEC)
- Instituto Nacional de Estadística e Informática del Perú (INEI)

A nivel regional:

Servicio Comunitario de Estadística conducido por la SGCAN.

Areas de Intervención

- *Área 1.* Apoyo Institucional
- *Área 2.* Comercio Exterior y Transporte
- *Área 3.* Cuentas Nacionales y Otras Estadísticas Macroeconómicas
- *Área 4.* Estadísticas Empresariales y Territoriales
- *Área 5.* Estadísticas de Pobreza

Tipos de Acción

- Estudios diagnósticos
- Grupos y sub grupos de trabajo
- Grupos de estudio técnico
- Formación estadística
- Eventos de visibilidad y Página Web del Proyecto
- Cooperación horizontal

Marco de referencia:
Experiencia europea en materia de integración estadística.

Actividades Estadísticas de Transporte Aéreo:

Decisión 650

Adoptada en Noviembre 2006
Definición de
- *Objetivos*
- *Responsables*
- *Marco Conceptual*
- *Conjuntos de Datos*
- *Aplicación y Trasmisión*
- *Difusión*

Conjuntos de Datos (según definidos en la Decisión 650)

- *A. Movimiento Internacional Regular y No Regular de Aeronaves, Pasajeros, Carga y Correo*
- *B. Infraestructura aeronáutica*
- *C. Parque Aeronáutico*
- *D. Calidad de Servicios*
- *E. Indicadores de Transporte Aéreo*

Conjunto A. Movimiento Internacional Regular y No Regular de Aeronaves, Pasajeros, Carga y Correo

- ***Prueba de Trasmisión de datos***
- ***Validación de la información trasmitida***
- ***Ejercicio Espejo***
- ***Aclaración de conceptos y definiciones***
- ***Formulación de Anteproyecto de Resolución***

Conjunto B. Infraestructura Aeronáutica
Conjunto C. Parque Aeronáutico
Conjunto D. Calidad de Servicios

- ***Comentarios y Envió de Información de Prueba***
- ***Propuesta técnica por el Grupo de Trabajo***

Proyecto de Cooperación
UE-CAN Estadísticas
ANDESTAD
http://secgen.comunidadandina.org/andestad/

"Soluciones inteligentes para nuestra industria"

CLAC - GEPEGTA 20

Cuenca, Ecuador 27-29 de febrero de 2008

Presentado por

Eduardo Chacin

IATA

Inteligencia y estadística de IATA

- Datos mundiales
- Análisis hechos a la medida de sus necesidades
- Reportes hechos a la medida de sus necesidades
- Datos históricos (desde hace 30 años)

Objetivo de estas soluciones

- Identificar necesidades, carencias y/o deficiencias
- Planificar efectivamente
- Crecer acorde con las necesidades
- Aumentar la competitividad

Soluciones ofrecidas a la industria

Business Intelligence & Statistics:

- Airline Industry Statistics
- Passenger Intelligence Services (PaxIS)
- Cargo Intelligence Service (CargoIS)
- Carrier Tracker
- Airport Intelligence Service (AirportIS)
- CASStats
- Custom Analysis & Statistical Services
- Fare Tracker
- Gateway for Aviation Intelligence and Analysis (GAIA)
- Global Source
- Infare Knowledge - The inside track on webfare intelligence

Soluciones cont.

Business Intelligence & Statistics:

- Interline Data Exchange Centre (IDEC)
- Monthly International Statistics
- On-Flight Origin-Destination Statistics
- Route Area Statistics
- Route Tracker
- Schedule Reference Service (SRS)
- Safety Trend Evaluation, Analysis & Data Exchange System (STEADES)
- The Airline Economic Task Force
- World Air Transport Statistics (WATS)
- Worldwide Agency Data (WAD)

Soluciones cont.

- Passenger Intelligence Service – Pax IS
- Airport Intelligence Service – Airport IS

A new way to collect passenger data

Unique • Reliable • Affordable

PaxIS

Passenger Intelligence Services

- Launched in 2005
  - Offers a global solution
  - Leverages unique worldwide data
  - Provides our members with alternatives to MIDT (Marketing Information Data Tape)
  - Provides ease-of-use with practical tools
- Implemented at over 20 different customers
  - Reduced processing requirements
  - Reduced market intelligence costs
  - Complements other data sources
  - Increased visibility on real market dynamics

Some current users

- Singapore Airlines
- Alitalia
- Secretaría de Turismo - Mexico
- Vietnam Airlines
- Boeing
- LAN
- Malaysia Airlines
- Instituto Costarricence de Turismo - ICT
- CSA Czech Airlines
- SAS
- Royal Air Maroc
- United Airlines

Data source

- Issued tickets through IATA's BSP
  - Marketing carrier (per segment)
  - Origin Airport
  - Connecting Airport(s)
  - Final destination
  - Class (category)
  - Issuing month
  - Travel month
  - Place of issuance (IATA #)
  - Average fare (per class category)

Data source cont.

- The most comprehensive aviation database available
  - Over 79,000 travel agencies
    - includes online agencies
  - 76 BSP offices
  - 156 Countries
  - Over 400 airlines
    - Members and non-members
    - E tickets
    - Manual tickets
  - 30 CRS/GDS

Sample

All airline tickets issued through IATA's **Billing & Settlement Plan (BSP)**

Global coverage

- 156 Countries
  - Americas = 40
  - Europe = 46
  - Africa, Middle-East = 39
  - Asia-Pac = 31

Global coverage cont.

- Continued growth in the BSP
  - Year-over-year growth in worldwide tickets issued
    - 2004 = 313 Million
    - 2005 = 338 Million
    - 2006 = 362 Million (7% growth)
  - New BSP offices
    - Russia
    - Nepal
    - Syria
    - Vietnam

Key strengths

- Easy to disseminate
- Ticketed data, not booked
- Centralized source for global coverage
- Covers tickets issued through 30+ CRS
- High coverage in Asia
- Includes domestic data
- Includes revenue data

PaxIS Outputs

- Month of sale
- Month of travel
- Point of sales information (agency level information)
- Passenger numbers by Origin – Destination
  - O&Ds calculated based on trip break rules
  - Divided into class of service groupings
- Average fare details per O&D
- Marketing carrier per segment

PaxIS Outputs cont.

- Providing full market insight (total market size estimates)
- Includes detailed estimates on non BSP markets
- Includes detailed estimates on non BSP participants
  - Low cost carriers
  - Direct airline sales

PaxIS sources include

- IATA MIS / RAS databases (load factor by country / region / continent)
- IATA SRS Analyzer (seat capacity, schedule information)
- Other IATA unique databases (WATS, traffic data)
- IATA sources of load factor and schedule information (scheduled seats x load factor)
- Public and government data
  - US DOT data (DB1B domestic & T-100 statistics)
  - Airport data as reported and load factors
  - Other industry sources and totals (LCC load factor reports)
- Quality of Service Index (“QSI”) and network tools

Data processing

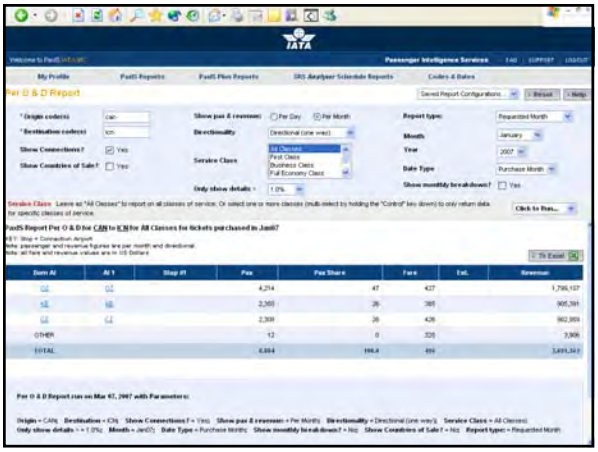
- Large scale data processing
  - Process data from all worldwide BSP offices
  - Monthly data input in excess of 30 million tickets
- Trip breaks
  - Determines the true O&Ds for all pulled data
- Currency conversion
  - Local currencies mapped to single currency
  - Round-trip revenues are prorated into O&Ds

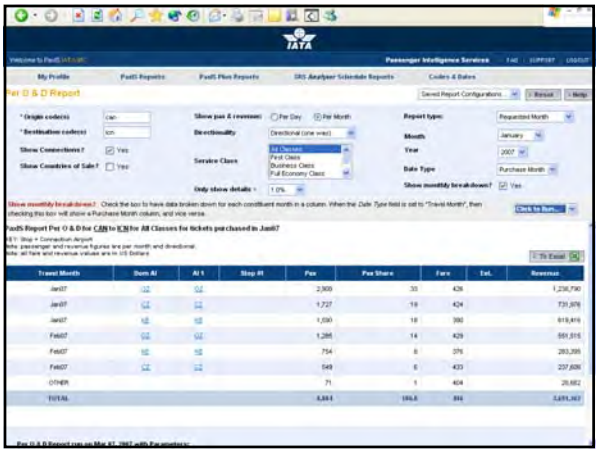
Data delivery

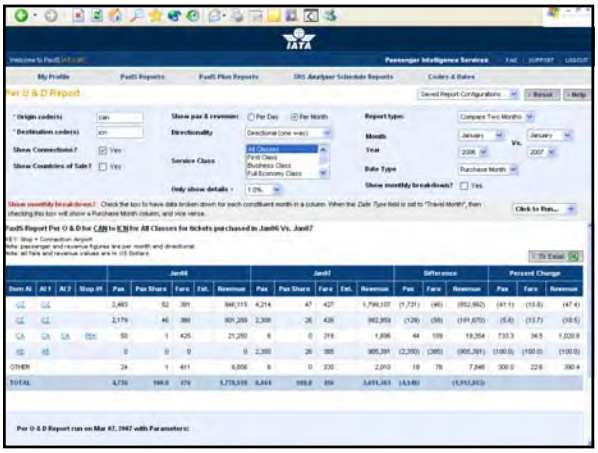
- Monthly
  - 25 days after close of month (PaxIS Plus is 10 weeks post close)
- Formats
  - Flat file (comma delimited text file)
  - Web-tool (automatically update)
- Reference tables included:
  - Airport / City codes
  - Airline code table
  - Agent location table per BSP

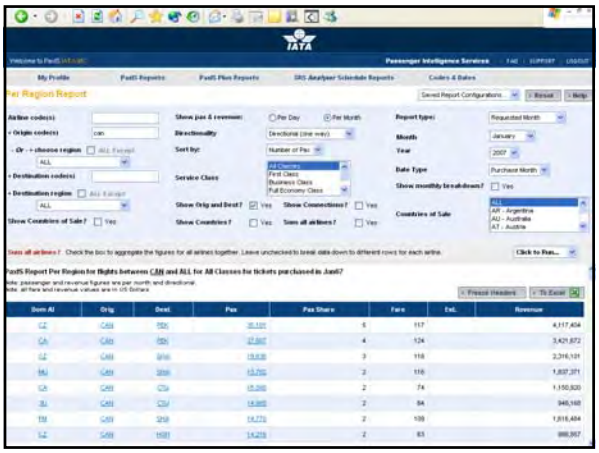
Web tool

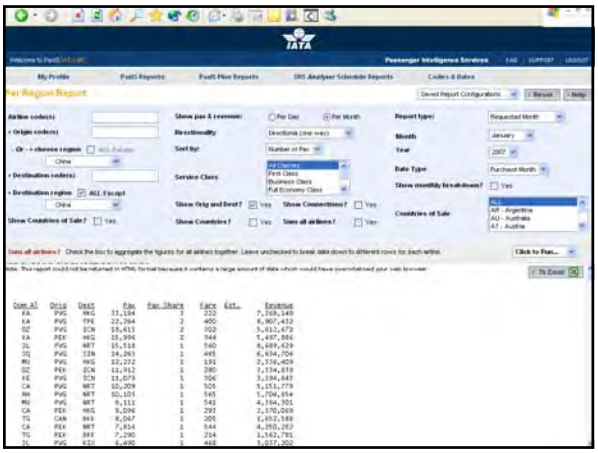
- Multiple reporting capabilities
  - Reports by O & D
  - Reports by Region
  - Reports by flight segment
  - Agency reports
- Exporting capabilities
- Quick and easy dissemination

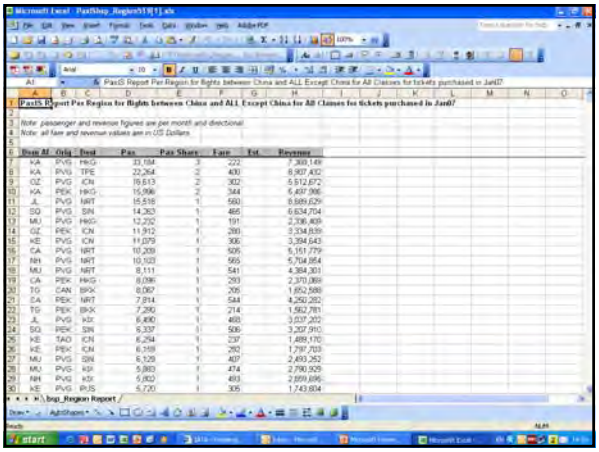


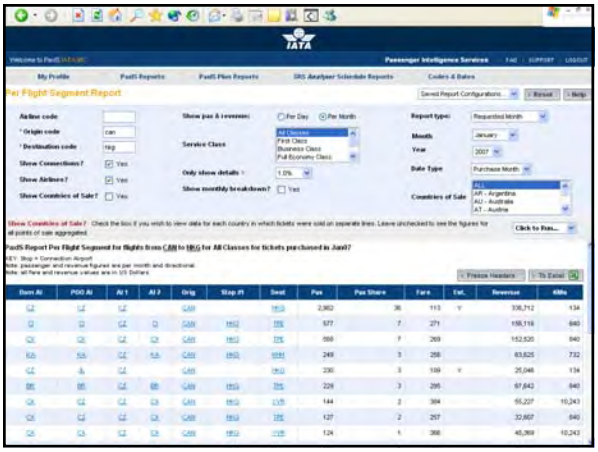


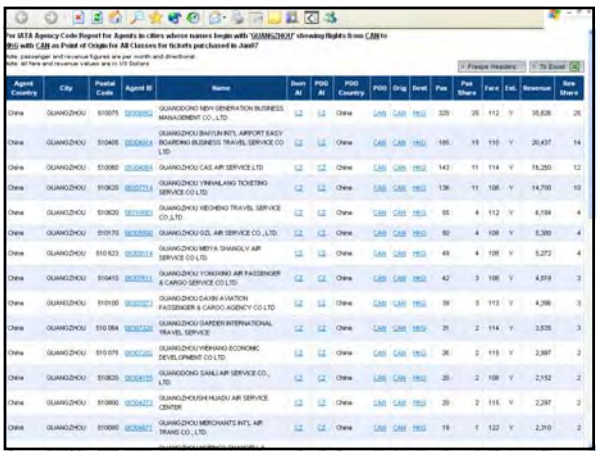












An investment in PaxIS

- Accurate portrayal of consumer behavior
- Covers tickets issued through 30 + CRS
- Fare information available
- Full itinerary details
- Lowers your market intelligence costs
- Lowers your data processing costs
- Only 1 data source
- Only 1 delivery date per month

http://www.iata.org/ps/intelligence_statistics/paxis/index.htm

IATA

Airport IS
when insight becomes strategy

IATA

Airport Intelligence Services

- Launched early 2007
  - Offers a global airport solution
  - Leverages unique worldwide data
  - Provides ease-of-use with practical tools
  - Provides key market data: traffic, capacity, fare
  - Increased visibility on real market dynamics
    - Capture 100% of market (important to build market size business cases)

IATA

Identify, plan, grow…

- Demand / New potential services
- High yield transit traffic
- Competitive positioning in airline networks
- Airport / Route market share positioning
- Catchment areas and potential leakage
- Planning / Air service development
- Traffic forecast

IATA

Primary data source

- Issued tickets through IATA BSP
- Over 79,000 travel agencies
  - Includes online agencies
  - 73 BSP offices
  - 156 countries
  - Over 400 airlines
    - E-Tickets
    - Manual tickets
- Schedule Reference Service (SRS) Analyser capacity data
- 30 CRS/GDS (not only 1 GDS)

IATA

Additional sources

- Other IATA primary sources:
  - Monthly International Statistics
  - Route Area Statistics
  - World Air Transport Statistics
  - Additional sources of load factors / schedules
- Public and government data
  - US DOT data (DB1B domestic & T-100 statistics
  - Airport data as reported and load factors
  - Other industry sources and totals (LCC load factor reports)
- Quality of Service Index (QSI) and network planning tools

IATA

Schedule Reference Service (SRS) Analyser data source

- SRS Schedule Data Collection:
  - Voluntary submission by more than 900 airlines worldwide
  - Represents 99.9% of the air segments flown every day
  - 88% of the schedule information is updated weekly, or more frequently, directly by the airlines
  - Contains all the mandatory elements defined in IATA's Standard Schedules Information manual (SSIM)
- Data aggregation and validation performed by innovata

Full market size estimates

Commonly missed and hard to find

- Provides full market insight
  - By origin and destination, airline, segment, class
- Includes detailed estimates on non-BSP markets
- Includes detailed estimates on non-BSP participants
  - LCC
  - Direct airline sales
  - Scheduled charter activity

AirportIS data fields

- True origin airport
- Full itinerary including airlines and connect points
- True final destination
- Class of service (category)
- Travel month
- Point of Sale (POS) data (down to the postal code)
- Estimate numbers and reported ticketed passengers
- Average fare and estimated revenues (per class category)

Key strengths

- Ticketed data, not booked
- Centralised source for global coverage
- Covers tickets issued through 30 CRS
- Includes revenue data
- Easy to access and run reports
- Traffic, seat capacity and fare data (single platform)
- Worldwide schedule data

AirportIS Portfolio

O&D module

1. Traffic flows in / out and connecting
2. Full market size estimates
3. Schedule / capacity data

Catchment Area module

1. Ticketed data (outbound)
2. P.O.S. data (down to postal code)
3. Schedule / capacity data

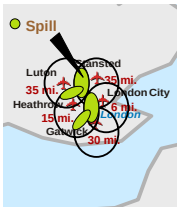
* POS - Point of Sale

O&D module offers 100% market insight

- True O&D traffic flows start / end and connect
- Full itinerary including airline details
- Class of service data / Travel month / Avg. fare
- Reported passengers and estimated numbers
- Capacity data
- No Point Of Sale (POS) data

Catchment area module offers POS insight

- POS data for tickets issued at each airport in country
- Full itinerary including airline details
- Class of service data / Travel month / Avg. fare
- Revenue share by POS
- Reported passengers (no estimates)
- Capacity data



The Schedule Reference Servise (SRS) Analyser

- **A Web tool allowing Aviation Industry to access SRS schedule data**
  - **More than 20 pre-defined schedule reports**
  - **Ability to create and save your own reports**
  - **Partial data extract**
- **Complete worldwide schedule coverage**
  - **Airline schedules for every month since January 2000**
  - **11 months of future airline schedules**
  - **Precise daily schedules or sample week**
- **Plus:**
  - **Instant schedule comparison from two given time periods**
  - **Instant schedule filing comparison**
  - **Global mapping utility, graphic presentations, equipment and alliances definition**

Data processing and delivery

- Processing
  - Trip breaks
    - Determines the true O&Ds for all pulled data
  - Currency conversion
    - Local currencies mapped to single currency
    - Round-trip revenues are prorated into O&Ds
- Delivery
  - Passenger data updated monthly
    - Live data 2 ½ months behind (ex: Jan. data is live mid-March)
  - SRS capacity data is updated weekly
  - Format
    - Web-tool (automatically update)

Web tool

- Multiple reporting capabilities
  - Reports by O&D
  - Reports by region
  - Reports by flight segment
  - POS reports
  - Over 20 schedule / capacity reports
- Exporting capabilities (HTML, Excel, ASCII, graphs)
- User friendly / powerful tool

An investment in AirportIS

- Improved understanding of total market size
- 3 datasets (traffic, seat capacity, fare data) under single platform
- Provides improved fare information insight
- Ability to compare multiple trends / benchmarking against peers
  - Understand airport performance, opportunities and threats
- Assists in cross-checking and validating internal estimates
- Covers tickets issued through 30 CRS
- Access data from anywhere in the world (no software / hardware)
- Powerful and user-friendly web tool

http://www.iata.org/ps/intelligence_statistics/airportis/

Cumplimiento de tareas - Conclusiones

- IATA presentará con mayor detalle las diferentes soluciones a la industria en GEPEJTA 21
- IATA exhorta a los Estados a participar activamente en el proyecto del Sistema Estadístico Integrado
- IATA solicita a los Estados que la información que se requiera sea de utilidad teniendo claro los objetivos evitando la duplicidad de esfuerzo e información

Visite: www.iata.org
Contacte: Eduardo CHACIN
chacine@iata.org

Muchas gracias!

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

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

COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL

CLAC

LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/20-NE/10
CORRIGENDUM 1
28/02/08

VIGÉSIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/20)

(Cuenca, Ecuador, 27 al 29 de febrero de 2008)

Cuestión 1 del Orden del Día: **Transporte y política aérea**

Cuestión 1.3 del Orden del Día: **Venta de Pasajes por Internet**

- **Informe de la tercera reunión del Grupo *ad hoc* sobre "Venta de Pasajes por Internet"**
  - ✓ **Análisis de cuestionario sobre "Venta de Pasajes por Internet"**
  - ✓ **Proyecto de recomendación sobre "Venta de Pasajes por Internet"**

(Nota de estudio presentada por Brasil – Ponente del Grupo)

PROPUESTA DE GRUPO *AD HOC* SOBRE "VENTA DE PASAJES POR INTERNET"

I. RESPONSABILIDAD DEL ESTADO

- El Estado deberá obligar a las líneas aéreas que operan en sus países, a publicar en sus sitios web y registrar, ante la Autoridad de Aeronáutica Civil sus agentes o terceros autorizados a comercializar sus productos por medios electrónicos.

II. RESPONSABILIDAD DE LAS LINEAS AEREAS

- Mantener actualizado, ante la Autoridad Aeronáutica Civil, el registro de sus agentes o terceros autorizados a comercializar sus productos por medios electrónicos.
- Fiscalizar los términos y condiciones de los productos comercializados a través de dichos agentes o terceros, y que los mismos se encuentren conforme a la legislación vigente de cada país.

III. RESPONSABILIDAD DE LOS USUARIOS

- Deberán mantenerse informado o solicitar la información a la Autoridad Competente, si un agente o un tercero esta autorizado para comercializar productos de líneas aéreas por vía electrónica, en vuelos que inician en su país.

IV. VENTA INFORMADA

- Los sitios web de venta de pasajes aéreos, deberían a lo menos proporcionar al comprador la siguiente información:

    a. Tarifa total a pagar.
    b. Si permite o no retractación de la venta y plazo para ello.
    c. Si permite o no devolución y multas asociadas.
    d. Si permite o no cambio de hora y fecha del vuelo, y multas asociadas.
    e. Escalas del vuelo.
    f. Operador efectivo en cada una de las etapas del vuelo.
    g. Duración del viaje.
    h. Límites de equipaje y valores cobrados por exceso.
    i. Derechos y deberes del pasajero.

PROPUESTA PARA EL GEPEJTA
(ACTUALIZACION DE LA RESOLUCION A17-05)

- Adoptar las medidas propuestas por el grupo *Ad Hoc* de ventas de pasajes por Internet.
- Recomendar a los Estados que realicen una coordinación institucional interna con otros organismos involucrados y se adopten las debidas reglamentaciones, para el tema de ventas de boletos por medio electrónico.
- Armonización regional para la toma de medidas en cuanto al tema de venta de boletos por medio electrónico.

“ Combustibles de Aviación en América Latina”

Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/20)

Cuenca, 27 de Febrero, 2008

Presentado por
Luis Felipe de Oliveira
Regional Director Commercial Fuel Services – The Americas and MEA

Impacto Económico en América Latina y Caribe

La industria del transporte aéreo genera cerca de 700,000 puestos de trabajo en LATAM y contribuye con más de US$ 22.2 billones a su PIB

Incluyendo el efecto multiplicador de la industria del transporte aéreo, los puestos de trabajo se incrementan a 2.7 millones y el aporte al PIB a US$ 157.3 billones*

*ATAG 2007

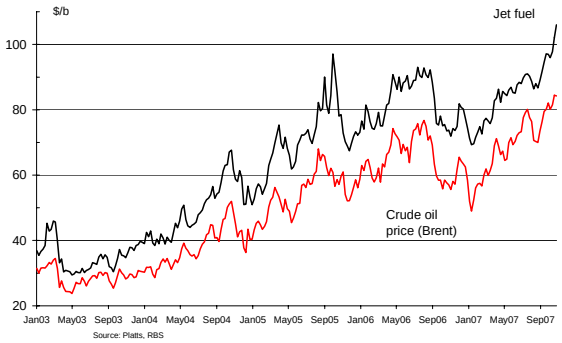
La aviación es un motor de la Economía

Un vuelo internacional diario con un avión 747 genera:

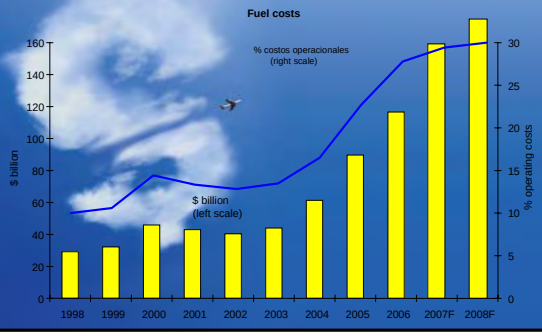
- 840 puestos de trabajo
- $97 millones en ingresos
- $22 millones en salarios
- Impuestos para el Gobierno

Los Precios base del Combustible de Aviación en América Latina y Caribe son regulados por una publicación llamada Platts. El precio Platts utilizado en esta región es el precio del Golfo de los EEUU y se llama Platts US Gulf Mean.

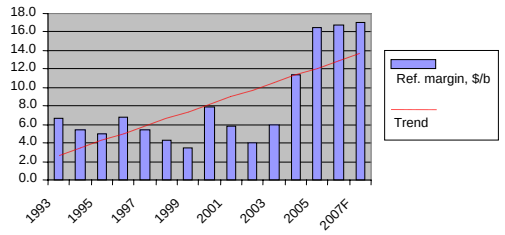
Los precios del Kerosén de aviación son los más altos de la historia



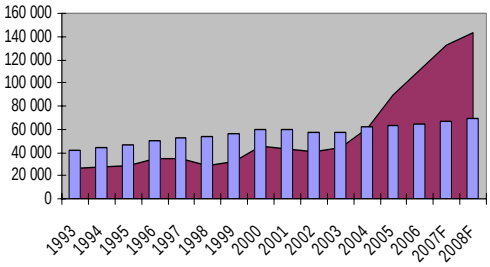
Los costos con combustibles se incrementan a cada año



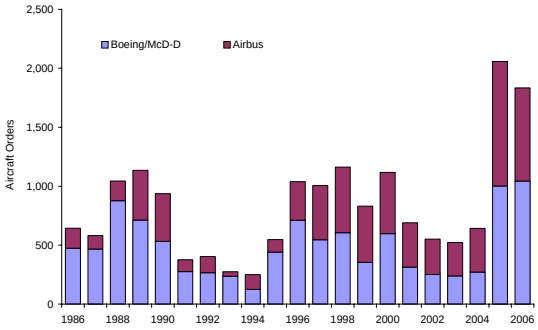
Refinery Margins



Fuel Consume X Fuel Costs



Se incrementa el numero de aparatos más eficientes



Combustibles de Aviación en América Latina. ¿Un problema político?

- Los costos de combustibles en América Latina son en promedio 14% más altos que en otras regiones del mundo
- En América Latina el 87% de las refinerías son de empresas del gobierno o locales

Ventas de combustibles de Aviación en el Mundo*

- Exxon Mobil tiene el17% del mercado
- Shell 12%
- Air BP 12%
- Chevron/Texaco 12%
- Otras 47%

El costo es de USD 130 Billones para las aerolíneas

*Datos de ventas no de refino

Ventas de combustibles de Aviación en América Latina y el Caribe*

- PEMEX tiene 24% del mercado
- Shell 16%
- Petrobrás 16%
- Exxon 16%
- Air Bp 7%
- Chevron/Texaco7%
- Repsol YPF 6%
- Otras 8%

Costo de USD 10.3 billones para las aerolíneas. Representa el 7.8% del consumo mundial

*Datos de ventas no de refino

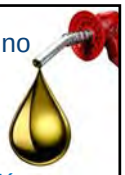
Refinamiento de combustibles de Aviación en América Latina y el Caribe

- PETROBRAS 30% del mercado
- PEMEX 20%
- REPSOL YPF 9%
- ECOPETROL 5.8%
- ENAP 5.5 %
- PEDEVESA 4.7% *
- Otras 25%

Costo de USD10.3 billones para las aerolíneas.
Representa 7.8% del consumo mundial

*NO incluídas exportaciones

Por qué los precios en América Latina no son competitivos:



- Los monopolios de producción regulan los precios de muchos países (Precios Paridad)
- Discriminación de políticas de precios en relación a otros productos
- Gobiernos tasan los combustibles de Aviación como "producto de lujo"
- Las tasas/cargos aplicados por los Gobiernos y aeropuertos a las Petroleras siempre son trasladados a los precios de los combustibles
- No se respetan los acuerdos bilaterales y los Principios de OACI

Un Centavo de dólar de incremento en el precio del combustible representa:

- US$ 670 millones en el mundo
- US$ 310 millones en las Américas
- US$ 52 millones en América Latina
- US$ 1,1 millones en Ecuador

Los principales proyectos de América Latina

- Brasil – Pis Cofins y los precios refinería
- México – PEMEX handling Fee y costos de transporte
- Republica Dominicana – IVA para combustible en vuelos Internacionales
- Chile – Costos de transporte de ENAP
- Bolivia – Precios de refinería para vuelos internacionales
- Ecuador – Veremos en detalle ...

Tenemos mucho que hacer, pero también hay novedades positivas....

- Perú 2006 – Exención del IVA para vuelos Internacionales
- Paraguay 2007 – Reducción de las tasas de combustible e exención del ISC

- Cuba 2007 – Reducción de los costos de combustible
- Colombia 2008 – Exención del IVA para vuelos internacionales

El Caso Específico de Ecuador

- Los costos de Combustibles en Ecuador son aproximadamente un 18% más alto que en otras regiones del Mundo
- El gobierno carga tasas porcentuales e impuestos para los volúmenes suministrados en vuelos Internacionales
- El gobierno controla el servicio del Into-plane vía Ecuafuel. Fija los precios y comparte los resultados con los aeropuertos y la DAC. No hay incentivo a la competencia

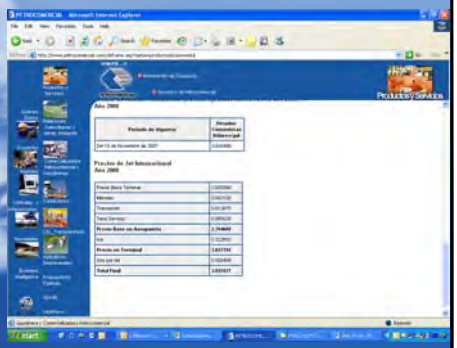
El Caso Específico de Ecuador

- Los precios son muy competitivos hasta que salen de PetroComercial
- Subsidio de precios para aerolíneas locales
- Las petroleras solamente trabajan como intermediarios y generan un costo adicional a las aerolíneas. No agregan competitividad al mercado.
- No hay una exención del IVA para vuelos cargueros.

Desglose del precio en Ecuador (base Jan 2008 UIO)

	USD cents
*Precio Petrocomercial	260,34
*Airport fee Impuesto de la DAC 5%	13,02
*Mermas	0,31
*Transporte	1,31
*Servicio de Into-plane Ecuafuel	8,50
*Margen del mayorista (diferencial) (valor variable de aerolínea en aerolínea)	12,00
*IVA 12%	33,55
Total	329,03

Desglose del precio en Ecuador (base Ene 2008 UIO)



Precios en Ecuador (base 1º sem. enero en Quito)

- El precio llega a ser US 69 centavos más caro que el Platts
- Sacando el IVA el costo adicional al año es de USD 38 millones
- No se respetan las reglas OACI
- El Airport fee (5% de la DAC) es el más caro del mundo
- Tasas y fees como porcentaje del precio del Kerosén
- No hay competencia en el servicio de Into-plane

En las Políticas de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI:

ICAO Doc 8632:
"When an aircraft registered in one State or an aircraft leased or chartered by an operator of that State departs from an international airport of another State either for another customs territory of that latter State or for the territory of any other State, ***the fuel, lubricants and other consumable technical supplies taken on board for consumption during the flight shall be furnished exempt from all customs and other duties*** *or, alternatively, any such duties levied shall be refunded, provided that the aircraft has complied, before its departure from the customs territory concerned, with all customs and other clearance regulations in force in that territory;*

Las Aerolíneas son clave para el desarrollo de la actividad económica y turística

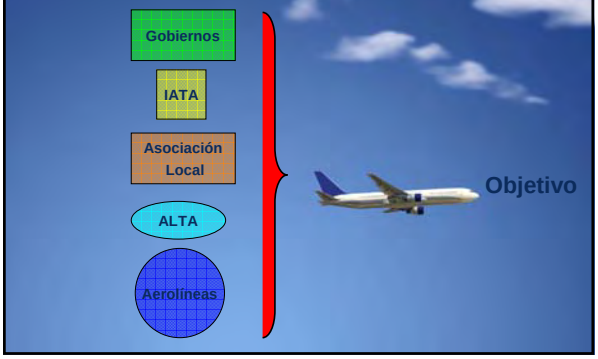
Costos eficientes en conjunto con una infraestructura efectiva generarán grandes beneficios económicos

Nosotros estamos trabajando activamente en la región

- Discutiendo los precios de refinería con los gobiernos y petroleras
- Las Tasas y cargos
- Trabajando en las políticas de precios de combustible

Pero necesitamos de su apoyo para alcanzar al éxito…

Mejor Manera de trabajar:



… y al final llegar a una situación de ganar- ganar…

Ya que con una fuerte industria los beneficios son de todos

Muchas gracias!

Visite: www.iata.org
Contacto: Luis Felipe de Oliveira
deoliveirl@iata.org

Costos GDS

Impacto y Acciones
en Latinoamérica

Sarah Soto
ssoto@copaair.com

Contenido

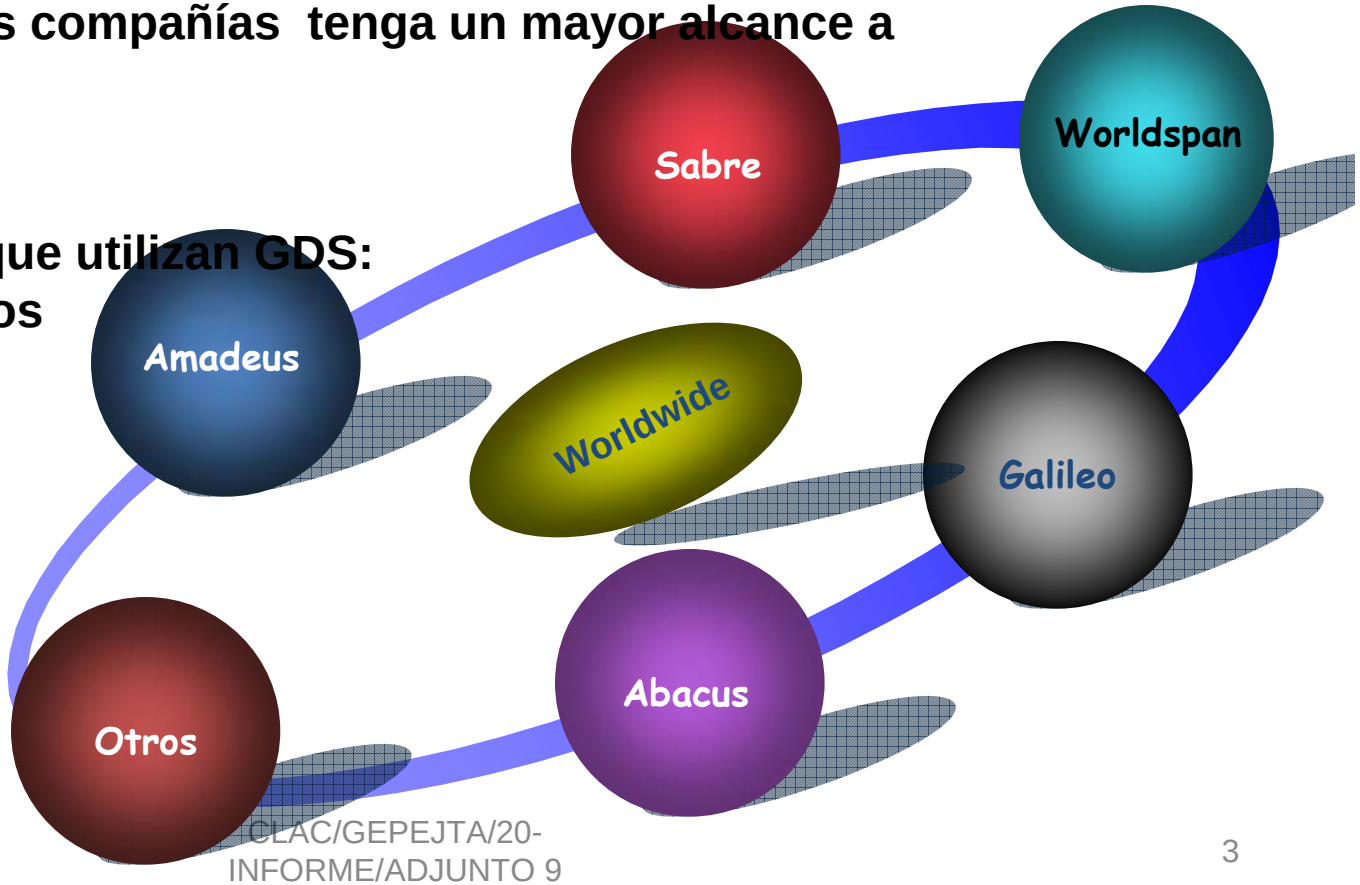
- Que son los GDS
- Principales GDS de Latinoamérica
- Costos promedios por Pasajero
- Aumentos anuales en los Costos
- Comparación USA vs Latinoamérica
- Impacto
- Acciones en busca de reducción de Costos
- Es posible reducir los Costos?
- Conclusiones

¿Qué son los GDS?

Global Distribution Systems

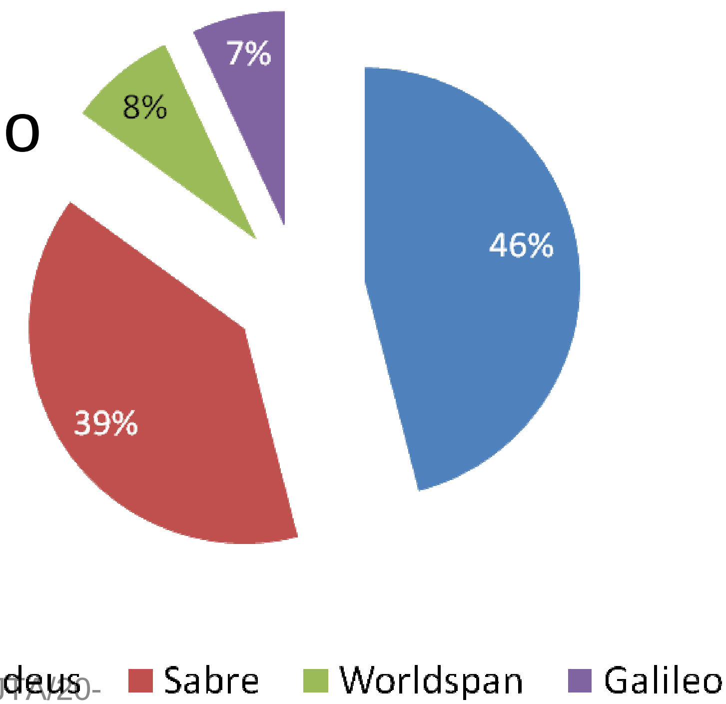
Los GDS son Sistemas electrónicos de distribución y comunicación utilizados a nivel mundial para que el producto que ofrecen diferentes compañías tenga un mayor alcance a nivel mundial y Local

Tipos de compañías que utilizan GDS:
-Arrendadoras de autos
-Agencias de viajes
-Aerolíneas
-Hoteles
-Cruceros
-Trenes

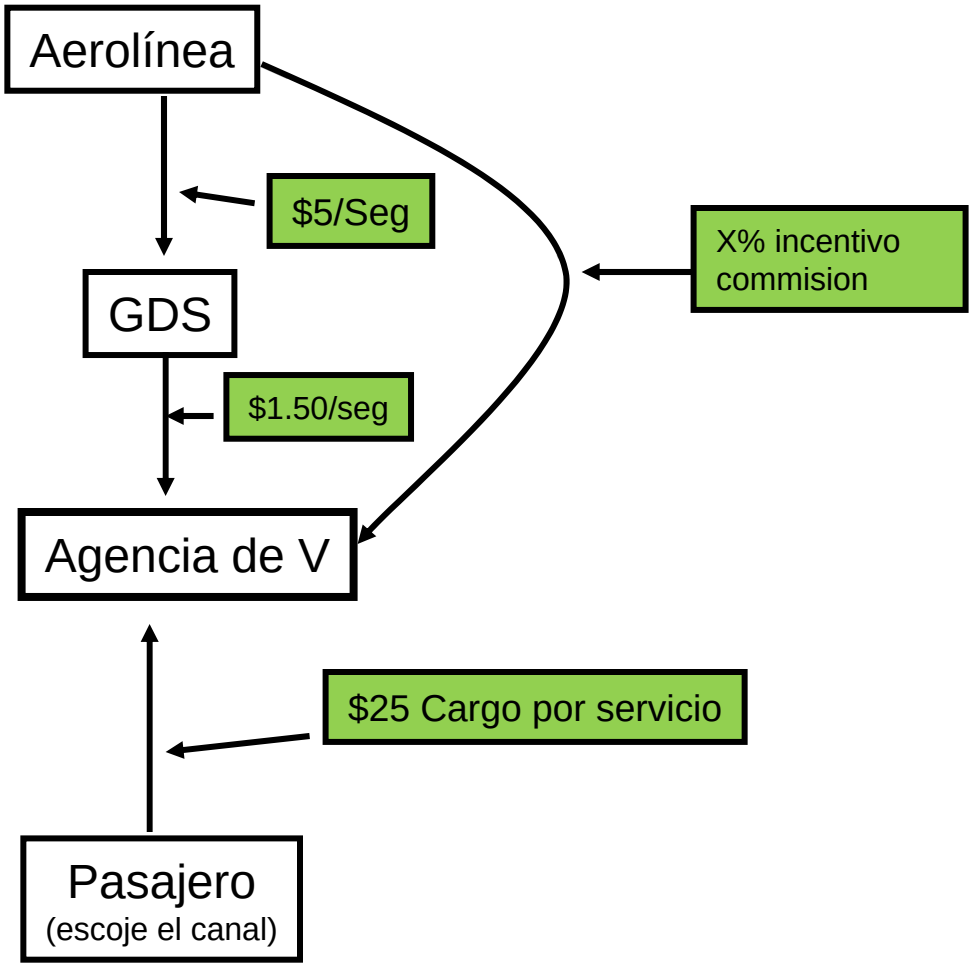


Participación GDS

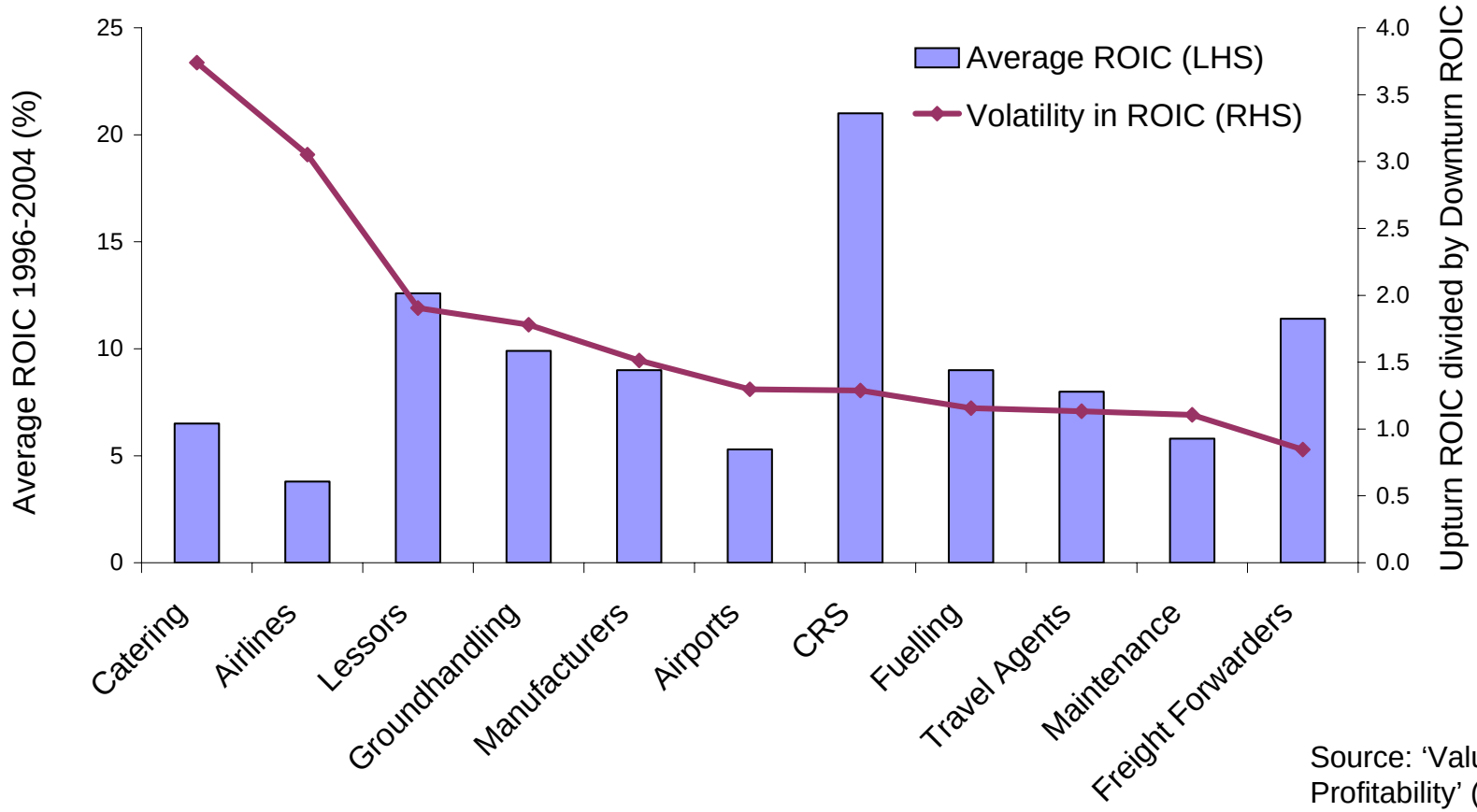
- En Norteamérica solo 50% de las aerolíneas los utilizan
- Norteamérica estuvo regulado antes de la entrada de Internet
- En Latinoamérica el 90% de las aerolíneas utilizan GDS
- Actualmente en total las aerolíneas latinoamericanas pagamos $300M
- El GDS nos cobra por todo
  - Reservas
  - Cancelaciones
  - Emisiones de tiquete
  - Ver una Disponibilidad



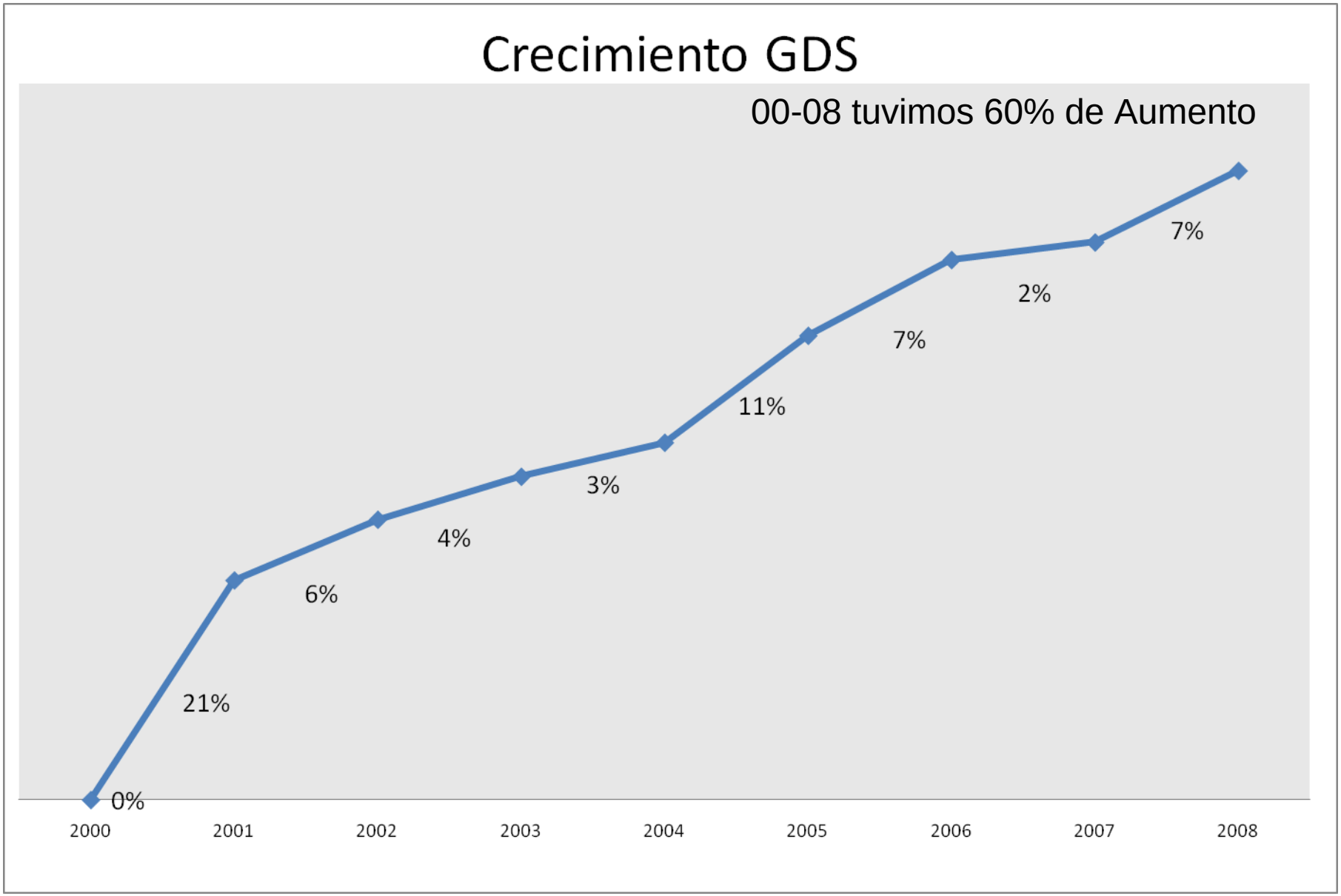
Flujo de Pago



Cadena de Valor (el retorno sobre la inversión no refleja el riesgo)



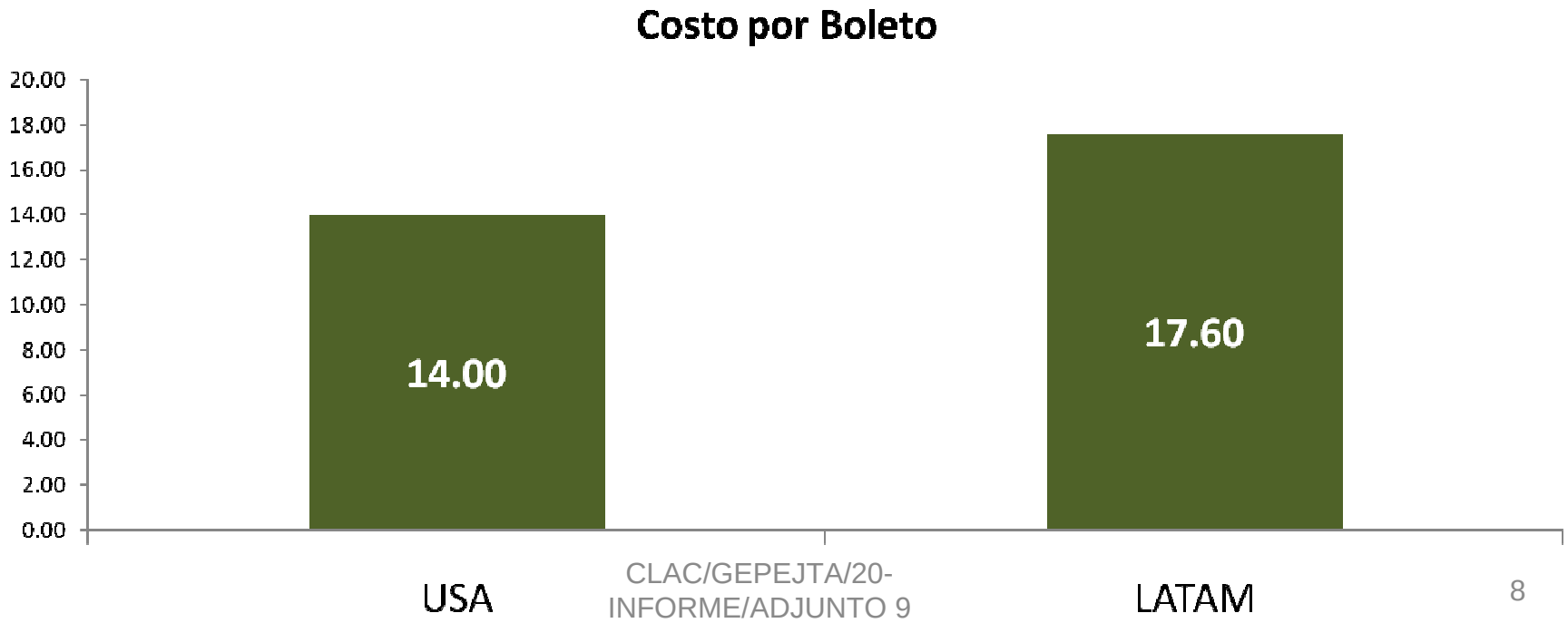
Source: 'Value Chain Profitability' (2006) IATA



•Los precios nos han aumentado 30% en los últimos 5años en los principales GDS

Costos Promedio

- Costo promedio por booking USD 4.40
- Costo promedios por boleto USD 17.60
- Existe una diferencia marcada en los costos por boleto para Latinoamérica y Estados Unidos
- Los Costos para las aerolíneas latinoamericanas son 26% mas altos que las americanas



Impacto

- Los GDS les imponen a las Agencias Cuotas mínimas de segmentos a reservar
- La aerolínea paga por todas las reservas hechas en los GDS, incluso pasajeros que no vuelan
- En la región representa un costo GDS anual de 4%-8%
- Los costos de Distribución en Latinoamérica son considerablemente más altos que las Aerolíneas Norteamericanas
    - Esto nos hace menos competitivos
    - Nos impide tener tarifas comparables a las Aerolíneas de Bajo Costo (Spirit, Jet Blue, etc)

Acciones que se han tomado

- Auditorías GDS
  - Evitan reservas ficticias para cumplir cuotas del GDS
- Sistema buscando y cancelando duplicados
  - Preferimos pagar por cancelaciones ya que estas son más económicas
- Nos aumentarían los Costos alrededor de 8% anual si no les diéramos el contenido de nuestras tarifas
- Negociaciones con los GDS
  - Varias aerolíneas en la región en negociaciones individuales
  - Nos toca negociar a cambio de nuestro contenido

Podemos Controlar los Costos?

- Los Costos más altos de una aerolínea son entre otros:
  - Combustible
  - Costo de Distribución
  - Fuerza Laboral
  - Equipo
  - Infraestructura
- Solo en los costos de distribución podemos buscar Ahorros
- Los otros no son controlables

Conclusiones

- Actualmente necesitamos de los GDS ya que geográficamente abarcan más de lo que podemos cubrir
- 2 GDS (duopolio) controlan el canal de distribución de las agencias de Viaje
- No existe un real poder de Negociación ya que 2 empresas controlan la región y niveles de utilización de Internet en la región son muy bajos
- Para competir con las líneas aéreas norteamericanas, europeas y de bajo costo, es necesario tener estructuras de costos similares.
- Es necesario encontrar alternativas en busca de reducir los altos costos que nos generan los globalizadores

Propuesta al Grupo de Expertos

- **ALTA e IATA proponen al GEPEJTA que estudie la viabilidad regulatoria de manera de exigir que los servicios prestados por los GDS a las líneas aéreas latinoamericanas sean similares en costo y calidad a los prestados a las líneas aéreas en otras latitudes.**

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

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

COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL

CLAC

LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/20-NE/08
07/02/08

VIGÉSIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/20)

(Cuenca, Ecuador, 27 al 29 de febrero de 2008)

Cuestión 1 del Orden del Día: **Transporte y política aérea**

Cuestión 1.6 del Orden del Día: **Conclusiones Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo CLAC/IATA/ALTA/ACI-LAC "Eliminando Barreras" (Isla de Margarita, Venezuela, 16 al 18 de octubre de 2007) (Secretaría).**

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

1. Como es de su conocimiento entre el 16 y 18 de octubre de 2007, se llevó a cabo el Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo CLAC/IATA/ALTA/ACI-LAC "Eliminando Barreras", cabe destacar que en este evento participaron 110 delegados representando a 14Estados miembros de la CLAC y 7 organismos internacionales. El evento se llevó a cabo en el marco de una activa participación de los principales protagonistas del transporte aéreo a nivel regional. Los temas tratados se dividieron en 8 módulos, teniendo como premisa básica que, tanto en la presentación del tema como en el debate generado, haya un enfoque distinto, práctico y constructivo para el sector.

2. El documento producido en el Coloquio contiene una relación sucinta del mismo y para facilitar el trabajo del GEPEJTA, se ha incluido una tabla (**Adjunto**) que contiene los antecedentes, un resumen del debate y los principales desafíos y acciones propuestas, así como, la sugerencia de ubicación en función de las macrotareas del Plan Estratégico de Actividades 2007/2008 de la CLAC.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

2. Se invita al Grupo a analizar los desafíos y acciones propuestas (conclusiones) por el Coloquio, con el propósito de incluirlas en el Programa de Trabajo de la CLAC.

Sistema de Control y Seguimiento de Vigilancia Continua

Sistema de Control y Seguimiento de Vigilancia Continua

TEMARIO

- Características Técnicas y de Seguridad
- Características Operacionales
- Presentación de Proyecto Integral

CARACTERISTICAS TECNICAS Y DE SEGURIDAD

CARACTERISTICAS TECNICAS Y DE SEGURIDAD

- Todo el sistema está construido en lenguaje ASP
- La aplicación está montada en el servidor institucional ‘laurel’ y su dirección IP es 172.20.0.14 (intranet)
- Esta ubicación permite el acceso desde cualquier PC conectado a la red DGAC a través del navegador de Internet (Explorer)

CARACTERISTICAS TECNICAS Y DE SEGURIDAD

- El concepto de trabajo de esta aplicación es ‘descentralizado’
- Esto significa que cada inspector introduce su propia información, lo que permite identificar autoría y responsabilidades
- La información contenida en la aplicación puede ser consultada por todos los usuarios. Éstos son llamados usuarios ‘invitados’ y sólo tienen atributos de lectura

CARACTERISTICAS TECNICAS Y DE SEGURIDAD

- Para ingresar o modificar información los usuarios deben identificarse con nombre de usuario y contraseña
- Existe un módulo especialmente diseñado para poder cambiar la contraseña
- Toda la información es respaldada por la Sección Informática en forma periódica en el marco del protocolo de seguridad que ellos tienen

CARACTERISTICAS OPERATIVAS

CARACTERISTICAS OPERATIVAS

- El Sistema de Control y Seguimiento de Vigilancia Continua consiste en una serie de módulos separados en tres áreas:
  - Operaciones
  - Ingeniería y Mantenimiento
  - Administrativa

AREA OPERACIONES

- Inspecciones de Ruta, Base Operativa y Muestreo de Simulador
  - El objetivo de este módulo es mostrar el estado de las inspecciones representándolas en colores
  - Inspecciones cerradas: color VERDE
  - Inspecciones en trámite: color ROJO

ID	Fecha	Tipo	Inspector	Matricula	Lugar/Ruta	N° Interno	Operador	Detalles
582	02-10-2007	Ruta	P.SOFFIA	CCCOM	SCEL-SCDA	097SN	T.A.S.A.	Detalles
581	21-09-2007	Ruta	P.SOFFIA	CCCQS	SCEL-SCES	092SN	T.A.S.A.	Detalles
580	21-09-2007	Ruta	P.SOFFIA	CCCQS	SCEL-SCES	091SN	T.A.S.A.	Detalles
579	24-09-2007	Ruta	J.ASTORGA	CCCWH	KJFK-SCEL	165IN	LAN CHILE	Detalles
578	20-09-2007	Ruta	J.ASTORGA	CCCGN	SCEL-KJFK	164IN	LAN CHILE	Detalles

AREA OPERACIONES

- Seguimiento entrega AOC
  - Permite ver en qué fase se encuentra el proceso de otorgamiento de un certificado AOC
  - Mantiene un historial con todos los eventos relacionados con la documentación. Estos son:
    - Recibido
    - Devuelto con Observaciones
    - Aprobado

AREA OPERACIONES

- Antecedentes de Empresas
  - Presenta en formato digital los principales documentos de las empresas, tales como:
    - Certificado AOC
    - Especificaciones Operativas con la última actualización
    - Seguros y su vigencia

AREA INGENIERIA Y MANTENIMIENTO

- Inspecciones de Aeronaves e Inspecciones a Empresas
  - Presentan en formato de tablas las inspecciones realizadas indicando status en colores rojo y verde

AREA INGENIERIA Y MANTENIMIENTO

- Aprobaciones Especiales
  - Contiene un registro actualizado de todas las aeronaves de Transporte Público con sus respectivas aprobaciones especiales (RNAV, Cat II/III, etc.)
  - Esto permite al Servicio de Tránsito Aéreo consultar cuando se le está solicitando un plan de vuelo bajo condiciones especiales sin tener que comunicarse con Transporte Público

AREA INGENIERIA Y MANTENIMIENTO

- Reparaciones y Alteraciones
  - Permite visualizar el status de las reparaciones y alteraciones de una matrícula en especial
- Autorizaciones y Extensiones Especiales
  - Presenta un registro con las extensiones especiales que ha solicitado las empresas para sus aeronaves

AREA INGENIERIA Y MANTENIMIENTO

- Cartola Histórica de Aeronaves
  - Presenta el registro histórico de todas las aeronaves de transporte público.
  - Contempla la inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves y las renovaciones del CA
- Reportes de Confiabilidad
  - Se presentan en formato PDF los reportes de confiabilidad que entregas las empresas aéreas

AREA INGENIERIA Y MANTENIMIENTO

- Listado de Aeronaves de transporte público
  - Listado de todas las aeronaves de transporte público con principales características
  - Muestra la validez del CA
  - Este módulo se conecta con el de Inspección de Aeronaves para mostrar la fecha de última inspección de Aeronavegabilidad y de Aviónica

AREA INGENIERIA Y MANTENIMIENTO

- Listado de Empresa de transporte público
  - Muestra el listado de todas las Empresas de Transporte Público con principales características

Proyecto de Sistema Integral

PROYECTO SISTEMA INTEGRAL

- Objetivos
  - Almacenar todos los tipos de inspección en una sola aplicación
  - Clasificar las observaciones de acuerdo a las listas de chequeo diseñadas para cada tipo de inspección
  - Obtener reportes estadísticos con las observaciones más recurrentes en tiempo real
  - Dinamizar la planificación de las nuevas inspecciones en función de la información acumulada en los reportes estadísticos
  - Disminuir el tiempo de análisis del comportamiento de las empresas