

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/76-INFORME
22/05/09

LXXVI REUNIÓN DEL COMITE EJECUTIVO

(Isla de Pascua, Chile, 5 y 6 de abril de 2009)

Presidencia, lugar y fecha de la reunión

1. Bajo la presidencia del Sr. José Huepe Pérez, Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil de Chile y Presidente de la CLAC, se celebró la LXXVI Reunión del Comité Ejecutivo, los días 5 y 6 de abril, en la ciudad de Isla de Pascua, Chile, en la sala del Hotel Hoto Matua.

Secretaría y participantes

2. La Secretaría estuvo a cargo del Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC y participaron en la reunión 53 delegados representando a 14 Estados miembros, 1 Estado no miembro, 5 organismos internacionales y 3 líneas aéreas. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 1**.

Ceremonia de apertura

3. El Sr. José Huepe Pérez, Presidente de la CLAC, dio la bienvenida a los participantes de la LXXVI Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, deseándoles una estadía placentera en su país e invitándolos a disfrutar de la cultura y hospitalidad del pueblo Rapa Nui de Isla de Pascua. Su discurso figura como **Adjunto 2**.

Orden del Día

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

SESIONES A PUERTA ABIERTA

Cuestión 1 del

Orden del Día: **Procesos de Integración del Transporte Aéreo en la Región**

Nota informativa CLAC/CE/76-NI/01- Secretaría

Nota informativa CLAC/CE/76-NI/02- Secretaría

Nota informativa CLAC/CE/76-NI/03- Secretaría

Nota informativa CLAC/CE/76-NI/04- Secretaría

5. La Secretaría hizo referencia al Plan Estratégico de Actividades de la CLAC (2009 - 2010) cuyo objetivo principal es la “Integración del Transporte Aéreo en América Latina”, motivo por el cual se realiza seguimiento a los procesos de integración regional y de nuevas políticas subregionales en materia de transporte aéreo. A continuación presentó la Nota CLAC/CE/76-NI/01 sobre los últimos acontecimientos respecto a la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI); la Asociación de Estados del Caribe (AEC); la Comunidad del Caribe (CARICOM); el Acuerdo de Fortaleza; la Comunidad Andina (CAN) y la Asociación de Transporte Aéreo Latinoamericano (ALTA).

6. La Delegada de Panamá, por su parte, manifestó que su país había otorgado derechos de tráfico a Aruba e instó a los Estados que aún no lo han hecho, que ratifiquen el Acuerdo de Transporte Aéreo de los Estados miembros de la AEC. Ante lo cual, Costa Rica informó que viene realizando esfuerzos para ratificar dicho Acuerdo.

7. Por su parte el Representante de Chile se refirió al Acuerdo de Fortaleza, indicando que Brasil, Paraguay, Uruguay y Chile acordaron ampliar sus fronteras hasta la sexta libertad, acuerdo que quedó abierto a otros países de Sudamérica. Expuso además, que Chile, Paraguay y Uruguay consideren que esto puede ampliarse extraregionalmente. Finalmente, el Delegado de República Dominicana informó sobre el Convenio de Cielos Abiertos recientemente firmado con Chile.

8. Seguidamente, la Secretaría presentó la Nota CLAC/CE/76-NI/02 informando sobre el agradecimiento del Sr. Robert Sturgell a la labor conjunta realizada entre la Federal Aviation Administration (FAA) y la CLAC para el aumento de la seguridad y la eficiencia de la aviación, en ocasión del término de su período como Administrador de la FAA.

9. Mediante Nota CLAC/CE/76-NI/03 el Secretario informó sobre la “Declaración Conjunta de la CACC, OATA e IATA sobre Impuestos de Aviación Civil y Cargos en el Mundo Árabe”, la cual resalta el trabajo conjunto de las tres organizaciones con las entidades pertinentes de cada país individual en el mundo Árabe para ayudarlos a adherirse mejor a la política de la OACI en materia de cargos e impuestos.

10. Finalmente, se refirió a la Nota CLAC/CE/76-NI/04, sobre el comunicado de prensa de la Embajada de Costa Rica en el Perú informando el “Reestablecimiento de las relaciones diplomáticas entre los Estados de Costa Rica y Cuba”, luego de su ruptura en el año 1961.

Conclusión

11. El Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información presentada por la Secretaría y los Estados.

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

**Posición de la CLAC en la Conferencia Diplomática para la Adopción de
Convenios sobre Indemnización por daños causados a terceros – Modificación
del Convenio de Roma**

• Guía de Orientación

Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/02- Secretaría

Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/09- IATA

12. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/02, haciendo referencia a la invitación de la OACI de fecha 7 de noviembre de 2008 a la Conferencia Diplomática para la adopción de los instrumentos: 1) Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado aeronaves y 2) Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves. Al respecto informó que mediante comunicación CLAC 3.11/793 del 12 de diciembre de 2008, se solicitó a los Estados miembros que hagan llegar los cometarios pertinentes respecto a ambos instrumentos teniendo en cuenta la “Directriz de procedimientos para las reuniones de coordinación de la CLAC en las Conferencias mundiales de la OACI”, para así elaborar la “Guía de Orientación” respectiva y asistir a la Conferencia con una posición consensuada.

13. Asimismo, hizo referencia a que en ocasión de la Reunión del Grupo de Trabajo encargado de analizar la propuesta de Brasil de Modificación Estatutaria (Río de Janeiro, Brasil, 27 de enero de 2009) la Secretaría, tomando en cuenta la presencia de varios especialistas jurídicos, presentó una nota de estudio con los antecedentes de este tema que venía viene discutiéndose desde hace varios años y que en los debates del Comité Jurídico de la OACI había sido difícil llegar a consensos, presentándose dudas respecto a la implementación de ambos Proyectos, particularmente en el que tiene relación al riesgo terrorista, en cuanto que también existen dudas frente a la participación en el Fondo Financiero de Indemnización Complementaria, las Contribuciones y Obligaciones de los Estados.

14. Seguidamente presentó el análisis realizado por la Secretaría con las respuestas recibidas de los Estados de Argentina, Brasil, Cuba, Ecuador, Guatemala, Panamá, Perú, República Dominicana y Uruguay, aclarando que en el caso de Uruguay éste remitió directamente al Secretario General de la OACI dos Notas de estudio acerca de cada uno de los Proyectos. De esta información se desprendió que no existía un apoyo sostenido al Proyecto sobre “Indemnización por daños a terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan involucrado aeronaves”, pues se observaban varios problemas de fondo que implicarían mucha discusión para llegar a un consenso. Por otro lado, se observó que el Proyecto sobre “Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves” podría obtener consenso y ser ratificado por los Estados con mayor facilidad que el primero.

15. Finalmente, la Secretaría presentó la “Guía de Orientación” para determinar la posición de la CLAC en la Conferencia Diplomática y la realización de reuniones de coordinación con los Delegados de los Estados miembros de la CLAC.

16. Posteriormente, el Representante de IATA presentó la Nota CLAC/CE/76-NE/09 en la cual manifestaba estar dispuestos a considerar un acuerdo razonable respecto al “Convenio de Interferencia Ilícita” si se basan en principios que: a) reconozcan que los actos terroristas que causan daños a terceros superficiarios se encuentran dirigidos contra los Estados y no contra las líneas aéreas; b) provean una pronta compensación a los terceros superficiarios en montos superiores a los activos de la línea aérea que pudiese verse involucrada en dicho incidente; c) provean la certeza a las líneas aéreas – quienes también son víctimas de estos sucesos – que serán objeto de una responsabilidad objetiva pero cuasi-infranqueable que pudiese ser asegurable por parte de la industria aseguradora; d) reconozcan que, si los gobiernos con todos los recursos disponibles no pueden prevenir atentados terroristas, las líneas aéreas no deberían cargar con una

responsabilidad ilimitada; y e) eviten la bancarrota de los demás actores de la industria del transporte aéreo, así como proteja los puestos de trabajo que eventualmente pudieran verse afectados por un suceso terrorista. Asimismo expresó que la propuesta del Convenio no debería servir a los Estados como un simple vehículo legal para evitar su responsabilidad frente a ciudadanos o simplemente transfiriendo la carga de las compensaciones a terceros damnificados, líneas aéreas u otros actores, todos víctimas de atentados terroristas.

17. Se refirió también al sistema de compensaciones de tres escalas: Responsabilidad de las líneas aéreas objetiva en la que la responsabilidad objetiva e ilimitada por daños a terceros en superficie como resultado de terrorismo no recibe necesariamente un tratamiento legislativo, sino más bien un gran número de Estados ha adoptado el sistema de responsabilidad subjetiva y otros incluso optaron por excluir la responsabilidad del operador; el Mecanismo de Indemnización Suplementario (MIS) que proveerá compensaciones recibidos de las contribuciones de los pasajeros y de los expedidores de cargas proveerán los fondos necesarios para que el MIS pueda compensar a las víctimas, sobre lo cual IATA propone incluir el transporte doméstico dentro del esquema del convenio de manera obligatoria; y, por último las víctimas podrán acceder a una compensación adicional en caso que el monto de los daños haya superado las compensaciones disponibles en las dos primeras escalas, si probaren en sede judicial que la administración superior de la línea aérea en cuestión contribuyó a que ocurriera el suceso mediante una acción u omisión cometida intencionalmente o con temeridad, y sabiendo que probablemente causaría un daño.

18. En relación a la adopción del Convenio de Riesgos Generales manifestó que este deviene innecesario pues el derecho interno de los Estados miembros de OACI había resuelto satisfactoriamente los mayores incidentes de aviación que han involucrado daños a terceros en la superficie. Por otro lado, el seguro aeronáutico siempre ha estado disponible, la industria aseguradora no posee registros de reclamos que no hayan sido compensados. Sin embargo, IATA reconocía que un gran número de Estados miembros de OACI apoyaba su adopción. Finalmente, concluyó que las modificaciones propuestas lograrían un balance más justo entre la adecuada protección de las víctimas y el bienestar financiero de los diversos actores de la industria aeronáutica, que contribuirían a incrementar la posibilidad de que ambos instrumentos lleguen a ser ratificados por un número relativamente significativo de Estados miembros de OACI. IATA se encontraba plenamente comprometida con el proyecto de Modernización del Convenio de Roma iniciado y llevado adelante por OACI, a fin de lograr un acuerdo razonable basado en principios que tengan en consideración los diversos intereses de las diferentes víctimas de los daños en la superficie.

19. El Presidente de la CLAC manifestó su deseo de implementar un curso de acción apropiado a este tema y sugirió la constitución de un Grupo ad hoc conformado por Especialistas de Argentina, Brasil, Chile, México, Panamá, Paraguay, ALTA e IATA, que se reuniría el primer y segundo día de esta Reunión del Comité Ejecutivo por separado, para presentar un Proyecto de conclusiones que permita llevar a la Conferencia una posición consensuada de la CLAC. El Señor Alfredo Labbé de Chile, en representación del Grupo ad hoc presentó la propuesta que debería incluirse en la Guía de Orientación para la participación de la CLAC en la Conferencia Diplomática, tal como se detalla a continuación:

1. La Región apoya la iniciativa de adoptar un Convenio sobre Indemnización por Daños Causados a Terceros por Aeronaves. Su redacción final debe ser negociada, en principio, durante la Conferencia Diplomática.
2. La región comparte un compromiso decidido por la Seguridad Internacional (Security). Por tanto, está convencida que la comunidad internacional debe hallar una solución multilateralmente negociada al problema de la indemnización de daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado aeronaves. El Comité Ejecutivo Ampliado, sin perjuicio de las posiciones negociadoras que los Estados miembros de la CLAC asumirán soberanamente en la Conferencia Diplomática, señala que el proyecto de Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que ha venido negociando el Comité Jurídico de la OACI,

constituye una opción, cuyas disposiciones deben ser cabalmente examinadas en Montreal. En particular, el Comité Ejecutivo Ampliado estima que la atribución de la responsabilidad civil debe ser tratada con profundidad. Asimismo, para asegurar la eficacia de los mecanismos de indemnización que dicho proyecto de Convenio contemple, su artículo sobre entrada en vigor, podría incluir, copulativamente, dos criterios:

- a) Un umbral de ratificaciones no inferior a 35 que es el número que fuera requerido para la entrada en vigor de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados; y,
 - b) Una masa de ratificaciones que asegure que el fondo de indemnización recibirá el aporte de, al menos, 700.000.000 de pasajeros de salida anualmente.
3. El Comité Ejecutivo Ampliado recomienda que el programa de la Conferencia Diplomática asigne igual número de sesiones al tratamiento de ambos proyectos de Convenio.

Conclusión

20. El Comité Ejecutivo luego de tomar conocimiento de la información presentada y de discutir la propuesta del Grupo *ad hoc*, aprobó las sugerencias y se encargó a la Secretaría que incorpore la posición detallada en el párrafo precedente en la Guía de Orientación y convoque a las Reuniones de Coordinación de la CLAC, durante la Conferencia.

Cuestión 3 del

Orden del Día:

Implementación del Plan Estratégico de la CLAC

Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/03- Secretaría

Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/26- Panamá

Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/05- México

Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/25- Argentina

Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/27- Brasil

Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/28- Chile

Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/20- República Dominicana

21. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/03 recordando que la XVIII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santiago, Chile, 27 al 30 de octubre de 2008) encargó al Comité Ejecutivo la reformulación del Plan Estratégico de Actividades de la Comisión para el período 2009-2010 con la aplicación de la Resolución A18-11 “Directriz de Procedimiento para la Implementación del Plan Estratégico de la CLAC”, mediante la cual se establece con claridad tareas y prioridades de cada Macrotarea, ayudando a los Puntos Focales a disponer de elementos apropiados que les permita establecer cronogramas y aplicar parámetros de medición sobre el rendimiento de cada una de las tareas.

22. En ese sentido, informó que la Secretaría circuló las comunicaciones CLAC 760 de fecha 06 de noviembre de 2008 y CLAC 026 del 22 enero de 2009, solicitando a las Autoridades de los Estados miembros los comentarios que estimarán pertinentes respecto a las tareas específicas u otras que deseen sugerir al Plan. En relación a ello se dio lectura a las sugerencias recibidas de los Estados, las cuales fueron aprobadas e incluidas en el Plan Estratégico.

23. Posteriormente, la Secretaría circuló una comunicación a los Puntos Focales recordando el literal (e) de la Directriz, el cual estipula que “Los Puntos Focales presentarán, en la primera reunión del Comité Ejecutivo del período para su aprobación, los objetivos y actividades a cumplir para el desarrollo de la Macrotarea de su responsabilidad. Del mismo modo, establecerán y presentarán, basados en la metodología

anexa a la Resolución, los indicadores para el cumplimiento de los objetivos definidos por ellos y las fechas asociadas a estos indicadores”.

24. Respecto a lo anterior, el Delegado chileno realizó una presentación acerca de cómo se deben establecer los lineamientos estratégicos de la CLAC y el Plan Estratégico, detallando el objetivo de cada Macrotarea y su Punto Focal. La presentación se acompaña como **Adjunto 4**.

25. A continuación, los Puntos Focales presentaron sus respectivas Notas de estudio sobre las Macrotareas a su cargo. Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/26 acerca de la “Transporte y Política Aérea” cumpliendo con establecer los cronogramas y formas de medición de sus tareas, solicitando a la Secretaría el trabajo de las tareas “Revisión y proceso de revocatoria (Res. A11-2 “Incorporación de Aruba como Estado adherente a la membresía de la CLAC”, A13-1 “Ampliación del área geográfica de la CLAC para la incorporación de otros Estados de América” y A16-13 “Autonomía de la CLAC”)” y “Liderazgo de la OACI”, pedido al cual la Secretaría accedió favorablemente.

26. México presentó la Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/05 sobre la Macrotarea “Gestión Aeroportuaria y Medio Ambiente”, quedando pendiente sólo la tarea de Ruido y emisiones. Por otro lado, Brasil indicó que respecto a las tareas de “Navegación Aérea” tanto la Utilización de nueva tecnología como la Gestión de capacidad en planes de navegación, serán analizadas en el GREPECAS (Nota informativa CLAC/CE/76-NI/05) por lo que se acordó dejar sólo la tarea de Sistema de Cobro Unificado para Servicios de Navegación Aérea.

27. Seguidamente, Argentina presentó la Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/25 de la Macrotarea “Capacitación”, en la cual, entre otras cosas, propuso la constitución de un Grupo *ad hoc* para la tarea de Armonización de Programas, el cual estaría constituido por Argentina, Chile, Costa Rica, Panamá, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela. Además, se acordó coordinar con la Secretaría las tareas de: Certificación de cursos / Homologación normativa / Migración del recurso humano, a la cual Costa Rica sugirió se incluya un análisis comparativo de salarios y Divulgación de cursos para promocionarlos en la página web de la CLAC. Finalmente, República Dominicana propuso la realización de un Seminario de Recursos Humanos.

28. Posteriormente, Chile presentó la Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/28 sobre “Seguridad Operacional”, en ella presentó las tareas Institucionalización del Sistema y seguimiento y Cooperación Regional de Auditorías.

29. Por su parte, República Dominicana presentó la Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/20 para “Facilitación y Seguridad FAL/AVSEC”, acordándose hacer llegar el Orden del día y los especialistas para el Seminario sobre DVLM a realizarse en Paraguay en el mes de junio de 2009.

30. Finalmente, la Presidencia sugirió encargar a los Representantes de Chile (Sr. José González y Sr. Lorenzo Sepúlveda), la revisión de los formularios de tareas presentadas por cada Punto Focal para organizarlos con un solo criterio, asunto que fue acogido favorablemente.

Conclusión

31. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada y acordó:

- a) aprobar el Plan Estratégico de la CLAC (**Adjunto 5**) con las modificaciones propuestas durante el debate y encargar a Chile que realice una revisión de los formularios y cada tarea para organizarlas con un criterio único.

- b) encargar a la Secretaría las tareas de “Revisión y proceso de revocatoria de: Res. A11-2 “Incorporación de Aruba como Estado adherente a la membresía de la CLAC”, A13-1 “Ampliación del área geográfica de la CLAC para la incorporación de otros Estados de América” y A16-13 “Autonomía de la CLAC” y “Liderazgo de la OACI” de la Macrotarea Transporte y Política Aérea;
- c) crear un Grupo *ad hoc* para la tarea de “Armonización de Programas” de la Macrotarea de Capacitación, constituido por Argentina, Chile, Costa Rica, Panamá, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela;
- d) encargar a Argentina que coordine con la Secretaría las tareas sobre Certificación de cursos / Homologación normativa / Migración del recurso humano / Divulgación de cursos y el análisis comparativo de salarios solicitado por Costa Rica; y
- e) pedir a República Dominicana que haga llegar a la Secretaría el Orden del día y el listado de posibles expositores para el Seminario de DVLM.

- **Sistema de Navegación RNP**

Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/22- Panamá

32. La Representante de Panamá presentó la Nota CLAC/CE/76-NE/22 referente a la adopción de los Procedimientos de Navegación RNAV en el Aeropuerto de Tocumen como respuesta a los problemas que enfrenta la Región en cuanto al aumento de los costos de operación de las aeronaves, incluyendo los precios del combustible, seguros y servicios de navegación aérea, entre otros y a favor de la modernización de aeronaves de nueva tecnología para optimizar el espacio aéreo y hacerlo más eficientes ahorrando tiempo de vuelo, reduciendo la contaminación y la utilización de combustibles. De esta manera, informó que Panamá había iniciado junto a la BOEING un plan piloto para la utilización de la tecnología RNP de las aeronaves Boeing 737NG y otras de nueva generación.

33. Sugirió que la CLAC debería tratar más temas técnicos en sus reuniones, que muchas veces es desconocido por la mayoría de abogados y economistas que asisten regularmente a éstas. También indicó que es sumamente importante que los Estados miembros informen, a través de la CLAC, sobre sus experiencias en la utilización de herramientas modernas de optimización, fiscalización y regulación del transporte aéreo. Finalmente, propuso que la BOEING y la FAA realicen una presentación en la próxima reunión del GEPEJTA a realizarse en Panamá, en el mes de mayo, que permita conocer las ventajas y beneficios que el sistema RNP ofrece a los países, e incluir dentro de la Macrotarea de Transporte y Política Aérea materias técnicas para poder investigar y poner en conocimiento de los Estados miembros las tecnologías disponibles que los Estados pueden utilizar.

Conclusión

34. Sin mayores comentarios el Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada y acordó encargar una presentación a la BOEING y la FAA para la próxima reunión del GEPEJTA, sobre procesos y aproximación RNP.

- **Informe sobre la Tercera Reunión del Grupo sobre la Aviación Internacional y el Cambio Climático (GIACC)**

Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/17- México

35. El Delegado de México presentó la nota informando sobre el desarrollo de la Tercera Reunión del GIACC llevada a cabo del 17 al 19 de febrero en Montreal, Canadá y los resultados alcanzados. Indicó asimismo, que esta había sido una reunión de transición para pasar de recopilar datos e información, a abordar aspectos de política de las emisiones procedentes de la aviación civil internacional y su contribución a los

efectos del clima.

36. Finalmente, solicitó instar a Brasil y México (Estados miembros del GIACC) que se instruya a sus miembros a contribuir positivamente al trabajo de la próxima reunión para obtener un consenso definitivo en temas pendientes, en el marco de la Resolución A36-22, Apéndice K, sobre la mitigación en el cambio climático. Así como instar a los Estados de la CLAC a asistir a la COP15 y recordó a los Estados miembros la necesidad de aportar contribuciones voluntarias al Programa de la OACI sobre medio ambiente para evitar insuficiencia de fondos.

Conclusión

37. Sin comentarios el Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información presentada.

- **Desarrollo de las Actividades del GREPECAS**
Nota informativa CLAC/CE/76-NI/05- Brasil

38. Con respecto a la Macrotarea “Navegación Aérea”, específicamente en las tareas de Utilización de nuevas tecnologías, Espacios aéreos homogéneos (cielo único) y Gestión de capacidad en planes de navegación, el Delegado de Brasil se refirió a la Nota informativa CLAC/CE/76-NI/05 acerca de la creación y tareas del Grupo Regional con el objetivo de planear y ejecutar acciones sobre el desarrollo de la navegación aérea en Regiones del Caribe y América del Sur: GREPECAS, establecido por el Consejo de la OACI en 1990, de conformidad con la Recomendación de la Segunda Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM, de 1989. De igual manera, se refirió a los subgrupos constituidos en las diferentes áreas técnicas.

Conclusión

39. Sin mayores comentarios el Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información presentada.

- **Proyecto sobre intercambio de información entre las Autoridades Aeronáuticas de los Estados para contrarrestar las operaciones ilícitas**
Nota informativa CLAC/CE/76-NI/09 – Panamá

40. La Representante de Panamá se refirió a la Nota informativa CLAC/CE/76-NI/09 haciendo una introducción referente a que en los últimos años se han incrementado las operaciones ilícitas utilizando aeronaves de aviación civil, trasladando estupefacientes, dinero, materia prima para fabricar narcóticos, entre otros. Además agregó que, aunque los Estados tienen una conexión y comunicación entre los estamentos de seguridad, aún existe una deficiencia en la comunicación entre las autoridades aeronáuticas de los Estados asociados.

41. Finalizó la presentación de la nota exhortando a los Estados a crear nuevos mecanismos de trabajo, nuevas estrategias, para reducir el alto índice de sucesos de operaciones ilícitas. De esta manera, propuso la creación de una Comisión que organice y dicte los parámetros a seguir para que, además de las coordinaciones entre los órganos de seguridad y las autoridades aeronáuticas de cada Estado, se dé el intercambio de información entre autoridades aeronáuticas atacando la propagación de actividades ilícitas utilizando aeronaves de aviación civil y se comprometió a presentar una Nota de estudio en la próxima reunión para que la misma pueda ser acogida por los Estados.

Conclusión

42. Sin comentarios el Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada.

Cuestión 4 del
Orden del Día:

Otros asuntos

- **Seminario sobre la implementación del Proceso de Gestión de Riesgos en el sector Gubernamental y su aplicación en la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) de Chile, a través de auditorías en base a riesgos y su aplicación en el contexto de la Seguridad Operacional**
Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/23 – Chile

43. El Representante de Chile con la Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/23 destacó la importancia de contar con un sistema de control interno eficiente y un proceso de Gestión de Riesgos estructurado, consistente y coordinado que responda al aumento de distintos tipos de riesgos y requerimientos tanto legales como de mejora de eficiencia en actividades operacionales. De esta manera, dio a conocer que el rol principal de la auditoría interna de la DGAC de Chile era el coordinar las actividades para introducir el Proceso de Gestión de Riesgos en los distintos estamentos de la DGAC en el 2008, para lo cual en cada una de las organizaciones auditadas se aplica el modelo establecido por el Consejo de Auditoría Interna General del Gobierno de Chile (CAIGG) y el recomendado por la OACI (SMS).

44. Asimismo, expresó que, con el propósito de poder auditar el máximo de unidades internas en un año, se procedió a capacitar a funcionarios de distintas profesiones dándoles toda la información pertinente tanto en la parte teórica como en la práctica. Finalmente invitó al Comité Ejecutivo a intercambiar opiniones sobre la viabilidad de realizar un Seminario con la participación de profesionales de las diferentes Administraciones de Aviación de los Estados integrantes de la CLAC de Control Interno y de Vigilancia de la Seguridad Operacional.

Conclusión

45. El Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información presentada y encargó a la Secretaría coordinar el Seminario propuesto.

- **Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano**
Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/16 – OACI

46. La Directora Regional Oficina NACC/OACI realizó una presentación (**Adjunto 6**) en relación a la Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/16 refiriéndose al Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA), constituido desde el 2008. Al respecto mencionó los objetivos buscados por dicha constitución, poniendo especial énfasis en la Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional de la Aviación a escala mundial (GASR), que presentaba una falta de uniformidad en la coordinación de programas regionales. Agregó que, en el Taller sobre GASR realizado en mayo de 2008, en Colombia, la metodología de la Hoja de Ruta se utilizó para analizar tres de las doce iniciativas globales de seguridad o áreas de focalización, abreviadas como GSI. En ese mismo taller se revisaron los términos de referencia para la constitución del RASG-PA junto con las metas a corto y largo plazo, su estructura organizacional y la membresía, cuyos documentos finales se presentaron como apéndices a la nota de estudio.

47. Además agregó que la reunión inaugural del RASG-PA estableció un nuevo marco y mecanismo para la cooperación y colaboración regional entre organismos gubernamentales del sector aeronáutico y la industria y que el nuevo grupo de seguridad operacional servirá como Punto Focal para asegurar la armonización y coordinación de las iniciativas de seguridad operacional destinadas a reducir los peligros y riesgos en la aviación en las Regiones NAM/CAR/SAM.

48. Para terminar instó a los Estados miembros a que apoyen al RASG-PA mediante la asignación de representantes a las reuniones y participación en los proyectos y que aseguren la participación de gerentes de seguridad operacional de alto nivel de Autoridades de la Aviación Civil, operadores aeroportuarios, ANSPs y representantes de líneas aéreas a la segunda reunión RASG-PA que tendrá lugar en Bogotá, Colombia, en noviembre de 2009.

- **Aplicación de Modernas Tecnologías de Información, de Comunicación y Navegación por satélite, así como formación del Personal de las Administraciones de Aviación Civil**

Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/18 – OACI

49. El Representante de la OACI con la Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/18 realizó una introducción acerca de las necesidades de desarrollo, seguridad, eficiencia y continuidad del transporte aéreo las cuales requerían la utilización de modernas tecnologías de información, de comunicación y de navegación por satélite, cuyo uso eficiente estaba en función de las habilidades, conocimientos y actitudes del personal que gerencia y mantiene la infraestructura de navegación aérea, del que lleva a cabo la operación aeronáutica y del responsable de la seguridad operacional, lo cual requiere de la ejecución de proyectos técnicos, de programas de formación y entrenamiento a nivel especializado, sobre esta base hizo una amplia exposición sobre las actividades de TCB/OACI.

50. Asimismo, expresó que para ayudar a los Estados a cubrir estas necesidades la TCB/OACI asiste en la ejecución de proyectos nacionales y regionales en distintas áreas de aviación como Capacitación, apoyo PRN, asistencia técnica VSO, e informó sobre como los que se encuentran en proceso de firma en áreas de: Apoyo PRN, medicina aeronáutica y asistencia técnica (**Adjunto 7**).

51. Finalmente, terminó instando a los Estados a apoyar la participación de los Estados en los Proyectos de Integración Regional e Interoperabilidad de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) aplicadas a las Administraciones de Aviación Civil, Aeropuertos y Servicios de Navegación Aérea y de Transición al GNSS en las regiones CAR/SAM - Solución de Aumentación para el Caribe, Centro y Sudamérica (SACCSA). Fundamentalmente, sugirió la creación de un comité de coordinación CLAC / Cooperación Técnica / Oficinas Regionales a fin de armonizar objetivos y actividades de los proyectos de cooperación técnica en las Regiones CAR/SAM. La presentación se acompaña como **Adjunto 8**.

Conclusión

52. Sin mayores comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información presentada por OACI y acordó:

- a) encargar al GEPEJTA el análisis jurídico del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación Panamericano (RASG-PA) a efectos de tomar una decisión; y,
- b) destacar la necesidad de crear un ente de coordinación entre la CLAC/SEC, el TCB y las Oficinas SAM/NAC-OACI, para analizar los objetivos y actividades de los proyectos Regionales.

- **Medioambiente: La Directiva Europea No. 2008/101 sobre la Inclusión de la Aviación en el Régimen Comunitario del Comercio de Derechos de Emisión de Gases Efecto Invernadero: La Implicancia para el Transporte Aéreo y las Líneas Aéreas en América Latina y el Caribe**

Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/10 – IATA

53. El Representante de IATA presentó la Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/10 refiriéndose a los antecedentes de la Directiva Europea No. 2008/101 sobre la Inclusión de la Aviación en el Régimen Comunitario del Comercio de Derechos de Emisión de Gases Efecto Invernadero, desde sus inicios en el año 2003 cuando se estableció el régimen sin incluir el transporte aéreo hasta el año 2008 con la modificación de la Directiva 2003/87/CE para incluir las actividades de aviación en el Régimen.

54. Sin embargo, aclaró que esta Directiva presentaba algunas dificultades como el hecho de no ser aplicable para algunos tipos de vuelos, así como la designación de operadores aéreos como “organismos responsables” por considerar que son ellos los que tienen mayor control sobre el tipo de aeronave que se encuentra en operación. Además los Estados miembros son responsables por la administración del régimen aplicable a cada operador, tanto en los operadores comunitarios como en los extracomunitarios.

55. Finalmente expresó que la posición de IATA en es sentido es la de mitigar el impacto medioambiental del transporte aéreo, por lo que continua abogando por un régimen “universal” y no regional de derechos de comercio de emisión de gases de efecto invernadero. Finalmente, solicitó a los Estados tomen una rápida acción en intensificar sus labores en defensa de la protección del medioambiente, con el fin de adoptar una posición para aminorar los efectos operacionales y económicos de una medida como la presentada.

- **Amenazas Emergentes. Propuesta de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) Para Modificar Tratados Internacionales en Materia de Seguridad de la Aviación**

Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/11 – IATA

56. El Representante de IATA inició la Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/11 expresando lo indicado en la Resolución A33-1 de la Asamblea de la OACI “Declaración sobre el uso indebido de aeronaves civiles como armas de destrucción y otros actos de terrorismo que afectan a la aviación civil”, la que instruyó al Consejo la revisión de la adecuación de convenios internacionales en materia de seguridad de la aviación para responder ante nuevas y emergentes amenazas.

57. En ese sentido, es que el Comité Jurídico (CJ) de OACI incluyó en su programa general de trabajo el tema de “actos u ofensas que conciernen a la comunidad de la aviación civil internacional no cubiertos por los actuales convenios en materia de la seguridad de la aviación”. De acuerdo con el reporte presentado por la Secretaría de OACI, los convenios existentes que gobiernan los actos de interferencia ilícita principalmente se centran en las personas que en realidad cometen el hecho punible, ya sea a bordo de la aeronave o en la Terminal aérea. De esta manera, presentó conceptos como nuevos hechos punibles, transporte de fugitivos, definición de transporte y extensión del ámbito espacial del hecho punible.

58. Finalizó la nota informando que en el segundo semestre de este 2009, probablemente en septiembre, se realizará una reunión del Comité Jurídico de la OACI para analizar este tema e invitó a los Estados miembros de la CLAC a preparar sus posiciones para esta reunión.

- **Estado de la Industria LATAM: Impacto socioeconómico de la industria aeronáutica en América Latina y la relevancia de la liberalización del aire**

Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/12 – IATA

59. El Representante de IATA realizó una presentación (**Adjunto 9**) sobre el impacto socioeconómico de la industria aeronáutica luego de un año difícil para las aerolíneas debido al alza de los precios del petróleo y tras la caída de la bolsa de valores de Estados Unidos.

- **IOSA – El Programa de Auditorías de Seguridad Operacional de IATA y las Oportunidades para las Autoridades Aeronáuticas de América Latina y el Caribe**
Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/13 – IATA

60. El Representante de IATA presentó la Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/13, en ella realizó una introducción acerca de las auditorías en materia de seguridad operacional de líneas aéreas, la cual ha sido implementada para cumplir con los objetivos de mejorar la seguridad operacional de las líneas aéreas e incrementar la eficiencia a través de la eliminación de auditorías que puedan ser redundantes. Agregó que desde que el programa fue lanzado, a finales de 2003, IOSA ha realizado 600 auditorías hasta marzo de 2009 y que en su Reunión General Anual de 2006, IATA decidió establecer la obligatoriedad de cumplir con requisitos IOSA para sus miembros, de lo contrario perderían su membresía.

61. También aclaró que más de un 20% de las auditorías IOSA involucran a líneas aéreas no miembros de IATA, con lo cual queda claro que éste es un programa para todas las líneas aéreas, miembros y no miembros de IATA. Concluyó invitando a los Estados miembros a tomar nota de la información presentada y solicita que estos incluyan el programa IOSA dentro de sus regulaciones nacionales para la certificación de líneas aéreas.

- **El Convenio de Montreal de 1999: La Necesidad de su Ratificación por los Estados Miembros de CLAC**
Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/14 – IATA

62. El Representante de IATA inició la Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/14 recordando la nota de estudio presentada en la XVIII Asamblea Ordinaria de la CLAC, en la que describía las principales características y ventajas del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional (Convenio de Montreal) para que fuera de utilidad para los Estados miembros de la CLAC que aún no hayan firmado el instrumento. Recordó, asimismo, que el Convenio armoniza ciertas reglas que regulan la responsabilidad contractual del transportista aéreo con respecto al pasajero y al expedidor de carga.

63. Al respecto, expresaron su posición pues consideran que el Convenio de Montreal además de representar una magnífica oportunidad para modernizar y consolidar en un solo instrumento internacional el antiguo Sistema de Varsovia, constituye un vehículo legal mucho más favorable para el consumidor y permite que la industria implemente numerosas iniciativas hacia la simplificación del negocio y en brindar mejores servicios al público. Terminó solicitando a los Estados miembros de la CLAC que ratifiquen el Convenio de Montreal lo más pronto posible.

- **Auditoría IATA de Seguridad de Operaciones Terrestres – ISAGO**
Nota de estudio CLAC/CE/76-NE/14 – IATA

64. IATA presentó la nota de estudio CLAC/CE/76-NE/14 referente a la Auditoría IATA de Seguridad de Operaciones Terrestres que es un programa de auditoría para proveedores de servicios terrestres que aumenta la seguridad y calidad de operaciones terrestres utilizando normas internacionales para administrar el riesgo operacional y la seguridad, cuyo fin es reducir accidentes, incidentes y lesiones. Al respecto presentó el principio, la aplicabilidad, el alcance y los beneficios de la ISAGO. Finalizó solicitando a los Estados miembros a incluir el programa ISAGO dentro de sus regulaciones nacionales para certificación de operadores terrestres.

Conclusión

65. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información presentada por IATA en sus notas de estudio.

- **Consideraciones de la posición brasilera sobre la inclusión de la Aviación en el Régimen Europeo de Comercio de Emisiones y sus implicancias en las Compañías Aéreas que operan vuelos internacionales para Europa en Brasil** *Nota informativa CLAC/CE/76-NI/08 – Brasil*

66. El Delgado brasilero se refirió a la Nota informativa CLAC/CE/76-NI/08 con la descripción de la creación del GIACC, el cual se constituyó como resultado de la falta de consenso que marco discusiones sobre la iniciativa del Parlamento Europeo de incluir a la aviación civil internacional en el Régimen General Comunitario de Comercio de Derechos de Emisión de Gases de efecto Invernadero. Agregó que la creación del GIACC representa un esfuerzo de la OACI para crear una salida alternativa a la iniciativa europea de imponer, de forma unilateral, la responsabilidad a las compañías aéreas que vuelan para este continente.

67. Además manifestó que la posición de Brasil como uno de los 15 países miembros del GIACC, es el de defender el punto de vista de que las discusiones sobre la influencia de la aviación en los cambios climáticos y las medidas de mitigación para reducir esa influencia deben tener en cuenta el marco doctrinario establecido por la Convención de Viena, así como defender el Principio de Responsabilidades Comunes pero Diferencias de Respectivas Capacidades en los debates sobre aviación de cambio climático, entre otros temas.

- **Traspaso de la Aviación Civil a la Administración Nacional de Administración Civil de Argentina**

Nota informativa CLAC/CE/76-NI/06 CORRIGENDUM – Secretaría

68. La Secretaría presentó la nota *CLAC/CE/76-NI/06 CORRIGENDUM* que informaba sobre el traspaso de la Aviación Civil a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), el cual se tenía previsto realizarse a partir del 1º de abril de 2009. Sin embargo, por cuestiones administrativas que requieren ajustes para un mejor funcionamiento, ésta no pudo realizarse en la fecha prevista, informándose que se realizaría a la brevedad.

Conclusiones

69. Sin comentarios el Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información presentada por Brasil y Argentina.

- **Presentación “Nuevo Aeropuerto Mataveri” de Isla de Pascua**
Nota informativa CLAC/CE/76-NI/11 - Chile

70. La Directora Nacional de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas de Chile realizó la presentación “Infraestructura Aeroportuaria en Chile, Presente y Futuro”, referente al nuevo aeropuerto de Isla de Pascua, “Mataveri”. En ella tocó temas como las concesiones, formas de financiamiento y temas relacionados a mejoras en la infraestructura del aeropuerto, destacando el carácter ecológico que se aplicó para este proyecto. La presentación se acompaña como **Adjunto 10**.

Conclusión

71. El Comité Ejecutivo tomo conocimiento de la información presentada.

LXXVI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Isla de Pascua, Chile, 5 y 6 de abril de 2009)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

MARCELO RODOLFO AYERDI
Comandante de Regiones Aéreas
Comando de Regiones Aéreas - CRA
Pedro Zanni 250, Piso 4, Oficina 470
C1104AXF, Ciudad Autónoma de Buenos Aires
☎ (5411) 4317 6133
✉ (5411) 4317 6018
ayudantia_cra@faa.mil.ar

ANÍBAL HORACIO MUTTI
Jefe Asesoría Jurídica
Comando de Regiones Aéreas - CRA
Pedro Zanni 250, Piso 4, Oficina 401 B
C1104AXF, Ciudad Autónoma de Buenos Aires
☎ (5411) 4317 6024
✉ (5411) 4317 6073
ajuridica_cra@faa.mil.ar

JAVIER IGNACIO LÓPEZ GONZÁLEZ
Jefe Departamento OACI
Comando de Regiones Aéreas - CRA
Pedro Zanni 250, Piso 4, Oficina 183 V
C1104AXF, Ciudad Autónoma de Buenos Aires
☎ (5411) 4317 6411
✉ (5411) 4317 6411
buecroas@faa.mil.ar

ALEJANDRO ORCHANSKY
Coordinador de Relaciones Institucionales Internacionales
Administración Nacional de Aviación Civil - ANAC
Hipólito Irigoyen 250, Piso 12, Oficina 1211
1310, Ciudad Autónoma de Buenos Aires
☎ (5411) 4349 7205
✉ (5411) 4349 7206
aorchansky@anac.gov.ar

ALEX GERAIGE
Coordinador General
Administración Nacional de Aviación Civil - ANAC
Hipólito Irigoyen 250, Piso 12, Oficina 1211
1310, Ciudad Autónoma de Buenos Aires
☎ (5411) 4845 0094 / 4845 0095 / 4845 0096
✉ (5411) 4845 0094
ageraige@anac.gob.ar

BOLIVIA

HORACIO BARRANCO BELLOT
Director de Regulación
Superintendencia de Transporte
Talachoto Calle 9 Número 7835
La Paz, Bolivia
☎ (591 2) 278 2691
✉ (591 2) 278 2691
hbarrancos@suptrans.gob.bo

SANTIAGO VISCONTE LEON
Subgerente QA de Operaciones
Aerosur S.A.
Av. Irala 616 Santa Cruz
☎ (591) 721 12467
✉ (591) 3 333 0666
svisconte@aerosur.com

BRASIL

FRANKLIN NOGUEIRA HOYER
Superintendente de Relaciones Internacionales
Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Av. Presidente Vargas 850 Piso 19
Centro, Río de Janeiro – 20.071/001
☎ (5521) 3501 5985
✉ franklin@anac.gov.br

RAMÓN BORGES CARDOSO
Director General
Departamento de Control de Espacio Aéreo – DECEA
Av. General Justo 160,

Centro, Río de Janeiro
☎ (5521) 2101 6610 / 2101 6201
✉ (5521) 2101 6371
dgcea@decea.gov.br

MAXIMILIANO ARIENZO
Gerente de Coordinación con Organismos Internacionales
Ministerio de Relaciones Exteriores
Palacio Itamarati – Explanada Dos Ministerios
Anexo 1 – Sala 507 – Brasilia/DF – 70.170/900
☎ (5561) 3411 8901
✉ (5561) 3411 8895
marienzo@mre.gov.br

JOSÉ DOLABELA
Gerente de Coordinación con Organismos Internacionales
Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Av. Presidente Vargas 850 Piso 19
Centro, Río de Janeiro – 20.071/001
☎ (5521) 3501 5985
✉ (5521) 3501 5161
jose.dolabela@anac.gov.br

CHILE

JOSÉ HUEPE PÉREZ
Director General de Aeronáutica Civil
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Edificio Aeronáutica Central
Av. Miguel Claro 1314
Apartado 3, Correo 9, Providencia
Santiago de Chile
☎ (562) 4392501
✉ (562) 4392101
director@dgac.cl
registratura@dgac.cl

LORENZO SEPÚLVEDA
Director de Seguridad Operacional
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Edificio Aeronáutica Central
Av. Miguel Claro 1314
Apartado 3, Correo 9, Providencia
Santiago de Chile
☎ (562) 4392498
✉ (562) 4392498
lsepulveda@dgac.cl
dir.dso@dgac.cl

PAULINA RADRIGAN MENDOZA
Fiscal Subrogante
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Edificio Aeronáutica Central
Av. Miguel Claro 1314
Apartado 3, Correo 9, Providencia
Santiago de Chile
☎ (562) 4392463
✉ (562) 4392498
pradrigan@dgac.cl
fiscalia@dgac.cl

MARÍA FERNANDA GÓMEZ
Cientista Político
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Edificio Aeronáutica Central
Av. Miguel Claro 1314
Apartado 3, Correo 9, Providencia
Santiago de Chile
☎ (562) 4392775
✉ (562) 439 2454
fgomeza@dgac.cl

YASMIN BALBOA ROJAS
Directora Nacional de Aeropuertos
Dirección Nacional de Aeropuertos - DNA
Morandé 59, Piso 11,
Santiago de Chile
☎ (562) 4493401 / 6964787
✉ (562) 6985048
yazmin.balboa@mop.gov.cl

ALVARO LISBOA MONTT
Asesor Legal
Junta Aeronáutica Civil – JAC
Moneda 1020, Piso 4,
Santiago de Chile
☎ (562) 698 6945
✉ (562) 698 3148
alisboa@mtt.cl

JUAN A. GONZALEZ SILVA
Director de Planificación / Enlace
Presidencia - Secretaría CLAC
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Edificio Aeronáutica Central
Av. Miguel Claro 1314
Apartado 3, Correo 9, Providencia
Santiago de Chile
☎ (562) 4392515
✉ (562) 4392454
dir.plan@dgac.cl

jagonzalez@dgac.cl

ALFREDO LABBÉ
Embajador
Ministerio de Relaciones Exteriores
Teatinos 180, Santiago de Chile
☎ (562) 827 4290
✉ (562)
alabbe@minrel.gov.cl

COSTA RICA

GUILLERMO ÁLVAREZ
Director
Consejo Técnico de Aviación Civil –
CETAC
La Uruca, San José
P.O. Box 149-6151, Santa Ana, San José
☎ (506) 22 31 32 80
✉ (506) 22 90 41 21
gacceso@racsa.co.cr

SAGRARIO PADILLA
Directora
Consejo Técnico de Aviación Civil –
CETAC
La Uruca, San José
P.O. Box 149-6151, Santa Ana, San José
☎ (506) 22 31 32 80
✉ (506) 22 90 41 21

SONIA GARRO ROJAS
Directora de Transporte Aéreo
Dirección General de Aeronáutica Civil –
DGAC
San José, La Uruca contiguo a Migración,
Apdo. 5025-1000
☎ (506) 22 31 17 80
✉ (506) 22 90 00 89
sgarro@dgac.go.cr

EL SALVADOR

MAURICIO EDUARDO RIVAS RODAS
Subdirector de Navegación Aérea
Autoridad de Aviación Civil - AAC
Km.9.1 – Carretera Panamericana,
Ilopango,
San Salvador
☎ (503) 2295 0406
✉ (503) 2295 0443
navegacion-aerea@aac.gob.sv

GUATEMALA

JUAN JOSÉ CARLOS SUÁREZ
Director General
Dirección General de Aeronáutica Civil -
DGAC
Aeropuerto Internacional “La Aurora”
Zona 13, Guatemala
☎ (502) 260 6625
✉ (502) 2260 6261
direccion@dgac.gob.gt
andrea.harders@gmail.com
mendez@dgac.gob.gt

MÉXICO

HÉCTOR GONZALEZ WEEKS
Director General de Aeronáutica Civil
Dirección General de Aeronáutica Civil –
DGAC
Providencia 807, Piso 6, Colonia del Valle
03100, México, D.F.
☎ (52) 55 23 66 42 / 56 87 76 60
✉ (52) 5 55 23 72 07
vramirez@sct.gob.mx
hgonzalw@sct.gob.mx

DIONISIO MÉNDEZ
Representante de México ante la OACI
Coordinador del GRULAC
999 University Street, Suite 14:40
Montreal, Québec, Canadá H3C 5J9
☎ (1514) 954 8284 / 954 6146
✉ (1514) 954 5838
delegamex@icao.int
dmendez@icao.int

DELIA CASTELLANOS
Jefe del Departamento de Organismos
Internacionales
Dirección General de Aeronáutica Civil –
DGAC
Providencia 807, Piso 6, Colonia del Valle
03100, México, D.F.
☎ (5255) 5523 9980
✉ (5255) 55239980 / 5687 7246
dcastell@sct.gob.mx

NICARAGUA

CARLOS ROBERTO REAL SEQUEIRA
Responsable del Departamento de Estudios
Económicos
Instituto Nicaragüense de Aeronáutica
Civil - INAC

Managua, Km 11 ½ Carretera Norte
☎ (505) 276 8580 Ext: 1170
✉ (505) 276 8580
estudiose@inac.gob.ni

PANAMÁ

LILMARIE LANGMAID
Directora de Transporte Aéreo
Autoridad de Aeronáutica Civil - AAC
Edificio 805, Albrook
Ciudad de Panamá
☎ (507) 501 9072
✉ (507) 501 9079
lilmarie@aeronautica.gob.pa

YOSELA ESCUDERO
Sub Directora de Transporte Aéreo
Autoridad de Aeronáutica Civil - AAC
Edificio 805, Albrook
Ciudad de Panamá
☎ (507) 501 9072
✉ (507) 501 9079
yescudero@aeronautica.gob.pa

MOISÉS VÉLIZ
Vicepresidente de Relaciones con los
Gobiernos
COPA Airlines
Complejo Business Park, Torre Norte,
Costa del Este, Panamá
☎ (507) 304 2534
✉ (507) 304 2535
mveliz@copaair.com

PARAGUAY

ROBERTO H. VALENZUELA R.
Presidente
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil –
DINAC
Mariscal López C/ 22 de Setiembre –
Edificio Ministerio de Defensa Nacional,
Piso 2, Asunción
☎ (59521) 203 615
✉ (59521) 213 406
presiden@dinac.gov.py

MARIA LIZ VIVEROS DE BAZÁN
Sub Directora de Transporte Aéreo y
Asuntos Internacionales
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil –
DINAC

Mariscal López C/ 22 de Setiembre –
Edificio Ministerio de Defensa Nacional,
Piso 3, Asunción
☎ (59521) 210 764
✉ (59521) 213 365
staai@dinac.gov.py
gta_rac@dinac.gov.py

ELADIO GALEANO
Asesor Jurídico
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil –
DINAC
Mariscal López C/ 22 de Setiembre –
Edificio Ministerio de Defensa Nacional,
Piso 3, Asunción
☎ (59521) 204205
✉ (59521) 204205
asesoria.juridica@dinac.gov.py

PERÚ

JULIO MARIANO FERRADAS PLATAS
Asesor Legal
TACA Airlines
Av. José Pardo 831, Piso 4, Miraflores,
Lima
☎ (511) 213 6060 Ext.: 2304
✉ (511) 445 1787
julio.ferradas@taca.com

REPÚBLICA DOMINICANA

LUIS RODRIGUEZ ARIZA
Presidente
Junta de Aviación Civil - JAC
Calle José Joaquín Pérez #104
Ensanche Gauzcue, Santo Domingo
☎ (1809) 689 4167 Ext. 227, 234 y 241
✉ (1809) 689 4160
jacrd@codetel.net.do
lrodriguezariza@hotmail.com

CARLOS A. VERAS
Representante Permanente de República
Dominicana ante el Consejo de la OACI
999 University Street, Suite 15.45,
Montreal, QC H3C 5J9, Canadá
☎ (1514) 954 5808
✉ (1514) 954 5813
dominicanrepublic@icao.int

BERNARDA FRANCO
Encargada de Transporte Aéreo
Dirección General de Aeronáutica Civil -
DGAC

Calle José Joaquín Pérez N° 104,
Gazcue, Santo Domingo
☎ (1809) 689 4167 Ext. 239
☎ (1809) 689 5184
bernardadejesus@hotmail.com

ESTHER ITURBIDES
Encargada del Departamento
Administrativo y Financiero
Dirección General de Aeronáutica Civil -
DGAC
Calle José Joaquín Pérez N° 104,
Gazcue, Santo Domingo
☎ (1809) 689 4167
☎ (1809) 689 5216
e_iturbides@hotmail.com

JOSÉ TOMÁS PÉREZ
Director General del Instituto Dominicano
de Aviación Civil - IDAC
Av. México Esq. 30 de Mayo
ZP 1180, Santo Domingo
☎ (1809) 221 8327
☎ (1809) 221 5454
josetomasperez@codetel.net.do
jtperez@idac.gov.do

JOSÉ OVALLES
Director Administrativo del Instituto
Dominicano de Aviación Civil - IDAC
Av. 30 de Mayo Esq. México
Santo Domingo
☎ (1809) 221 7909 Ext. 242
☎ (1809) 221 5454
joseovallesp@gmail.com

URUGUAY

DANIEL OLMEDO VÁSQUEZ
Director Nacional de Aviación Civil e
Infraestructura Aeronáutica – DINACIA
Av. de las Industrias Wilson Ferreira
Aldunate 5519 ex. Cno. Carrasco, 14002
Canelones, Montevideo
☎ (5982) 601 9044
☎ (5982) 604 0427
dinacia@dinacia.gub.uy

JESÚS IGLESIAS
Director General de Aviación Civil
Dirección Nacional de Aviación Civil e
Infraestructura Aeronáutica – DINACIA
Av. de las Industrias Wilson Ferreira
Aldunate 5519 ex. Cno. Carrasco, 14002
Canelones, Montevideo

☎ (5982) 600 8856
☎ (5982) 604 0408 Ext. 4054
jiglesias@dinacia.gub.uy

ESTADOS NO MIEMBROS

ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA

KRISTA BERQUIST
Acting Manager
Western Hemisphere Office
800 Independence Avenue, SW,
FOB10B, 6th Floor, East,
Washington, DC 20009
☎ (1202) 385 8877
☎ (1202) 367 5032
Email: krista.berquist@faa.gov

ORGANISMOS INTERNACIONALES GUBERNAMENTALES

COCESNA – Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea

JORGE VARGAS ARAYA
Director
COCESNA / ACSA
Contiguo Escuela Aeropuerto, Edificio
Radar,
Alajuela, Costa Rica
☎ (1506) 2443 8968
☎ (1506) 2430 0697
jvargas@cocesna.org

OACI – Organización de Aviación Civil Internacional

LORETTA MARTIN
Directora Regional Oficina NACC
Av. Presidente Masaryk No. 29, Piso 3
Col. Chapultepec Morales, México 11570,
D.F.
☎ (5255) 5250 3211
☎ (5255) 5203 2757
icao_nacc@mexico.icao.int
lmartin@mexico.icao.int

DIEGO MARTÍNEZ
Jefe de Operaciones para la Sección de las
Américas (TCB/OACI)
999 University Street, Montreal
Québec, Canadá H3C 5H7
☎ (1514) 954 8219 Ext. 5870/7056

☎ (514) 954 8052
dmartinez@icao.int
fam@icao.int

ALDO MARTÍNEZ PADRÓN
Coordinador Internacional de Proyecto
OACI
Mar del Néctar 22-A, Ciudad Brisa,
Naucalpán, Estado de México, CP 53280
☎ (5255) 5364 6663
amartinezpn@gmail.com

**CLAC – Comisión Latinoamericana de
Aviación Civil**

MARCO OSPINA YÉPEZ
Secretario
Víctor Andrés Belaúnde 147, Lima 27,
Perú
Apartado Postal 27032, Lima, Perú
☎ (511) 422 6905 / 422 9367
☎ (511) 422 8236
clacsec@lima.icao.int

**ORGANISMOS INTERNACIONALES
NO GUBERNAMENTALES**

**ALTA – Asociación Latinoamericana de
Transporte Aéreo**

GONZALO YELPO
Director Jurídico
Colonia 1066 #301,
Montevideo, Uruguay
☎ (5989) 9436430 / 9084115 Ext. 23
☎ (5989) 9084115 Ext. 31
gyelpo@alta.aero

**IATA – International Air Transport
Association**

PATRICIO SEPÚLVEDA
Vicepresidente Regional América Latina y
El Caribe
703 Waterford Way, Suite 600
Miami, FL 33126
Estados Unidos
☎ (1305) 779 9854
☎ (1305) 775 4761
sepulvedap@iata.org

ALEJANDRO PIERA
Senior Legal Counsel – Legal Services
800 Place Victoria
P.O. Box 113, Montreal,

Quebec H4Z 1M1, Canadá
☎ (1514) 874 0202 Ext: 3379
☎ (1514) 874 1789
pieraa@iata.org

HEATHER MACDONALD
Country Manager IATA Chile
Av. Ricardo Lyon 222, Of. 701-A
Providencia, Santiago de Chile, Chile
☎ (562) 234 5747 Ext: 204
☎ (562) 234 5339
macdonaldh@iata.org

DISCURSO COMITÉ EJECUTIVO DE ISLA DE PASCUA

IORANA KORUA E TE MAHINGO E
I TE OHO MAI
KI TE PITO O TE HENUA

QUERIDOS AMIGOS BIENVENIDOS A TODOS AL OMBLIGO DEL MUNDO

APRECIADOS AMIGOS, PUEDO DECIR CON MUCHA PROPIEDAD QUE ESTE ES UN SUEÑO HECHO REALIDAD Y PARA MI, COMO PRESIDENTE DE LA CLAC, ES UN PRIVILEGIO PODER INICIAR LAS ACTIVIDADES DE LA SEPTUAGESIMA SEXTA REUNION DEL COMITÉ EJECUTIVO DE NUESTRA ORGANIZACIÓN EN ESTA MARAVILLOSA TIERRA LLAMADA RAPA NUI. MAS AUN, SI CONTAMOS CON LA PRESENCIA DE SUS MAS ALTAS AUTORIDADES, VAYA PARA ELLOS NUEVAMENTE EN REPRESENTACIÓN DE TODOS USTEDES NUESTRO AGRADECIMIENTO PROFUNDO Y SINCERO POR EL PERMANENTE Y DESINTERESADO APOYO, QUE NOS HAN DADO, PARA QUE, CADA UNO DE LOS EVENTOS PROGRAMADOS SE PUDIESEN REALIZAR DE LA MEJOR FORMA POSIBLE Y CON EL CARÍÑO TAN PROPIO, DEMOSTRADO POR TODO EL PUEBLO RAPA NUI. EJEMPLO DE ELLO HA SIDO; LA CÁLIDA FIESTA DE RECEPCIÓN, EL COKTAIL INAUGURAL REALIZADO ANOCHE CON MARAVILLOSAS DANZAS Y CANTOS, GENUINOS QUE RESCATAN LO MEJOR DEL FOLKLORE RAPA NUI Y QUE DECIR DEL RECORRIDO INICIAL DE LA ISLA HACIA EL VOLCAN RANU KAU Y LA ALDEA DE ORONGO. TODO ELLO DA CUENTA DE LA MAGNIFICIENCIA DE ESTA CULTURA TAN UNICA, SENSIBLE Y ESPIRITUOSA.

PARA MI, COMO CHILENO ES UN ORGULLO PODER COMPARTIR CON LAS MAS ALTAS AUTORIDADES DE LA AVIACION CIVIL DE AMERICA, ESTE PRECIADO TESORO CULTURAL LLENO DE HISTORIA, MISTERIO Y LEYENDAS DONDE SE RESPIRA EN CADA RINCON, EL VERDADERO SENTIR DE UN PUEBLO MILENARIO, CORAJUDO Y ESFORZADO, QUE RESPETA SUS ANCESTRALES TRADICIONES,, LENGUAJE Y COSTUMBRES.

ES INDUDABLE QUE TODO LO VIVIDO EN ESTAS POCAS HORAS DE PERMANENCIA DAN CUENTA DE LO IMPORTANTE QUE ES, VALORAR, CUIDAR Y PRESERVAR LA IDENTIDAD CULTURAL DE NUESTROS PUEBLOS, UN PUEBLO SIN HISTORIA NO TIENE FUTURO,

DE AQUÍ ENTONCES LA IMPORTANCIA QUE NOS CABE COMO AUTORIDADES ESENCIALMENTE INTEGRADORAS, ASUMIR EL COMPROMISO DESDE NUESTRAS ALTAS INVESTIDURAS, DE FORTALECER Y PROTEGER LA IDENTIDAD UNICA DE CULTURAS TAN MILENARIAS COMO LA RAPA NUI.

ESTA INSULAR, ALEJADA, MISTERIOSA Y MISTICA TIERRA NOS ENSEÑA TAMBIEN LA IMPORTANCIA DEL MEDIO AÉREO COMO ELEMENTO FUNDAMENTAL DE CONECTIVIDAD E INTEGRACIÓN TERRITORIAL. ASI PUES, LA AVIACION CIVIL ES LA FUENTE DE NUESTROS DESVELOS DIARIOS Y EL LEIT MOTIV DE ESTA CONVOCATORIA.

A DIFERENCIA DE OTROS COMITES REALIZADOS CON ANTERIORIDAD HEMOS QUERIDO EN NUESTRA CALIDAD DE ANFITRIONES, CONJUGAR EL TRABAJO Y EL ESFUERZO DE LAS AUTORIDADES PRESENTES, CON EL CONOCIMIENTO DE UNA PARTE DE NUESTRO LEGADO ANCESTRAL MAS RICO Y EXHUBERANTE.

POR ELLO, ESPERAMOS QUE LA ESTADIA EN ESTE VERDADERO COFRE ARQUEOLÓGICO, QUEDE IMPREGNADO EN SUS CORAZONES COMO VINCULO DE UNION Y CAMARADERÍA, QUE NOS MOTIVE A TRABAJAR CON MAYOR AHÍNCO EN LAS TAREAS QUE NOS HEMOS PROPUESTO.

ESPERAMOS QUE ESTA REUNION SE REALICE EN UN MARCO DE CAMARADERIA, RESPETO Y PROFESIONALIDAD, A FIN QUE LOS ASUNTOS A TRATAR, CONLLEVEN EL CONSENSO DE LOS PARTICIPANTES PARA BENEFICIO Y COHESION DE LOS ESTADOS MIEMBROS Y PARA EL BIEN DE LA AVIACION CIVIL EN LA REGION.

HOY ESTAMOS EN UNA DELICADA Y COMPLEJA SITUACIÓN ECONOMICA Y ENERGETICA QUE AFECTA A GRAN PARTE DE LA COMUNIDAD MUNDIAL, SE SUMA A ELLO, UNA ESPECIAL PREOCUPACION POR QUE LA AVIACION CONTINUE SU DESARROLLO PROTEGIENDO EL MEDIO AMBIENTE Y A LA VEZ DE FORMA EFICIENTE Y SEGURA. EN CONSECUENCIA ESTA CRISIS QUE HOY NOS AFECTA DEMANDA DE NOSOTROS MUCHA INICIATIVA, GENEROSIDAD Y UN AMPLIO ESPIRITU DE SUPERACIÓN, BUSCANDO EN TODO LOS ASUNTOS, SOLUCIONES PRAGMATICAS Y ATENDIENDO LA REALIDAD Y SOBERANIA DE CADA ESTADO Y ORGANIZACIÓN ASOCIADA.

ASI PUES, LA PRESENTE REUNIÓN TIENE VARIOS OBJETIVOS:

EL PRIMERO DE ELLOS ES DAR CUMPLIMIENTO AL TRABAJO ENCOMENDADO EL AÑO PASADO POR LA MAGNA ASAMBLEA ORDINARIA EFECTUADA EN OCTUBRE EN SANTIAGO. EN DICHO EVENTO NOS COMPROMETIMOS A PRESENTAR UNA NUEVA PROPUESTA PARA UN ESTATUTO ORGÁNICO QUE NOS PERMITIERA CONSOLIDARNOS COMO INSTITUCIÓN Y QUE ADEMÁS CONTRIBUYERA A ENTREGAR LAS HERRAMIENTAS DE GESTION PARA AVANZAR CON MAYOR VELOCIDAD EN LAS MATERIAS QUE HOY AFECTAN A LA AVIACION REGIONAL Y GLOBAL. ESTE TRABAJO FUE CONCLUIDO EN REUNION EXTRAORDINARIA EFECTUADA EN RIO DE JANEIRO EN ENERO DEL PRESENTE AÑO Y CONTO CON EL VALIOSO APOYO DE NUESTROS HERMANOS BRASILEÑOS. LA PROPUESTA SERÁ PRESENTADA POR EL SECRETARIO CONFORME AL ORDEN DEL DIA.

EL SEGUNDO OBJETIVO, TAMBIEN ASUMIDO EN LA ASAMBLEA PASADA, TIENE RELACIÓN CON UNA NUEVA FORMA DE REPRESENTAR NUESTRO PLAN ESTRATÉGICO, CONSIDERANDO EN ESTE PLAN MAESTRO TAREAS CON ELEMENTOS DE MEDICIÓN CONCRETOS QUE NOS PERMITA EVALUAR PERIODICAMENTE EL AVANCE DE LAS MISMAS. DICHO TRABAJO CON PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS RESPONSABLES DE LAS MACROTAREAS, TAMBIEN SERA PRESENTADO POR EL SECRETARIO CONFORME AL ORDEN DEL DIA QUE SERA PROPUESTO.

EL TERCER GRAN OBJETIVO QUE NOS CONVOCA ES EN CARÁCTER EXPLORATORIO Y A TRAVÉS DE UNA DISCUSION CONSTRUCTIVA BUSCAR ELEMENTOS DE CONSENSO COMO AGRUPACIÓN A SER PRESENTADOS EN LA PROXIMA CONFERENCIA DIPLOMATICA QUE SE REALIZARÁ EN MONTREAL Y QUE TIENE POR OBJETO LA APROBACION DE DOS TEXTO DE CONVENIO RELATIVO A LAS INDEMNIZACIONES POR DAÑOS GENERALES Y OTRO SOBRE DAÑO PROVOCADO POR ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA. ESPERAMOS QUE CON EL APOORTE DE NUMEROSOS ESPECIALISTAS EN LA MATERIA, AQUÍ PRESENTES, PODAMOS CONSTRUIR UNA IDEA MATRIZ QUE PERMITA GENERAR LOS RESGUARDOS NECESARIOS TANTO PARA LOS ESTADOS, LOS OPERADORES COMO LAS PERSONAS AFECTAS A ESTOS CONVENIOS.

AMEN DE LOS OBJETIVOS SEÑALADOS SERAN PRESENTADAS UNA SERIE DE EXPOSICIONES Y NOTAS DE ESTUDIOS QUE SERAN EXPUESTAS POR AUTORIDADES EN LA MATERIA Y QUE SIN LUGAR A DUDAS ENRIQUECERAN EL PRODUCTO FINAL DE ESTA REUNIÓN,

QUERIDOS AMIGOS E INVITADOS ESPECIALES, SOLO ME RESTA DESEARLES QUE EL ESFUERZO DESPLEGADO NO SEA EN VANO, YA QUE NO HA SIDO FACIL MATERIALIZAR ESTE EVENTO, SIN EMBARGO LA VOLUNTAD Y ENTUSIASMO DE MUCHOS COLABORADORES HA HECHO POSIBLE ESTA REUNIÓN Y EL ÉXITO DE ELLA YA SE PERCIBE.

QUIERO AGRADECER UNA VEZ MÁS LA PRESENCIA DE NUESTRAS AUTORIDADES NACIONALES, REGIONALES Y LOCALES QUE CON SU PRESENCIA HAN DADO UN MAYOR REALCE A ESTE SENCILLA PERO SIGNIFICATIVA CEREMONIA, ME REFIERO A LA SEÑORA GOBERNADORA CAROLINA HOTU, A LA ILUSTRE ALCALDESA LUZ SASSO, AL DIRECTOR DE POLITICA ESPECIAL EXCMO. EMBAJADOR ALFREDO LABBÉ A LA DIRECTORA NACIONAL DE AEROPUERTOS SRA. YAZMIN BALBOA Y REPRESENTANTES DE OTROS SERVICIOS.

TAMBIÉN QUIERO AGRADECER EN FORMA ESPECIAL A TODAS LAS DISTINGUIDAS AUTORIDADES DE LA AVIACIÓN CIVIL DE LOS ESTADOS MIEMBROS Y REPRESENTANTES DE ORGANIZACIONES INTERNACIONALES AQUÍ PRESENTES, YA QUE LA CONTRIBUCIÓN QUE ELLOS HACEN SIN LUGAR A DUDAS ENRIQUECERAN LA DISCUSIÓN Y LOS FRUTOS DE ESTA REUNIÓN.

EN ESTE TENOR QUIERO AGRADECER UNA VEZ MÁS A LA EMPRESA LAN QUE HIZO ACSEQUIBLE EL PODER LLEGAR AL OMBLIGO DEL MUNDO.

Y FINALMENTE UN AGRADECIMIENTO MUY ESPECIAL A MI EQUIPO DE APOYO ENCABEZADO POR DON PABLO ORTEGA. EL HA SIDO EL ARTÍFICE DE TODO EL PROGRAMA, TAREA QUE ACOMETIÓ DESDE HACE CINCO MESES CON UN ENTUSIASMO INCREIBLE. HOY VEMOS SUS RESULTADOS.

PARA TODOS ELLOS VAYAN MIS MAS SINCERAS FELICITACIONES.

PARA TODOS USTEDES UN AFECTUOSO ABRAZO DE CAMARADERIA Y MIS MEJORES DESEOS DE ÉXITO SIN USTEDES LA REALIDAD DE ESTE SUEÑO NO HUBIESE SIDO POSIBLE.

MUCHAS GRACIAS.

TENEMOS IMPORTANTES ASUNTOS QUE RESOLVER

LXXVI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Isla de Pascua, Chile, 5 y 7 de abril de 2009)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por la Secretaría)

Sesión abierta

1. Procesos de Integración de Transporte Aéreo en la Región (Secretaría)
2. Posición de la CLAC en la Conferencia Diplomática para la Adopción de Convenios sobre Indemnización por daños causados a terceros – Modificación del Convenio de Roma (Secretaría)
 - Guía de Orientación y Notas de estudio
 - Reuniones matinales de coordinación
 - Reuniones conexas con organismos regionales
3. Implementación del Plan Estratégico de la CLAC (Puntos Focales y Secretaría)
4. Otros asuntos

Sesión cerrada

5. Modificación Estatutaria – Informe del Grupo de Trabajo encargado de analizar la propuesta de modificación de Brasil (Río de Janeiro, Brasil, 27 al 28 de enero de 2008) (Secretaría)
6. Negociaciones con otros Organismos Internacionales
 - Reunión CLAC / CEAC (Santiago de Chile, Chile, 10 de febrero de 2009) (Presidencia)
7. Gestión Presupuestaria (Secretaría)
8. Cuotas de contribución del período 2009-2010 (Secretaría)
9. Mecanismos para evitar el retraso en el pago de las contribuciones (Secretaría)
10. Otros asuntos.



Macrotareas
 Plan Estratégico 2009 - 2011
 Macrotarea : SEGURIDAD OPERACIONAL
 Punto Focal : CHILE

Metas de gestión 1.1	LA META O OBJETIVO DEBE DESCRIBIR LO QUE SE PRETENDE LOGRAR. PUEDEN DESCRIBIRSE COMO RESULTADO FINAL O RESULTADOS CUANTITATIVOS INTERMEDIOS. DEBE TENER DIRECTA RELACIÓN CON LA MACROTAREA. DEBE CUBRIR ACTIVIDADES HASTA EL 2011
-------------------------	---

EJEMPLOS

Macrotareas
 Plan Estratégico 2009 - 2011
 Macrotarea : SEGURIDAD OPERACIONAL
 Punto Focal : CHILE

RESULTADO FINAL

Metas de Gestión 1.1	Realizar un diagnóstico de la Seguridad Operacional en la Región, en el cumplimiento de las normas y métodos recomendados por OACI, de los Anexos 1,6 y 8, basado en los resultados de las auditorías a la Seguridad Operacional realizadas por la O.A.C.I.
-------------------------	---

RESULTADOS CUANTITATIVOS INTERMEDIOS

Metas de Gestión 1.1	Reducir las no conformidades detectadas por la auditoría de la Seguridad Operacional, en un 50% durante el año 2010, y el otro 50% durante el año 2011.
-------------------------	---

			Ponderación de la Etapa
Etapas o actividades	N° 1	Implementación de las soluciones	P ₁ = 0.40
	N° 2	Análisis de los resultados	P ₂ = 0.40
	N° 3	Preparar la NE	P ₃ = 0.10
	N° 4	Presentar NE	P ₄ = 0.10

Indicador de desempeño	Cumplimiento de ejecución de las etapas dentro de los plazos establecidos, donde ID ≤ 1.
Herramienta que entrega información a través de una medición cuantitativa respecto al logro o resultado en la entrega de los productos.	
Expresión que establece una relación entre dos o más variables, la que comparada con periodos anteriores, permite evaluar el desempeño.	
Donde un objetivo se cumple con más de una actividad el indicador se cumple totalmente con un 100% o valor 1. ID ≤ 1	
Objetivos de los Indicadores de Desempeño: • Guiar la gestión • Inducir mejoras en las conductas. • Posibilitar la evaluación • Facilitar el establecimiento de compromisos con los resultados. • Fundamentar la discusión de resultados.	

Fórmula de cálculo	$ID = \sum_{i=1}^4 A_i * P_i$ A_i = 1 si cumple la i-ésima etapa y 0 si no cumple. P_i = Ponderación de la i-ésima parte.
---------------------------	---

LA FÓRMULA ES UN EJEMPLO DE UN PROCESO DE SUMATORIA DE ACTIVIDADES, PUEDE UTILIZARSE CUALQUIER OTRA.



Medios de verificación	Etapa N°1: N° de No Conformidades solucionadas. Etapa N°2: Análisis de los resultados de la implementación. Etapa N°3: Presentación de la NE.
------------------------	---

Como se comprueba el cumplimiento de las actividades o tarea
 Debe ser demostrable y objetivo.



Dimensión	Las dimensiones que son factibles de medir a través de un indicador son: 1. Eficacia. 2. Eficiencia. 3. Economía. 4. Calidad de Servicio.
-----------	---



Plazos	Etapa N°1 30. may.10 Etapa N°2 30. sep. 10 Etapa N°3 30. mar. 11 Etapa N° 4 30. nov. 11
--------	--

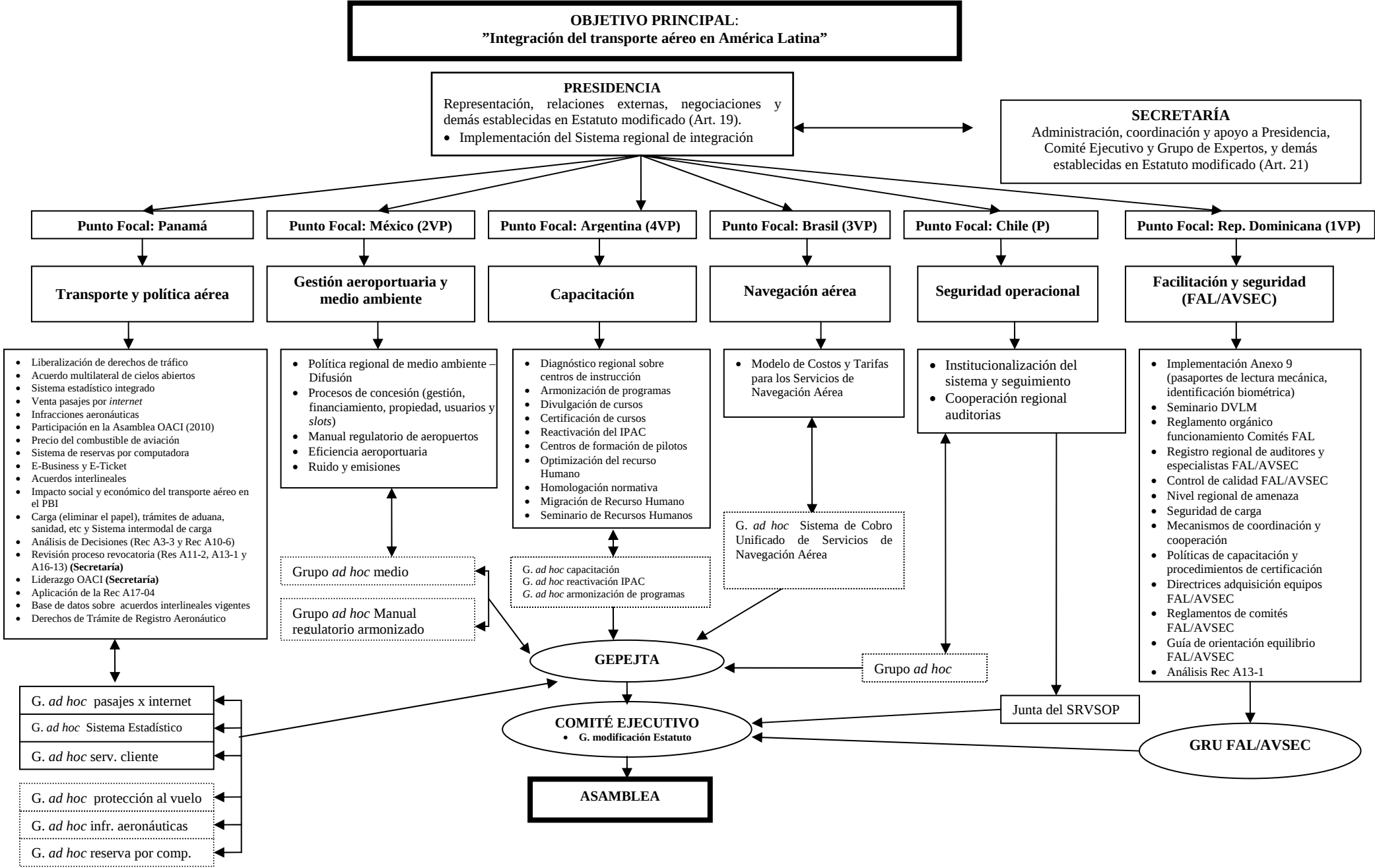
DEBE CUBRIR TODO EL PERIODO DEL PLAN

LOS PLAZOS CORRESPONDEN A TAREA QUE SE CUMPLE CON VARIAS ACTIVIDADES O CORRESPONDEN A VARIAS TAREAS DIFERENTES.

SI LAS TAREAS SE RELACIONAN ENTRE SI, Y DEPENDEN DE LOS RESULTADOS DE LA ANTERIOR, SE PODRÍA SÓLO ENUNCIAR



**Muchas Gracias
por su Atención**







Hull Loss Accident Rates
By World Regions - By Airline Domicile
 Western-Built Transports – 1999 through 2008

Region	Departures ¹ Millions	(% of total) ³	Accidents (% of total) ³	Accident rates ¹
Africa	4.80	(3%)	44 (22%)	9.2
Asia (excluding China)	22.98	(12%)	40 (20%)	1.7
China	12.57	(7%)	3 (1%)	0.2
C.I.S	1.33	(1%)	4 (2%)	3.0
Europe	52.51	(28%)	33 (16%)	0.6
Latin America & Caribbean	14.52	(8%)	34 (17%)	2.3
Middle East	4.61	(2%)	11 (5%)	2.4
Oceania ²	4.53	(2%)	0 (0%)	0.0
USA and Canada	72.94	(38%)	32 (13%)	0.4
Overall totals	190.79		201	1.1

¹ Accidents per million departures – Departure data from AscendBoeing
² Australia, New Zealand, Micronesia, Melanesia, Polynesia, etc.
³ Percentages may not add to 100% due to rounding

Boeing Proprietary March 20, 2009



Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional a Nivel Mundial

Desarrollada por el Grupo de la Industria para la Estrategia de Seguridad Operacional (ISSG) para la OACI

Metas y Objetivos: Brindar un marco referencial común para todas las partes involucradas. La Hoja de Ruta coordinará y guiará las políticas e iniciativas relacionadas con la seguridad operacional a nivel mundial, reduciendo así el riesgo de accidentes para la aviación comercial. Evitar la duplicidad de esfuerzos y las estrategias descoordinadas. Alentar la unión de esfuerzos de la industria y los gobiernos en los objetivos comunes de seguridad operacional. Escala de tiempo: Corto (2007-10) y mediano plazo (2010-14) Contenido: Establece la base y describe un enfoque general, basado en la medición del riesgo. Establece doce áreas clave de atención. Los objetivos están descritos en cada área de enfoque para su cumplimiento a corto o mediano plazo. Énfasis en los facilitadores de la seguridad de la aviación (medidas en progreso) en las regiones en desarrollo.	Áreas de focalización: ✦ Estados ✦ Implantación inconsistente de las normas internacionales ✦ Inconsistencia en la vigilancia ejercida por los reguladores ✦ Impedimentos para notificar errores e incidentes ✦ Ineficacia en la investigación de incidentes y accidentes ✦ Industria ✦ Impedimentos para notificar y analizar los errores e incidentes ✦ Inconsistencia en el uso de los sistemas de gestión de la seguridad operacional ✦ Inconsistencia en el cumplimiento de los requisitos reglamentarios ✦ Inconsistencia en la adopción de las mejores prácticas de la industria ✦ Falta de alineamiento entre las estrategias de seguridad operacional de la industria ✦ Insuficiente cantidad de personal calificado ✦ Vacíos en el uso de la tecnología para mejorar la seguridad operacional ✦ Regiones ✦ Inconsistencia en la coordinación de los programas regionales
--	---

El Plan Mundial para la Seguridad Operacional

✈ Acciones de la OACI

- ✈ La OACI formó un grupo de trabajo para integrar la Hoja de Ruta en su Plan Mundial para la Seguridad Operacional (GASP)
- ✈ El nuevo GASP fue aceptado por la OACI en julio de 2007
- ✈ El GASP es la base de las Iniciativas de Seguridad Operacional de la OACI

Plan Mundial para la Seguridad Operacional



Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional a Nivel Mundial

RASG-PA

**Grupo Regional sobre Seguridad Operacional
de la Aviación – Panamericano**



Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo

✈ Seguridad Operacional, Costos y Medio Ambiente: Prioridades Principales

- ✈ Resolución 7/2008: Los miembros de ALTA exhortan a las autoridades, aeropuertos, aerolíneas, fabricantes de aeronaves y demás estamentos a trabajar en conjunto y coordinadamente para mejorar la seguridad operacional en la región, tomando como marco de referencia las recomendaciones de la OACI (*RASG-Regional Air Safety Group*), IATA (*IOSA-IATA Operational Safety Audit and ISAGO-IATA Safety Audit Ground Operations*) y ALTA (*SEI-Safety Enhancement Initiative*).

Proyecto de Conclusión

- ✈ Que los Estados miembros de la CLAC, en armonía con los Objetivos Estratégicos de la OACI, el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP), y la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR):
 - a) apoyen al RASG-PA asignando representantes para asistir a las reuniones y participar en los proyectos; aporten contribuciones que incluyan expertos, capacitación, auspicio de eventos, e intercambio de información, experiencias y herramientas de la seguridad operacional de la aviación; y
 - b) aseguren la asistencia de gerentes de seguridad operacional de alto nivel de la Autoridad de Aviación Civil, operadores de aeropuertos, ANSPs y representantes de líneas aéreas a la reunión RASG-PA/02, que se llevará a cabo en Bogotá, Colombia en noviembre de 2009.







**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN
 CIVIL INTERNACIONAL**

**Cooperación Técnica de la
 OACI**

**Comité Ejecutivo
 CLAC**

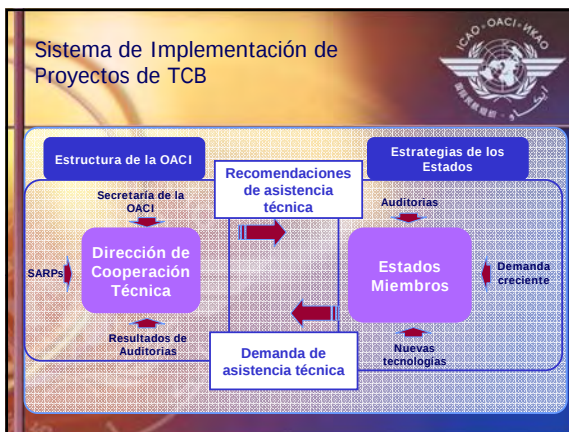
Isla de Pascua, Chile
 2 y 3 de abril de 2009





Contenido

- Sistema de Implementación de proyectos de TCB
- Proyectos Aeroportuarios
- Otras Demandas de los Estados
- Proyectos de Turismo y Aeropuertos
- Programa de Formación para la Aviación de la OACI
- Estructura de la Cooperación Técnica de la OACI
- Proyectos Regionales
- Conclusiones

Proyectos en Aeropuertos

- Planes Maestros
- Planes Directores
- Modernización de la red aeroportuaria principal
- Modernización de la red de aeródromos y pistas secundarias




**¿Qué demandan los Estados del
 programa de Cooperación Técnica?**

Aeropuertos

- Puentes de abordaje
- Terminales
- Sistemas automatizados




¿Qué demandan los Estados del programa de Cooperación Técnica?

Equipos de Navegación Aérea

Torres de Control Simulación Comunicaciones SAT

RADARES ACCs

¿Qué demandan los Estados del programa de Cooperación Técnica?

AVSEC

CCTV Detección de explosivos Sistemas Integrados

Monitoreo de equipaje Control de acceso

¿Qué demandan los Estados del programa de Cooperación Técnica?

Extinción de incendios

Equipos de protección Vehículos

Extinción de incendios

Inversión privada

Alto riesgo en mercado turístico

Garantía

Inversión pública

Infraestructura

Aeropuerto

Acceso internacional directo al Polo turístico para grandes aeronaves
Transporte terrestre aeropuerto - hotel menos de 30 min.

Integración de inversiones

Fase 1 Fase 2 Fase 3

Aeropuerto

Construcción

Operadores turísticos

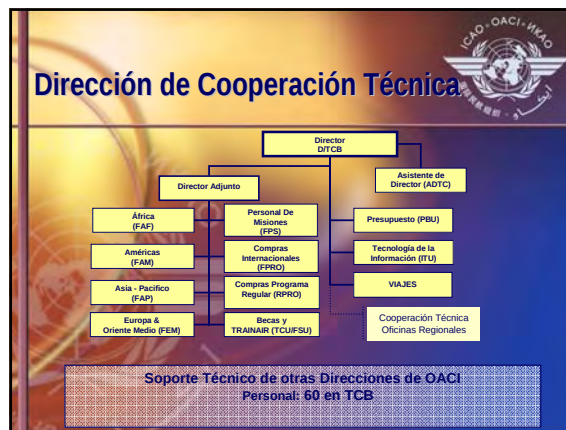
Mapa de la región de la Península de Yucatán y el Caribe, mostrando los destinos turísticos y las rutas de acceso.

Destinos turísticos: Varadero, Cayo Coco, Puerto Plata, Punta Cana, Mundo Maya, San Juan de Nicaragua, San Carlos, Liberia, Sur, Isla Tortuga.

TCB Genera Resultados efectivos

Resultados bajo el cumplimiento de los SARPs de la OACI

- Fortalecimiento de las entidades de aviación civil
- Desarrollar acciones correctivas a los resultados de las auditorías
- Entrenamiento, desarrollo y armonización de recursos humanos
- Transferencia de conocimientos, tecnología, innovación y
- Modernización de infraestructuras y servicios



Resultados Generales año 2008

- 350 Proyectos
- 109 Estados
- 29 Proyectos Regionales
- 188 Millones de implementación
- 1338 Expertos Nacionales
- 523 Expertos Internacionales

Manejo de Calidad y Sistemas de Mejoramiento Continuo

TCB ha identificado áreas de mejoramiento para corresponder a la creciente demanda de asistencia técnica.

- Modelo de Gestión
- Organización TCB
- Calidad y Procesos
- Banco de expertos
- Sistemas Informáticos
- Coordinación con el PR de la OACI
- Identificación y Aprovechamiento de Oportunidades de CT
- Fuentes de financiamiento para actividades de CT

PROYECTOS REGIONALES

Estado Actual	Área	Región	Proyecto	Descripción
Proyectos Activos	Capacitación	SAMI/ NACC	RLA/97/903	Capacitación al Personal Aeronáutico de las Regiones CAR/SAM
		NACC	RLA/05/902	Desarrollo de Actividades de Cooperación en las Regiones CAR/SAM de Iberoamérica
	Apoyo PRN	SAM	RLA/03/901	Sistema de Gestión de la REDDIG
		SAMI/ NACC	RLA/03/902	Transición al GNSS en las regiones CAR/SAM - Solución de Aumentación en el Caribe, Centro y Sudamérica - SACCSA
		SAM	RLA/06/901	Asistencia para la implantación de un sistema regional de ATM considerando el concepto operacional de ATM y el soporte de tecnología en comunicaciones, navegación y vigilancia correspondiente
		SAMI/ NACC	RLA/07/901	Integración Regional e Interoperabilidad de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) aplicadas a las Administraciones de Aviación Civil, Aeropuertos y Servicios de Navegación Aérea

PROYECTOS REGIONALES

Estado Actual	Área	Región	Proyecto	Descripción
Proyectos Activos	Asistencia Técnica	SAMI/ NACC	RLA/06/801	Asistencia Técnica para La CLAC
		VSO	RLA/99/901	Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional
Propuestas de Nuevos Proyectos	Apoyo PRN	NACC	RLA/09/801	Proyecto para la implantación de los sistemas modernos de la aviación civil con base en los Objetivos Estratégicos de la OACI en la Región CAR
	Medicina Aeronáutica	SAMI/ NACC	RLA/09/901	Cooperación para Prevenir la Propagación de Enfermedades Transmisibles a través del Transporte Aéreo (CAPSCA)
	Asistencia Técnica	SAM		Asistencia para la implantación de una Organización Multinacional Regional para la gestión, consolidación e implantación de sistemas multinacionales

PROYECTOS REGIONALES

Transición al GNSS en las regiones CAR/SAM –
Solución de Aumentación en el Caribe, Centro y
Sudamérica – SACCESA

PROYECTOS REGIONALES

RLA/07/901 Integración Regional e Interoperabilidad
de las Tecnologías de la Información y las
Comunicaciones (TIC) aplicadas a
las Administraciones de Aviación Civil, Aeropuertos
y Servicios de Navegación Aérea

Aplicaciones
utilizadas por
autoridades
aeronáuticas
(DGACs):

El nuevo Programa de formación para la aviación de la OACI integrará los programas actuales y los nuevos

- Actualización y mejoramiento del programa **TRAINAIR**
- Armonización de las actividades de formación de los proyectos
- Acuerdos para programas de maestría gerenciales de aviación civil y aeropuertos
- Soporte y armonización de la formación del programa regular de la OACI
- Soporte del análisis de necesidades internas de formación
- Diseño, desarrollo e implementación de formación a petición de los Estados
- Reforzamiento de la formación a través de procesos de compras

Trabajo Conjunto ...

Grupos Regionales de Planificación e Implementación
y Proyectos Regionales





Conclusiones

Demanda creciente de cooperación técnica en proyectos de planificación y modernización de infraestructuras de aeropuertos

- Planes Maestros, Planes de Negocio, Estudios de factibilidad
- Diseño, construcción y equipamiento
- Proyectos de amplio alcance

Adaptación de OACI para responder a las necesidades de los Estados

- Facilitación de la participación de expertos, consultorías y empresas
- Basado en el principio de integración de la experiencia internacional
- Especialización en gestión e implementación de proyectos

Nuevo modelo innovación y calidad de la Cooperación Técnica

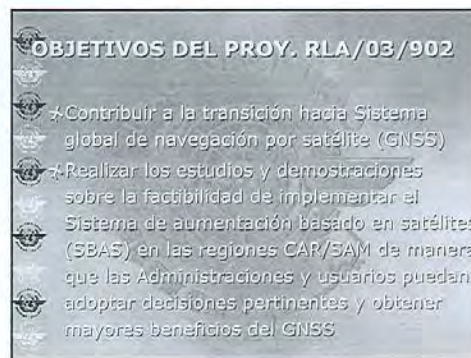
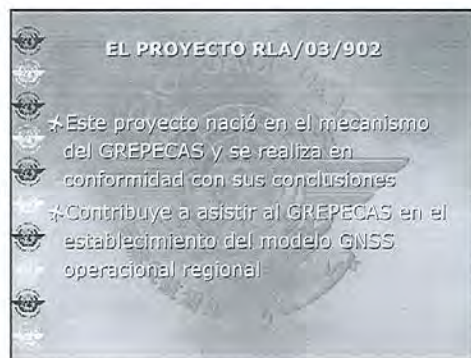
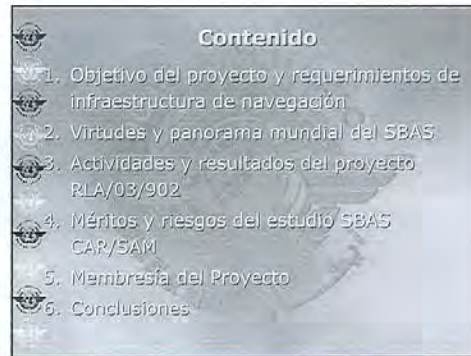
- Exactitud rapidez y excelencia
- Automatización de procesos
- Nuevo concepto de entrenamiento de OACI



Continuity

Contamos con su apoyo para lograr nuestro objetivo de garantizar una Cooperación Técnica que responda a necesidades y





Virtudes de la solución SBAS

- ✦ De acuerdo a los SARPS de la OACI, el SBAS en combinación con las constelaciones principales de satélites puede prestar apoyo a las **operaciones de salida, en ruta, terminal y de aproximación, incluidas las aproximaciones de precisión de Cat. I**. El nivel de actuación que pueda lograrse depende de la infraestructura incorporada al SBAS y de las **afectaciones de las condiciones ionosféricas** y de la capacidad de predecir, solucionar o mitigar dichas afectaciones.

Virtudes de la solución SBAS (Cont...)

- ✦ Ventajas principales del SBAS: **integridad, disponibilidad, continuidad y precisión**
- ✦ La señal e información dada por un SBAS es garantizada y fiable, además puede avisar a los usuarios sobre la ocurrencia de una disminución de las prestaciones que no permitiera la realización de una operación determinada.

Beneficios del SBAS para la aviación civil

- ✦ Provee una guía tridimensional para aproximaciones de precisión a las aeronaves dentro del área de servicio.
- ✦ Permite aumentar la capacidad de operaciones en las pistas de los aeropuertos.
- ✦ Posibilita reducir los estándares de separación reducida que permiten aumentar la capacidad en un espacio aéreo sin aumentar los riesgos.
- ✦ Ahorros de combustible y tiempo producto de posibilitar vuelos o en rutas más directas.

Beneficios del SBAS para la aviación civil (Cont...)

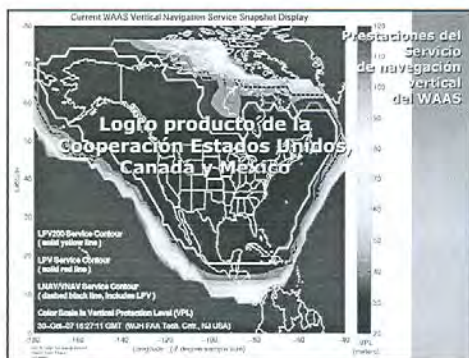
- ✦ Nuevos servicios de aproximación de precisión vertical y horizontal equivalentes hasta Cat.I
- ✦ Equipo reducido y simplificado a bordo de las aeronaves (pequeño receptor y antena)
- ✦ Ahorro en costos de los Estados producto de la eliminación de los costos de mantenimiento asociados con las ayudas a la navegación en base terrestre convencionales (NDBs, VORs, DMEs, y la mayoría de los ILS Cat. I)

Beneficios del SBAS para otros sectores

- ✦ El SBAS inicialmente desarrollado para apoyar la navegación aérea se está generalizando su utilización a otras aplicaciones de usuarios, en las que son importantes la sensibilidad, seguridad de los datos y la garantía del servicio; tales como: el **transporte de mercancías peligrosas, transporte marítimo, las empresas petrolíferas y otras aplicaciones**.

Panorama mundial de implantación del SBAS

- ✦ Todo ello sugiere el SBAS; así varias regiones han implementado o están implantando su respectivo SBAS, por ejemplo:
- ✦ WAAS - USA extendido hacia Canadá y México.
- ✦ EGNOS en Europa, será certificado en el 2010
- ✦ MSAS en Japón, se está estudiando la factibilidad de extender hacia Australia y otros países de Asia
- ✦ GAGAN en la India, estará en operación en el 2011
- ✦ Otros SBAS se están estudiando para China y África
- ✦ SBAS-SACCSA está siendo estudiado por el Proy. RLA/03/302 la factibilidad para las Regiones CAP/SAM



Razones del Proyecto RLA/03/902 sobre la solución SBAS

- Las regiones CAR/SAM extensa área
- con mayoría de aeropuertos con requerimientos Cat I y tienen baja densidad de operaciones;
- por lo que según estimaciones, la solución SBAS podría ser más rentable y beneficiosa;
- aunque podría justificarse la rentabilidad de Implantación del GBAS en aeropuertos con un elevado número de operaciones y requisitos hasta Cat. III

Eventos sobre la solución SBAS en las regiones CAR/SAM

- Por otro lado, el Proyecto RLA/00/009 desplegó una infraestructura, tomó datos y realizó ensayos sobre la posibilidad de extender el sistema WAAS hacia las regiones CAR/SAM
- El Proyecto RLA/03/902 realizó ensayos utilización de EGNOS en estas regiones

Otros eventos sobre la solución SBAS en las regiones CAR/SAM (Cont...)

- *GREPECAS (Conclusión 13/84) declaró que producto de la impracticabilidad técnica y operacional **no es posible extender el WAAS, ni el EGNOS hacia las regiones CAR/SAM**
- *Por lo tanto, el proyecto RLA/03/902 en su Fase II dirigió sus esfuerzos a estudiar la solución de aumentación considerando la posibilidad de implantación de un sistema SBAS propio en las regiones CAR/SAM

¿Cuál es el panorama regional CAR/SAM de implantación del SBAS?

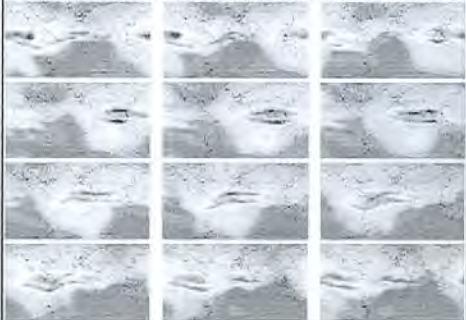
- *El conocimiento de las afectaciones ha producido que la ionosfera en la zona ecuatorial ha causado preocupación y pesimismo sobre la factibilidad de funcionar adecuadamente un SBAS; asimismo de que pueda implicar costos elevados

Objetivos del Proy. RLA/03/902 – Fase II

- *El objetivo de la Fase II fue: *“estudiar, desarrollar y planificar los aspectos técnicos, financieros, operacionales e institucionales de alternativas posibles para implantar un sistema preoperacional SBAS para las regiones CAR/SAM”*



Anomalías ecuatoriales de la ionosfera



Resultados del Estudio para un Algoritmo SBAS de Corrección Ionosférica en las regiones CAR/SAM

✦ "Los resultados obtenidos en el estudio son muy alentadores. Tanto la capacidad de predicción de la corrección y como de su integridad mostrada por los resultados es muy alta... En el 84% de los casos analizados la integridad fue satisfactoria y estuvo entre 99 y 100% de predicción"

Resultados del Proy. SACGSA Fase II

- ✦ De acuerdo a estos resultados basados en modelos definidos y desarrollados, se considera que **tentativamente es viable la solución de aumentación SBAS SACGSA**
- ✦ **se precisa desarrollar una tercera fase** con la finalidad de completar los trabajos iniciados y establecer demostraciones **para confirmar la viabilidad técnica-financiera del Proyecto SACGSA**

OBJETIVO DEL PROYECTO RLA/03/902 – FASE III

- ✦ Completar estudios y demostraciones del funcionamiento de los algoritmos diseñados para estas regiones para disponer de elementos de juicio que permitan a las Administraciones tomar las decisiones adecuadas sobre la implantación del sistema GNSS, y específicamente la aumentación SBAS, en las regiones CAR/SAM

Programa de actividades de la Fase III-A

- ✦ Implementar una red de monitorización para analizar el comportamiento ionosférico y cómo corren los modelos definidos para la región
- ✦ Completar los estudios iniciados en la Fase II, cerrando temas como las comunicaciones, ionosfera, topología de red terrena, etc.
- ✦ Acordar los emplazamientos de las instalaciones críticas: Centros de control (3), infraestructura de apoyo (1), estaciones de acceso a los GEOS (4 – 6)

Programa de actividades de la Fase III-A (Cont...)

- ✦ Organizar a los Estados / Instituciones para poder abordar el sistema y contactar con las entidades crediticias correspondientes
- ✦ Actividades de soporte a la futura implantación del GNSS en las regiones CAR/SAM
- ✦ Impartición de cursos, seminarios y talleres

Primeras actividades que se ejecutarán sobre la Fase III-A

- ★ Seminario / Taller Avanzado GNSS, que se realizará en San José, Costa Rica, 20 - 24 de abril de 2009
- ★ Reunión RCC/E del Proyecto RLA/03/902, que también se realizará en San José, el 24 de abril de 2009, con el propósito principal de contribuir a la coordinación del lanzamiento de la Fase III. Están invitados todos los Estados y Organizaciones Internacionales que deseen participar

Primeras actividades que se ejecutarán sobre la Fase III-A (Cont...)

- ★ Implementación de una Red de monitorización GNSS, la cual en su fase inicial permitirá la monitorización de datos para completar los estudios del Proyecto SACCSA y posteriormente podría usarse para monitorizar la actuación del GNSS en las regiones CAR/SAM
- ★ Continuación de estudios y demostraciones basados en datos reales

Posteriormente se ejecutará la Fase III B:

- ★ *Definición de actividades de soporte a la validación / certificación*
- ★ *Estudio Coste / beneficio*
- ★ *Otras actividades*

Razones principales sobre la ejecución de la Fase III

- ★ Los resultados de la Fase III - SACCSA podrán proporcionar los elementos técnicos - financieros suficientemente argumentados para la toma de decisiones por parte de las Regiones CAR/SAM con respecto a la viabilidad de la implementación de un SBAS propio
- ★ Los estudios de la ionosfera propuestos son de relevante importancia para el conocimiento y caracterización de su comportamiento real, y por consiguiente, para la planificación e implementación de la solución de aumentación regional del GNSS

¿Qué beneficios obtendrán los Estados y las Organizaciones Internacionales del Proyecto RLA/03/902?

- ★ Integrarán los líderes que proceden en conformidad con la estrategia y la meta establecida en el Plan mundial de navegación aérea de la OACI para lograr una infraestructura de navegación sin límites perceptibles mediante la implementación del GNSS incluyendo sus aumentaciones.

¿Qué beneficios obtendrán los Estados y las Organizaciones Internacionales del Proyecto RLA/03/902?

- ★ Mayor acceso a informaciones, conocimientos y experiencias sobre la implementación del GNSS y sus sistemas de aumentación
- ★ Los conocimientos y experiencias contribuirán a cumplimentar sus responsabilidades para *determinar las áreas de servicio GNSS y de aprobación a operaciones basadas en GNSS dentro de su espacio aéreo*

¿Qué beneficios obtendrían los Estados y las Organizaciones Internacionales del Proyecto RLA/03/902?

- * Apoyo para capacitar técnico y operacional y gerentes sobre la transición hacia la utilización del GNSS incluyendo sus aumentaciones
- * Acceso a un servidor con las herramientas necesarias para poder monitorizar, grabar y establecer la vigilancia de las señales GNSS en el territorio del Estado y su FIR

¿Qué beneficios obtendrían los Estados y las Organizaciones Internacionales del Proyecto RLA/03/902?

- * Acceso a los resultados de estudios y demostraciones
- * Transferencia directa de conocimiento directos
- * Acceso a la participación de instituciones privadas y gubernamentales de formación, investigación y desarrollo de los Estados participantes en los paquetes de trabajo del proyecto
- * Implementación temprana de las recomendaciones del Proyecto

Si los resultados del Proyecto confirman que es viable la solución SBAS SACCSA, y por lo tanto se procede a la Fase de implementación de este sistema, los Estados y las Organizaciones Internacionales obtendrían muchísimos beneficios producto de las virtudes del SBAS, incluyendo la ampliación de beneficios a múltiples aplicaciones de usuarios de otros sectores de los Estados

¿Cuáles son los riesgos de la Fase III y de la solución regional SBAS?

- * La dificultad principal para la ejecución de los estudios contemplados en la Fase III del Proyecto RLA/03/902 radica en la necesidad de recursos para poder finalizar todos los estudios y las demostraciones que permitan determinar con certeza si es o no viable la solución SBAS para las regiones CAR/SAM. Para la obtención de esos recursos, se requiere la colaboración de los Estados y Organizaciones Internacionales.

¿Cuáles son los riesgos de la Fase III y de la solución regional SBAS?

- * Si no se logran concluir los estudios y las demostraciones no se determinaría con certeza si es o no factible la solución SBAS, y por lo tanto estas regiones permanecerían con un desarrollo limitado en la utilización de la navegación satelital rezagada en el ámbito mundial debido al aparente fatalismo de las afectaciones de la ionosfera en la zona ecuatorial sin poder predecir, solucionar o mitigar dichas afectaciones.

¿Cuáles son los riesgos de la Fase III y de la solución regional SBAS?

- * Si se determina que no es viable la solución SBAS, cesarán estas actividades
- * No obstante, los estudios ionosféricos y de procesamiento, permitirán su aplicación en la implantación de otros elementos, como el GBAS, dado que estos también se ven afectados por las perturbaciones ionosféricas

¿Cuáles son los riesgos de la Fase III y de la solución regional SBAS?

✱ Si es viable la solución SBAS, algunos podría estimar que su implementación sería costosa y difícil. Pero, los aspectos de costo no deben verse aislados, sino también analizar los beneficios y todas las dificultades podrían resolverse mediante una decidida participación y cooperación de los Estados y Organizaciones Internacionales.

¿Cuáles son los riesgos de la Fase III y de la solución regional SBAS?

✱ Si es viable la solución SBAS, algunos podría estimar que su implementación sería costosa y difícil. Pero, los aspectos de costo no deben verse aislados, sino también analizar los beneficios y todas las dificultades podrían resolverse mediante una decidida participación y cooperación de los Estados y Organizaciones Internacionales.

Membresía del Proyecto RLA/03/902

SACCSA – Fase II

*Bolivia	*España-AENA
*Chile	*Venezuela
*Colombia	*COCESNA
*Cuba	

Logos de socios y patrocinadores:

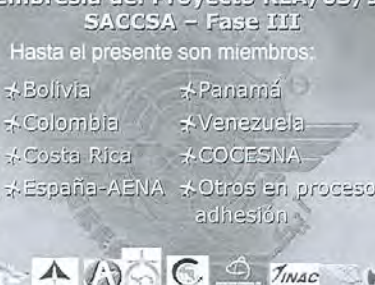
- AEROPUERTO DE GUAYMA
- ALICIA
- AVIACION CIVIL DEL ECUADOR
- CORONA
- EL PASAJERO
- FINAC
- INSTITUTO VENEZOLANO DE INVESTIGACIONES AERONAUTICAS

[illegible]

Membresía del Proyecto RLA/03/902
SACCSA – Fase III

Hasta el presente son miembros:

✱ Bolivia	✱ Panamá
✱ Colombia	✱ Venezuela
✱ Costa Rica	✱ COCESNA
✱ España-AENA	✱ Otros en proceso de adhesión

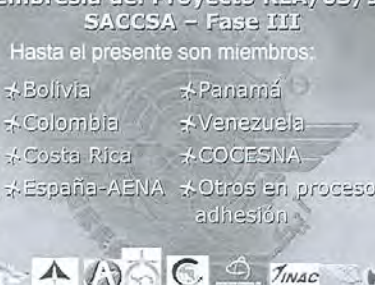


Membresía del Proyecto RLA/03/902
SACCSA – Fase III

Hasta el presente son miembros:

✱ Bolivia	✱ Panamá
✱ Colombia	✱ Venezuela
✱ Costa Rica	✱ COCESNA
✱ España-AENA	✱ Otros en proceso de adhesión



Membresía del Proyecto RLA/03/902
SACCSA – Fase III

Hasta el presente son miembros:

✱ Bolivia	✱ Panamá
✱ Colombia	✱ Venezuela
✱ Costa Rica	✱ COCESNA
✱ España-AENA	✱ Otros en proceso de adhesión



Conclusiones

Teniendo en cuenta los resultados de las Fases I y II del Proyecto RLA/03/902 – SACCSA, así como la estrategia, los SARPS y las orientaciones de la OACI, el panorama mundial de implantación del SBAS y sus beneficios para los Estados y usuarios;

1. la necesidad de la implementación del SBAS en la Fase III;
2. la continuidad de la ejecución de la Fase III se justifica plenamente.

Conclusiones

Teniendo en cuenta los resultados de las Fases I y II del Proyecto RLA/03/902 – SACCSA, así como la estrategia, los SARPS y las orientaciones de la OACI, el panorama mundial de implantación del SBAS y sus beneficios para los Estados y usuarios;

2. la continuidad de la ejecución de la Fase III se justifica plenamente.

Conclusiones

Teniendo en cuenta los resultados de las Fases I y II del Proyecto RLA/03/902 – SACCSA, así como la estrategia, los SARPS y las orientaciones de la OACI, el panorama mundial de implantación del SBAS y sus beneficios para los Estados y usuarios;

1. la necesidad de la implementación del SBAS en la Fase III;
2. la continuidad de la ejecución de la Fase III se justifica plenamente.

Conclusiones (Cont...)

3. Se insta a estas las Administraciones, que aún no lo hayan hecho, que se adhieran y participen en la Fase III del Proyecto RLA/03/902 – SACCSA

Conclusiones (Cont...)

3. Se insta a estas las Administraciones, que aún no lo hayan hecho, que se adhieran y participen en la Fase III del Proyecto RLA/03/902 – SACCSA

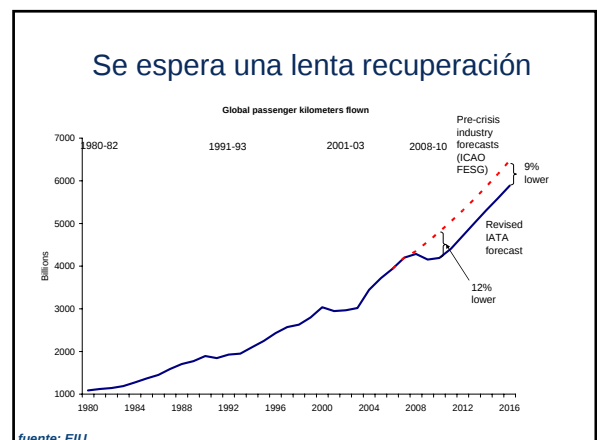
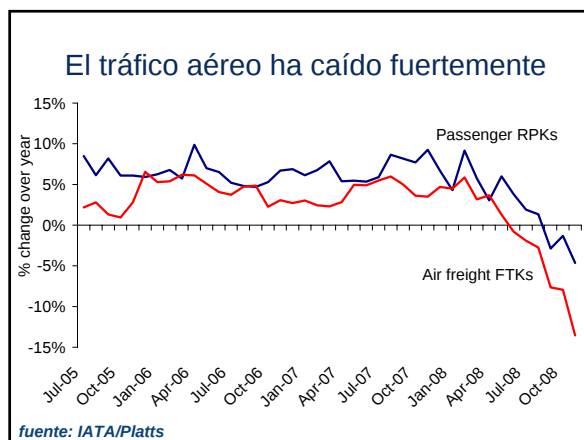
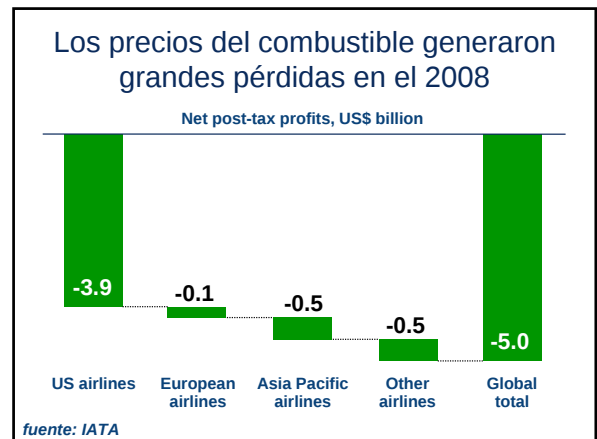
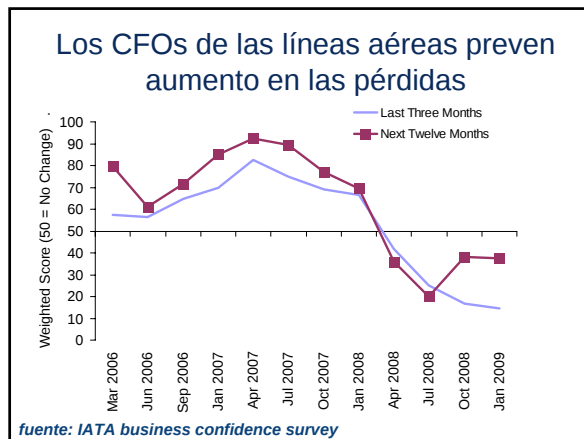
Conclusiones (Cont...)

4. Estas metas pueden lograrse mediante la **integración, la coordinación y la cooperación de todos los sectores de los Estados y Organizaciones Internacionales de estas Regiones que requieren de los servicios GNSS más avanzados**

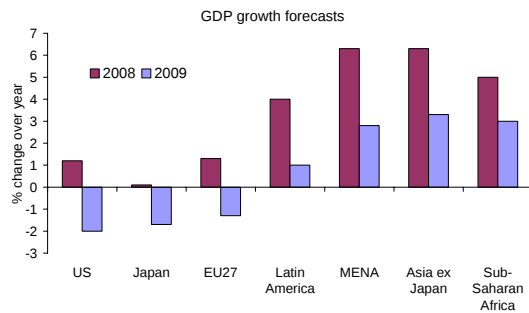
Conclusiones (Cont...)

4. Estas metas pueden lograrse mediante la **integración, la coordinación y la cooperación de todos los sectores de los Estados y Organizaciones Internacionales de estas Regiones que requieren de los servicios GNSS más avanzados**



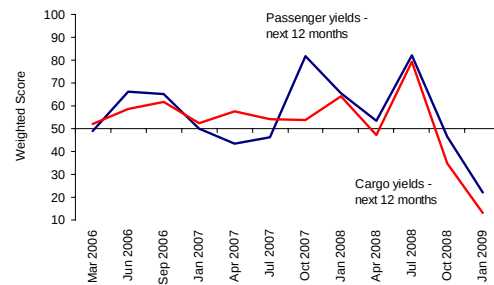


Recesión: Alto impacto para la aviación



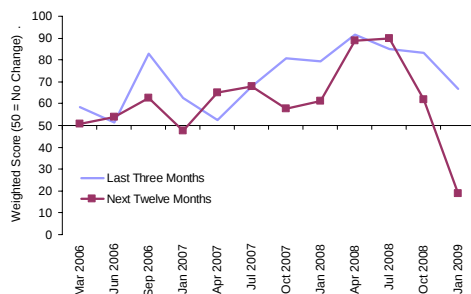
fuelle: EIU

Los yields están cayendo



fuelle: IATA business confidence survey

Costos: Se demoran más en bajar



fuelle: IATA business confidence survey



Comparación

febrero 2009 Vs. febrero 2008

	RPK Growth	ASK Growth	PLF	FTK Growth	ATK Growth
AFRICA	-13.7%	-11.8%	66.9	-30.7%	-13.6%
ASIA/PACIFIC	-12.8%	-7.8%	70.2	-24.7%	-11.6%
EUROPE	-10.1%	-7.6%	70.2	-23.1%	-8.5%
LATIN AMERICA	-3.8%	-2.4%	72.1	-22.8%	-4.0%
MIDDLE EAST	0.4%	7.3%	68.1	-4.8%	5.4%
NORTH AMERICA	-12.0%	-7.1%	69.8	-21.8%	-7.1%

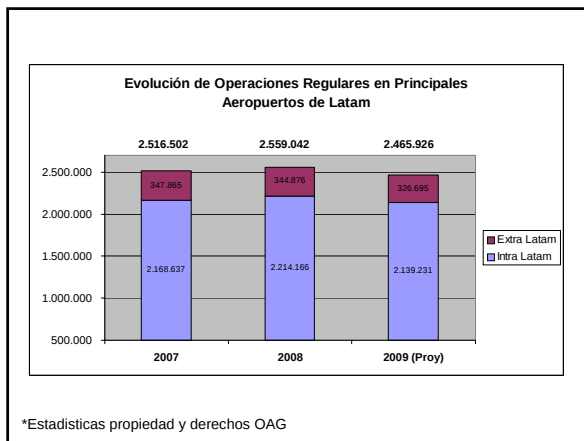
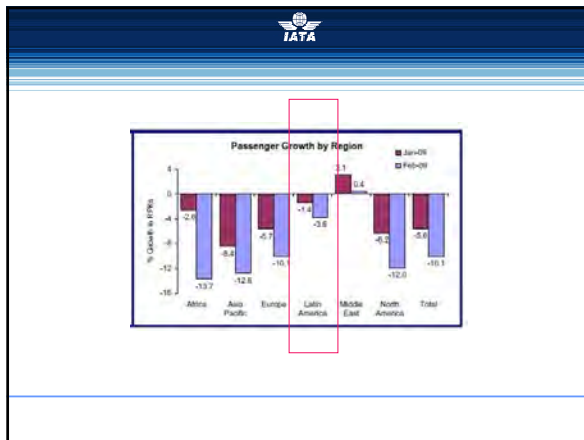
El factor de ocupación de pasajeros se redujo en 3,2 puntos en febrero, respecto el mismo periodo del año pasado.



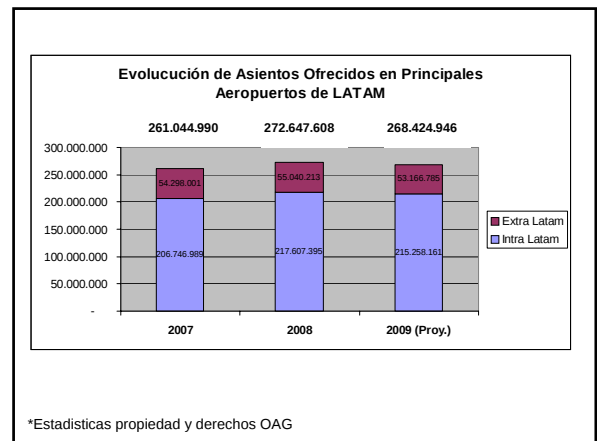
Proyección anual: Se traduce en **USD 17,9 billones** MENOS de ingresos

Los mercados latinoamericanos no se habían visto tan afectados como otras regiones, pero ahora con la recesión afectando a sus principales socios comerciales, el tráfico cayó un 3,8% en febrero.





*Estadísticas propiedad y derechos OAG



*Estadísticas propiedad y derechos OAG

Industria en Crisis

....otra tormenta perfecta

30 líneas aérea en bancarrota
 2008 pérdidas : US\$5,2 bn
 2009 pérdidas: US\$5,0 bn

"Liberalización"

Agenda for Freedom:

- Meta: permitir que las compañías aéreas puedan desarrollarse como cualquier otro negocio

Liberalización

- Nuestra industria es una de las más fragmentadas
- Regulaciones de más de 60 años totalmente desfasadas
- Acuerdos bilaterales impiden el desarrollo natural del negocio
- Restricciones y controles a la propiedad substancial
- Promovemos un encuentro "Agenda for Freedom" con los gobiernos más progresistas (Estambul, 25 y 26 de Octubre de 2008).



Un mercado competitivo exige de las Compañías Aéreas precios y costos bajos



En Latinoamérica el tráfico aéreo posee un gran potencial de crecimiento



Desafíos y oportunidades para Latinoamérica



El impacto económico de incrementar la tasa de crecimiento del tráfico aéreo en 1% (de 7 a 8%)



América Latina

Impacto Económico de Distintas Tasas de Crecimiento de Tráfico de Pasajeros en América Latina					
Caso 1: Crecimiento del Tráfico: 7%			Caso 2: Crecimiento del Tráfico: 8%		
Año	Tráfico de Pasajeros	Gasto Promedio (USD)	Año	Tráfico de Pasajeros	Gasto Promedio (USD)
0	62.000.000	18.600.000.000	0	62.000.000	18.600.000.000
1	66.340.000	19.902.000.000	1	66.960.000	20.088.000.000
2	70.980.000	21.295.140.000	2	72.216.000	21.695.040.000
3	75.952.666	22.785.799.800	3	78.102.144	23.430.643.200
4	81.268.383	24.380.805.786	4	84.350.316	25.305.094.656
5	86.958.207	26.087.862.191	5	91.096.341	27.329.902.228
6	93.045.282	27.913.584.544	6	98.386.208	29.515.962.407
7	99.558.482	29.867.535.462	7	106.257.105	31.877.131.399
8	106.527.543	31.968.262.946	8	114.797.673	34.427.301.811
9	113.984.471	34.195.341.351	9	123.938.287	37.181.486.064
10	121.963.384	36.589.015.246	10	133.853.350	40.156.004.949
11	130.500.821	39.159.246.313	11	144.961.618	43.368.485.545
12	138.635.879	41.880.763.555	12	156.126.547	46.837.964.173
13	148.410.399	44.823.117.003	13	168.616.671	50.585.001.307
14	159.865.117	47.950.735.184	14	182.308.005	54.631.001.411
15	171.059.956	51.317.886.657	15	196.674.485	59.002.345.924
16	183.034.152	54.910.245.723	16	212.480.444	63.722.533.186
17	195.846.543	58.763.862.504	17	229.401.119	68.820.336.619
18	209.555.801	62.866.740.329	18	247.753.209	74.325.962.685
19	224.224.707	67.267.412.152	19	267.573.466	80.272.039.700
20	239.920.427	71.976.131.002	20	288.979.342	86.693.902.676
Total	2.781.640.961	834.492.286.177	Total	3.126.221.129	937.866.336.822
			Diferencial Crecimiento de 7% versus 8%		
				344.586.000	USD 103.372.950.640

344,6 billones de pasajeros

US\$ 103,4 billones en gastos



Visite: www.iata.org

Contacte: sepulvedap@iata.org

Teléfono: +1 (305) 775 4761

Muchas gracias !

We represent, lead & serve
the airline industry





XXVI REUNIÓN COMITÉ EJECUTIVO - CLAC

**“INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN CHILE
 PRESENTE Y FUTURO”**

ISLA DE PASCUA
 04-07 ABRIL AÑO 2009

YAZMIN BALBOA ROJAS
 DIRECTORA NACIONAL DE AEROPUERTOS
 MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
www.mop.gov.cl - www.aeropuertos.gov.cl

EL DESARROLLO ECONOMICO Y EL TRANSPORTE AEREO

ESTUDIO IATA “BENEFICIO ECONOMICO DEL TRANSPORTE AEREO EN CHILE”

- APOORTE AL PIB NACIONAL
- INSERCIÓN EN LA ECONOMIA GLOBAL
- CONECTIVIDAD
- APOYO A LA INDUSTRIA DEL TURISMO



DIRECCION NACIONAL DE AEROPUERTOS – MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

**INFRAESTRUCTURA PROXIMA DECADA
 VISION MOP**

**EL FUTURO LO CONSTRUIMOS HOY
 CAMBIOS MUNDIALES**

- GLOBALIZACION
- MEDIO AMBIENTE Y CAMBIOS CLIMATICOS
- CAMBIOS DEMOGRAFICOS
- CAMBIOS TECNOLÓGICOS





DIRECCION NACIONAL DE AEROPUERTOS – MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

EJES ESTRATÉGICOS

LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA DEBE:

- APORTAR A LA COMPETITIVIDAD DEL PAÍS.
- POTENCIAR EL DESARROLLO PRODUCTIVO.
- CONSOLIDAR LA CONECTIVIDAD (NACIONAL E INTERNACIONAL)
- MEJORAR EL IMPACTO DE LA INFRAESTRUCTURA EN LA CALIDAD DE VIDA DE LOS CIUDADANOS.



DIRECCION NACIONAL DE AEROPUERTOS – MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS



¿QUÉ?
 PARAMETROS TÉCNICOS
 PARTICIPACIÓN CIUDADANA

¿DÓNDE?
 MIRADA INTEGRAL TERRITORIO

¿CUÁNDO?
 RESPUESTA OPORTUNA

INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA



¿CÓMO?
 CIUDAD AEROPUERTO
 SEGURIDAD
 MEDIO AMBIENTE
 INNOVACIÓN TECNOLÓGICA
 ESTÁNDARES INTERNACIONALES
 CALIDAD DE SERVICIO
 CALIDAD DE VIDA

¿CON QUÉ?
 ALIANZA PÚBLICO PRIVADA
 APOORTE ESTATAL
 ALIANZAS ESTRATÉGICAS

DIRECCION NACIONAL DE AEROPUERTOS – MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

■ ALIANZA PUBLICO PRIVADA - CONCESIONES AEROPORTUARIAS



**TRANSPORTE AÉREO:
IMPULSANDO EL DESARROLLO
ECONÓMICO DE CHILE**



- Moderna Infraestructura Aeroportuaria, preparada para absorber el crecimiento de la demanda de pasajeros y carga.
- El nivel más alto de la región en Seguridad Aeronáutica.
- Una economía abierta, que supone una amplia libertad de comercio.

	Antes de la Concesión	Con Concesión	Aumento
Superficie Edificios Terminales (m²)	36.600	148.000	111.400
Puentes de Embarque (un.)	5	37	32

DIRECCION NACIONAL DE AEROPUERTOS - MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

■ FINANCIAMIENTO FONDOS SECTORIALES PROYECTOS DE INTERES SOCIAL

**PARA LA RED SECUNDARIA Y RED DE PEQUEÑOS
AERÓDROMOS**

1. FONDOS SECTORIALES DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS
2. FONDOS REGIONALES
3. APORTES DE PRIVADOS

CONECTIVIDAD / APOYO SOCIAL

RED PÚBLICA = 104 AERÓDROMOS

RED PRIVADA USO PÚBLICO O PRIVADO ≈ 240 AERÓDROMOS



DIRECCION NACIONAL DE AEROPUERTOS - MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

FINANCIAMIENTO ALIANZAS ESTRATÉGICAS

1. PLAN MAESTRO AMB. CONSULTORA FRANCESA ADPI
2. PROYECTO AEROPUERTO MATAVERI. CONSULTORA FRANCESA ADPI
3. ESTUDIOS CON USTDA TRAVEL DEVELOPMENT AGENCY GOBIERNO USA



DIRECCION NACIONAL DE AEROPUERTOS - MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

MIRADA DISTINTA DEL "VALOR" DE LAS OBRAS

**INTANGIBLES
EXTERNALIDADES**



SENTIRSE CIUDADANO CON OPORTUNIDADES EN EL MUNDO GLOBAL
ACCESO A SERVICIOS
INTEGRACIÓN TERRITORIAL
VISUALIZACIÓN DE NUEVOS HORIZONTES

DIRECCION NACIONAL DE AEROPUERTOS - MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

AEROPUERTOS VERDES

DAP INCORPORA EN DISEÑOS CONCEPTOS:

- SUSTENTABILIDAD
- APROVECHAMIENTO RECURSOS NATURALES
- DISMINUCIÓN GASES EFECTO INVERNADERO
- RECICLAJE MATERIALES DE DESHECHO

EJEMPLOS:

- PROYECTO NUEVO AEROPUERTO DE LA ARAUCANÍA
- PROYECTO AMPLIACIÓN AEROPUERTO MATAVERI



DIRECCION NACIONAL DE AEROPUERTOS - MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

NUEVO AEROPUERTO REGIÓN DE LA ARAUCANÍA

CONDICIONANTES Y REQUERIMIENTOS

Condicionantes Programáticas Y Funcionales

1. Arquitectura Sustentable

Aumentar capacidad del edificio para aprovechar recursos como luz, calor, y corrientes de aire.

2. Puerta de Entrada a la Región

Diseño de las estructuras, de los espacios y de los materiales, muestran aspectos propios de la región.

• Hito Tecnológico

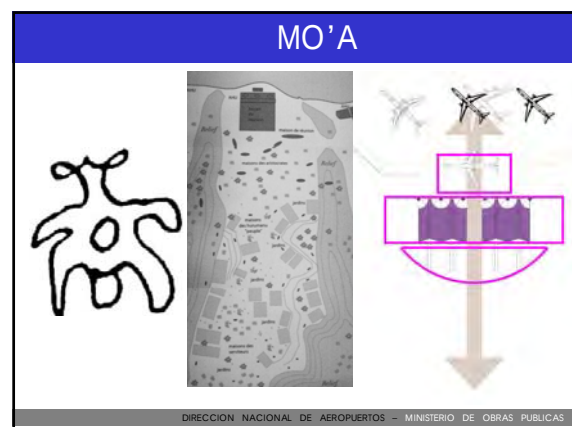
Uso de materiales y tecnología

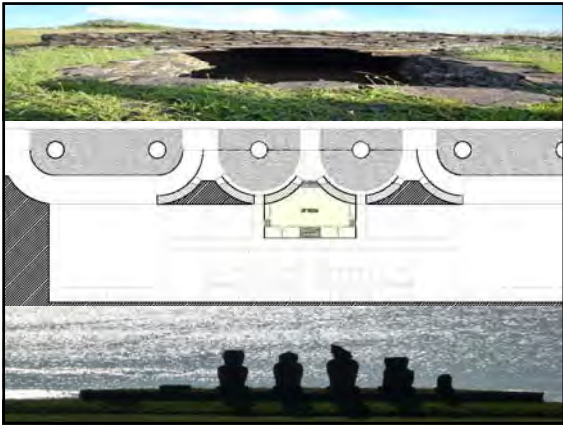
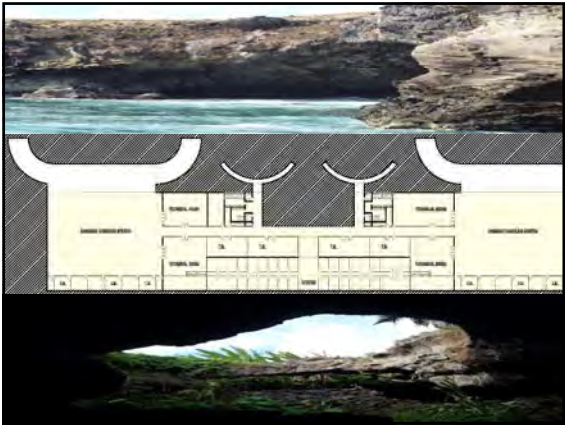
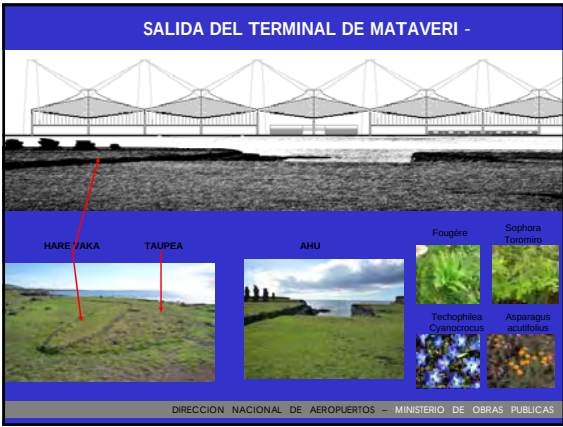
• Símbolo de Identidad Regional

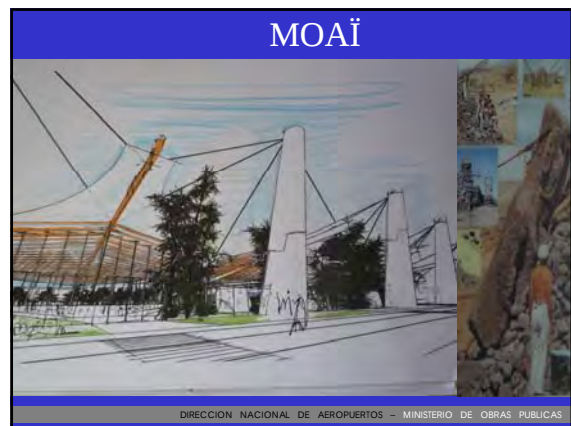
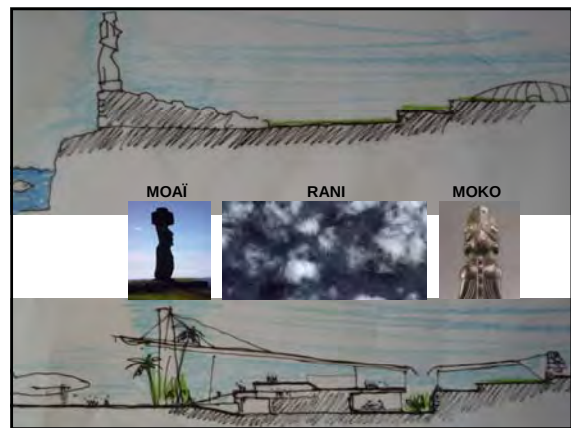
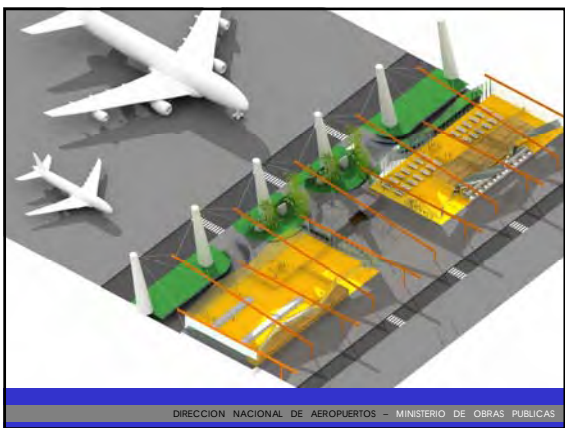
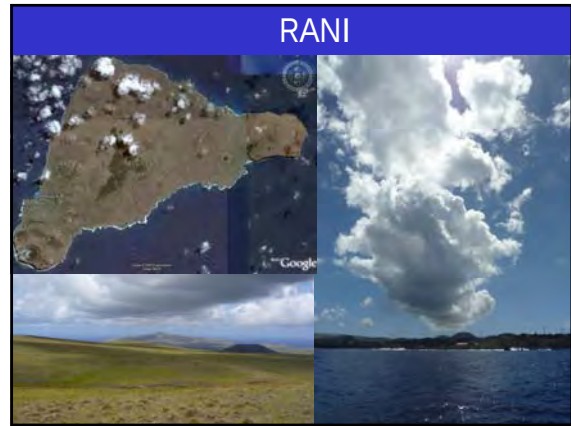
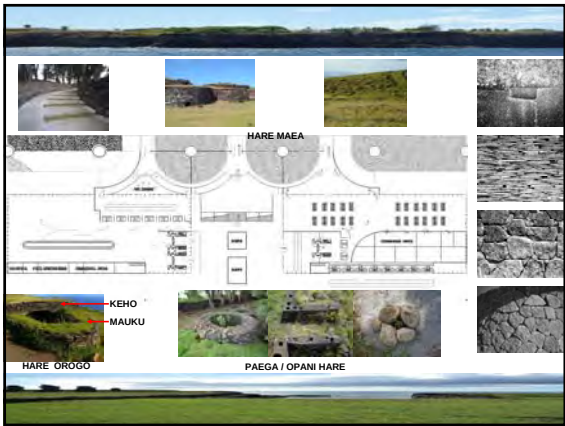
Incorporación de elementos propios de la identidad local y de la cultura mapuche.
Espacio de carácter intercultural.



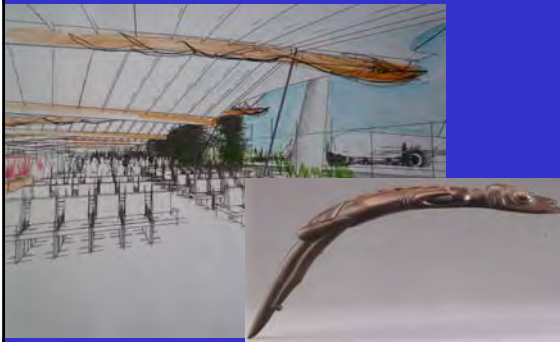
DIRECCION NACIONAL DE AEROPUERTOS - MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS







MOKO



DIRECCION NACIONAL DE AEROPUERTOS - MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS



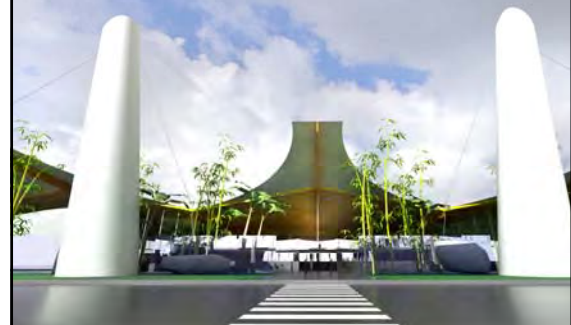
DIRECCION NACIONAL DE AEROPUERTOS - MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

MO'A



DIRECCION NACIONAL DE AEROPUERTOS - MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

IORANA



DIRECCION NACIONAL DE AEROPUERTOS - MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

MO'A RAPA NUI



MAURURU

DIRECCION NACIONAL DE AEROPUERTOS - MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS