

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/24-NE/10
20/04/09

**VIGÉSIMO CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/23)**

(Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010)

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Transporte y Política Aérea

**Cuestión 1.8 del
Orden del Día:**

Proyectos de Decisión

- “Criterios y directrices para elaborar un plan de desarrollo aeronáutico”
- “Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea/aeropuerto”

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. Durante la Vigésimo Tercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/23), celebrado en la ciudad de Santo Domingo, República Dominicana, 25 al 27 de agosto de 2009, la Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/21 acerca del Informe del Seminario sobre “Transporte y Política Aérea” (Ciudad de Guatemala, Guatemala, 9 al 12 de junio de 2009). El Seminario/Taller abordó temas de política, transporte aéreo y medio ambiente en una primera parte y en una segunda de carácter práctico, se desarrollaron trabajos de análisis y debate, cuyo fin era preparar modelos de aplicación regional, que se convertirían en Decisiones de la CLAC.

2. El Seminario produjo importante información que serviría a los Estados como guías o directrices para el trabajo que desarrollan cuando se preparan para una negociación, elaboran un plan de desarrollo aeronáutico o para gestionar el equilibrio línea aérea / aeropuerto.

Proyectos de Decisión

3. En la anterior Reunión del GEPEJTA, la Secretaría presentó tres Proyectos de Decisión a saber:

- Criterios y directrices para preparar una negociación;
- Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea / aeropuerto; y,
- Criterios y directrices para elaborar un plan de desarrollo aeronáutico.

4. En la citada Reunión el Grupo aprobó el Proyecto de Recomendación titulado “Criterios y directrices para preparar una negociación”.

5. Respecto al Proyecto “Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea / aeropuerto”, se acordó armonizar el mismo con la última versión del Documento 9082 (OACI) y esperar que ACI/LAC y ALTA envíen sus comentarios a la Secretaría para que ésta los circule entre los Estados en un plazo de 60 días.

6. Al respecto, se recibieron sugerencias de Ecuador, Paraguay, Perú y República Dominicana. Cabe aclarar que entre los comentarios recibidos de Ecuador existe uno que sugiere eliminar en todo el documento el término “aeropuerto” y sustituirlo por “operadora aeroportuaria concesionada” o “entidad privada concesionada para la administración del aeropuerto”. A criterio de esta Secretaría esta modificación cambiaría el sentido del texto, pues originalmente se refiere a todos los aeropuertos y no sólo a los concesionados, razón por la cual el GEPEJTA deberá analizar este asunto para adoptar la mejor decisión.

7. Con las sugerencias señaladas se ha elaborado el Proyecto de Decisión “Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea / aeropuerto”, que aparece como **Adjunto 1**.

8. En relación al Proyecto “Criterios y directrices para elaborar un plan de desarrollo aeronáutico”, el GEPEJTA acordó esperar que ACI/LAC envíe su propuesta referida a incluir en el texto el literal e) de la Resolución A17-03 sobre “Factores a considerar en la concesión de aeropuertos”. De igual manera, se circuló a los Estados para comentarios en un plazo de 60 días.

9. Sobre este último documento se recibieron comentarios de aprobación y modificación por parte de Ecuador, Paraguay, Perú y República Dominicana. Con los comentarios recibidos la Secretaría ha elaborado el Proyecto de Decisión “Criterios y directrices para elaborar un plan de desarrollo aeronáutico”, que se acompaña como **Adjunto 2**.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

10. Se invita al GEPEJTA a tomar conocimiento de la información presentada y revisar los Proyectos de Decisión adjuntos, a efectos de someterlos a consideración del Comité Ejecutivo y ulterior aprobación por parte de la Asamblea.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN RECOMENDACIÓN A19-X
(modificación propuesta por ACI/LAC)

CRITERIOS Y DIRECTRICES PARA EQUILIBRAR LA GESTIÓN LÍNEA AÉREA /
AEROPUERTO-OPERADOR AEROPORTUARIO CONCESIONADO
(modificación propuesta por Ecuador)

CONSIDERANDO que el Artículo 5° del Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), entre otras cosas, establece que la Comisión debe “propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región, para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica”;

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

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

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

CONSIDERANDO que la industria aérea juega un importante papel en la actividad económica mundial;

CONSIDERANDO la necesidad de que las autoridades aeronáuticas, las líneas aéreas y los ~~administradores de terminales aeroportuarios~~ **operadores aeroportuarios** (ACI/LAC) actúen como socios cooperadores **de acuerdo a sus respectivos roles** para buscar las soluciones a los problemas del sector (ACI/LAC);

CONSIDERANDO la Resolución A17-03 de la CLAC “Factores a considerar en la concesión de ~~aeropuertos~~” **operadores aeroportuarios concesionados:** (Ecuador)

CONSIDERANDO la Resolución A18-03 de la CLAC “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios”;

CONSIDERANDO el Documento N° 9626 de la OACI “Manual sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional”;

CONSIDERANDO las conclusiones alcanzadas durante el Seminario / Taller sobre “Transporte y Política Aérea (Ciudad de Guatemala, Guatemala, 9 al 12 de junio de 2009);

CONSIDERANDO que la iniciativa **decisión** (ACI/LAC) de operar o no hacia un determinado ~~aeropuerto~~ **operador aeroportuario concesionado** (Ecuador) corresponde a la línea aérea, quien lo hará finalmente bajo los términos de una autorización gubernamental, por tanto ~~no~~ tiene opciones **limitadas** (ACI/LAC) para seleccionar el ~~aeropuerto~~ **operador aeroportuario concesionado** (Ecuador) que ha de servirle en la operación de una determinada ruta o destino. (ACI/LAC)

CONSIDERANDO que, ~~por las mismas razones,~~ de acuerdo al nuevo concepto de negocio aeroportuario (ACI/LAC) el operador aeroportuario ~~tampoco tiene opciones para escoger mejor capacidad de iniciativa para incrementar (ACI/LAC)~~ las aerolíneas a las cuales ofrece sus servicios, y que esta circunstancia, ~~podría plantear desequilibrios~~ genera nuevas condiciones (ACI/LAC) en la relación aerolínea/aeropuerto aerolínea/operador aeroportuario concesionado (Ecuador) e ~~incluso propiciar posiciones dominantes en un o u otro sentido;~~ (ACI/LAC)

CONSIDERANDO que los nuevos esquemas de concesión de los servicios aeroportuarios plantean una relación de derecho privado entre la aerolínea y el ~~aeropuerto~~ operador aeroportuario concesionado (Ecuador), con carácter esencialmente contractual que debe tener un marco regulatorio apropiado (ACI/LAC), por medio del cual, la aerolínea utilizaría para la explotación económica de sus servicios de transporte aéreo, las instalaciones y servicios aeroportuarios ofrecidos y explotados económicamente por el operador aeroportuario;

CONSIDERANDO que cuando la gestión de ambas partes gira alrededor de la explotación económica de un negocio privado, surgen intereses diferentes, pues, mientras las líneas aéreas persiguen ampliar sus oportunidades de negocio, los ~~aeropuertos~~ operadores aeroportuarios concesionados (Ecuador) persiguen ~~una mayor participación de líneas aéreas en su mercado~~ un incremento de las operaciones aéreas y, por tanto, de tráfico a / desde sus instalaciones aeroportuarias; (ACI/LAC)

CONSIDERANDO que la diversidad de intereses y objetivos, podría abrir paso a una situación de desequilibrio en la gestión de ambas partes, lo que terminaría por afectar ~~a su cliente común~~ al pasajero / portador de carga (ACI/LAC), el pasajero y/o expedidor/destinatario de carga.

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

I.- Aprobar los siguientes criterios y directrices para balancear la relación y equilibrar la gestión entre líneas aéreas y ~~aeropuertos~~ operador aeroportuario concesionado: (Ecuador)

1. **Mutuas dependencias:** Las líneas aéreas y los ~~aeropuertos~~ operadores aeroportuarios concesionados (Ecuador) deberán reconocer su realidad de dependencia e intereses comunes como punto de partida en la búsqueda de soluciones “ganar-ganar” y, a partir de allí, desarrollar una interrelación fructífera entre los representantes de ambas partes, fomentando el entendimiento mutuo.
2. **Participación:** La participación de ambas partes en la solución de problemas comunes es enriquecedora, siempre que prevalezca la decisión final de cada parte en aquellos puntos que conciernen a la definición de sus propias operaciones. ~~En este sentido, las líneas aéreas deberían tener una mayor participación en los comités aeroportuarios, en tanto que los aeropuertos deberían participar en la negociación de convenios bilaterales y multilaterales de servicios aéreos.~~ (modificación propuesta por República Dominicana)

Justificación: Atendiendo que el objetivo del proyecto de recomendación propuesto es equilibrar la gestión líneas aéreas / aeropuertos, mediante el establecimiento de criterios y directrices que debe primar la relación entre ambos sectores.

3. **Alineamiento de intereses:** Los Estados deben reconocer que el alineamiento de intereses entre los propios Estados y las líneas aéreas y operadores aeroportuarios pueden variar de acuerdo a las circunstancias y condiciones de cada mercado provenientes de modelos de negocio diferentes y, por tanto, debe considerar siempre esas diferencias y adoptar las medidas correspondientes. (ACI/LAC)

3. ~~**Alineamiento de intereses:** Los Estados deben reconocer que el alineamiento de intereses entre los propios Estados y las líneas aéreas y operadores aeroportuarios pueden variar de acuerdo a las circunstancias y condiciones de cada mercado provenientes de modelos de negocio diferentes y, por tanto, debe considerar siempre esas diferencias y adoptar las medidas correspondientes.~~ (República Dominicana)

Justificación: El papel del Estado se encuentra suficientemente definido en el párrafo 8 del Punto I, por lo que se propone el retiro del Párrafo 3 de ese mismo punto.

3. **Cambio de percepción:** Tanto líneas aéreas como aeropuertos operadores aeroportuarios concesionados (Ecuador), deberían realizar un análisis ~~compartido~~ del futuro y perspectivas (ACI/LAC) de la industria aeronáutica de cada Estado en particular (ACI/LAC), revisar problemas operacionales conjuntos y proponer estrategias para la asignación de slots (en los aeropuertos operadores aeroportuarios concesionados (Ecuador) de alto movimiento). Asimismo, las líneas aéreas deberán abrirse a la mayor competencia, en tanto que los aeropuertos operadores aeroportuarios concesionados (Ecuador) deberían asumir compromisos de inversión.

Justificación: Si bien la asignación de slots constituye uno de los grandes inconvenientes que afectan la relación líneas aéreas / aeropuertos, se entiende que con la redacción dada al párrafo 3.2, del Punto I, pudiera limitarse la búsqueda de solución a este único problema. Por tanto, se propone la siguiente redacción:

3. **Cambio de percepción:** Tanto líneas aéreas como aeropuertos, deberían realizar un análisis compartido del futuro y perspectivas de la industria aeronáutica de cada Estado en particular, revisar problemas operacionales conjuntos y proponer estrategias para la solución de estos problemas. Asimismo, las líneas aéreas deberán abrirse a la mayor competencia, en tanto que los aeropuertos deberían asumir compromisos de inversión. (República Dominicana)

4. **Intercambio de información:** Un fluido y transparente intercambio de información entre líneas aéreas y aeropuertos operadores aeroportuarios concesionados y autoridades aeronáuticas (Ecuador) que les permitiría detectar oportunamente problemas o puntos de conflicto, e incluso riesgos para la seguridad de la aviación y la seguridad operacional y así avanzar en la búsqueda conjunta de soluciones rápidas y efectivas.

Justificación: Se deberían incluir a las autoridades aeronáuticas de los Estados para beneficiarse del referido intercambio entre líneas aéreas y operadoras privadas concesionarias de aeropuertos.

5. **Eficiencia en la utilización de la infraestructura:** Tanto las líneas aéreas como los aeropuertos operadores aeroportuarios concesionados (Ecuador), deberán propender a ser más eficientes en la utilización de la infraestructura.

6. **El usuario como objetivo esencial:** Independientemente de sus objetivos e intereses particulares, ambas partes deberían tener siempre presente al ~~usuario~~ **pasajero / portador de carta (ACI/LAC)** (pasajero y/o expedidor/destinatario de carga) como objetivo esencial de su gestión.

6. El usuario como objetivo esencial: Independientemente de sus objetivos e intereses particulares, ambas partes deberían tener siempre presente el servicio a sus usuarios como objetivo esencial de su gestión, entendiéndose, en el caso de los aeropuertos que la condición de usuario corresponde tanto al pasajero, destinatario de carga y carta, como a las líneas aéreas. (República Dominicana)

7. **Estipulaciones contractuales claras:** Un elemento que permitirá equilibrar la relación entre líneas aéreas y ~~aeropuertos~~ **operadores aeroportuarios concesionados (Ecuador)** y su gestión es la estructuración de contratos claros y detallados que especifiquen puntualmente todas y cada una de las obligaciones y derechos tanto de la línea aérea como del explotador del ~~aeropuerto~~ **operador aeroportuario concesionado (Ecuador)**, principalmente durante las operaciones, **así como de términos y condiciones mínimas que deberán cumplirse para salvaguardar la seguridad de las operaciones aéreas, regulaciones de migración, controles de salud y en general, criterios de facilitación aeroportuaria (Ecuador).**
8. ~~**Intervención de la autoridad:** Dado el carácter eminentemente privado de la relación entre líneas aéreas y aeropuertos, no resultaría practicable ni conveniente una intervención directa del Estado o de la autoridad aeronáutica en esa relación. Sin embargo, atendiendo que tanto a aquéllas como a éstos se les ha encomendado la prestación de un servicio público, existen aspectos en los cuales el Estado si debe intervenir sin perturbar el carácter privado de la relación.~~

Intervención de la autoridad: Reconociendo que los procesos de privatización y concesión de aeropuertos en la región han sido muy diversos y están en constante evolución, conviene a los Estados promover las mejores prácticas en todas las aéreas de la relación entre las líneas aéreas y los aeropuertos, con el objetivo de lograr un equilibrio entre dicha relación y los objetivos de política pública y en el entendido que no se trata de partes en igualdad de condiciones. (modificación propuesta por ALTA).

Intervención de la autoridad: Reconociendo que los procesos de privatización y concesión de aeropuertos en la región han sido muy diversos y están en constante evolución, conviene a los Estados promover las mejores prácticas en todas las aéreas de la relación entre las líneas aéreas y los aeropuertos-operadores aeroportuarios concesionados, con el objetivo de lograr un equilibrio entre dicha relación y los objetivos de política pública y en el entendido que no se trata de partes en igualdad de condiciones (Ecuador).

En tal sentido corresponderá al Estado, a través de la autoridad competente:

- a) Determinar los parámetros y criterios mínimos a considerarse en la prestación de los servicios ofrecidos al público, con sujeción a la normativa vigente en cada Estado. (Ecuador)

Justificación: Ecuador propone fusionar los literales a) y b).

- a) Establecer parámetros generales para coordinar las actividades de los ~~aeropuertos~~ **operadores aeroportuarios concesionados (Ecuador)** y las líneas aéreas y de éstos, con los servicios de navegación aérea.

- b) Establecer para ambas partes lineamientos claros y precisos para la gestión del servicio que ofrecen al público, así como las relaciones entre ellas (ACI/LAC).
 - c) Establecer para ambas partes lineamientos claros y precisos para la gestión del servicio que ofrecen al público.
 - c) Promover la consulta a los usuarios y la implantación de sistemas adecuados de gestión de rendimiento, con la finalidad de: (ALTA)
 - i) Minimizar el riesgo de que los aeropuertos operadores aeroportuarios concesionados (Ecuador) abusen de su posición dominante. (ALTA)
 - ii) Asegurar la no discriminación y la transparencia en los procesos. (ALTA)
 - iii) Garantizar que las futuras inversiones en infraestructura respondan a las necesidades reales de la demanda. (ALTA)
 - iv) Garantizar la libre competencia de los proveedores de servicios en los aeropuertos (ALTA) operadores aeroportuarios concesionados (Ecuador), adoptando las medidas tendientes a evitar la concentración monopólica horizontal y/o vertical de los aeropuertos (ALTA) operadores aeroportuarios concesionados (Ecuador), todo ello en pro del usuario final. (ALTA)
 - d) Expedir normas y regulaciones con el objetivo final de proteger los intereses de los usuarios.
 - e) Estructurar los contratos en virtud de los cuales se propone entregar la administración, mantenimiento operación y prestación de servicios de aeropuertos a particulares operadores aeroportuarios concesionados (Ecuador), de tal modo que éstos tengan plena claridad respecto de las obligaciones y atributos que reciben y sobre todo, destacando que dichos contratos no los eximen del cumplimiento de las leyes y reglamentos aeronáuticos (Res A17-3). (modificación propuesta por ACI/LAC)
 - f) ~~Vigilar~~ Controlar/Auditar (de ser el caso) (Ecuador) la gestión de ambas partes, principalmente en lo relativo al cumplimiento de normas sobre seguridad operacional, seguridad de la aviación, facilitación, asuntos ambientales, mantenimiento de las instalaciones y servicio al usuario final.
- Justificación: Considera que la presencia del estado es obligatoria tratándose de normas de seguridad operacional, seguridad de la aviación, facilitación, asuntos ambientales, de tal manera que su posición no debería ser simplemente vigilar .*
- e) ~~Actuar como mediador en la solución de conflictos~~ mediante la entidad correspondiente para resolver las controversias (ACI/LAC) cuando sus leyes se lo permitan.
 - g) A petición de las partes (Ecuador) actuar como mediador en la solución de conflictos con sujeción a su normativa interna. (Ecuador)
9. Una gestión equilibrada de las líneas aéreas y aeropuertos permitirá mayor eficiencia, seguridad y economía en la prestación de ambos servicios, en beneficio del usuario final.
- II.- Encargar al Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados que en función de la evolución de esta actividad, revisen y actualicen estos criterios y directrices periódicamente.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A19-X

CRITERIOS Y DIRECTRICES PARA ELABORAR UN PLAN DE DESARROLLO AERONÁUTICO

CONSIDERANDO que el Artículo 5° del Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), entre otras cosas, establece que la Comisión debe “propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región, para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica”;

CONSIDERANDO que la integración latinoamericana permitirá responder a los grandes retos que presenta una economía globalizada que se caracteriza por la competencia y la liberalización de los servicios;

CONSIDERANDO que los Estados miembros deben participar efectivamente en el transporte aéreo internacional, con respeto de su soberanía e igualdad de oportunidades;

CONSIDERANDO que la Resolución A18-1 sobre “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, busca el objetivo de avanzar hacia la liberalización;

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

CONSIDERANDO las conclusiones alcanzadas durante el Seminario / Taller sobre “Transporte y Política Aérea (Ciudad de Guatemala, Guatemala, 9 al 12 de junio de 2009);

CONSIDERANDO que un Plan de Desarrollo Aeronáutico busca guiar las acciones de una administración hacia la eficiencia, economía y seguridad de las operaciones aéreas, en un período de tiempo, sustentado en las necesidades del sistema aeronáutico nacional, las políticas internacionales y en la política gubernamental de un país.

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

I.- Aprobar los siguientes criterios y directrices para la elaboración de un Plan de Desarrollo Aeronáutico:

MARCO LEGAL

~~1. El marco legal o normativo deberá darse de la siguiente manera: 1)~~

- ~~a) En el ámbito interno: Por la Constitución, la ley orgánica, ley general de aviación o legislación aeronáutica básica, la normativa técnica o reglamentos aeronáuticos y los procedimientos. 1)~~
- ~~b) En el ámbito internacional: Por los convenios internacionales sobre aviación civil y transporte aéreo y sus anexos técnicos, vigentes para el país. 1)~~

~~2. El marco legal deberá ser objeto de un cuidadoso análisis para establecer si se adecua a las expectativas del plan de desarrollo, para asegurar que dicho plan se someta al cumplimiento de la ley y~~

(modificaciones propuestas por:

1. República Dominicana
2. ACI/LAC

~~demás normas aplicables; e incluso para modificar, en lo posible, aquellas de sus disposiciones que puedan constituirse en un obstáculo innecesario al desarrollo de la aviación.-1)~~

1.- El marco legal o normativo mediante el cual serán adoptados los criterios y directrices señalados en la presente Recomendación, así como para la implementación del Plan de Desarrollo que de ellas devengan, será acorde al ordenamiento legal interno de cada Estados miembro, sea esto mediante leyes orgánicas, general de aviación, normativas técnicas, reglamentos o resoluciones. 1)

DIAGNÓSTICO Y ESTUDIO DE LA FACTIBILIDAD

~~3. El diagnóstico que debería preceder la formulación y elaboración del plan, deberá considerar al menos lo siguiente:-1)~~

- ~~a) Evaluación de la situación actual, a partir de la consulta de datos estadísticos y cualquier otra información que la refleje.-1)~~
- ~~b) Evaluación de las condiciones de competitividad de la industria aérea.-1)~~
- ~~c) Evaluación de la flota aérea disponible, de la infraestructura aeronáutica existente y de las tecnologías aplicadas en materia de aeronaves, seguridad operacional y servicios a la navegación aérea.-1)~~
- ~~d) Evaluación de las necesidades de personal aeronáutico (de tierra y de vuelo) especializado, en términos de cantidad y calidad.-1)~~
- ~~e) Determinación del alcance del plan, es decir de los aspectos a los cuales se haría extensivo, tales como el desarrollo y fomento de la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria, la construcción y/o adquisición de aeronaves o sus partes, el transporte aéreo y otros servicios aéreos comerciales y actividades áreas conexas, las instalaciones y servicios para la navegación aérea, la seguridad operacional, la facilitación y la seguridad de la aviación.-1)~~
- ~~f) Determinación de necesidades en relación con cada uno de los aspectos precedentemente mencionados.-1)~~
- ~~g) Determinación de otros aspectos que deberían desarrollarse paralelamente, tales como infraestructura vial, combustibles de aviación, infraestructura hotelera y de servicios turísticos, infraestructura para el manejo de carga, seguridad pública, servicios de migración, servicios aduaneros, y relaciones internacionales, principalmente en el ámbito aeronáutico.-1)~~
- ~~h) Análisis de la política y del plan general de desarrollo y de las políticas y planes de transporte del país.-1)~~
- ~~i) Análisis del impacto ambiental que generarían no solo las obras de infraestructura requerida, sino también el nuevo desarrollo de una aviación seguramente más activa e intensa.-1)~~
- ~~j) Análisis del impacto económico y determinación de las inversiones requeridas.-1)~~

(modificaciones propuestas por:

- 1) República Dominicana
- 2) ACI/LAC

4. ~~Los resultados de cada una de las evaluaciones anteriores permitirán medir la factibilidad del plan de desarrollo y se verán de algún modo reflejados en él.~~¹⁾

IMPORTANCIA DE UN PLAN DE DESARROLLO. INTRODUCCIÓN

2. Un Plan de Desarrollo Aeronáutico, tal como indica su nombre, busca ser una herramienta estratégica de planificación, que contribuya, de manera directa, en el desarrollo de la aviación civil internacional en los Estados miembros de la CLAC, mediante la incorporación de las mejores prácticas existentes en materia de aviación civil, y la implementación de las mismas en un plazo razonable de tiempo.¹⁾

3. Estas prácticas se encuentra por lo general recogidas en los diferentes documentos, manuales y resoluciones de la OACI y la CLAC, así como en la experiencia propia de los Estados miembros.¹⁾

4. Un elemento a destacar, es que cada Estado, de acuerdo al nivel de desarrollo alcanzado y a los objetivos trazados, habrá de adaptar los criterios y directrices brindados para la elaboración de su Plan de Desarrollo.¹⁾

5. Reviste por igual gran importancia contar con la participación activa de todos y cada uno de los sectores relacionados al sector aeronáutico, circunscribiendo cada uno de estos actores su papel al ámbito exclusivo de su accionar, correspondiendo finalmente a las autoridades del transporte aéreo del Estado la responsabilidad de llevar a cabo su realización.¹⁾

6. En aquellos Estados, donde las funciones de reglamentación estén distribuidas entre dos o más entidades, se hace menester el trabajo consensuado para de esta forma garantizar la unidireccionalidad y coherencia de los objetivos a plantearse en el Plan de Desarrollo.¹⁾

ETAPAS EN EL PLAN DE DESARROLLO AERONÁUTICO

7. El Plan de Desarrollo Aeronáutico ha de ser concebido como un proyecto, por lo tanto, se establecerá en el las diferentes etapas o fases que aseguran la completa terminación del ciclo de todo proyecto, es decir: 1) Diagnóstico, 2) Formulación, 3) Ejecución, 4) Seguimiento, 5) Evaluación.¹⁾

8. Por la complejidad y amplitud que revisten algunos componentes del Plan de Desarrollo, pudiera resultar conveniente para un mejor manejo, tratarlo a su vez como Programas dentro de proyecto de desarrollo de aviación civil, que contemple a su vez cada una de las fases antes indicada, pero manteniendo siempre la integridad del proyecto.¹⁾

DIAGNÓSTICO

9. En esta etapa se ha de trabajar básicamente en la recopilación de datos sobre la situación en que se encuentra la aviación civil, dichas informaciones se han de obtener mediante entrevistas, encuestas, observaciones, reuniones, estadísticas, lectura de documentación y cualquier otro medio pertinente. Básicamente se busca dar respuesta a las preguntas ¿Qué tenemos?, ¿Qué no tenemos? ¿Qué queremos ser o que queremos lograr para el futuro? ¿Y que se opina de lo anterior?¹⁾

(modificaciones propuestas por:

1) República Dominicana

2) ACI/LAC

10. El objetivo principal en esta etapa es conocer la situación en que se encuentra la aviación civil internacional, por lo que los datos obtenidos, han de ser contrastados con las recomendaciones y prácticas más adecuadas que en transporte aéreo se asume deben alcanzar los Estados. Es de sumo interés que cuanta información allí se obtenga esté apegada a la realidad, ya que sobre sus premisas habrá de formularse el Plan de Desarrollo. ¹⁾

11. Para fines de asegurar que se conozcan todos problemas que afecten la aviación civil internacional, puede utilizarse, tanto en esta como en las posteriores etapas, instrumentos de planificación que faciliten la conceptualización, coherencia y estructuración sistémica del Plan, además de que permiten la concertación y asignación de responsabilidades entre los involucrados. ¹⁾

12. El diagnóstico que debería preceder la formulación y elaboración del plan, deberá considerar al menos lo siguiente:

- a) Evaluación de la situación actual del transporte aéreo a partir de la consulta de datos estadísticos y de cualquier otra información que la refleje. ¹⁾
- b) Evaluación de las condiciones de competitividad de la industria aérea. ¹⁾
- c) Evaluación de la flota aérea disponible, de la infraestructura aeronáutica existente y de las tecnologías aplicadas en materia de aeronaves, seguridad operacional y servicios a la navegación aérea. ¹⁾
- d) Evaluación de la disponibilidad y necesidades de personal aeronáutico (de tierra y de vuelo) especializado, en términos de cantidad, calidad y estándares de la industria. ¹⁾
- e) ~~Determinación de necesidades en relación con cada uno de los aspectos precedentemente mencionados.~~ ¹⁾
- f) Evaluación de otros aspectos que deberían desarrollarse paralelamente, tales como infraestructura vial, combustibles de aviación, infraestructura hotelera y de servicios turísticos, infraestructura para el manejo de carga, seguridad pública, servicios de migración, servicios aduaneros, y relaciones internacionales, principalmente en el ámbito aeronáutico. ¹⁾
- g) Análisis de la política y del plan general de desarrollo y de las políticas y planes del transporte del país. ¹⁾
- h) Análisis del impacto ambiental que generarían no solo las obras de infraestructura requerida, sino también el nuevo desarrollo de una aviación seguramente más activa e intensa. ¹⁾
- i) Análisis del impacto económico y determinación de las inversiones requeridas. ¹⁾
- j) Pronóstico y prospectiva: Se analizan las tendencias demográficas a futuro así como los escenarios que es posible construir, tanto en términos tendenciales como alternativos, y que constituyen el fundamento de las estrategias, los programas y las acciones. ¹⁾

(modificaciones propuestas por:

- 1) República Dominicana
- 2) ACI/LAC

~~13. — Los resultados de cada una de las evaluaciones anteriores permitirán medir la factibilidad del plan de desarrollo y se verán de algún modo reflejados en él. —~~¹⁾

FORMULACIÓN Y ELABORACIÓN DEL PLAN DE DESARROLLO AERONÁUTICO ¹⁾

13. En base a las necesidades detectadas en la etapa de diagnóstico, formularemos los objetivos que permitan cubrir dichas necesidades (una necesidad cubierta, un objetivo alcanzado). La elaboración comprenderá esencialmente la definición de los diversos programas y proyectos que integran el plan, así como las actividades y tareas que las componen. ¹⁾

14. En cuanto mayor sea la participación de los involucrados, mayor será su implicación en la ejecución del proyecto, por lo tanto, es de primer orden aún en esta etapa la participación activa de todos los sectores ligados al transporte aéreo. ¹⁾

15. Vistas las limitantes de recursos con que pudieran contar los Estados para alcanzar los objetivos planteados, se hará necesario establecer su cumplimiento en base al alcance del plan, priorizando sobre todo, aquellos aspectos a los cuales se haría extensivo, tales como el desarrollo y fomento de la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria, la construcción y/o adquisición de aeronaves o sus partes, adecuación del marco legal y normativo, seguridad operacional, facilitación, navegación aérea y otros servicios aéreos comerciales. ¹⁾

16. El conocimiento de la realidad del transporte aéreo y la identificación de las limitaciones y potencialidades, permitirá plantear alternativas de solución en estos puntos es que debe plantearse ¿Que queremos ser, o que queremos lograr? Es decir definir una VISION, a largo plazo o en el tiempo que se estime necesario lograrla. ¹⁾

~~17. La formulación comprende principalmente el nombre del plan, sus bases y el compromiso que asume la autoridad que lo formula.~~ El plan que sea formulado deberá tener las siguientes características: ¹⁾

- a) Consistencia con el plan general de desarrollo del Estado y del sector transporte.
- b) Proyectado a largo plazo (Alineando el corto y mediano plazo).
- c) Ser integral (Multisectorial y vinculante: aeronáutica, transporte, comercio, turismo, etc.).
- d) Ser estratégico (Considerando múltiples variables y directrices).
- e) Sustentarse en una base legal sólida (nacional e internacional).
- ~~f) Realizable y medible en su ejecución.~~¹⁾
- f) Flexible y adecuado, permitiendo que en la medida en que se ejecute, se adapte también a los cambios que pudieran surgir.¹⁾
- g) Atractivo a la inversión privada.

(modificaciones propuestas por:

- 1) República Dominicana
- 2) ACI/LAC

ELABORACIÓN DEL PLAN DE DESARROLLO AERONÁUTICO

18. La elaboración comprende esencialmente la definición de los diversos programas y proyectos que integran el plan, de las tareas o actividades esenciales de cada programa y el plan de inversiones.

19. Dependiendo de los alcances esperados del plan de desarrollo aeronáutico, éste comprendería los siguientes programas:

a) **Programa de Infraestructura Aeroportuaria.** Encaminado a lograr el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, tendiente a asegurar la disponibilidad de terminales aéreos, pistas y demás instalaciones necesarias para la operación aérea en cantidad suficiente y con la capacidad necesaria para soportar, no sólo el volumen actual, sino el crecimiento sostenido de las operaciones, en condiciones certificables de seguridad (seguridad operacional y seguridad de la aviación) y eficiencia, bajo criterios de facilitación, todo de conformidad con los estándares internacionales de la aviación civil. Este programa deberá incluir proyectos como:

- Construcción de nuevos aeropuertos
- Mantenimiento, ampliación o mejora de aeropuertos existentes
- Regulación tarifaria
- Intercambio de información aeroportuaria
- Sostenibilidad ambiental de los aeropuertos
- Certificación de aeropuertos

En el establecimiento del Programa de Infraestructura Aeroportuaria deben desarrollarse con la suficiente y necesaria considerando el costo – beneficio de las mismas. 2)

b) **Programa de navegación aérea.** Orientado al desarrollo de instalaciones y servicios para la navegación aérea, a través de la adecuación y dotación de instalaciones y ayudas para la navegación, e implementación de servicios de tránsito aéreo, comunicaciones, meteorología e información aeronáutica, con avanzada tecnología, bajo conceptos de CNS-ATM (comunicaciones, navegación, vigilancia y gestión del tránsito aéreo) e implementación de rutas RNAV y procedimientos RVSM, entre otros, para facilitar el tránsito de aeronaves de manera segura, ordenada, eficiente y económica en la superficie y en los espacios aéreos de responsabilidad del Estado. Para la ejecución este programa se deberán desarrollar proyectos como:

- Modernización de instalaciones y servicios
- Incorporación y aplicación de nuevas tecnologías
- Desarrollo de nuevos procedimientos de aeronavegación

c) **Programa de personal para la aviación civil.** Este programa deberá orientarse al desarrollo de centros de instrucción aeronáutica y mejoramiento de sus programas de capacitación, para asegurar la disponibilidad de personal aeronáutico de vuelo y de tierra y otro personal para la aviación, altamente capacitado y actualizado, en lo relativo a idoneidad técnica, conocimientos, pericia y competencia lingüística, según los requerimientos internacionales. Este programa deberá comprender proyectos de:

- Certificación de centros de instrucción aeronáutica

(modificaciones propuestas por:

- 1) República Dominicana
- 2) ACI/LAC

- Actualización y mejoramiento de programas de instrucción
 - Evaluación y licenciamiento del personal aeronáutico
- d) **Programa de seguridad operacional.** Encaminado a elevar los estándares de seguridad en el mantenimiento y operación de aeronaves, mediante el fortalecimiento de las actividades de inspección y vigilancia, el desarrollo de esquemas para la prevención de accidentes y la implementación generalizada de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional - SMS. Este programa deberá incluir proyectos de:
- Certificación de aeronaves y partes
 - Actualización de manuales técnicos
 - Inspección y vigilancia a la seguridad operacional
 - Prevención de accidentes
 - Implementación de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional
- e) **Programa de transporte aéreo.** Dirigido a fomentar el transporte aéreo interno e internacional, propiciando la creación de nuevas aerolíneas y rutas aéreas, fomentando la promoción turística, eliminando barreras de acceso al mercado, estimulando la sana competencia, facilitando la adquisición e incorporación de nuevas aeronaves y estableciendo esquemas de apertura más o menos gradual según los intereses del Estado. Este programa deberá incluir como proyectos:
- Promoción de nuevas aerolíneas
 - Promoción de nuevas rutas aéreas
 - Fortalecimiento de aerolíneas existentes
 - Protección de los derechos de los usuarios de los servicios aéreos
 - Fomento a la ampliación y renovación de la flota aérea
 - Registro tarifario
- f) **Programa de relaciones aerocomerciales.** Orientado a la ampliación y fortalecimiento de las relaciones aerocomerciales internacionales (bilaterales y multilaterales) mediante la revisión de las relaciones existentes para hacerlas más fluidas y flexibles y mediante la consolidación de nuevas relaciones. El desarrollo de este programa deberá comprender:
- Revisión y actualización de acuerdos existentes sobre servicios aéreos
 - Negociación de nuevos acuerdos
 - Intercambio de información aérea
- g) **Programa de adecuación de la normativa aeronáutica.** Este programa estaría encausado a la revisión y/o modificación de las leyes y reglamentos internos existentes en materia aeronáutica y de transporte aéreo, en consonancia con los estándares internacionales y con las necesidades del plan de desarrollo y sus diversos programas, para hacer dicha normativa más flexible, actualizada y compatible con las expectativas de desarrollo aeronáutico. La adecuación de la normativa aeronáutica deberá incluir:
- Revisión y enmienda de la legislación aeronáutica básica
 - Revisión y enmienda de la reglamentación técnica aeronáutica
 - Revisión de convenios internacionales vigentes para el país

(modificaciones propuestas por:

- 1) República Dominicana
- 2) ACI/LAC

20. Al definirse para cada programa proyectos específicos, se establecerían procesos y tareas o actividades determinadas para cada uno de ellos, con tiempos definidos en el corto mediano y largo plazo, a cargo de áreas o grupos o de trabajo especializados, con asignación clara de responsabilidades y recursos.

21. El plan, al igual que sus programas y proyectos, deberían prever fases identificables y medibles para su implementación, desarrollo y seguimiento. Dado que la formulación e implementación del plan y sus diversos programas compromete la gestión, no sólo de las autoridades de aviación civil, sino también de otras autoridades, es necesario que con el aval del Gobierno del respectivo país, se coordine al más alto nivel con las autoridades (Ministerios, Secretarías, Direcciones Generales, etc.) competentes en asuntos de: relaciones exteriores, comercio, industria, transporte, comunicaciones, energía, combustibles, seguridad, defensa, turismo, aduanas, migración y sanidad, entre otras.

22. Las anteriores coordinaciones con otras autoridades deberían propiciar, no sólo la implementación del Plan de Desarrollo Aeronáutico, sino también incluir en los planes de desarrollo propios de cada sector, programas y proyectos tendientes, entre otros, al desarrollo de la infraestructura vial para mejorar la conectividad de los aeropuertos con los centros urbanos a los cuales sirven; establecimiento de una política en materia de hidrocarburos que permita precios accesibles y competitivos del combustible de aviación; desarrollo de infraestructura hotelera y de servicios turísticos para mejorar su capacidad y calidad; garantizar mayores condiciones de seguridad para los visitantes y residentes y facilitar la gestión aduanera en la importación de mercancías y equipajes y sobre todo, en la adquisición e importación de aeronaves y repuestos, contemplando posibles beneficios o exenciones para estos últimos.

23. Antes de su ejecución, el programa deberá haberse presentado ante los estamentos o autoridades sectoriales y/o de planeación y desarrollo competentes del Estado y aprobado por las mismas.

EJECUCIÓN DEL PLAN DE DESARROLLO

24. Una vez se haya logrado la formulación y elaboración del plan, solo resta su puesta en ejecución, para lo cual se deben tener previamente coordinadas y calendarizadas todas las actividades y tareas que hasta el momento sean planteado, al igual que identificados los responsables en llevarlas a cabo. ¹⁾

25. Con regularidad, la ejecución de los diferentes programas contenidos en el plan se realizan de manera paralela, otras veces, al existir elementos dependientes entre uno y otro programas, la ejecución de uno de los programas podría demorarse hasta la realización del programa en su totalidad o de algunas de las actividades que lo componen. ¹⁾

26. Es importante en esta etapa asegurar que en los casos de programas y actividades que demandan de recursos financieros, sus desembolsos se realicen en el tiempo y los montos en que han sido presupuestados, evitando que las posibles demoras pudieran constituir un impedimento para su ejecución. ¹⁾

(modificaciones propuestas por:

1) República Dominicana

2) ACI/LAC

PLAN DE INVERSIONES

~~12. El plan de inversiones deberá partir de la disponibilidad y asignación racional de recursos financieros específicos para cada programa y proyecto integrante del plan de desarrollo, garantizando su inversión y ejecución en un período de tiempo determinado. 1)~~

26. Proyección de los recursos que se necesiten invertir tanto en el sector público y privado. 1)

27. Identificar los programas y proyectos prioritarios de inversión para lograr los objetivos y metas propuestas. 1)

28. Fuentes y costos de financiación del proyecto. 1)

29. Describir los mecanismos financieros e institucionales que faciliten la ejecución de los proyectos. 1)

SEGUIMIENTO

~~13. El plan de desarrollo aeronáutico elaborado, debidamente aprobado y financiado se ejecutará y será objeto de seguimiento periódico y de evaluación sobre sus resultados. 1)~~

30. El plan de desarrollo aeronáutico elaborado, debidamente aprobado y financiado se ejecutará y será objeto de un seguimiento continuo para mejorar, reorientar y corregir las desviaciones que pudieran surgir en la medida en que se ejecute. 1)

31. Esta etapa se ha de trabajar de cerca con los mecanismos de control desarrollados para el proyecto, tales como indicadores, cronogramas de actividades, asignación de responsabilidades, matrices, presupuestos, etc. 1)

32. El seguimiento como tal, es una etapa dinámica en donde estudiaremos y analizaremos los datos relativos al desarrollo del proyecto con lo programado. Toda información obtenida, debe ser suficiente para conocer el estado del proyecto y hacer las correcciones de lugar. 1)

EVALUACIÓN

33. La etapa de evaluación es un proceso de análisis que se realizará posterior a la terminación del Plan de Desarrollo, el cual nos ayudará a medir el impacto que ha tenido dicho Plan en el desarrollo del transporte aéreo del Estado miembro. 1)

34. La evaluación será llevada a cabo en cada una de las áreas sobre las cuales se han ejecutado las acciones del plan de desarrollo. 1)

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

(modificaciones propuestas por:

1) República Dominicana

2) ACI/LAC