

**NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/9)**

(Asunción, Paraguay, 13 y 14 de marzo de 2002)

INFORME

Lugar y fecha de la Reunión

1. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) celebró su Novena Reunión los días 13 y 14 de marzo de 2002 en ciudad de Asunción, Paraguay.

Ceremonia de apertura

2. Durante la ceremonia de apertura, el General de Aeronáutica, Sr. Francisco Zarza, miembro titular del Consejo de Administración de la DINAC, saludó a los participantes y les dio la bienvenida, declarando inaugurada la reunión. El texto del discurso aparece como **Adjunto 1**.

Coordinación, Secretaría y participantes

3. El Grupo de Expertos eligió como Coordinador de la Reunión al Sr. Francisco Zarza, miembro titular del Consejo de Administración de la DINAC. La Secretaría estuvo a cargo del señor Marco Ospina Yépez, Secretario de la CLAC y participaron en la reunión 64 delegados representando a 12 Estados miembros, 1 Estado observador y 4 organismos internacionales. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 2**.

Orden del Día

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

Cuestión 1 del

Orden del Día:

Panel sobre “capacitación de la aviación civil”.

Tarea Nro. 16 de la Secretaría

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/18

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/02

5. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/18, en la que se detallaban los antecedentes y las razones por las cuales el Comité Ejecutivo había aprobado la realización del panel sobre “capacitación de la aviación civil”. Adicionalmente, recordó que el Comité Ejecutivo, en su LVIII reunión (Santo Domingo, República Dominicana, noviembre de 2000), había decidido incorporar este tema dentro del programa de la CLAC para el presente bienio, tomando en cuenta el interés de los Estados miembros en esta materia.

6. Los siguientes temas fueron tratados durante el Panel:

- a) “*Gestión de la OACI en materia de capacitación*” a cargo del Sr. José Miguel Ceppi, Director Regional de la Oficina Sudamericana de la OACI (**Adjunto 4**).
- b) “*Organización funcional de la capacitación*” a cargo de la Sra. Concepción Martínez, Especialista de Transporte Aéreo del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (**Adjunto 5**).

7. De igual manera, la Secretaría presentó otra nota de estudio recordando que la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santo Domingo, República Dominicana, noviembre de 2000) había incluido en el Programa de Trabajo para el bienio 2001-2002 la capacitación profesional del personal de los Estados y líneas aéreas de la región en materia de transporte aéreo. Asimismo, señaló que ésta había sido una tarea permanente asignada a la Secretaría, ya que la formación y el perfeccionamiento del personal que trabaja en la administración destinada a la aviación civil eran objetivos permanentes de las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros, y que el entrenamiento del personal aeronáutico a estándares internacionales era un prerequisite para que la aviación civil en la región continúe su desarrollo de manera segura y ordenada, en cumplimiento de las responsabilidades de cada Estado.

8. Consciente de la importancia de este aspecto, y teniendo en cuenta que algunos Estados miembros no disponen de medios propios para promover la capacitación profesional, el GEPEJTA conoció la información sobre los centros de instrucción aeronáutica de reconocida competencia en el nivel técnico, superior y gerencial, con el objetivo de preparar, programar y dictar cursos para fortalecer la gestión de las actividades de aviación civil; i.e. lista de los Cursos ofrecidos por el Instituto de Aviación Civil de Brasil; Curso de Investigación de Accidentes de Aviación, organizado por la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC),

con el auspicio académico del Instituto Universitario Aeronáutico (IUA) y el apoyo del Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (CIPE) de Argentina; Cursos de entrenamiento de seguridad de la aviación de la OACI para el año 2002; el Seminario Regional sobre gestión de aeropuertos e instalaciones y servicios en ruta, organizado por la OACI; Programa de capacitación de seguridad en la aviación; programados bajo el amparo de la Carta de Acuerdo firmada entre la OACI y la International Air Transport Association (IATA); cursos programados por la Academia de Aviación de Singapur; las XXVI Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial, organizadas por la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA); y la IV Conferencia AVSEC a realizarse en Argentina en octubre de 2002.

9. Por su parte, el experto de Uruguay informó sobre el “Curso en gerencia de la seguridad de la aviación”, que IATA junto con la DINACIA están organizando para los días del 8 al 19 de abril de 2002, en la ciudad de Montevideo, Uruguay.

Conclusión

10. El Grupo de Expertos tomó nota de las exposiciones de los panelistas y de la información presentada y acordó someter al Comité Ejecutivo las siguientes conclusiones:

- a) Que los Estados miembros que disponen de centros de instrucción envíen sus programas de cursos a la Secretaría, con la debida antelación, para que esta información sea circulada.
- b) Exhortar a los Estados miembros a participar de las becas que brinda la Academia de Aviación de Singapur, en base al convenio suscrito entre ésta y la CLAC.
- b) Que la Secretaría continúe informando, sin duplicar esfuerzos con la OACI, sobre los cursos que se dicten en la región.

Cuestión 2 del Orden del Día:

Seguridad de la aviación civil. Nuevas medidas. ***Tarea Nro. 2 del Comité Ejecutivo y 13 de la Secretaría***

- Informe del Grupo *ad hoc* sobre seguridad aeroportuaria

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/03

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/19

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/9-NI/01

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/9-NI/02

11. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/03 informando sobre las nuevas medidas que se habían dado con relación a la seguridad de la aviación, tanto en la esfera de la OACI como en el ámbito regional; i.e. Aprobación de la Resolución A33-1 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”, en la que, entre otras cosas, se establecía la necesidad de crear un programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad de la aviación; “XI Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estados y Gobierno”, que se llevó a cabo en la ciudad de Lima, Perú, entre el 23 y 24 de noviembre de 2001; primera reunión de Ministros de Transportes y Autoridades Aeronáuticas de América Latina, convocada por el Ministro de Transportes de Colombia (Bogotá, Colombia, 13 de diciembre de 2001); y primera reunión del Comité de alto nivel Post-Coloquio (Bogotá, Colombia, 14 de diciembre de 2001).

12. De igual manera, el Grupo de Expertos tomó conocimiento que varios países habían tomado diferentes medidas para apoyar a sus líneas aéreas y enfrentar los elevados incrementos que se habían dado, especialmente en los precios de las pólizas de seguro, tanto en la cobertura de daños a terceros como en lo que tiene que ver con guerra y actos terroristas y que, frente a esto, se había producido además una acentuada disminución del tráfico, lo que había puesto en peligro la estabilidad de las compañías de aviación, del transporte aéreo en general y de varias actividades conexas.

13. Conoció también acerca de la “Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación”, celebrada los días 19 y 20 de febrero de 2002 y convocada por la OACI en su sede en Montreal, Canadá, con el objetivo de “prevenir, combatir y erradicar los actos de terrorismo que afecten a la aviación civil”.

14. Por su parte, la experta de Cuba, en representación del Ponente, hizo la presentación de los informes de la primera y segunda reunión del Grupo *ad hoc* sobre seguridad aeroportuaria.

15. Por otro lado, el experto de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos de Norteamérica presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/19, en la que invita a los Estados a discutir acerca del desarrollo de una conferencia a realizarse regularmente sobre normas de vuelo/certificación de aeronaves que permita a las regiones debatir los problemas importantes y frecuentes relacionados con la seguridad operacional.

16. De igual manera, presentó la nota informativa CLAC/GEPEJTA/9-NI/01 sobre las acciones realizadas por Estados Unidos para mejorar la seguridad en el puesto de pilotaje como consecuencia de los trágicos sucesos del 11 de septiembre de 2001. Asimismo, en la nota informativa CLAC/GEPEJTA/9-NI/02, dio a conocer al GEPEJTA los detalles de la creación de la administración de seguridad del transporte de los Estados Unidos de Norteamérica.

17. Por su parte el Secretario de la CLAC manifestó que durante la última reunión del Grupo *ad hoc* sobre seguridad aeroportuaria, se había discutido acerca de que el Grupo debería continuar trabajando armonizando todos los esfuerzos para llegar a la Asamblea de la CLAC con una política definida en materia de seguridad.

18. En ese sentido, los Expertos consideraron la necesidad de dar mayor continuidad al trabajo del Grupo *ad hoc* constituyendo un Grupo independiente y permanente de seguridad de la aviación y que este mismo Grupo trabaje en apoyo al GREPECAS, a fin de evitar la duplicidad de esfuerzos con la OACI.

19. Con relación a la nota de estudio presentada por la FAA de los Estados Unidos, sobre la posibilidad de realizar la Conferencia sobre la seguridad de vuelo, los expertos consideraron que ese tema pertenecía a la seguridad operacional, por lo que sería conveniente analizarlo dentro de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.

Conclusión

20. El GEPEJTA tomó conocimiento de la opinión vertida por los Expertos y acordó lo siguiente:

- a) Que el Grupo *ad hoc* sobre seguridad aeroportuaria analice el tema sobre la constitución de un Grupo independiente y permanente de seguridad a la aviación. En tal sentido, encargó a la Secretaría reordenar los objetivos del Grupo.
- b) Sugerir a la OACI que se establezca una estrecha cooperación entre el Grupo de la CLAC y el del GREPECAS para evitar la duplicación de esfuerzos y armonizar los trabajos que se desarrollen a nivel regional.
- c) Que el Coordinador del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional analice la posibilidad de realizar una Conferencia sobre la seguridad de vuelo dentro de la Junta del Sistema.

Cuestión 3 del Orden del Día:

Metodología que aplican las empresas concesionarias para el cobro de tarifas aeroportuarias en los Estados miembros.

Tarea Nro. 6 del Comité Ejecutivo y 17 de la Secretaría

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/04

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/20

21. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/04 recordando el trabajo que ha venido realizando la CLAC en esta materia. Adicionalmente, informó que como producto de ese trabajo, durante su XIII Asamblea Ordinaria (Santiago de Chile, julio de 1998) se había promulgado la Recomendación A13-4 relacionada con los factores a considerar en la privatización de aeropuertos y que el Comité Ejecutivo había decidido incorporar este tema dentro del programa de trabajo de la CLAC para el presente bienio.

22. En cumplimiento de lo encomendado, dio a conocer al GEPEJTA información que los Estados miembros habían enviado a la Secretaría sobre la metodología que aplican las empresas concesionarias para el cobro de tarifas aeroportuarias y las acciones que se estaba tomando para ejercer el control de las mismas y evitar el encarecimiento del transporte aéreo en la región.

23. Por su parte, el delegado de la IATA presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/20, en la que daba a conocer aspectos importantes que se deberían considerar en la formalización de un plan de privatización de aeropuertos.

24. En ese sentido, los expertos consideraron necesario que se tome en cuenta la información presentada para el establecimiento de una metodología tipo para la región, que permita a las Administraciones trabajar con mayor certeza en el establecimiento de los costos aeroportuarios, tomando en cuenta la incorporación de los nuevos actores de la aviación civil; i.e.: autoridades aeronáuticas, organismos reguladores, operadores de aeropuerto y líneas aéreas; y las diferentes realidades de los Estados miembros.

25. Para tal efecto, el experto de Chile ofreció su colaboración para elaborar un guía de modelo que sea aplicable a nivel regional, solicitando para ello el apoyo de los Estados. Se destacó además que este tema formaba parte de las tareas que viene desarrollando el Comité de alto nivel Post-Coloquio.

Conclusión

26. El GEPEJTA acogió favorablemente el ofrecimiento de Chile y acordó lo siguiente:

- a) Sugerir la elaboración de una guía de metodología para el cobro de tarifas aeroportuarias en la región, en el marco del Comité de alto nivel Post-Coloquio (Brasil, Chile (Líder), Colombia, OSITRAN, IATA y AITAL).
- b) Que el Grupo de trabajo presente el primer avance del trabajo durante la Décima reunión del GEPEJTA (México, 17 al 19 de julio de 2002).

- c) Encargar a la Secretaría que solicite a las Administraciones información sobre los contratos de concesión en sus Estados y remitirla al Grupo de trabajo.

Cuestión 4 del
Orden del Día:

Actualización de tasas y derechos aeroportuarios que se aplican en la región.

Tarea Nro. 9 de la Secretaría

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/05

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/23

27. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/05 en la que daba a conocer la información de los Estados miembros respecto al cobro de tasas de aterrizaje y de embarque en sus países, considerando para tal efecto cinco modelos de avión de uso más frecuente.

28. Se observó, entre otras cosas, que algunos Estados no actualizaban su información de manera oportuna tanto en la OACI así como en la CLAC; asimismo, la existencia de gran disparidad de valores que se aplica a cada tonelada en los diferentes aeropuertos de los Estados miembros; por lo que se pudo concluir que probablemente uno de los problemas por los que atraviesan los Estados de la región, era conocer con la mayor exactitud posible, los costos de operación de los servicios que prestan los aeropuertos en lo que tiene que ver con derechos de aterrizaje.

29. Por tal motivo, los expertos consideraron conveniente reiterar que, cuando las autoridades pertinentes desarrollen sus modelos de costos para la fijación de tarifas en materia de derechos de aterrizaje, utilicen las directrices de la OACI, particularmente, el Manual de Aspectos Económicos de los Aeropuertos (Doc 9562) y el Manual de Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea (Doc 9161), en los cuales se establecen lineamientos que se debería seguir para la fijación de las tasas y derechos para los aeropuertos y los servicios de protección al vuelo.

30. De igual manera, consideraron la necesidad de tomar en cuenta que, con la “privatización de aeropuertos”, este tema se había complicado, ya que en muchos casos la fijación de tarifas había quedado en manos del operador privado con fórmulas indexadas que probablemente encarecerían el transporte aéreo.

31. Por otro lado, el GEPEJTA tomó conocimiento de la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/23, elaborada por la IATA, en la que se daba a conocer un estudio sobre las variaciones que han sufrido las tarifas aeroportuarias en los últimos 18 meses, para lo cual se habían tomado dos tipos de aviones que son los más representativos en la región y una comparación entre los distintos aeropuertos más importantes.

Conclusión

32. El GEPEJTA tomó conocimiento de la información presentada y acordó sugerir al Comité Ejecutivo las siguientes conclusiones:

- a) Continuar con el seguimiento de la aplicación de tarifas aeroportuarias en la región.
- b) Incluir esta tarea dentro del trabajo que desarrollará el Grupo de trabajo sobre la elaboración de una guía de metodología para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios.

Cuestión 5 del Orden del Día:

Procesos de integración en todos los niveles y relación con otros organismos internacionales. ***Tarea Nro. 5 del Comité Ejecutivo***

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/06

33. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/06, sobre el seguimiento de los procesos de integración mundial y de las nuevas políticas subregionales en materia de transporte aéreo. Dicha nota de estudio contenía los últimos acontecimientos respecto a la IX Reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas sobre Servicios Aéreos Subregionales dentro del Acuerdo de Fortaleza (Asunción, Paraguay, 15 y 16 de noviembre de 2001); la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI); la Asociación de Estados del Caribe (AEC); la XI Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno (Lima, Perú, 23 y 24 de noviembre de 2001); la reunión de Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina (Bogotá, Colombia, 13 de diciembre de 2001); la primera reunión del Comité de alto nivel Post-Coloquio (Bogotá, Colombia, 14 de diciembre de 2001); la III Reunión del Grupo de Trabajo Técnico de transporte aéreo de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) (Lima, Perú, 5 y 6 de febrero de 2002); y, la X Reunión Ordinaria del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) (Lima, Perú, 7 y 8 de febrero de 2002).

34. Por su parte, el Experto de Uruguay informó sobre la reunión de seguridad que se llevaría a cabo los días 4 y 5 de abril en Cancún, México, en la que iban a participar los Ministros de Transportes y que estaba siendo convocada por Air Transport Canada dentro de la

Iniciativa del Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO). Manifestó además que, en el marco de dicha iniciativa, se había conformado un grupo sobre seguridad, protección y asistencia en materia de aviación (GEASA), del que algunos Estados de la región participaban activamente, como era el caso de Brasil, Paraguay y Uruguay; información que complementada por los Expertos de la FAA de los Estados Unidos, Paraguay y Brasil.

35. Al respecto, el delegado de la OACI manifestó que parecería que existe una duplicación de esfuerzos, por lo que se deberían canalizar todas estas reuniones en un solo foro y que ya se habían hecho las coordinaciones con Air Transport Canada para tener una presencia en la reunión de Cancún, a la que iba asistir en representación de la OACI el Director de la Oficina Regional de México.

36. En ese sentido, los expertos consideraron que sería conveniente que, a través de la Secretaría, se obtenga mayor información sobre dichas reuniones y que, aquellos países que participan regularmente en ellas proporcionen mayor información. Asimismo, que se debería evitar la duplicidad de esfuerzos y que el organismo indicado para canalizar las acciones a tomar dentro de la región era la CLAC.

37. Por otro lado, el Experto de Chile informó que el día 2 de abril de 2002, se iba a llevar a cabo en la ciudad de Santiago, Chile, la II Reunión de Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina y la III Reunión del Comité de alto nivel post-Coloquio, dentro del marco de la FIDAE.

38. De igual manera, con el fin de brindar mayor información sobre los procesos de integración, el Experto de Brasil dio a conocer que el día 18 de marzo, en Ginebra, se iba a realizar la revisión final del Anexo de Transporte Aéreo GATS, dentro del marco de la Organización Mundial de Comercio (OMC), dando inicio a nuevas conversaciones sobre nuevo modelo de transporte aéreo y, manifestando además el propósito de mantener los asuntos de transporte aéreo dentro de la esfera de la OACI.

Conclusión

39. Luego de tomar nota de la información proporcionada, el GEPEJTA acordó sugerir al Comité Ejecutivo que encargue a la Secretaría:

- a) Continuar con el seguimiento de los procesos de integración regional y de las nuevas políticas subregionales en materia de transporte aéreo.
- b) Seguir recopilando la información necesaria, utilizando la más vía directa con los Organismos Subregionales en los que el transporte aéreo es parte de sus acuerdos, y a través de los Estados miembros cuando los acuerdos de los organismos no incluyan este sector.

- c) Recopilar información de los Estados y/o organismos que tienen representación en las reuniones de “nuevas iniciativas” que en materia de transporte aéreo se den en la región y realizar las acciones pertinentes para evitar la duplicidad de esfuerzos manteniendo la posición de que la CLAC y la OACI son los foros apropiados para tratar los temas de transporte aéreo.

Cuestión 6 del
Orden del Día:

Servicio al cliente y calidad total – Proyecto de Decisión (Costa Rica, apoyada por Chile, Colombia, Perú, Uruguay e IATA).
Tarea Nro. 9 del Comité Ejecutivo

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/16 *CORRIGENDUM*

40. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/16 *CORRIGENDUM*, recordando que durante la Octava reunión del GEPEJTA (Salvador de Bahía, Brasil, 29 al 31 de agosto de 2001), los Expertos habían observado la necesidad de disponer de normatividad regional que incluyera no sólo los derechos del usuario sino también sus deberes. Asimismo, que se tomara en cuenta la diferencia existente entre servicio al cliente y la calidad total y que se incluyera a las líneas aéreas en el análisis del tema, en su calidad de oferentes del servicio público. Por otro lado, habían observado que en los convenios vigentes no se tomaba en cuenta la participación del usuario cuando se definían los niveles tarifarios y consideraron también que el tema de la facilitación debía tenerse presente en el trabajo a desarrollar; motivo por el cual, había encargado a los Expertos de Costa Rica que, con el apoyo de sus similares de Chile, Colombia, Perú, Uruguay e IATA, elaborasen un proyecto de Resolución sobre “Servicio al Cliente y Calidad Total”.

41. Informó además que, de acuerdo a lo dispuesto por el GEPEJTA, durante los días 27 y 28 de febrero de 2002, se habían reunido en la ciudad de Bogotá, Colombia, los representantes de las autoridades aeronáuticas de Colombia, Costa Rica, Perú y un representante de AITAL con el fin de revisar el proyecto de Resolución sobre servicio al cliente y calidad total.

42. Para tal efecto, la Experta de Costa Rica, en representación del Grupo de trabajo, sometió a consideración del GEPEJTA el Proyecto de Resolución A15-C sobre “Servicio al Cliente y Calidad Total”, con el propósito de que sea aprobado por el Comité Ejecutivo y ulteriormente por la Asamblea.

43. Los Expertos felicitaron al Grupo de trabajo por la labor desarrollada y consideraron conveniente analizar el texto del proyecto de Resolución con mayor profundidad dentro de sus respectivas administraciones.

Conclusión

44. Luego de un amplio debate, el GEPEJTA acordó encargar a la Secretaría que circule entre los Estados miembros y las líneas aéreas el Proyecto de Resolución A15-C, a fin de recibir sus comentarios hasta el 1 de julio de 2002 y presentar un nuevo texto durante su Décima reunión (México, 17 al 19 de julio de 2002).

Cuestión 7 del **Orden del Día:**

Armonización de disposiciones respecto a la implantación de los **sistemas de registro electrónico de tarifas – Proyecto de Decisión** **(Colombia).**

Tarea Nro. 10 del Comité Ejecutivo

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/24

45. La Experta de Colombia presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/24 recordando que el GEPEJTA, en su octava reunión (Salvador de Bahía, Brasil, 29 al 31 de agosto de 2001), había encargado a la autoridad aeronáutica de Colombia, la elaboración de un Proyecto de Decisión sobre los sistemas de registro electrónico de tarifas, considerando el avance alcanzado por ese país.

46. En cumplimiento de dicha tarea, sometió a consideración del GEPEJTA el Proyecto de Recomendación A15-L, la misma que insta a los Estados a tomar conocimiento de los diferentes sistemas de registro electrónico de tarifas que existen o se desarrollen en el futuro a fin de que los Estados dispongan de medios tecnológicos que les permitan procesar en forma ágil las constantes variaciones en las tarifas aéreas, tanto en países que han adoptado un esquema de total libertad tarifaria como en aquellos que aún conservan un control sobre las tarifas.

47. Por su parte, la Secretaría manifestó que había circulado entre los Estados miembros la información presentada por ATPCO y Colombia, durante la octava reunión del GEPEJTA, recibiendo respuesta de muy pocos Estados, por lo que consideraba conveniente reiterar dicha información.

Conclusión

48. El GEPEJTA, luego de realizar las enmiendas pertinentes, acordó someter a consideración del Comité Ejecutivo y ulteriormente a la Asamblea el siguiente Proyecto de Recomendación:

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A15-L
SISTEMAS DE REGISTRO ELECTRÓNICO DE TARIFAS

CONSIDERANDO que es función de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la Región, para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que el transporte aéreo es un servicio público y que en virtud de ello, los Estados deben garantizar la transparencia en la información sobre su precio y condiciones de servicio que se ofrecen al público, así como asegurar condiciones equitativas de competencia entre las aerolíneas;

CONSIDERANDO que las políticas de liberalización del transporte aéreo han inducido niveles intensivos de competencia entre las aerolíneas, generando una multiplicidad de tarifas para un mismo mercado, sujetas a diversas condiciones y restricciones, por lo cual se hace necesario disponer de medios tecnológicos que permitan procesar en forma ágil las constantes variaciones de las tarifas aéreas;

CONSIDERANDO que existen diversos sistemas de registro electrónico de tarifas, unos orientados a la finalidad comercial y de información, y otros a la finalidad de control de las tarifas;

CONSIDERANDO que más allá de las políticas de libertad o control tarifario que cada Estado aplique, se hace necesario garantizar la transparencia en la información de los precios y de las condiciones del servicio ofrecido, tanto a los usuarios como a los competidores, para lo cual los sistemas de registro electrónico de tarifas constituyen un medio eficaz.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

1. Instar a los Estados a tomar conocimiento de los diferentes sistemas de registro electrónico de tarifas que existen o puedan desarrollarse en el futuro, y conforme a ellos, procurar la adopción del sistema que resulte más conveniente a sus políticas y objetivos en materia de tarifas por el servicio público de transporte aéreo.

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A11-2

Cuestión 8 del
Orden del Día:

Informe sobre las últimas reuniones de los Grupos *ad hoc* (Medio ambiente y Estadística).

Tarea Nro. 3 del Comité Ejecutivo y 19 de la Secretaría

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/07

49. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/07, dando a conocer los Informes de las últimas reuniones de los Grupos *ad hoc* de medio ambiente y de estadística; ambas llevadas a cabo en la ciudad de Salvador de Bahía, Brasil, agosto de 2001, durante la octava reunión del GEPEJTA.

50. Respecto al tema de medio ambiente, resaltó el trabajo realizado por la CLAC en esta materia durante el 33° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, tanto en los debates en la Plenaria como en las reuniones de los grupos de trabajo, en las que lideró la posición de los países de la región respecto a las modificaciones a la Resolución A32-8.

51. Con relación al avance del trabajo del Grupo *ad hoc* sobre medio ambiente, presentó una tabla en la que se planteaba los términos de referencia y un resumen de su trabajo y consideró conveniente que su próxima reunión se llevara a cabo durante el GEPEJTA/10, que se celebrará en México, del 17 al 19 de julio de 2002.

52. Con respecto al Grupo *ad hoc* sobre estadísticas de la CLAC, presentó algunos comentarios con relación a las conclusiones y acciones propuestas por el Ponente del Grupo, considerando que el Grupo no se había circunscrito estrictamente a los términos de referencia que les había asignado el GEPEJTA. En todo caso, consideraba conveniente que el GEPEJTA acepte el planteamiento del Grupo en lo concerniente a esperar un período de dos años para que el nuevo sistema estadístico sea implementado en su totalidad, sugiriendo que por el momento se suspenda el trabajo del Grupo hasta que esto suceda.

Conclusión

53. El GEPEJTA tomó conocimiento de la información presentada y acordó sugerir al Comité Ejecutivo las siguientes conclusiones:

- a) Encargar a Brasil que, en su calidad de Ponente del Grupo *ad hoc* sobre medio ambiente, realice las coordinaciones pertinentes para que elabore un proyecto de Resolución sobre esta materia y la someta a consideración del GEPEJTA en su próxima reunión (México, 17 al 19 de julio de 2002).
- b) Suspender el trabajo del Grupo *ad hoc* sobre estadísticas de la CLAC hasta que el nuevo sistema estadístico sea implementado en su totalidad.

- c) Encargar a la Secretaría que paralelamente realice las consultas pertinentes para continuar con el trabajo apoyándose en los Estados; y, si fuera necesario, recurrir directamente a los miembros del Grupo para recibir sus comentarios y asesoramiento.

Cuestión 9 del
Orden del Día:

Armonización de la reglamentación de los Estados miembros en materia de otorgamiento de permisos de operación – Proyecto de Decisión (Argentina y Panamá).
Tarea Nro. 1 del Comité Ejecutivo

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/17

54. El Experto de Argentina, en representación de Panamá, presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/17, recordando que durante la Octava Reunión del GEPEJTA (Salvador de Bahía, Brasil, 29 al 31 de agosto de 2001), se había considerado conveniente que los Estados hicieran llegar sus comentarios sobre el texto presentado sobre los diferentes requisitos exigidos de los Estados miembros para conceder permisos de operación en rutas ya negociadas en los acuerdos bilaterales, encargando a los Expertos de Argentina y Panamá la elaboración de un proyecto de Decisión en esta materia.

55. En cumplimiento de lo acordado por el GEPEJTA, se sometió a consideración de los Expertos el Proyecto de Decisión A15-D sobre “armonización de la reglamentación de los Estados miembros en materia de otorgamiento de permisos de operación”.

56. Por otro lado, los Expertos consideraron la necesidad de analizar en el seno de la CLAC el problema que se viene dando en la región respecto al fletamento o intercambio de aeronaves dentro de los vuelos regulares, el mismo que afecta considerablemente al transporte aéreo sobre todo en el otorgamiento de los permisos de operación.

Conclusión

57. El GEPEJTA tomó nota de las opiniones vertidas por los Expertos y, luego de un amplio debate, acordó someter a consideración del Comité Ejecutivo lo siguiente:

- a) Que se incluya en el Programa de Trabajo de la CLAC el estudio del problema de fletamento o intercambio de aeronaves en la región en los vuelos regulares.
- b) Aprobar el siguiente Proyecto de Recomendación:

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A15-D**ARMONIZACIÓN DE LA REGLAMENTACIÓN DE LOS ESTADOS MIEMBROS EN MATERIA DE OTORGAMIENTO DE PERMISOS DE OPERACIÓN**

CONSIDERANDO que en la LVII Reunión del Comité Ejecutivo celebrada en Buenos Aires, Argentina, Septiembre 2000 se encomendó la tarea de estudiar la reglamentación de los Estados Miembros en materia de otorgamiento de Permiso de Operación a empresas extranjeras en rutas ya negociadas;

CONSIDERANDO que el artículo 4 del Estatuto de la CLAC tiene por objetivo primordial el proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

CONSIDERANDO que el literal a) del artículo 5 del Estatuto de la CLAC establece que esta Comisión deberá 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 resulta necesario armonizar las diferentes reglamentaciones de los Estados miembros en materia de otorgamiento de permisos de operación en rutas negociadas y aprobadas en los acuerdos aerocomerciales suscritos entre los Estados;

CONSIDERANDO que la importancia primordial que representa la adopción del texto armonizado que contiene las exigencias coincidentes de los Estados miembros en materia de otorgamiento de permisos de operación, es establecer el mecanismo más adecuado para agilizar la consecución de dicha autorización, con base en ello y, en vista de las encuestas y trabajos realizados.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

Exhorta a los Estados miembros a adoptar el siguiente texto armonizado que contiene el procedimiento y requisitos exigidos para el otorgamiento del permiso de operación comercial a las empresas extranjeras en rutas aéreas ya negociadas:

PROCEDIMIENTOS Y REQUISITOS PARA EL OTORGAMIENTO DEL PERMISO DE OPERACIÓN COMERCIAL A EMPRESAS EXTRANJERAS

Las solicitudes de permiso de operación que puedan presentar personas físicas o jurídicas extranjeras se registrarán por las siguientes normas:

- a. Cuando exista un tratado o convenio con el Estado de bandera la designación, permiso de operación y demás aspectos administrativos se sujetarán en primer lugar, a las disposiciones expresadas en el tratado o convenio vigente y luego a las normas legales y reglamentarias sobre la materia.
- b. Cuando no exista tratado o convenio con el país de bandera, el permiso de operación podrá concederse sobre la base de conveniencias nacionales, la seguridad pública, los intereses económicos del transporte aéreo, los tratados o pactos internacionales vigentes y respetando el principio de reciprocidad.
- c. La solicitud de permiso de operación para establecer un servicio internacional de transporte público, exista o no, tratado o convenio con el país de bandera, debe elevarse a la Autoridad Aeronáutica, por intermedio del representante legal en papel común en idioma del país y adjuntando los siguientes datos y documentos:
 1. Razón social (con aclaración del nombre de fantasía si lo hubiera), y domicilio legal.
 2. Acreditar la existencia de la sociedad con arreglo a las leyes de su país, fijar un domicilio en el Estado en que realiza su presentación y designar la persona a cuyo cargo estará la representación de la sociedad en dicho Estado. El contrato o estatuto legal, reformas y demás documentación habilitante, así como la relativa a sus representantes legales, deberán inscribirse en los Registros pertinentes.
 3. Especificación del tipo de servicio que se pretende realizar. En caso de tratarse de servicios regulares, descripción detallada de las rutas, escalas y derechos de tráfico a que aspira en cada uno de los trayectos.
 4. Designación y permiso de operación otorgados por el país de bandera de la empresa solicitante, con indicación de la ruta o rutas solicitadas si se trata de servicios regulares. (La designación deberá gestionarse por vía diplomática cuando corresponda).
 5. Descripción del equipo de vuelo, indicando el título en virtud del cual ostenta el carácter de explotador.
 6. Descripción de la capacidad neta, indicando el número de asientos ofrecidos.

7. Frecuencias y horarios propuestos.
 8. Si la ruta o las rutas solicitadas están siendo ya operadas al momento del requerimiento empresario, presentar un análisis del potencial de pasajeros y carga transportados en las mismas.
 9. Poder de quien actúe como apoderado de la sociedad y su domicilio.
 10. Cumplimiento de los demás requisitos jurídicos, administrativos técnicos y operacionales exigibles.
 11. Los documentos expedidos por una autoridad extranjera deberán presentarse debidamente legalizados y aquellos redactados en idiomas distintos al del Estado de aplicación, deberán acompañarse con su correspondiente traducción, autenticada por traductor matriculado.
- d. Cuando se haya otorgado a una empresa extranjera el permiso de operación solicitado, antes de iniciar las operaciones, deberá cumplir con los siguientes requisitos:
1. Presentar la póliza o certificado de seguros de responsabilidad civil y aeronáutica que acredite la cobertura de los riesgos establecidos en las convenciones internacionales vigentes sobre la materia, por los montos allí determinados.
 2. Tarifas propuestas.
 3. De resultar exigible de acuerdo con la legislación del Estado en que se realiza la presentación, caución o garantía en los términos establecidos por la normativa.
- e. Las solicitudes de transportadores extranjeros se tramitarán mediante el procedimiento de audiencia pública cuando corresponda de acuerdo a las leyes locales, sin perjuicio de lo dispuesto en los convenios internacionales en vigencia.
- f. La empresa de aviación extranjera a la cual se le otorgue permiso de operación, queda obligada a cumplir todas las leyes y reglamentos vigentes en el país emisor de la autorización y a suministrar a la autoridad aeronáutica todos los datos que se le soliciten, sujetándose a la fiscalización de dicho Estado.

Cuestión 10 del
Orden del Día:

Precio del combustible de aviación en la región – Proyecto de Decisión
(Secretaría).

Tarea Nro. 8 de la Secretaría

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/08

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/21

58. El GEPEJTA analizó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/08 presentada por la Secretaría en la que se mostraba un análisis sobre los precios de combustible en la región. En esta información, se observaba gran disparidad en los precios, discriminación de las compañías nacionales con relación a las internacionales, existencia de gran cantidad de impuestos y/o cargos adicionales aplicados al precio, gran diferencia en el monto de los impuestos aplicados, dispersión de precios en los diferentes aeropuertos del país y elevado incremento en el precio, si se considera que el combustible constituye uno de los rubros más importantes en el costo directo de operación de las líneas aéreas.

59. Asimismo, tomando en cuenta además las nuevas Resoluciones adoptadas por la Asamblea de la OACI en esta materia y los comentarios enviados por los Estados respecto a la tabla presentada por IATA durante el GEPEJTA/7, la Secretaría sometió a consideración de los Expertos el Proyecto de Resolución A15-B, de acuerdo a lo acordado por el Comité Ejecutivo, en su LX Reunión (Montreal, Canadá, 24 de setiembre de 2001), el mismo que reemplazaría a la Resolución A12-9.

60. Por otro lado, el GEPEJTA, al tomar conocimiento de la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/21 elaborada por IATA sobre la situación del combustible en América Latina respecto al resto del mundo y los aspectos principales por cada país de la región, observó que esa no había sido la información que se le había encargado presentar en esta reunión, por lo que consideró conveniente que la presente en una próxima oportunidad.

Conclusión

61. Luego de tomar conocimiento de la información proporcionada, el GEPEJTA acordó sugerir al Comité Ejecutivo las siguientes conclusiones:

- a) Encargar a la Secretaría que continúe con la actualización de la tabla solicitando a los Estados, que aun no lo han hecho, desglosen el impuesto del precio; y, a los Estados que no han respondido, que lo hagan lo más pronto posible.

- b) Reiterar a IATA que presente en la próxima reunión, una tabla que contenga datos referentes a Europa y Estados Unidos en comparación con los que se aplican en la región latinoamericana.
- c) Aprobar el siguiente Proyecto de Resolución:

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A15-B

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

CONSIDERANDO que el precio del combustible es un elemento gravitante en la economía de las operaciones de las líneas aéreas de la región;

CONSIDERANDO que según estudios realizados, los precios de combustible de aviación en la región son en promedio mayores a los de otras regiones, constituyendo una desventaja económica que pone a las líneas aéreas de la región en inferioridad de condiciones;

CONSIDERANDO que el precio de combustible constituye uno de los rubros más importantes en los costos de operación de las líneas aéreas;

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

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

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Exhortar a las Autoridades Aeronáuticas de los Estados miembros, a considerar con la Autoridades de otros sectores competentes en esta materia, la disminución de la incidencia del precio de combustible, como un factor importante para el desarrollo de la aviación civil en general.

2. Exhortar a las Autoridades Aeronáuticas a que tomen en cuenta los criterios de la OACI en relación con los impuestos sobre el combustible y lubricantes contenidos en las Secciones I y II del Documento 8632 y la Resolución A33-19.
3. Instar a las Autoridades Aeronáuticas que promuevan la realización de estudios y proyectos técnicos tendientes a la racionalización de los procedimientos de Tránsito Aéreo, con miras a permitir una mayor economía de combustible.
4. Apoyar las labores que vienen desarrollando la OACI y otros organismos especializados, conducentes a la reducción de la incidencia del precio de combustible dentro de los costos de las líneas aéreas.
5. Exhortar a las Autoridades Aeronáuticas a realizar acciones tendientes a desagravar el precio del combustible y a promover la liberalización del mismo.
6. Encargar al Comité Ejecutivo que informe sobre la evolución de este asunto en la próxima Asamblea de la CLAC.

Esta Resolución reemplaza a la Resolución A12-9.

Cuestión 11 del
Orden del Día:

Régimen tarifario de los pasajeros. Proyecto de Decisión (Secretaría).
Tarea Nro. 1 del Comité Ejecutivo

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/09

62. El GEPEJTA tomó conocimiento de la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/09 presentada por la Secretaría en la que, conforme al análisis efectuado por el Grupo *ad hoc*, se sometía a consideración el Proyecto de Resolución A15-E sobre el “Régimen tarifario de los pasajeros”, que reemplaza a las Decisiones tarifarias Res A6-5, Res A6-7, Res A6-8, Res A6-9, Rec A6-2, Rec A7-3 y Rec A8-3.

Conclusión

63. El GEPEJTA tomó conocimiento de la información presentada y luego de realizar las enmiendas pertinentes acordó someter a consideración del Comité Ejecutivo el siguiente Proyecto de Decisión:

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A15-E
RÉGIMEN TARIFARIO DE LOS PASAJEROS

CONSIDERANDO que el contrato de transporte aéreo suscrito entre el transportador y el pasajero establece derechos y obligaciones de las partes;

CONSIDERANDO que las tarifas que se estipulan en los contratos referidos se sujetan a un entorno que contiene determinadas condiciones de cumplimiento obligatorio;

CONSIDERANDO que es obligación de las autoridades de aviación civil el control y la fiscalización del cumplimiento de las obligaciones del transportador;

CONSIDERANDO que, en la actualidad, en la mayoría de los Estados de la región únicamente se registran los paquetes tarifarios;

CONSIDERANDO que el usuario, como destinatario del servicio, constituye el principal soporte de la industria del transporte aerocomercial;

CONSIDERANDO la tendencia general a liberalizar la prestación de servicios de transporte aerocomercial bajo principios de sana competencia.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE instar a los Estados miembros a:

1. Garantizar el derecho del usuario a disponer de toda la información referente a las condiciones y restricciones que impliquen la utilización del billete de pasaje adquirido mediante la aplicación de una tarifa establecida por el transportador, salvaguardando la debida atención que debe recibir.
2. Adoptar las medidas pertinentes de control y fiscalización para que, tanto los transportadores como los agentes de viajes y demás comercializadores de billete de pasajes, brinden al pasajero toda la información referente a los servicios que recibirá en cumplimiento del contrato de transporte aéreo.
3. Adoptar las medidas necesarias para que las compañías aéreas, cuando registren sus paquetes tarifarios, presenten junto con ellos, las condiciones de las tarifas a aplicar y, en la medida de lo posible, utilicen medios electrónicos que faciliten la transparencia y divulgación de la información tarifaria.

4. Propiciar las condiciones necesarias para que los transportadores desarrollen sus actividades en un entorno competitivo, preservando un mercado sano y libre de prácticas desleales.

Esta Resolución reemplaza a las Resoluciones A6-5, A6-7, A6-8 Y A6-9 y a las Recomendaciones A6-2, A7-3 y A8-3.

Cuestión 12 del
Orden del Día:

Compilación de acuerdos bilaterales y legislación aeronáutica.
Tarea Nro. 5 y 4 de la Secretaría

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/10

64. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/10, la cual incluía una lista detallada de los acuerdos y negociaciones bilaterales suscritos por los Estados miembros sobre transporte aéreo y cuyos textos se encontrarían disponibles en los archivos de la Secretaría de la CLAC en Lima, Perú. A continuación, invitó a las delegaciones presentes a pasar revista y actualizar la información ahí incluida.

65. Respecto a la legislación aeronáutica, presentó una tabla actualizada en la que se indicaba la legislación aeronáutica que se dispone en la Secretaría e invitó a los Expertos a realizar los comentarios que estimen pertinentes.

66. De igual manera, informó que en la página web de la CLAC se habían establecido enlaces con las páginas web de los Estados miembros, en caso de requerirse información adicional; asimismo, que hasta el momento solamente quince Estados habían enviado a la Secretaría la información sobre sus páginas web, las mismas que fueron revisadas por la Secretaría y se destacó aquellos que contenían información sobre acuerdos bilaterales y legislación.

67. Durante las discusiones, el Experto de Perú señaló que haría llegar a la Secretaría de la CLAC la nueva dirección de la página web de su Administración. Por su parte, el Experto de Paraguay manifestó que la DINAC tiene una página web (www.dinac.gov.py) y que, en cuanto a los documentos de legislación del código aeronáutico de su país, informó que éste había sido sancionado recientemente con aplicación diferida y que estaría haciéndola llegar a la Secretaría.

68. El Experto de Ecuador manifestó también que se habían efectuado nuevas reformas en la legislación aeronáutica de su país y que dicha información la remitiría a la Secretaría.

Conclusión

69. Luego de tomar conocimiento de la información proporcionada, el GEPEJTA acordó lo siguiente:

- a) Se inste a los Estados a actualizar y/o completar la información que aparece en las tablas adjuntas a la nota de estudio, tanto en lo concerniente a los convenios como a la legislación, enviando los textos pertinentes.
- b) Que se haga llegar a la Secretaría de la CLAC, a través del medio electrónico, las direcciones de páginas web, si las tuvieran, para incluirlas en la lista pertinente y establecer el nexo con la de la CLAC.

Cuestión 13 del Orden del Día:

Seguimiento de acciones internacionales y regionales en materia de turismo.

Tarea Nro. 6 de la Secretaría

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/11

70. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/11, recordando lo establecido en la Resolución A12-10 de la CLAC “Coordinación entre el transporte aéreo y el turismo como estrategia dentro de los esquemas de la integración latinoamericana”, que en términos generales, solicita a los Estados miembros establecer una estrecha coordinación entre las actividades de transporte aéreo y de turismo.

71. En ese sentido, reiteró la solicitud a las Administraciones de Aviación Civil de los Estados miembros, en el sentido de que, con el objeto de coadyuvar a la consolidación del proceso de integración regional, procuren tener una presencia activa en las reuniones de los organismos subregionales de integración del área latinoamericana que traten sobre asuntos de turismo y/o de aviación civil, con el fin de coordinar, orientar y asesorar sobre las cuestiones relacionadas con el transporte aéreo comercial, en consonancia con la política promulgada por la CLAC.

72. De igual manera, presentó información sobre estadística de turismo según la Organización Mundial del Turismo (OMT); así como información sobre el turismo dentro de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y la Asociación de Estados del Caribe (AEC).

73. Por otro lado, dio a conocer la situación actual de algunos Estados de la región respecto a la aplicación de la Resolución A12-10 de la CLAC, de las que se pudo inferir, entre otras cosas, el cumplimiento de dicha Recomendación, pareciendo que son inexistentes los estudios que se han realizado en esta materia. También se observó que la aviación civil viene trabajando coordinadamente con el turismo.

74. Resaltó además que, de las respuestas recibidas en algunos Estados se viene aplicando una política flexible sobre la autorización de vuelos de turismo receptivo hacia sus ciudades turísticas; existencia de convenios aeronáuticos para la operación de aerolíneas de otros países hacia las ciudades turísticas; apertura total en las negociaciones con terceros países, a fin de incluir ciudades turísticas como puntos abiertos al tráfico internacional; establecimiento de una política aeronáutica orientada a favorecer los flujos domésticos de tráfico turístico a través de la autorización amplia y flexible de vuelos regulares y no regulares a las aerolíneas que pretendan operar a los destinos turísticos o zonas no explotadas, tanto nacionales como internacionales; participación en los Comités, Consejos de Aviación Civil, Juntas de Aeronáutica, etc., de miembros o representantes del sector turismo; reinversión de los fondos de turismo al mismo sector; elaboración de planes de desarrollo y/o integración fronteriza, en los que se considera al turismo y al transporte aéreo como elementos de desarrollo; y, programas de seguridad en beneficio de los turistas.

75. Tomando en consideración los puntos citados anteriormente, los Expertos consideraron conveniente que para dar continuidad y/o actualizar las disposiciones contenidas en la Resolución A12-10, se elabore un nuevo proyecto de Resolución que la reemplace. Asimismo, que el “Grupo específico de Política Aérea” que trabajará, entre otros, en la actualización de la Resolución A14-1, tome en consideración dichos comentarios a fin de incluir en dicha Resolución un apartado sobre turismo.

76. Finalmente, consideró que sería necesario insistir a las Administraciones de Aviación Civil que continúen trabajando en estrecha coordinación con las autoridades de turismo e informar de ello a la Secretaría, a fin de dar cumplimiento a lo recomendado por la Asamblea.

Conclusión

77. El GEPEJTA tomó conocimiento de la información presentada y acordó someter al Comité Ejecutivo las siguientes conclusiones:

- a) Encargar a la Secretaría la actualización de la Resolución A12-10, tomando en cuenta los puntos establecidos en el párrafo 74 y presentar el nuevo proyecto de Resolución a consideración del GEPEJTA en su próxima reunión.
- b) Solicitar a los Estados miembros que envíen sus comentarios sobre la nota de estudio presentada a más tardar el 01 de julio de 2002, a fin de que sean tomados en cuenta en la actualización de la Resolución A12-10.
- c) Sugerir al Grupo específico de Política Aérea que tome en cuenta las consideraciones del párrafo 74 cuando actualice la Resolución A14-1.

- d) Exhortar a los Estados miembros que continúen trabajando en estrecha coordinación con las autoridades de turismo e informar de ello a la Secretaría.

Cuestión 14 del
Orden del Día:

Implementación del Plan Modelo de la OACI sobre el Programa
Nacional de Facilitación en los Estados miembros.
Tarea Nro. 8 del Comité Ejecutivo y 12 de la Secretaría

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/12

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/22

78. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/12 recordando lo establecido en el Estatuto de la CLAC respecto a este tema, así como en la Recomendación A13-1 “Texto de Orientación sobre un Reglamento Orgánico para el funcionamiento de los Comités Nacionales y Aeroportuarios de Facilitación” como una forma de hacer viable la coordinación interna de los sectores que intervienen en la facilitación del transporte aéreo internacional; y en la Recomendación A14-14 “Facilitación del Transporte Aéreo”, la misma que entre otros, recomienda la utilización del Plan Modelo de la OACI para el establecimiento de un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.

79. Con el objetivo de evaluar el cumplimiento de estas Recomendaciones, la Secretaría presentó una tabla en la que se mostraba la situación y/o el avance sobre la inclusión del referido Reglamento dentro del marco legislativo de cada Estado y sobre la implementación del Plan Modelo de la OACI para el establecimiento de un Programa Nacional de Facilitación (Anexo 9 al Convenio de Chicago, Apéndice 11). En dicha tabla se observó, en términos generales, que la mayoría de los Estados dispone de un Comité de Facilitación y/o Aeroportuario, pero que sería conveniente que, de conformidad con las disposiciones jurídicas de cada Estado, dichos Comités se reúnan con mayor regularidad. Respecto a la implementación del Plan Modelo de la OACI para el establecimiento de un Programa Nacional de Facilitación, se observó que no se había avanzado en esta materia, por lo que consideraba conveniente que los Estados adopten las medidas necesarias para disponer de dicho Programa y continúen notificando a la Secretaría el estado de avance o situación de dicha implementación.

80. Señaló además, que después de los acontecimientos ocurridos el 11 de septiembre de 2001, las medidas de seguridad se habían incrementado y que se estimaba que en el futuro serán más estrictas, lo que de alguna manera afectaría a la facilitación. Asimismo que como consecuencia, el tráfico ha disminuido, afectando a todos los actores de la aviación civil (autoridades aeronáuticas, operadores de aeropuertos, líneas aéreas y entes reguladores), por lo que sería conveniente evaluar la situación de cada Estado y encontrar el equilibrio apropiado entre la facilitación y la seguridad.

81. Por otro lado, el GEPEJTA conoció la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/22 elaborada por IATA, en la que se mostraba, en términos generales, la situación de la facilitación en los Estados miembros después de las acciones ocurridas el 11 de septiembre de 2001.

82. Durante el debate, varios Expertos manifestaron que dentro de sus Administraciones estaban esperando las nuevas normas sobre facilitación y seguridad que se está trabajando en el seno de la OACI antes de continuar con la implementación del Plan Modelo de la OACI para el establecimiento de un Programa Nacional de Facilitación.

Conclusión

83. El GEPEJTA tomó conocimiento de la información presentada y acordó someter a consideración del Comité Ejecutivo las siguientes conclusiones:

- a) Exhortar a los Estados miembros que, de conformidad a sus disposiciones jurídicas, los Comités de Facilitación y/o Aeroportuarios se reúnan con mayor regularidad.
- b) Impulsar en los Estados miembros la implementación del Plan Modelo de la OACI para el establecimiento de un Programa Nacional de Facilitación y que continúen notificando a la Secretaría el estado de avance o situación de dicha implementación.
- c) Realizar una evaluación de la situación de cada Estado, con el fin de encontrar el equilibrio apropiado entre la facilitación y la seguridad.

Cuestión 15 del Orden del Día:

**Situación regional sobre la aplicación del Convenio para la
unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo “Convenio de
Montreal de 1999”.**
Tarea Nro. 11 del Comité Ejecutivo

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/13

84. El GEPEJTA tomó conocimiento de la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/13 presentada por la Secretaría, recordando en la que la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santo Domingo, República Dominicana, noviembre de 2000), había incluido dentro del Programa de trabajo de la CLAC para el bienio 2001-2002, continuar con la tarea de seguimiento sobre la ratificación y aplicación del citado Convenio.

85. En ese sentido, dio a conocer las respuestas enviadas por los Estados en relación con el estado de ratificación del instrumento jurídico y su aplicación, observando que sólo dos países miembros de la CLAC habían ratificado el citado Convenio y únicamente en un Estado no se había iniciado el proceso de ratificación. De igual manera, manifestó que se había recibido verbalmente la información de que Perú había ratificado en Convenio a principios de marzo de 2002.

86. Por tal motivo, los Expertos consideraron necesario que el se adopten algunas medidas dentro de los Estados miembros que ayuden a impulsar este proceso.

87. Por su parte, la Experta de Cuba señaló que dentro del Plan de la Coordinadora de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores de su país se había presentado el Convenio de Montreal de 1999 para su evaluación, aprobación y elevación posterior para el proceso de aprobación constitucional y que esperaban que a mediados o finales del año 2002 se haya ratificado dicho Convenio.

Conclusión

88. El GEPEJTA tomó conocimiento de la información presentada y acordó someter a consideración del Comité Ejecutivo que se encargue a la Secretaría circular entre los Estados miembros una comunicación instando a sus Administraciones a realizar las gestiones pertinentes para ratificar lo antes posible el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo “Convenio de Montreal de 1999” e informar de ello a la Secretaría.

Cuestión 16 del Orden del Día:

Ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional por parte de los Estados miembros. *Tarea Nro. 15 de la Secretaría*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/14

89. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/14 recordando que la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santo Domingo, República Dominicana, noviembre de 2000), había incluido dentro del Programa de trabajo de la CLAC para el bienio 2001-2002, continuar con la tarea de seguimiento sobre la notificación y ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional por parte de los Estados miembros de la CLAC.

90. En ese sentido, el Grupo observó que parecería que en algunas ocasiones la autoridad aeronáutica cumplía con iniciar el trámite para la ratificación de los instrumentos respectivos, pero luego, al continuar con las instancias correspondientes, se presentaban demoras que retrasan el depósito de los instrumentos; por lo que sería necesario que los Expertos adopten algunas medidas que ayuden a impulsar estos procesos.

91. De igual manera, con el fin de realizar un seguimiento sobre la notificación y ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico, el Grupo conoció una tabla que reflejaba la situación actual de los procesos de ratificación, presentada junto a la nota.

Conclusión

92. El GEPEJTA tomó conocimiento de la nota presentada por la Secretaría y acordó sugerir al Comité Ejecutivo lo siguiente:

- a) Instar a los Estados a realizar las gestiones necesarias para iniciar el trámite de ratificación de los instrumentos de derecho aeronáuticos lo antes posible.
- b) Encargar a la Secretaría que continúe con el seguimiento sobre la notificación y ratificación de los citados instrumentos.

Cuestión 17 del Orden del Día:

Otros asuntos.

- Derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC
Tarea Nro. 1 de la Secretaría

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/15

93. Dentro de este punto del Orden del Día, la Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/9-NE/15, recordando que la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santo Domingo, República Dominicana, noviembre de 2000) había promulgado la Resolución A14-3 “Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC” y que en cumplimiento de la citada Resolución, había realizado una exhaustiva revisión de las Decisiones de la CLAC, considerando que muchas de ellas debían ser enmendadas; esto es, la Res A8-1, Rec A8-1, Rec A12-2, Rec A13-2, Rec A14-8 y Rec A14-24.

94. En ese sentido, el Grupo de Expertos pasó revista a los nuevos proyectos de Decisión que reemplazarían a las Decisiones citadas en el párrafo anterior, con miras a que el Comité Ejecutivo y posteriormente la Asamblea tome la decisión que estime conveniente.

Conclusión

95. Luego de un detenido análisis por parte de los Expertos, el GEPEJTA acordó someter a consideración del Comité Ejecutivo los siguientes proyectos de Decisión:

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A15-F

PROTECCIÓN AL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR INTERNACIONAL

CONSIDERANDO que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago en 1944, en su Preámbulo recoge como objetivo primordial "que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico", principio éste consagrado en el Artículo 44 del Convenio; y que el Artículo 13 o cualquier otro del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, deben interpretarse y aplicarse en concordancia y consecuentemente con los principios rectores enunciados;

CONSIDERANDO la importancia esencial que tienen para la paz mundial y la economía de los países en desarrollo los servicios aéreos internacionales y el esfuerzo extraordinario que supone para estos países el mantener su propio sistema de transporte aéreo;

CONSIDERANDO que la Tercera Conferencia de Transporte Aéreo adoptó la Recomendación 9 en la cual se estableció la necesidad de proteger a los transportistas aéreos contra la detención de sus aeronaves, cuando no existan pruebas o sospechas fundadas de negligencia o culpa y que la referida Recomendación fue la base de la Resolución A27-12 de la Asamblea de la OACI;

CONSIDERANDO que el transporte aéreo es un servicio de interés general, cuyo fortalecimiento y preservación de su continuidad se ubican en la órbita del ejercicio del poder de los Estados y del cumplimiento de su actividad en beneficio del bien común;

CONSIDERANDO que las empresas de transporte aéreo regular, tienen como finalidad esencial la prestación de un servicio público, el cual reviste relevancia jurídica y goza de un régimen especial instaurado en el Convenio de Aviación Civil Internacional.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Reafirmar el carácter de servicio público que tiene aquel que prestan las empresas de transporte aéreo regular, reconociendo que la finalidad esencial de tal servicio es satisfacer el bien común de los pueblos, en cuyo desarrollo están igualmente interesados los Estados, los transportistas y los usuarios.
2. Declarar que por las características señaladas, las aeronaves utilizadas en servicios regulares de transporte público internacional, no deberían ser retenidas por las autoridades administrativas, sin que medie una resolución de un Tribunal de Justicia competente.
3. Rechazar como lesiva a los principios consagrados en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944, toda retención indebida de aeronave destinada a los servicios aéreos regulares.

Esta Resolución reemplaza a la Resolución A8-1.

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A15-G

**MEDIDAS PARA PREVENIR Y CONTROLAR EL TRÁFICO
ILÍCITO DE DROGAS EN EL TRANSPORTE
AÉREO REGULAR**

CONSIDERANDO que el consumo de estupefacientes y sustancias psicotrópicas afecta gravemente a la población mundial, principalmente a la juventud, constituyendo un flagelo para la humanidad;

CONSIDERANDO que la Conferencia de Viena sobre Uso Indebido y Tráfico Ilícito de Drogas y Sustancias Psicotrópicas, celebrada en junio de 1987, recomendó a los Estados y organismos internacionales mundiales y regionales, que estudien la aplicación de medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de estas sustancias;

CONSIDERANDO que la realización de ese tráfico ilícito de drogas por vía aérea, afecta incluso al transporte aéreo regular, es interés de la CLAC colaborar en los estudios y trabajos que se vienen ejecutando en distintos foros sobre esta materia;

CONSIDERANDO que el establecimiento de adecuados procedimientos de prevención y control coadyuvará con los objetivos perseguidos por las Normas y Métodos Recomendados del Anexo 17 al Convenio de Aviación Civil Internacional y del Manual de Seguridad de la OACI (Doc 8973/5);

CONSIDERANDO que es voluntad indeclinable de los Estados miembros de la CLAC continuar realizando los más grandes esfuerzos en la lucha que contra el narcotráfico desarrolla la comunidad internacional;

CONSIDERANDO que para materializar este objetivo es conveniente recomendar una serie de procedimientos de aplicación uniforme en los países miembros.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

1. Adoptar como procedimientos para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas en el transporte aéreo regular el conjunto de medidas detalladas en el Anexo a la presente Recomendación.

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A8-1.

ANEXO A LA RECOMENDACIÓN A15-G

MEDIDAS PARA PREVENIR Y CONTROLAR EL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS EN EL TRANSPORTE AÉREO REGULAR

I - MEDIDAS EN EL AEROPUERTO DONDE SE ORIGINA EL VUELO

1. Restringir el acceso a las zonas estériles del aeropuerto, permitiéndose el ingreso tan sólo de los pasajeros y personas que en el ejercicio de sus funciones estén debidamente autorizadas.
2. El acceso a las plataformas de los aeropuertos, lugar de carreo de las aeronaves, depósitos de carga, etc., debe ser restringido exclusivamente para los funcionarios del aeropuerto de las empresas aerocomerciales, autoridades policiales, aduaneras, etc., que en razón de sus funciones deban ingresar a ellas, debidamente uniformados y/o identificados con la correspondiente tarjeta de identificación, anotándose el nombre, la función que desempeña, motivo, hora de ingreso y salida de dichos lugares. Esta tarjeta de identificación deberá ser otorgada únicamente por la autoridad aeroportuaria.

3. Es absolutamente necesario ejercer el más estricto control en la selección del personal con acceso a las plataformas exteriores y lugares similares de los aeropuertos. Este control debe ser continuo y permanente a efectos de comprobar su identificación; y debe incluir a quienes se encargan de todas las labores relacionadas con el arribo y partida de las aeronaves (transporte, carga/descarga, mecánicos, limpieza, etc.).

4. En los lugares de afluencia de público y salas de embarque de pasajeros, deberían colocarse avisos y entregarse hojas volantes que adviertan a los viajeros sobre las graves consecuencias del tráfico de drogas y estupefacientes y de las sanciones que en lo penal puedan sufrir las personas enjuiciadas por delitos relacionados con dichas sustancias.

II - AERONAVES

5. Al arribo de una aeronave a un aeropuerto, deben aproximarse a ella, sólo las personas encargadas de la atención de las aeronaves, las autoridades y los funcionarios de las empresas aerocomerciales, debidamente autorizados y en el menor número posible. Desde un primer momento la aeronave debe recibir una adecuada vigilancia y protección.

6. Consecuentemente, antes de la partida del avión y previo a que los pasajeros aborden la aeronave, funcionarios de la empresa deberán efectuar una inspección interior y exterior de la aeronave, de todo lo cual deberá quedar constancia en documento debidamente firmado.

7. Las empresas aéreas -según sus modalidades operativas- establecerán un sistema que permita conocer la relación de todas las personas que de una u otra forma han tenido acceso a la aeronave.

8. Antes de la partida de la aeronave, deberá efectuarse una verificación final para comprobar que se han registrado todos los procedimientos establecidos, entregándose los documentos a un miembro de la tripulación para ser enviados a la estación de destino conjuntamente con la documentación de vuelo (General Deck).

Esta documentación puede ser:

- hoja de control de inspección de aeronaves
- hoja de personal asistente al vuelo
- hoja de control anti-narcóticos
- hoja de control de equipaje

III - TRIPULACIÓN

9. La tripulación de las aeronaves deberá ser sometida a una revisión igual a la que se aplica a los pasajeros.

10. Además del uniforme de la compañía, la tripulación usará una tarjeta de identificación que la acredite como tal, la cual deberá lucir en forma permanente en lugar visible.

IV - PASAJEROS

11. En el caso de los pasajeros debe realizarse un control documentario al momento de la presentación del pasaje y equipaje ante la aerolínea, otro ante las autoridades migratorias y una inspección al momento del ingreso a la zona estéril por las autoridades nacionales, procedimiento que deberá repetirse tantas veces como el pasajero salga de la misma. De acuerdo a las condiciones locales puede determinarse la necesidad de una segunda inspección del pasajero y su equipaje de mano al momento del embarque. Para estos controles las autoridades pertinentes utilizarán los mejores medios a su alcance a fin de establecer la posibilidad que el pasajero lleve ocultamente droga en su cuerpo, vestimenta y/o equipaje de mano.

12. A bordo de la aeronave, la tripulación deberá observar la conducta de los pasajeros y verificar si presentan características de comportamiento que lo podrían sindicar como sospechoso de tráfico de drogas. A tal efecto la tripulación de cabina debe ser adecuadamente entrenada.

V - EQUIPAJE

13. El equipaje será controlado por personal competente y especializado.

14. El control del equipaje a despachar debe referirse a los siguientes aspectos:

- a) Verificar que el equipaje tenga tarjeta de identificación, con nombre, dirección y teléfono permanentes del pasajero.
- b) Colocar talón numerado en cada pieza del equipaje y entregar la contraseña respectiva al pasajero.
- c) Controlar el mismo, a fin de detectar la eventual presencia de drogas, por medios manuales, electrónicos, radiológicos, pruebas de laboratorio, perros detectores u otros métodos que pueda proporcionar la tecnología contemporánea.

- d) Como medida complementaria y para mayor seguridad se podrá sellar el equipaje de acuerdo a los procedimientos internos de la empresa aerotransportadora.

- 15. El equipaje de mano se inspeccionará de acuerdo a lo señalado en el punto IV, 10.
- 16. Deberá verificarse que el pasajero que despachó el equipaje se embarque en la aeronave y termine su viaje en ésta. En caso contrario, se procederá a retirar el mismo de bodega y disponer la investigación pertinente.

VI - CARGA

- 17. La prevención y el control del transporte ilícito de drogas por vía aérea, utilizando la forma de carga deben empezar en el momento mismo en que el exportador comercial o el agente de carga se pone en contacto con la compañía aérea, a fin de determinar su existencia real, referencias comerciales, idoneidad y antecedentes de la empresa y de los miembros de su directorio y altos funcionarios.
- 18. Las autoridades correspondientes deberán ejercer un especial control sobre el personal que transporta dicha carga desde los depósitos del exportador o del agente de carga hasta el aeropuerto. Este personal debe pertenecer a empresas ampliamente reconocidas en el medio, de sólida reputación moral y económica. Dicho personal debe usar permanentemente el uniforme de su empresa y poseer una tarjeta de identificación.
- 19. Durante toda la operación de carga y descarga de la aeronave deben encontrarse presentes, un funcionario de la empresa aérea transportadora y la autoridad local para fines de vigilancia y control.
- 20. Si se recibe una denuncia de presencia de drogas en equipaje o carga, en una aeronave en vuelo, se hará conocer de inmediato a las estaciones en tránsito y de destino, para el chequeo correspondiente y para que los Jefes de Aeropuerto informen a las autoridades de aduana.
- 21. La tecnología moderna impone la utilización de contenedores para el transporte de carga. En consecuencia se recomienda su utilización, pues ellos pueden precintarse y sellarse. En caso que las características de la bodega de carga de la aeronave no permitan su uso, o éste sea muy costoso para la empresa aerocomercial, deberán utilizarse procedimientos lo más similares a los empleados con los "*containers*".
- 22. De permitirlo así, la estructura interna del compartimiento de carga de las aeronaves debe cerrarse y precintarse bodega por bodega, al concluir la labor de carga en cada una de ellas. De no ser así, este precintado y sellado, debe procurar cubrir la carga colocada en la aeronave.

23. La carga deberá ser controlada, asignándole una mayor o menor prioridad, según sus propias características.

24. En lo que se refiere a la carga seca, ésta debe recibirse con 24 horas de antelación al embarque, a fin de descartar cualquier ilícito que exista en ella. La carga perecible debe recibirse con un tiempo mínimo necesario de anticipación, pudiendo este límite variar de acuerdo con las características de volumen del envío, de forma que exista el tiempo necesario para su adecuado control, pesaje y la verificación de su correspondiente identificación y embalaje. En cuanto al correo, recibirá el mismo tratamiento que la carga perecible.

25. A fin de ejecutar el procedimiento indicado, deberán cumplirse los siguientes requisitos:

- a) El personal que interviene debe ser identificado, autorizado y calificado por las autoridades pertinentes, incluyendo el personal de los vehículos de transporte y tramitadores.
- b) Las bodegas deben disponer de dispositivos de seguridad físicos y electrónicos, de ser estos últimos posibles. Nos referimos a un adecuado cercamiento exterior, de preferencia enmallado metálico, iluminación suficiente tanto al interior como al exterior, etc. Cuando la infraestructura de la zona de carga lo requiera, se deberá instalar un circuito cerrado de televisión.
- c) El representante del exportador, agente de carga o usuario, deberá ser perfectamente identificado a través de documentos personales, y se recomienda el uso de cámaras especiales con las que se fotografía al mismo y a su respectiva declaración de la carga.
- d) Deberá controlarse que no existan discrepancias notorias entre la naturaleza de la carga y el peso observado. De existir tal discrepancia se procederá a su rechazo o a la verificación ocular de su contenido.
- e) Una vez verificada la carga y autorizado su embarque, no podrá salir bajo ninguna circunstancia de su respectiva bodega sino hasta el mismo momento de su embarque en la aeronave.
- f) Al momento de ser depositada la carga en los contenedores o paletas se procederá al control antidroga. A tal efecto, se utilizarán los medios más efectivos de que se disponga.
- g) Es indispensable la confrontación del número de piezas que figuran en el manifiesto de carga con aquel que se embarca en la aeronave.

VII - CASOS ESPECIALES

26. En el caso de diplomáticos, correos diplomáticos y en general de personas que viajan premunidas de pasaportes diplomáticos u oficiales, así como en el caso de las valijas diplomáticas, se les dará el tratamiento que les corresponda de conformidad al Convenio de Viena sobre Relaciones Diplomáticas de 1961 y a los instrumentos multilaterales, bilaterales y nacionales que rijan sus correspondientes privilegios e inmunidades.

27. Sea cual fuere la ubicación en el aeropuerto de las tiendas de venta de objetos libres de impuestos, los objetos ahí adquiridos deberán ser controlados por la autoridad pertinente antes de su embarque en la aeronave.

VIII - MEDIDAS A APLICAR A LAS AERONAVES EN TRÁNSITO

28. Deberán adoptarse en las aeronaves en tránsito medidas similares a las mencionadas en los acápite anteriores.

IX - ACCIONES AL MOMENTO DE LLEGAR LA AERONAVE AL AEROPUERTO DE DESTINO

29. En el aeropuerto de destino, los funcionarios de la empresa transportadora deben brindar toda su colaboración a las autoridades locales con miras a evitar el retiro de un posible envío ilegal y su ingreso en dicho país.

X - AUTORIDAD

30. La experiencia de algunos países miembros de la CLAC, recomienda la conveniencia de establecer una coordinación de autoridades para la seguridad y vigilancia de los aeropuertos. Esta coordinación deberá realizarse a nivel de las diferentes instituciones que cumplen funciones en dichos aeropuertos, bajo un control unificado. El ámbito de la competencia de la autoridad coordinada sería el aeropuerto. En determinados países existe una "autoridad única" con competencia en la seguridad y vigilancia aeroportuaria.

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A15-H

TASAS Y DERECHOS QUE GRAVAN AL TRANSPORTE AÉREO

CONSIDERANDO que el artículo 6 del Estatuto de la CLAC, establece que la Comisión mantendrá estrechas relaciones con la OACI a fin de asegurar la armonización y coordinación de sus actividades con los objetivos y planes de la OACI;

CONSIDERANDO que existen documentos y directrices elaborados y publicados por la OACI donde se establecen recomendaciones para el cálculo de los derechos y tasas de los servicios aeronáuticos;

CONSIDERANDO que los referidos documentos y directrices de la OACI recomiendan fijar los valores de las tasas y derechos de los servicios aeronáuticos sobre la base de una metodología de costos y que el producto de las mismas sea reinvertido en la propia actividad aeronáutica.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

EXHORTA a sus Estados miembros:

1. A utilizar una metodología apropiada para el cálculo de las tasas y derechos aeronáuticos, tomando como base los documentos y directrices publicados por la OACI en esta materia (Doc 9161/3 y Doc 9562); y,
2. A realizar todos los esfuerzos necesarios para que los fondos provenientes de las tasas y derechos aeroportuarios se reinviertan en los mismos servicios aeronáuticos.

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A12-2.

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A15-I

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

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

CONSIDERANDO que en el 31° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI fue adoptada la Resolución A31-4, la cual compila criterios permanentes de esta Organización referentes a la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;

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

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

CONSIDERANDO que la Recomendación A4-10 adoptada en la Cuarta Asamblea de esta Comisión recomienda a los Estados miembros que continúen aplicando las disposiciones del Anexo 17, aquellas que figuran en otros Anexos al Convenio de Chicago y PANS relativos a la Seguridad Aeronáutica, así como las Resoluciones de la Asamblea de la OACI sobre la materia y el Manual de Seguridad;

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

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que:

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

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A13-2.

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A15-J

PRONTA RATIFICACIÓN DE DIVERSOS CONVENIOS Y PROTOCOLOS

CONSIDERANDO que las Resoluciones A21-9, A22-16 y A23-21 de la OACI instan a los Estados miembros a que ratifiquen o se adhieran al Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves (Tokio, 1963), al Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves (La Haya, 1970) y al Convenio para la Represión contra la Seguridad de la Aviación Civil (Montreal, 1971) y su Protocolo Adicional (Montreal, 1988);

CONSIDERANDO que la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo (Montreal, 1 de marzo de 1991) aprobó el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos;

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

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

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

CONSIDERANDO que en la Conferencia Diplomática celebrada en Montreal el 23 de setiembre de 1978 se aprobó el Protocolo de Montreal que modifica el Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras (Convenio de Roma);

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

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

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

1. Convenios de Tokio (1963), La Haya (1970) y Montreal (1971), y su Protocolo Adicional (Montreal, 1988);

2. Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos (Montreal, 1991);
3. Convenio para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional (Montreal, 1999);
4. Protocolo que aprueba la inclusión del Artículo 3° bis al Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
5. Protocolos de enmiendas de los Artículos 50 a) y 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
6. Protocolo de Montreal (1978) para la Modificación del Convenio de Roma (1952).

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A14-8.

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A15-K

MECANISMOS PARA EL COBRO OPORTUNO DE LOS DERECHOS POR LA UTILIZACIÓN DE LOS SERVICIOS ATS DE SOBREVUELO

CONSIDERANDO que corresponde a los Estados buscar mecanismos que permitan una recaudación oportuna de derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo, tal como lo ha declarado el Consejo de la OACI (Documento 9082/5);

CONSIDERANDO que algunos Estados de la región mantienen cartera morosa con saldos considerables, debido a la carencia de mecanismos eficaces de cobro;

CONSIDERANDO que el problema de la morosidad viene afectando desde hace mucho tiempo a varias Autoridades Aeronáuticas de la región, al sentirse imposibilitadas de cobrar cuantiosas sumas de dinero, por los servicios ATS prestados a algunos operadores;

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

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros:

1. Establecer sistemas simples y ágiles para la facturación y cobro de los derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo.

2. Adoptar, a discreción de cada Estado, un mecanismo de pago previo para los explotadores de aeronaves que no tienen domicilio en el Estado sobrevolado, mediante un sistema que le permita al explotador de la aeronave practicar por sí mismo, la liquidación del derecho por la utilización del servicio ATS de sobrevuelo en forma rápida y sencilla, destinando una cuenta bancaria internacional específica para la recepción de los pagos.
3. Solicitar, a discreción de cada Estado, garantías que respalden los créditos respectivos, si un Estado no aplicase un mecanismo de pago previo.
4. Cooperar, en la medida de sus posibilidades, para que los otros Estados miembros cobren oportunamente los derechos por la utilización de los servicios ATS de sobrevuelo.

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A14-24.

Clausura

96. Para finalizar, el Coordinador agradeció su elección y el apoyo ofrecido por la Secretaría y por los participantes. De igual manera, juntamente con el Secretario de la CLAC agradecieron a todo el personal que de una u otra manera contribuyó al desarrollo de la reunión y éxito alcanzado; y expresaron sus deseos de un feliz retorno de los Expertos a sus respectivos países.

DISCURSO DEL SEÑOR GENERAL DE AERONÁUTICA FRANCISCO ZARZA,
MIEMBRO TITULAR DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA DINAC -
PARAGUAY

Su excelencia Almirante Miguel Ángel Candia, Ministro de Defensa Nacional de la República del Paraguay, Sr. Marco Ospina Yépez, Secretario de la CLAC, señores Directores de Aviación Civil aquí presentes, señores delegados de los Estados miembros, señores observadores de organismos internacionales y líneas aéreas, señoras y señores:

Con alto honor ocupo esta tribuna para darles en nombre del Presidente del Consejo de Administración de la Dirección General de Aeronáutica Civil, a quien represento y, al gobierno de la República del Paraguay, la más cordial bienvenida a nuestra querida tierra Guaraní, a los señores Directores de Aviación Civil, Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo de los países miembros de la CLAC, a los representantes de organismos internacionales y representantes de líneas aéreas, operadores de aeropuertos y de organismos reguladores. Nos sentimos muy honrados de tenerlos como huéspedes y haremos todo lo posible para que vuestra estadía entre nosotros sea la más placentera y que, cuando regresen a sus hogares, lleven los mejores recuerdos de nuestro país.

La Aviación Civil, actividad tan apasionante a nuestros comunes sentimientos y a quien tenemos la honra de servir como autoridad o como operadores, nos convoca una vez más en un momento tan especial por la que ella atraviesa para analizar la problemática que le afecta y por sobre todas las cosas con un ferviente deseo de encontrar el camino y los medios que le conducirán a reencontrar el sitio que legítimamente le corresponde, cual es el de ser el modo de transporte colectivo más seguro y eficiente que el hombre tiene a su alcance. Puedo afirmar y ustedes coincidirán conmigo, que desde el 11 de setiembre de 2001, fecha en que aeronaves comerciales fueron utilizadas por grupos terroristas como arma de destrucción masiva en diferentes puntos del territorio de los Estados Unidos de América, causando numerosas pérdidas de vidas humanas y daños materiales, la aviación civil y el transporte aéreo se desenvuelven en un nuevo escenario. Para hacer frente a esta nueva situación planteada, el Consejo de la OACI, en consonancia con la Resolución A33-1 de la Asamblea de la Organización llevada a cabo en setiembre y octubre de 2001, “Declaración sobre el uso indebido de aeronaves civiles como arma de destrucción masiva y otros actos de terrorismo que afectan la Aviación Civil”, está implementado una serie de acciones, una de ellas es la reciente Conferencia Ministerial de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación llevada a cabo en la ciudad de Montreal, Canadá los días 19 y 20 de febrero próximo pasado con la participación de 714 delegados, representando a 154 Estados y 24 Organizaciones Internacionales.

La citada Conferencia emitió una declaración que contiene varios puntos muy resaltantes sobre las conclusiones a que han arribado, que no voy a detenerme a citar, pues es de conocimiento de todos los señores expertos. No obstante, cabe mencionar muy especialmente el establecimiento de un plan de acción de seguridad de aviación de la OACI que depositará la atención de las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros de la Organización y los organismos regionales de aviación civil como el caso de la CLAC.

Lo expresado es solamente una mera demostración de las actividades de mucha envergadura que deben afrontar las autoridades aeronáuticas y los expertos en la Aviación Civil para hallar las respuestas a los desafíos del futuro que afecta la aviación civil y el transporte aéreo. La Novena Reunión el Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo que hoy iniciamos, así como la Sexta Reunión de la Junta del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, la Primera Reunión del Grupo Específico de Política Aérea, la Segunda Reunión del Comité de Alto Nivel Post-Coloquio, y la Tercera Reunión del Grupo *ad hoc* de Seguridad Aeroportuaria que se desarrollan en esta ocasión y en esta misma sede, son pruebas elocuentes de la importancia que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil otorga a la problemática de la aviación civil regional.

Con los diversos temas incluidos en la agenda a ser abordados en los días subsiguientes de las jornadas que hoy iniciamos y tomando en consideración la calidad humana y profesional de los expertos pertenecientes a los Estados miembros de la CLAC, de los Organismos Internacionales y de las Líneas Aéreas congregadas en esta sala, podemos afirmar con todas las fuerzas de nuestras condiciones que el éxito está asegurado. Con el deseo de una feliz y fructífera jornada declaro inaugurada la Novena Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo de la CLAC.

**NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS
 DEL TRANSPORTE AÉREO - GEPEJTA/9**

(Asunción, Paraguay, 13 al 15 de marzo de 2002)

	NOMBRE / CARGO / DIRECCION		TELEFONO	FAX	E-MAIL / WEB SITE
	ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC				
	ARGENTINA				
1	Humberto Fernández Coordinador Ejecutivo de Navegación Aero comercial Hipólito Yrigoyen 250, Piso 12 Of. 1240 Ministerio de Turismo Buenos Aires 1332, Argentina	AA	(5411) 4349 7205/07	(5411) 4349 7206	mmathi@mecon.gov.ar
2	Gustavo Donisa Director Nacional de Navegación Aero comercial Hipólito Yrigoyen 250, Piso 12 Of. 1240 Ministerio de Turismo Buenos Aires 1332, Argentina	AA	(5411) 4349 7205/07	(5411) 4349 7206	gdonisa@miv.gov.ar ptambu@mecon.gov.ar
3	Guillermo Destefanis Dir. Habilitaciones Aeronáuticas CRA Pedro Zanni 250 3°Piso Buenos Aires	AA	(54 11) 4317 6023 (54 11) 4317 6010	(54 11) 4317 6129	destefanis@siera.net
4	José Antonio Alvarez Jefe Dpto. Control Operativo DTA CRA Pedro Zanni 250 Buenos Aires	AA	(54 11) 4317 6408	(54 11) 4317 6502	ditraer@faa.miliar
5	Fernando Enrique Dozo Director de Asuntos Legales Corporativo Paraguay 610 Piso 24 - C1057AAH, C.P.1062 Buenos Aires, Argentina	LA	(54 11) 4514 4040 (54 11) 4515 1218 (dir) (54 11) 4515 1219 (54 11) 4393 9935 (54 11) 4393 9820 (54 11) 4410 0586 (cel)	(54 11) 4515 1271 (54 11) 4317 3570 (54 11) 4328 3609 (54 11) 4514 4041	fdozo@interlink.com.ar fdozo@aerolineas.com.ar fdozo@airplusnet.com.ar
6	Juan Manuel Collazo Aeropuertos Argentina 2000 Av. Plobamba 1236 Buenos Aires	OA	(54 11) 4813 7405	(54 11) 4816 4636	juancollazo@ciudad.com.ar
7	Ernesto Gutierrez Director General Aeropuertos Argentina 2000 Aeropuerto Internacional de Ezeiza Edif. Corporativo Aeropuertos, Argentina 2000 C.P.1801- Buenos Aires, Argentina	OA	(54 11) 5480 2587	(54 11) 4779 5937	egutierrez@aa2000.com.ar mnigro@aa2000.com.ar

	NOMBRE / CARGO / DIRECCION		TELEFONO	FAX	E-MAIL / WEB SITE
	BOLIVIA				
8	Orlando Montoya Koster Director General de Aeronáutica Civil Palacio de las Comunicaciones Av. Mariscal Santa Cruz 1278 4to piso La Paz, Bolivia	AA	(59 12) 237 4142 (59 12) 237 7136	(59 12) 811 5519 (59 12) 211 9323	dgacbol@ceibo.entelnet.bo
9	Juan Urrutia Plaza Jefe de Asuntos y Organismos Internacionales Dirección General de Aeronáutica Civil Palacio Comunicaciones - La Paz, Bolivia	AA	(59 12) 237 4142 (59 12) 237 1347	(59 12) 811 9323 (591) 2 2119323 (591) 2 239 1370	urrutia@dgac.gov.bo jurrupla@hotmail.com
10	Marcelo Maldonado Rueda Asesor General DGAC Av. Mariscal Santa Cruz 1278	AA	(59 12) 277 7136	(59 12) 211 9323	mmaldonado@dgoc.gov.bo
11	Jaime Aliaga Machicao Superintendente de Transportes Av. Arce N°2847 (Zona de San Jorge) Casilla N° 5976 La Paz, Bolivia	ER	(59 12) 785 255 (59 12) 243 4622 (59 12) 243 4630 (59 12) 234 4614	(59 12) 785 288 (59 12) 243 4630 (59 12) 243 4638	jaliaga@suptrans.gov.bo www.suptrans.gov.bo suptrans@ceibo.entelnet.bo info@suptrans.gov.bo
	BRASIL				
12	Sergio Drummond da Fonseca Asesor de la CERNAI Avenida Marechal Câmara, 233/12 andar Castelo, Rio de Janeiro - RJ, Brasil		(55 21) 2240 6147 (55 21) 2240 6322	(55 21) 2240 6022	ata2.cernai@dac.gov.br
13	Luiz Adonis Batista Pinheiro Asistente de la Comisión de Estudios Relativos de Navegación Aérea Internacional - CERNAI Avenida Marechal Câmara, 233/12° andar Castelo, Rio de Janeiro - RJ, Brasil	AA	(55 21)2 240 6322 (55 21)2 240 6147 (5521) 2544 1195 (5521) 2240 6748	(55 21)2 240 6022	apc.cernai@maerj.gov.br adonis@dac.gov.br
14	Maria Regina Oliveira de Queiroz Asesora de la CERNAI Avenida Marechal Câmara, 233/12° andar Castelo Rio de Janeiro - RJ, Brasil	AA	(55 21) 2240 6147	(55 21) 2240 6022	regina@dac.gov.br

	NOMBRE / CARGO / DIRECCION		TELEFONO	FAX	E-MAIL / WEB SITE
	CHILE				
15	Guillermo Novoa Asesor Legal Junta de Aeronáutica Civil Amunategui 139, 7 Piso Santiago, Chile	AA	(56 2) 698 6945	(56 2) 698 3148	guillermo.novoa.moptt.gov.cl
16	Lorenzo Sepúlveda Biget Subdirector de Planes DGAC Miguel Claro 1314 Santiago, Chile	AA	(56 2) 410 7510	(56 2) 209 5000	sqplan@dgac.cl www.dgac.cl
17	David Guzman Silva Director Nacional de Aeropuertos - MOP Monaude 59 Piso 11 Santiago, Chile	AA	(56 2) 696 4787	(56 2) 574 5033 -9 (56 2) 696 2350	david.guzman@moptt.gov.cl
18	David Dueñas Abogado DGAC Av. Miguel Claro 1314 Santiago, Chile	AA	(56 2) 410 7445	(56 2) 410 7488	fiscalia@dgac.cl
19	Julio Queirolo Bustamante Director Comercialización y Negocios Miguel Claro 1314 Santiago, Chile	AA	(56 2) 205 1016	(56 2) 410 7120	dcomer@dgac.cl
20	German Urrutia Ruz Jefe Dpto. Planificación- Dirección de Aeropuertos Ed. Ministerio de Obras Públicas Chile	AA	(56 2) 361 3059		german.urrutia@moptt.gov.cl

	NOMBRE / CARGO / DIRECCION		TELEFONO	FAX	E-MAIL / WEB SITE
	COLOMBIA				
21	Hector Hernán Ríos Ospina Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil Aeropuerto El Dorado - Oficina 403 - Santafé de Bogotá	AA	(57 1) 413 9938 (571) 266 2206 (571) 413 9598	(57 1) 413 5260 (57 1) 266 3779	hrios@aerocivil.gov.co www.aerocivil.gov.co
22	Claudia Esguerra Barragán Jefe Div Transporte Aéreo y Asuntos Internacionales Aerop. El Dorado Of. 403 Colombia	AA	(57 1) 413 9598	(57 1) 266 3779	cesguerr@aerocivil.gov.co

	NOMBRE / CARGO / DIRECCION		TELEFONO	FAX	E-MAIL / WEB SITE
	COSTA RICA				
23	Roberto Alfaro Woodbridge Director General de Aviación Civil Ministerio de Obras Públicas y Transportes Apartado 5026 - 1000 San José, Costa Rica	AA	(506) 290 2356 (50 6) 231 3666 (506) 232 9480	(50 6) 231 2107	dgacd@racsa.co.cr elfaro@mopt.go.cr www.mopt.go.cr/DGAC.htm
24	Nebai Raygada Hering Asesora Asuntos Internacionales Transporte Aereo Apartado 5026-1000 San José ,Costa Rica	AA	(506) 290 0089	(506) 290 0089	nraygada@mopt.go.cr
25	Ernesto Gutiérrez Sandi Asesor Líneas Aéreas Costarricenses S.A. (LACSA) Apartado Aéreo 1531-1000 San José, Costa Rica	LA	(50 6) 231 6064	(50 6) 231 0843	e.gutierrez@taca.com
26	José Durán Zonta Fiscal General, Organo Fiscalizador Dirección General de Aviación Civil Apartado. 5026-1000	ER	(506) 443 8963	(506) 443 8964	durfer@racsa.co.cr

	NOMBRE / CARGO / DIRECCION		TELEFONO	FAX	E-MAIL / WEB SITE
	CUBA				
27	Isabel del Carmen León Riquelme Directora Jurídica IACC Calle 23, NE64 La Rampa/Plaza de la Revolución Apartado Postal 6215 La Habana, Cuba	AA	(53 7) 551 123 (53 7) 551 131	(53 7) 334 452	isabel.leon@iacc.avianet.cu
28	Concepción Martínez Especialista de Transporte Aéreo Instituto de Aeronáutica Civil Calle 23, NE64 La Rampa/Plaza de la Revolución Apartado Postal 6215 La Habana, Cuba	AA	(53 7) 551 123 (53 7) 334 949	(53 7) 334 577	concepcion.martinez@iacc.avianet.cu

	NOMBRE / CARGO / DIRECCION		TELEFONO	FAX	E-MAIL / WEB SITE
	ECUADOR				
29	Carlos Sáenz Merizalde Asesor de Política Aeronáutica, DGAC P.O. Box 17-01-2077 Quito, Ecuador	AA	(593 22) 552 687	(593 22) 563 995	politica_aerea@hotmail.com dacsis@ramt.com
30	Fanny Soto Ortiz Jefe Departamento de Estudios Económicos y Facilitación Dirección General de Aviación Civil Buenos Aires 149 y 10° de Agosto Apartado 2077 Quito, Ecuador	AA	(593 22) 552 987	(593 22) 563 995	fannysoto@hotmail.com dirtranspaereo@hotmail.com

	NOMBRE / CARGO / DIRECCION		TELEFONO	FAX	E-MAIL / WEB SITE
	PARAGUAY				
31	Francisco Zarza Miembro del Consejo Av. Mcal. Lopez y 22 de Setiembre Edificio M.D.N. 3° piso Paraguay	AA	(595 21) 210 196	(595 21) 228 721	presiden@dinac.gov.py
32	Ceferino Farías Servín Subdirector Transporte Aéreo y Asuntos Internacionales Coordinador del Seminario AVSEC/FAL Dirección Nacional de Aeronáutica Civil Edif. Ministerio de Defensa Nacional, Av. Mariscal López y 22 de septiembre, 3° Piso P. O. Box 1752, Asunción, Paraguay	AA	(595 21) 213 365 (595) 9713 12240 Celular	(592 21) 213 365	staai@dinac.gov.py
33	Aurora Torres de Rodriguez Jefe Dpto. Política y Regulación Aerocomercial Dirección Nacional de Aeronáutica Civil Edif. Ministerio de Defensa Nacional, Av. Mariscal López y 22 de septiembre, 3° Piso P. O. Box 1752, Asunción, Paraguay	AA	(595 21) 210 764 (595 21) 213 365	(592 21) 213 365	staai@dinac.gov.py
34	Miguel Angel Bordón Coordinador Nacional de Seguridad AVSEC Dirección Nacional de Aeronáutica Civil - DINAC A.I.S.P. Luque - Paraguay	AA	(595 21) 646 078	(595 21) 646 078	presiden@dinac.gov.py dae@dinac.gov.py
35	Miguel A. Maldonado B. Jefe Asesor Jurídico de la DINAC Av.Mcal.Lopez y 22 de Setiembre Edificio M.D.N. 3° piso Asunción, Paraguay	AA	(595 21) 204 205	(595 21) 204 205	www.dinac.gov.py
36	Pablo A. Maldonado Gerente de Seguridad Operacional Dirección Nacional de Aeronáutica Civil - DINAC Avda. Mcal. López y 22 de Septiembre (Edificio M.D.N.) Asunción, Paraguay	AA	(595 21) 228 715	(595 21) 228 715	sdo@dinac.gov.py
37	Cándido Méndez Secretario Permanente Comité Nacional Seguridad CONASAC Dirección Nacional de Aeronáutica Civil - DINAC Aeropuerto Internacional Silvio Pettrossi Asunción, Paraguay	AA	(595 21) 646 078 (595 21) 255 447	(595 21) 646 078	menfran@rieder.net.py
38	Pedro E. Zulin Rojas Director de Integración Física y Transporte Internacional Presidente Franco y Ayolas,Edif. Ayfra Piso 6 Paraguay	AA	(595 21) 444 5005	(595 21) 444 5005	r.zulin@mer.gob.py
39	Aurelio Rojas Jefe de Operaciones Secretaria Nacional de Turismo - SENATUR Palma 468 Asunción, Paraguay	ER	(595 21) 441 530	(595 21) 491 230	senatur@pla.net.py
40	Cesar Moreira Miembro del Consejo Av. Mcal. Lopez y 22 de Setiembre Edificio M.D.N. 3° piso Paraguay	AA	(595 971) 969 888	(595 21) 211 978	higinio.ptrots@dinac.gov.py
41	César Ríos Asesor Presidencia del Consejo DINAC Av. Mcal.Lopez y 22 de Setiembre Edificio M.D.N. 3° Piso Paraguay	AA	(595 21) 228 715	(595 21) 228 715	presiden@dinac.gov.py

	NOMBRE / CARGO / DIRECCION		TELEFONO	FAX	E-MAIL / WEB SITE
42	Francisco Centurión Cañete Asesor Jurídico Av. Mcal.Lopez y 22 de Setiembre Edificio M.D.N. 3° Piso Paraguay	AA	(595 21) 204 205	(595 21) 204 205	asesoria.juridica@dinac.gov.py
43	Miguel Christ Jacobs Director de Aeronáutica Av. Mcal. Lopez y 22 de Setiembre Edificio M.D.N. 3° piso Paraguay	AA	(595 21) 211 978	(595 21) 211 978	dac@dinac.gov.py
	PERU				
44	Angel Bracesco Director de la Oficina de Política Aérea (DGAC) Dirección General de Aeronáutica Civil, Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción Av. 28 de Julio 800 3° piso Lima, Perú	AA	(51 1) 433 1610 Anexo (1184) Cel 904 2206	(51 1) 433 7800 (51 1) 330 6157 (51 1) 433 1610	abracesco@mtc.gob.pe
45	Patricia Benavente Donaire Asesora de Gerencia Legal Aeroportuarios OSITRAN Torre del Centro Cívico Av. Bolivia 144, Piso 19, Lima 1 Lima, Perú	ER	(51 1) 330 7575 Ext. 236	(51 1) 433 1944	pbenavente@ositrان.gob.pe

	NOMBRE / CARGO / DIRECCION		TELEFONO	FAX	E-MAIL / WEB SITE
	REPÚBLICA DOMINICANA				
46	Roberto Acevedo Burgos Gerente de Facilitación DGAC Av. México esq. Dr. Delgado Oficinas Gubernamentales Bloque A ,2 Nivel, Apartado Postal 1180 Santo Domingo, República Dominicana	AA	(1809) 687 8714 (dir) (1809) 221 7909 Ext. 302	(1809) 211 6912 (1809) 221 8616 (1809) 689 6061 (1809) 689 9145	fal_asistente_tecnico@hotmail.com aeronautica.c@codetel.net.do aerocivil@codetel.net.do
47	Salvador Flores Secretario Junta Aeronáutica Av.Mexico esq.Dr. Delgado Santo Domingo, República Dominicana	AA	(1 809) 221 7909	(1809) 689 9145	

	NOMBRE / CARGO / DIRECCION		TELEFONO	FAX	E-MAIL / WEB SITE
	URUGUAY				
48	Félix Tornoni Dirección General de Aeronáutica Civil, DINACIA Yi 1444 2do. piso Montevideo, Uruguay	AA	(59 82) 900 8877 (5982) 902 0965 (5982) 902 5512	(59 82) 900 8079 (5982) 900 8877	
49	Juan Andres Falco Estevez Fuerza Aerea Uruguaya FAU Montevideo	AA	(598 2) 225 391	(598 2) 604 926	jafaes@rieder.net.py
50	Carlos Rodriguez Brianza Asesor Política Aeronáutica Colonia 1206 Montevideo	AA	(598 2) 900 1826	(598 2) 900 1826	crbrianta@yahoo.com
	ESTADOS DE LA REGION NO MIEMBROS DE LA CLAC				

	NOMBRE / CARGO / DIRECCION		TELEFONO	FAX	E-MAIL / WEB SITE
	USA				
51	Joaquín Archilla Director para Latinoamérica y el Caribe - FAA IAO / ALC 8600 NW 36th Street, Suite 501 Miami FL 33166, U.S.A	AA	(1 305) 716 3300 Ext. 14	(1 305) 716 3309	archie.archilla@faa.gov
	OACI				
52	José Miguel Ceppi Director Regional OACI Apartado Postal 4127 Lima 100, Perú	AA	(511) 575 1646 (511) 575 1476 (511) 575 1477	(511) 575 1479	jmc@lima.icao.int mail@lima.icao.int
	IATA				
53	Patricio Sepúlveda Director Regional Latinoamerica y El Caribe International Air Transport Association (IATA) Av. 11 de Septiembre N° 2155 Torre A Oficina 803 Providencia Santiago, Chile	LA	(56 2) 233 0063 (56 9) 335 6768 (cel)	(56 2) 232 4687	sepulvedep@iata.org www.iata.org
54	Luis Felipe Nuñez Asesor Económico IATA Avda. Antonio Varas 165. Ofic.603 Santiago de Chile	LA	(56 9) 828 4475		lfhunez@aital.co.cl
	AITAL				
55	Ernesto Vásquez Rocha Director Ejecutivo Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL) Av. Eldorado 93-30, Apartado Aéreo 98949 Bogotá, Colombia	LA	(571) 413 9387 (571) 413 8477	(571) 331 0820 (571) 413 9178	aital@latino.net.co Ernesto.vasquez@aital.org www.aital.org
56	Sergio João Galhardo Gerente de Relaciones VARIG S.A. Av. Almirante Silvio de Noronha, 365 Bloco B, Sala 393 Cep 20021-010 Rio de Janeiro, Brasil	LA	(55 21) 3814 5270	(55 21) 3814 5908	sergio.galhardo@varig.com.br
57	Afonso Henriques C. Medeiros Gerente de Planeamiento Líneas y Estadística VARIG Pla. Comandante L. Comez S/N Aeropuerto Congonttas Cep 04626-910 Sao Paulo, Brasil	LA	(55 11) 532 3292 (55 11) 5532 3270	(55 11) 241 3654 (55 11) 5543 3107	afonso.medeiros@vasp.com.br www.vasp.com.br planrotas@vasp.com.br
58	René Izquierdo Director de Asuntos de la Industria LAN CHILE S.A. Av. Américo Vespucio N° 901 - Renca Santiago, Chile	LA	(56 2) 565 7874 (56 2) 565 2802 (56 2) 565 2824 (56 9) 239 4131(cel)	(56 2) 565 7817	reizquier@lanchile.cl
59	Gonzalo Yelpe Asesor Jurídico y de Política Aeronáutica PLUNA Líneas Aéreas Uruguayas S.A. Puntas de Santiago 1604 Montevideo, Uruguay	LA	(598 2) 604 2255	(598 2) 604 2260	juridica@pluna.com.uy www.pluna.com.uy
60	José Chalén Director Southern Winds Avda. Santa Fé N° 782 Piso 3 Cor. Postal 1059 Buenos Aires, Argentina	LA	(54 11) 4515 8612 (54 11) 4312 8223 (54 11) 4515 8613 (54 11) 4502 4775 (part) (54 11) 4938 7388 (cel)	(54 11) 4515 8655 (54 11) 4312 8723 (54 11) 4311 4375 (54 11) 4515 8645	jchalen@sn.com.ar presidencia@sw.com.ar

	NOMBRE / CARGO / DIRECCION		TELEFONO	FAX	E-MAIL / WEB SITE
61	Arnaldo Ramón Costa TAM MERCOSUR Gerente de Relaciones e Industria Hangar TAM Larpa Luque Asunción, Paraguay	LA	(595 21) 645 500 (595 21) 646 000	(595 21) 645 408	tammercosur@uninet.com.py price@tam.com.py
	ALADA				
62	Mario Folchi Presidente de ALADA Arroyo 950 - 6° B 1007 Buenos Aires, Argentina	AA	(54 11) 4327 0611	(54 11) 4327 0611	folchi@alada.org info@alada.org
63	Augusto Fuster Secretario General Adjunto Jejui 737, Paraguay	AA	(595 21) 492 759	(595 21) 492 759	jazz@mmail.com.py
64	Eduardo Flores del Castillo Asesor Legal LAP Lima Airport Partners Edificio Central Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Av. Elmer Faucett s/n Callao	OA	(51 1) 575 0912 Anexo 4402	(51 1) 575 1817	eflores@lap.com.pe www.lap.com.pe

**NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/9)**
(Asunción, Paraguay, 13 al 15 de marzo de 2002)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por la Secretaría)

1. Panel sobre “capacitación de la aviación civil”
Tarea Nro. 16 de la Secretaría
2. Seguridad de la aviación civil. Nuevas medidas.
Tareas Nros. 2 del Comité Ejecutivo y 13 de la Secretaría
 - Informe del Grupo *ad hoc* de seguridad aeroportuaria.
3. Metodología que aplican las empresas concesionarias para el cobro de tarifas aeroportuarias en los Estados miembros.
Tareas Nros. 6 del Comité Ejecutivo y 17 de la Secretaría
4. Actualización de tasas y derechos aeroportuarios que se aplican en la región.
Tarea Nro. 9 de la Secretaría
5. Procesos de integración en todos los niveles y relación con otros organismos internacionales.
Tarea Nro. 5 del Comité Ejecutivo
6. Servicio al cliente y calidad total – Proyecto de Decisión (**Costa Rica**, apoyada por Chile, Colombia, Perú, Uruguay e IATA).
Tarea Nro. 9 del Comité Ejecutivo
7. Armonización de disposiciones respecto a la implantación de los sistemas de registro electrónico de tarifas – Proyecto de Decisión (**Colombia**).
Tarea Nro. 10 del Comité Ejecutivo.
8. Informe sobre las últimas reuniones de los Grupos *ad hoc* (Medio ambiente y Estadística).
Tareas Nros. 3 del Comité Ejecutivo y 19 de la Secretaría
9. Armonización de la reglamentación de los Estados miembros en materia de otorgamiento de

permisos de operación – Proyecto de Decisión (**Argentina y Panamá**).

Tarea Nro. 1 del Comité Ejecutivo

10. Precio del combustible de aviación en la región – Proyecto de Decisión (**Secretaría**).

Tarea Nro. 8 de la Secretaría

11. Régimen tarifario de los pasajeros. Proyecto de Decisión (**Secretaría**).

Tarea Nro. 1 del Comité Ejecutivo

12. Compilación de acuerdos bilaterales y legislación aeronáutica.

Tareas Nros. 5 y 14 de la Secretaría

13. Seguimiento de acciones internacionales y regionales en materia de turismo.

Tarea Nro. 6 de la Secretaría

14. Implementación del Plan Modelo de la OACI sobre el Programa Nacional de Facilitación en los Estados miembros.

Tareas Nros. 12 de la Secretaría y 8 del Comité Ejecutivo

15. Situación regional sobre la aplicación del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo “Convenio de Montreal de 1999”.

Tarea Nro. 11 del Comité Ejecutivo

16. Ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional por parte de los Estados miembros.

Tarea Nro. 15 de la Secretaría

17. Otros asuntos.

The background of the slide features a large, faint, light blue watermark of the ICAO logo. The logo consists of a circular emblem with a globe in the center, flanked by olive branches, and the text 'ICAO' and 'OACI' at the top and '国际民航组织' at the bottom. The main title is centered over this background.

CAPACITACIÓN EN AVIACIÓN CIVIL

José Miguel Ceppi
Director Regional OACI

INTRODUCCIÓN

- **PRINCIPIOS DE LA OACI EN LA CAPACITACIÓN**
- **ESTRUCTURA DE LA UNIDAD PEL/TRG DE LA OACI**
- **ACTIVIDADES REGIONALES**
- **SUBGRUPO DE RECURSO HUMANO Y CAPACITACIÓN**
- **PLANIFICACIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS Y CAPACITACIÓN PARA LOS NUEVOS SISTEMAS CNS/ATM**
- **CONCLUSIONES**



PRINCIPIOS DE LA OACI EN LA CAPACITACIÓN

- LA CAPACITACIÓN ES DE RESPONSABILIDAD DE LOS ESTADOS CONTRATANTES.
- FOMENTAR LA ASISTENCIA MUTUA ENTRE LOS ESTADOS.
- ALENTAR LOS ESTADOS EN LA OPERATIVIDAD DE LAS FACILIDADES DE ENTRENAMIENTO.



ESTRUCTURA DE LA UNIDAD PEL/TRG DE OACI

- **ENTRENAMIENTO.**
- **FACTORES HUMANOS Y SEGURIDAD EN VUELO.**
- **LICENCIAS AL PERSONAL.**
- **AYUDAS AUDIO-VISUAL**

ENTRENAMIENTO

- **ELABORA MATERIAL GUÍA PARA ENTRENAMIENTO**
- **COORDINA EL PROGRAMA TRAINAIR.**
- **ORGANIZA SEMINARIOS Y REUNIONES A NIVEL MUNDIAL.**

FACTORES HUMANOS Y SEGURIDAD EN VUELO

- FOMENTA LA IMPORTANCIA DE LOS FACTORES HUMANOS EN LA AVIACIÓN CIVIL.
- DESARROLLA SARPS Y MATERIAL GUÍA.
- ORGANIZA SEMINARIOS A NIVEL MUNDIAL.

AYUDAS AUDIO-VISUAL

- **DESARROLLA Y PRODUCE MATERIAL DE AYUDA AUDIO-VISUAL.**
- **DESARROLLA MATERIAL DE SOPORTE PARA REUNIONES, SEMINARIOS Y TALLERES.**



ACTIVIDADES REGIONALES PEL/TRG

- FOMENTO DE LA CAPACITACIÓN
- SEMINARIOS Y REUNIONES.
- COORDINACIÓN PROGRAMA TRAINAIR A NIVEL REGIONAL.
- PUBLICACIÓN DE CATÁLOGOS DE CURSOS OFRECIDOS EN LA REGIÓN.
- APOYO A PROGRAMAS DE CAPACITACIÓN MEDIANTE LA COOPERACIÓN TÉCNICA.

ACTIVIDADES REGIONALES PEL/TRG

RESEÑA HISTÓRICA

- **RAN/CAR/SAM 1 (LIMA 5 AL 28 de Octubre de 1976). PRIMERA FORMULACIÓN DE RECOMENDACIONES SOBRE ASPECTOS DE CAPACITACIÓN Y DE RECURSOS HUMANOS.**
- **RAN/CAR/SAM 3 (Bs.As., del 5 al 15 de Octubre de 1999). NECESIDAD DE CONTAR CON UN MECANISMO PARA COMPATIBILIZAR LOS RECURSOS HUMANOS Y LA CAPACITACIÓN CON EL PLAN DE NAVEGACIÓN AÉREA.**

ACTIVIDADES REGIONALES PEL/TRG

RESEÑA HISTORICA (CONTINUACIÓN)

- **GREPECAS IX (Río de Janeiro 7al 12 de Agosto 2000). CREACIÓN DEL SUBGRUPO DE RECURSOS HUMANOS Y CAPACITACIÓN.**
- **AÑO 2003. PRIMERA REUNIÓN DEL SUBGRUPO.**
- **REUNIONES DE DIRECTORES DE CENTROS DE INSTRUCCIÓN.**
- **FINALES DEL 2002. VI REUNION DE DIRECTORES DE CENTROS DE INSTRUCCIÓN.**

ACTIVIDADES REGIONALES PEL/TRG

ACTIVIDADES PRINCIPALES REALIZADAS EN LAS REUNIONES DE DIRECTORES DE LOS CIACs

- PLANIFICACIÓN DE RECURSOS HUMANOS Y CAPACITACIÓN .
- FOMENTAR Y COORDINAR EL PROGRAMA TRAINAR A NIVEL REGIONAL.
- FOMENTAR LA CAPACITACIÓN SOBRE LOS NUEVOS SISTEMAS CNS/ATM.
- FOMENTAR LA COOPERACIÓN ENTRE CENTROS DE INSTRUCCIONES DE AVIACIÓN CIVIL.

ACTIVIDADES REGIONALES PEL/TRG

PLANIFICACIÓN DE RECURSOS HUMANOS Y CAPACITACIÓN

- **PLAN DE RECURSOS HUMANOS Y
CAPACITACIÓN POR UN PERÍODO DE
CINCO AÑOS.**
- **IDENTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE
CAPACITACIÓN.**



PLANIFICACION DE LOS RECURSOS HUMANOS Y CAPACITACIÓN

QUINQUENIO 200-2004

OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA

Apendice B al Informe Sobre el Asunto 3

N° OACI	ESPECIALIDAD	ESTADO	INSTRUCCIÓN EN EL EXTERIOR					OBSERVACIONES
			2000	2001	2002	2003	2004	
O10	Investigación y prevención de accidentes							
O11	Investigación y Prevención de accidentes	Argentina Bolivia Brasil Chile Colombia Cuba Ecuador Panamá Paraguay Perú Uruguay Venezuela COCESNA	10 2	10	10	10	10	
			4	4			2	
			1	1			1	
			1	1	1		1	
		TOTAL	18	16	11	10	14	
O20	Servicio de Informacion aeronautica							
O21	Encargado de la información aeronautica	Argentina Bolivia Brasil Chile Colombia Cuba Ecuador Panamá Paraguay Perú Uruguay Venezuela COCESNA						
		TOTAL						
O22	Cartografia Aeronautica							
		TOTAL						
O29	Otros Cursos							

ACTIVIDADES REGIONALES PEL/TRG

FOMENTAR Y COORDINAR EL PROGRAMA TRAINAIR A NIVEL REGIONAL .

- **FOMENTAR LA MEMBRESÍA AL PROGRAMA TRAINAIR.**
- **COORDINAR LA ELABORACIÓN DE CMDN.**
- **FOMENTAR CURSOS PARA PREPARADORES E INSTRUCTORES PARA EL PROGRAMA TRAINAIR.**
- **FOMENTAR EL USO DEL MECANISMO TRAINAIR.**
- **INFORMAR SOBRE EL ESTADO DEL TRAINAIR A NIVEL REGIONAL Y MUNDIAL.**

ACTIVIDADES REGIONALES PEL/TRG

FOMENTAR LA CAPACITACIÓN SOBRE LOS NUEVOS SISTEMAS CNS/ATM

- IDENTIFICAR EL POTENCIAL HUMANO DE LOS CIACs
- FOMENTAR EL DESARROLLO DE CURSOS INTRODUCTORIOS SOBRE LOS NUEVOS SISTEMAS CNS/ATM.
- DAR A CONOCER LAS ACTIVIDADES DE LOS CIACs DE PAÍSES DESARROLLADOS SOBRE LOS NUEVOS SISTEMAS CNS/ATM.

CURSOS DE SISTEMAS CNS/ATM DESARROLLADOS EN LA REGIÓN

- **PANORAMA DE LOS SISTEMAS CNS/ATM (CIPE Argentina)**
- **PERFORMANCE DE NAVEGACIÓN AÉREA REQUERIDA (RNP) (ETAC Ecuador).**
- **VIGILANCIA DEPENDIENTE AUTOMÁTICA (ADS) (EAC Panamá).**
- **SISTEMA GEODÉSICO MUNDIAL-84 (WGS-84)(INAC Bolivia).**

CURSOS DE SISTEMAS CNS/ATM DESARROLLADOS EN LA REGIÓN

- **ENLACE DE DATOS (ICAAE COCESNA).**
- **SISTEMA MUNDIAL DE NAVEGACIÓN POR SATÉLITE (GNSS) (CIAC Perú) .**
- **GESTIÓN DE LA AFLUENCIA DEL TRÁNSITO AÉREO (ATFM) (IPV Brasil).**
- **REQUERIMIENTO DE SEPARACIÓN MÍNIMA VERTICAL (RVSM) (IPV Brasil).**

SUBGRUPO DE RECURSOS HUMANOS Y CAPACITACION

TÉRMINOS DE REFERENCIA

- IDENTIFICAR, EVALUAR Y PROPONER LAS ACCIONES NECESARIAS PARA CORREGIR LAS DEFICIENCIAS QUE AFECTAN LA SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES AÉREAS ATRIBUIBLES AL DESARROLLO DE LOS RECURSOS HUMANOS.
- COORDINACIÓN PERMANENTE CON TODOS LOS ÓRGANOS CONTRIBUYENTES DE GREPECAS CON EL FIN DE ASEGURAR UNA INTEGRACIÓN ADECUADA DE TODAS LAS TAREAS QUE CONTRIBUYEN A LA IMPLANTACIÓN DEL ANP CAR/SAM.

SUBGRUPO DE RECURSOS HUMANOS Y CAPACITACION

TÉRMINOS DE REFERENCIA (CONTINUACIÓN)

- DETERMINAR LOS REQUISITOS REGIONALES DE CAPACITACIÓN Y LA CAPACIDAD DE LA REGIONÓN PARA SATISFACER LA DEMANDA DE RECURSOS HUMANOS CALIFICADOS.
- ESTUDIAR Y DESARROLLAR PLANES REGIONALES INTEGRALES, A FIN DE LLEVAR A CABO LA CAPACITACIÓN TÉCNICO PROFESIONAL DEL PERSONAL AERONÁUTICO, INCORPORANDO PRINCIPIOS DE FACTORES HUMANOS.



SUBGRUPO DE RECURSOS HUMANOS Y CAPACITACIÓN

TÉRMINOS DE REFERENCIA (CONTINUACIÓN)

- **ARMONIZAR Y CONSOLIDAR PROGRAMAS DE GARANTÍA DE CALIDAD TOTAL EN EL ÁREA DE CAPACITACIÓN**



INSTITUTO PANAMERICANO DE AVIACIÓN CIVIL “ASAAD KOTAITE”

*“PREPARAR, PROGRAMAR Y DICTAR
CURSOS DE NIVEL GERENCIAL, AL MÁS
BAJO COSTO POSIBLE, PARA
FORTALECER LA GESTIÓN DE LAS
ACTIVIDADES DE AVIACIÓN CIVIL, DE
ACUERDO CON LA DEMANDA,
PROCURANDO NIVELES DE EXCELENCIA
CON PROFESORES O INSTRUCTORES DE
RECONOCIDO PRESTIGIO”.*



INSTITUTO PANAMERICANO DE AVIACIÓN CIVIL “ASAAD KOTAITE”

- **EVALUACIÓN DE NECESIDADES REGIONALES**
- **CAPACITACIÓN NIVEL GERENCIAL**
- **INAUGURADO EN 1999 EN CIUDAD DE PANAMÁ**
- **IMPARTICIÓN DE DOS CURSOS**
- **ACTIVIDADES CONGELADAS**
- **ESTUDIO CLAC – OFICINAS REGIONALES OACI**

CONCLUSIONES

- **LA DEFICIENCIA EN LA PLANIFICACIÓN Y LA CAPACITACIÓN DE RECURSOS HUMANOS REPRESENTA UN ASPECTO IMPORTANTE EN LA FALTA DE EJECUCIÓN DE LOS PLANES NACIONALES DE NAVEGACIÓN AÉREA.**
- **ES NECESARIO CONTINUAR DESARROLLANDO CURSOS BAJO LA MODALIDAD TRAINAIR; ASÍ COMO TAMBIÉN, FOMENTAR EL INGRESO DE OTROS ESTADOS DE LA REGIÓN A ESTE PROGRAMA.**

CONCLUSIONES

- **NECESIDAD DE PROFESIONALIZAR LOS CENTROS DE INSTRUCCIÓN DE AVIACIÓN CIVIL PUDIÉNDOSE REALIZAR AL RESPECTO CONVENIOS CON UNIVERSIDADES O INSTITUTOS DE EDUCACIÓN PROFESIONAL .**
- **NECESIDAD DE ACTIVAR EL INSTITUTO PANAMERICANO DE AVIACIÓN CIVIL “ASAAD KOTAITE” POR MEDIO DE ACUERDO EN LA CLAC PARA SU FINANCIAMIENTO INICIAL.**



El Instituto de Aeronáutica

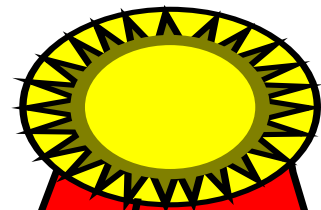
Civil de Cuba

Presenta



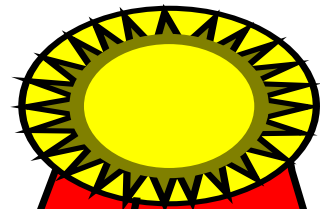


Sistema de Capacitación de la Aeronáutica Civil Cubana





Sistema de Capacitación de la Aeronáutica Civil Cubana



EMPRESAS QUE COMPONEN EL SISTEMA DE LA AVIACIÓN CUBANA



Algunas estadísticas

- Operan **23 aeropuertos**, de los cuales **9** realizan operaciones **internacionales**.
- Más de **103.000** movimientos de aeronaves **al año**. Cerca de **280** movimientos diarios.
- Servicios de transito aéreo a más de **350 vuelos internacionales** diarios.
- Más de **27.000 toneladas** de carga y equipaje.
- Vuelan al país más de **73 líneas aéreas extranjeras**.
- Movimiento anual de más de **4,5 millones** de **pasajeros**.

INCREMENTO DE VISITANTES AL PAÍS



CANTIDAD DE
VISITANTES

Modernización

■ Nuevas terminales internacionales

- Habana
- Holguín
- Cayo Largo
- Varadero
- Camaguey
- Cayo Coco



■ Introducción de nuevas aeronaves como :

- DC-10
- ATR-42
- Airbus-320
- Boeing 737

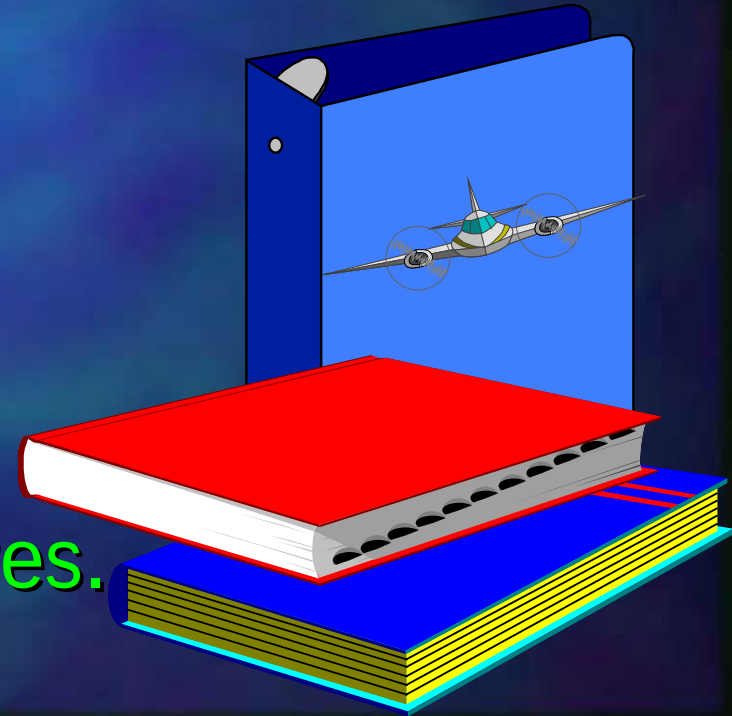


Objetivos de la política de capacitación

- Completar y perfeccionar los conocimientos de los empleados.
- Asegurar la reposición en las plazas vacantes y las nueva posiciones de trabajo con empleados competentes.
- Satisfacer las necesidades del sistema de la aviación en correspondencia con el crecimiento de sus planes y las expectativas de los clientes.

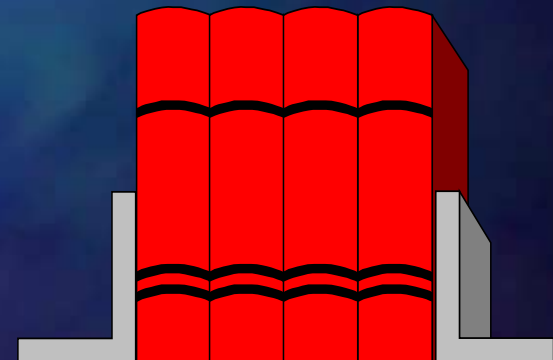
Direcciones principales de capacitación

- ⇒ Preparación técnica especializada.
- ⇒ Preparación gerencial.
- ⇒ Calidad de los servicios.
- ⇒ Comercialización.
- ⇒ CNS/ATM
- ⇒ Computación.
- ⇒ Idioma.
- ⇒ Preparación de instructores.



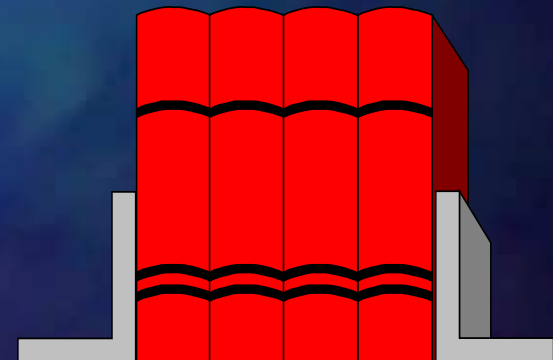
Proceso de Planificación de la Capacitación

- Determinación de Necesidades de Capacitación.
- Determinación de competencias del puesto de trabajo.
- Determinación de Necesidades Individuales de Capacitación de cada empleado.
- Solicitud de cursos fuera de la empresa.



Proceso de Planificación de la Capacitación

- Elaboración del plan anual de capacitación por cada empresa y el plan de cursos por cada CIAC.
- Ejecución de los planes.
- Control del proceso.



Elementos fundamentales del proceso de capacitación

- ✈ Gerentes de capacitación de las empresas y Unidades (Capacitadores).
- ✈ Centros de Instrucción de la Aviación Civil.
- ✈ Oficina TRAINAIR.
- ✈ Instructores.
- ✈ **Directivos.**



Centro de Capacitación Aeronáutica

Esta destinado a capacitar fundamentalmente a los directivos de la aviación cubana en cualquier materia que estos requieran, brinda servicio a todas las filiales de la corporación y a la aviación de cualquier país que lo solicite



Área de Gerencia

- Curso Gerencial Integral.
- Gerencia de la aviación civil .
- Gerencia de operaciones aeronauticas.
- Gerencia comercial aeronáutica.
- Gerencia de la capacitación .
- Gerencia de los recursos humanos.
- Sistemas de calidad.
- Contabilidad y finanzas.
- Control interno.

Área de Desarrollo

- Facilitación del transporte aereo internacional.
- Seminario de relaciones publicas.
- Gestión de ventas y atención al cliente.
- Aseguramiento de la calidad.
- Curso para dirigentes de primera linea.
- Negociaciones.
- Marketing de los servicios.
- Curso Introductorio CNS/ATM.

Área de Computación

- Computación para directivos.
- Microsoft Windows.
- Microsoft Word.
- Microsoft Excel.
- Microsoft Power Point.



Área de idioma

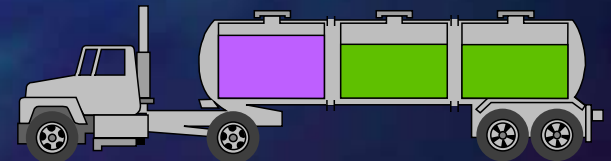
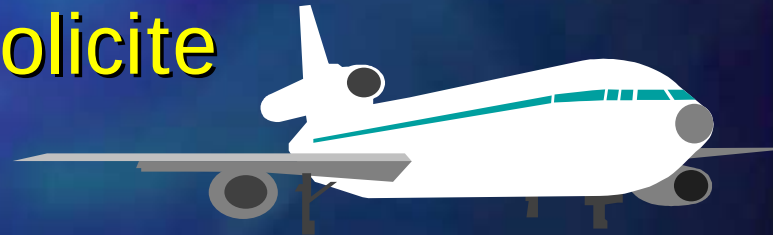
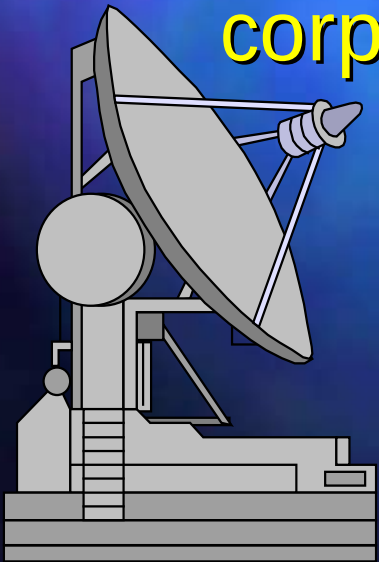
- Ingles básico spectrum 1 y 2.
- Ingles basico spectrum 3 y 4.
- Air speak.
- Fraseología ATC.

Área Docente

- Curso basico de instrucción.
- Curso de superación metodológica.
- Formación Instructores TRAINAIR.
- Formación de Preparadores de cursos TRAINAIR.

Centro de Adiestramiento de la Aviación

Esta destinado fundamentalmente a la preparación del personal técnico de cualquier especialidad de la aviación, brinda servicio a todas las filiales de la corporación y a la aviación de cualquier país que lo solicite



En las áreas de:

Computación,

Idiomas y

Docente.

Se desarrollan los mismos
cursos que en el CCA.

Área de Servicios Aeronáuticos

- Radar.
- ILS .
- VOR.
- DME
- AIS.
- Meteorología aeronáutica .
- ATC.

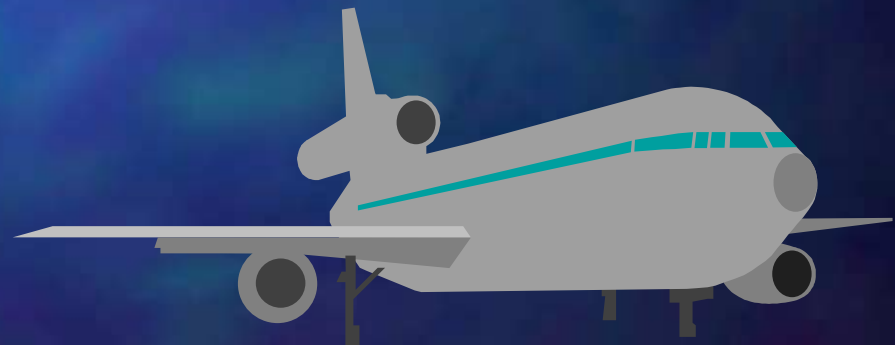


Área de Servicios Aeroportuarios

- Operadores de equipos especiales.
- Parqueadores de aeronáves.
- AVSEC .
- Mercancias peligrosas.
- Representantes de carga.
- Despacho.

Área de Aviones

- Formación de TCP.
- Habilitaciones de pilotos, ingenieros de vuelo, navegantes, TCPs y mecánicos.
- Instrucción periódica de pilotos, ingenieros de vuelo, navegantes, TCPs y mecánicos.



Área de Desarrollo

- Seminario de relaciones publicas.
- Aseguramiento de la calidad.
- Curso para dirigentes de primera linea.
- Marketing de los servicios.
- Cultura cubana.

Área CNS/ATM

- Curso Introductorio CNS/ATM.
- Diplomado CNS.
- Curso sobre ATN.
- Curso sobre aspectos jurídicos e institucionales.
- Curso sobre aspectos económicos.
- Curso sobre ATM.

Estrategia de Capacitación CNS/ATM de la República de Cuba



Grupos a capacitar

➡ **Técnicos**

• **Personal de control de tránsito aéreo**

Control de área

Control de aproximación

Control de aeródromo

• **Tripulantes técnicos**

Pilotos

Ingenieros de vuelo

Navegantes

• **Personal CNS**

De tierra

De aviónica

• **Personal de apoyo**

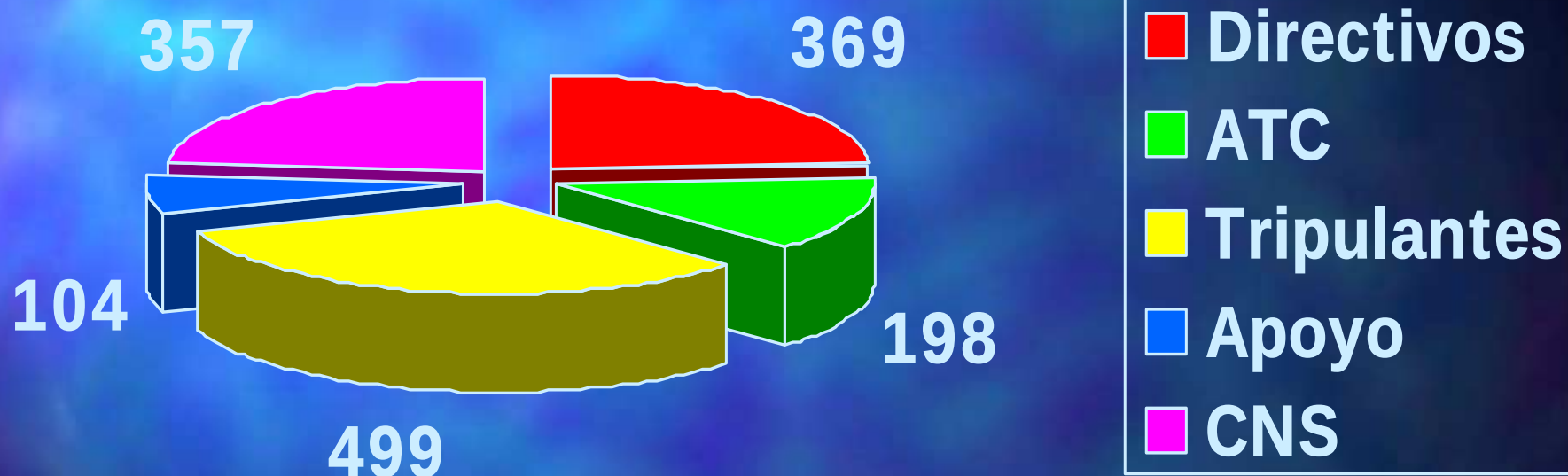
AIS

MET

Automatización

➡ **Directivos**

Potencial de empleados a preparar



Total a capacitar → **1527** → **11 %**

Etapas de preparación

INTRODUCTORIA

- Curso común CNS/ATM
- Para todos los grupos a capacitar



DESARROLLO BÁSICO

DIRECTIVOS

- Economía
- Recursos Humanos
- Jurídico
- Otras Areas

TÉCNICOS

- Tripulantes
- ATC
- CNS
- Apoyo técnico



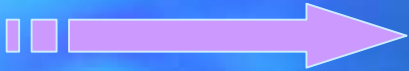
ESPECIALIZADA

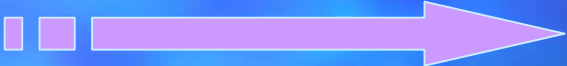
- Dirigida básicamente a los técnicos
- Depende del Plan de implementación

Personal preparado en el Curso Introdutorio hasta el momento



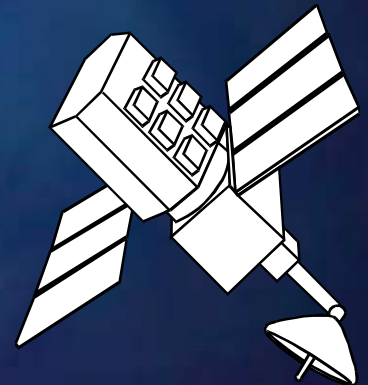
Personal preparado en otros cursos CNS/ATM

Diplomado CNS  27

Curso ATN  25

En fase de preparación

- Curso sobre aspectos jurídicos institucionales
- Curso sobre aspectos económicos
- Curso sobre ATM



Colaboración internacional

Países participantes en cursos.

- Costa Rica
- Chile.
- Cabo Verde.
- Ecuador.
- Guatemala.
- República Dominicana.
- Panamá.
- Perú.
- Uruguay.
- Venezuela.

Modalidades

- Cursos desarrollados en Cuba.
- Cursos desarrollados en el país solicitante.

Total de estudiantes extranjeros en los últimos tres años.

151



Si yo tuviera ocho horas
para talar un árbol,
emplearía seis horas
afilando mi hacha.

Abraham Lincoln



Muchas Gracias

