

**DÉCIMA TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/13)**

(Santiago, Chile, 9 al 11 de marzo de 2004)

INFORME

Lugar y fecha de la reunión

1. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) celebró su décima tercera reunión los días 9 al 11 de septiembre de 2004 en el Hotel Marriot de la ciudad de Santiago de Chile.

Ceremonia de apertura

2. El Sr. Bernardo Domínguez, Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil de Chile presentó el discurso de orden, dando la bienvenida a todos los participantes y declarando inaugurada la reunión (**Adjunto 1**).

Coordinación, Secretaría y participantes

3. El Grupo de Expertos eligió como Coordinador de la Reunión al Sr. Lorenzo Sepúlveda Biget, Director de Seguridad Operacional de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile. La Secretaría estuvo a cargo del señor Marco Ospina, Secretario de la CLAC y participaron en la reunión 75 delegados representando a 14 Estados miembros, 2 Estados observadores y 3 organismos internacionales. La lista completa de participantes figura como **Adjunto 2**.

Orden del Día

4. El Grupo de Expertos adoptó el Orden del Día presentado por la Secretaría, tal como se detalla en el **Adjunto 3** del presente Informe. En este sentido, se acordó incorporar al Asunto 13 “Otros” la exposición del representante de la Unión Europea sobre Nuevos desarrollos en las relaciones de transporte aéreo entre la Unión Europea y los países latinoamericanos.

Cuestión 1 del

Orden del Día:

Panel sobre aviación específica / trabajos aéreos especializados (aviación agrícola y extinción de incendios).

Tarea Nro. 28 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/02

5. La Secretaría presentó la nota de estudio, destacando los antecedentes del tema y los resultados de la encuesta circulada entre los Estados de la región. En total, se recibieron respuestas de 12 Estados, de las que se desprende un análisis preliminar bastante puntual. De forma extemporánea, se recibió información de Argentina, Guatemala y Paraguay, la que será tomada en consideración cuando se amplíe el estudio del tema.

6. Asimismo, la Secretaría señaló que los resultados de la encuesta confirman la importancia de la labor del grupo *ad hoc* constituido para darle seguimiento a esta actividad. A continuación se hicieron las presentaciones del panel, para el que fue nombrado como moderador el mismo Coordinador

de la reunión. El delegado de Argentina puntualizó que, por razones presupuestarias, el Experto de su país designado para el panel no había podido estar presente.

7. Durante su presentación sobre trabajos aéreos especializados (**Adjunto 4**), el Experto de Brasil, José Carneiro, destacó que la reglamentación es muy diferente entre los países. Asimismo hizo una apreciación sobre esta actividad en su país que se encuentra dentro del ámbito de la aviación civil privada y presentó algunas estadísticas sobre estos servicios así como las inquietudes de los empresarios del sector. Finalmente, destacó la importancia del panel en el sentido que permitirá hacer un padrón regional de este tipo de aeronave y tipo de actividad.

8. A continuación, la Experta de Colombia (Alexandra Palomino) hizo una presentación sobre las actividades de la aviación agrícola (**Adjunto 5**), enmarcadas dentro de las actividades aéreas civiles, como parte especial en los reglamentos aeronáuticos. Destacó que los ultraligeros –generalmente considerados para aviación deportiva en su país, también se utilizaban en la agricultura y puntualizó sus bondades técnicas, agronómicas, ambientales y económicas en el ámbito privado. Finalmente, describió el proyecto de la Universidad de Buenaventura, acompañado por la aeronáutica civil colombiana, para la construcción de una aeronave ultraligera plenamente certificada, económica, de bajo costo y no contaminante destinada a este tipo de actividades. Informó además que, en la actualidad, el proyecto estaba en proceso y el plan para la fabricación del equipo también estaba en preparación.

9. Finalmente, la Experta de Venezuela (Isabel Vargas) destacó los aspectos relacionados a los servicios especializados de la aviación de negocios, apoyando la iniciativa de estandarizar este servicio (**Adjunto 6**). Durante su presentación, resaltó que se trata de un servicio público -no necesariamente prestado por el Estado, y apuntó hacia la necesidad de que sea éste quien regule la aviación especializada.

10. Al terminar con las presentaciones, la Secretaría aclaró los diferentes conceptos y puntualizó la necesidad de definir el servicio aéreo regular y no regular y la diferencia entre los servicios de transporte aéreo y los de trabajo aéreo; sugiriendo que, para fines conceptuales, se utilice como guía de la documentación de la OACI.

11. Seguidamente, los Expertos expresaron sus inquietudes y comentarios, enmarcados en las realidades de sus respectivos países. Se destacó el pedido planteado por la Experta de Costa Rica en el sentido de que, ya que la OACI ha dejado de lado este tema por no tratarse de una actividad internacional, sería muy beneficioso desarrollar un Manual Guía, y en una primera etapa, se recopile la reglamentación y legislación de los Estados miembros de la CLAC. Se consideró que una Guía de Orientación sobre esta materia constituiría una gran ayuda para el desarrollo de esa actividad.

12. A su vez, la Experta de Cuba recalcó los beneficios económicos que esta actividad brinda a los Estados de la región, ya sea en el campo agrícola y forestal (extinción de incendios), como en el de taxi aéreo, turístico y de negocios.

Conclusión

13. El Grupo de Expertos acordó:

- a) Que el Grupo *ad hoc* constituido por Colombia (Ponente), Argentina, Costa Rica, Ecuador y la OIP, con el apoyo de la Secretaría, continúe recopilando y analizando la información y prosiga el trabajo considerando la estandarización de conceptos sobre la base de lo que disponga la OACI.

- b) Que se actualice la tabla referente a la “Encuesta sobre Aviación General Específica (Trabajos Aéreos Especializados)” y se presente en la próxima reunión.
- c) Que el Comité Ejecutivo de la CLAC defina el nivel de análisis de otros trabajos aéreos especializados, para no circunscribirse sólo a los de la aviación agrícola y extinción de incendios.
- d) Que el Grupo *ad hoc* elabore un Proyecto de Decisión con una Guía de Orientación para discutirlo en la próxima reunión.

Cuestión 2 del
Orden del Día:

Seguimiento a la aplicación del marco normativo de la CLAC en los
Estados miembros. Revisión del estado de las Decisiones de la CLAC.
Tarea Nro. 1 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/03

14. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/03 donde se detallaba la situación actual de la aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros, el estado de ratificación de las Resoluciones Estatutarias y un Proyecto de Decisión exhortando a los Estados la aplicación del marco normativo así como la pronta ratificación de las Resoluciones Estatutarias.

15. Por otro lado, se presentó a consideración del Grupo varios Proyectos de Decisión que deben ser modificados y/o derogados debido a cambios que se han producido en función de su aplicación o porque en su contenido se hacía referencia a documentos que ya no estaban vigentes.

16. El Grupo pasó revista a cada uno de los Proyectos de decisión y analizó en detalles los textos pertinentes.

Conclusión

17. El Grupo acordó sugerir al Comité Ejecutivo de la CLAC que:

- a) Apruebe los nuevos Proyectos de Decisiones que se incluyen a continuación para ulterior aprobación de la Asamblea:

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A16-
CLÁUSULA A INTRODUCIR EN ACUERDOS BILATERALES SOBRE TRANSPORTE
AÉREO PARA ELIMINAR LA DOBLE TRIBUTACIÓN

CONSIDERANDO que resulta necesario facilitar la explotación de los servicios aéreos de la Región en lo que se refiere a los diversos sistemas de impuestos;

CONSIDERANDO que en tal sentido, la CLAC adoptó a través de sus ~~nueve~~ Asambleas, una política de reducción de la carga impositiva que imponen los Estados a los usuarios del transporte aéreo e incentivar la afectación de dichos fondos a la satisfacción de las necesidades específicas del modo aéreo, con tratamiento independiente de otros modos de transporte;

CONSIDERANDO las dificultades actuales para formalizar un acuerdo multilateral tendiente a evitar la imposición múltiple, por escapar de la competencia específica aeronáutica la cuestión arancelaria, por las diferencias en los métodos comerciales y contables y la legislación comercial, lo que hace aconsejable su negociación sobre bases de bilateralidad.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que, en las negociaciones que concierten entre sí, lo mismo que respecto de terceros países, se incluyan previsiones en los acuerdos sobre transporte aéreo relativas al compromiso para evitar la múltiple tributación que afecte al transporte aéreo y a sus ganancias, impuestos a las utilidades así como los impuestos sobre bienes muebles y otros gravámenes sobre las aeronaves, de conformidad con las políticas de la OACI en materia de impuestos que gravan el transporte aéreo internacional.

La presente Recomendación reemplaza a la Recomendación A10-5.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A16- DECLARACIONES DE LA CLAC

CONSIDERANDO que tanto el Estatuto como el Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC, en varios de sus artículos, hacen referencia a las Conclusiones, Resoluciones y Recomendaciones como instrumentos de decisiones adoptadas por la Asamblea;

CONSIDERANDO que ni en el Estatuto ni en el Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC se hace referencia específica a las Declaraciones;

CONSIDERANDO que, no obstante lo señalado, la Asamblea de la CLAC ha promulgado varias Declaraciones;

CONSIDERANDO la necesidad de definir las referidas Declaraciones.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

1. Definir a la “Declaración” como una manifestación de la CLAC ante determinado asunto, que no implique necesidad alguna de aprobación o de acción individual por parte de los Estados miembros.
2. Esclarecer que, en consecuencia, las Declaraciones no deben integrar el conjunto de Decisiones de la CLAC, debiendo únicamente constar como Anexo al compendio de Decisiones, exclusivamente para fines informativos.
3. Establecer que las Declaraciones no recibirán codificación normativa (CON, RES o REC) y como parte de su título deberá constar la ciudad donde fue promulgada y la fecha respectiva.
4. ~~Mantener el texto de la Declaración de México, retitulándose como: DECLARACIÓN DE MÉXICO – 14 de diciembre de 1998.~~

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A14-5.

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A16- DERECHOS DEL USUARIO

CONSIDERANDO que entre los objetivos de la CLAC se encuentra la obtención de un desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que resulta necesario tutelar los derechos del usuario como principal sostén de la industria;

CONSIDERANDO que el reconocimiento de tales derechos debe ser complementado con la confección de una cartilla que los detalle convenientemente.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA A LOS ESTADOS MIEMBROS

1. Adoptar el siguiente régimen de atención al pasajero cuando se le deniegue el embarque, por razones que no le son imputables, teniendo reserva confirmada:
 - a) Las líneas aéreas deberán utilizar todos los medios a su alcance para proporcionar transporte sustitutivo en el primer vuelo disponible en alguna línea regular o no regular, incluyendo conexiones con espacio confirmado cuando estas últimas sean aceptables para el pasajero. El pasajero, a su elección, podrá optar por el transporte sustitutivo o por el reembolso del importe pagado; sin perjuicio del ejercicio de los restantes derechos previstos en el párrafo 2 de la presente Recomendación.
 - b) Las líneas aéreas proporcionarán al pasajero, como mínimo, los siguientes servicios sin cargo para el mismo:
 - i) Una comunicación al punto de destino, por la vía más rápida, a elección del usuario.
 - ii) Comidas y refrigerios de conformidad con el tiempo de espera para embarcar en otro vuelo.
 - iii) Alojamiento en algún hotel del aeropuerto o la ciudad, cuando el tiempo de espera para embarcar en otro vuelo exceda las cuatro horas.
 - iv) Transporte terrestre desde y hacia el aeropuerto.
 - c) La línea aérea no está obligada a prestar los servicios indicados en el literal b), cuando la denegación de embarque se deba a razones imputables al pasajero o por orden de autoridad competente, de conformidad a lo establecido en el contrato de transporte.
 - d) Las líneas aéreas y las agencias de viaje estarán obligadas a colocar carteles explicativos en los puntos de emisión de boletos, reservación de espacios y en los mostradores de los aeropuertos, indicando claramente el régimen establecido o aprobado por el gobierno respectivo.
 - e) Los servicios mencionados en el párrafo b) son los mínimos a que tiene derecho un pasajero no embarcado, pudiendo la línea aérea ofrecer otros no especificados por esta Recomendación, de acuerdo con las circunstancias especiales y la condición del pasajero.

2. El régimen de atención al pasajero establecido en el numeral 1, no implica ni supone renuncia por parte del mismo al ejercicio de sus derechos, conforme al ordenamiento jurídico internacional aplicable y a la legislación del país donde existió la denegación de embarque.
3. El campo de aplicación de estos principios resulta aplicable a todos los vuelos regulares internacionales que salen del territorio de los Estados miembros de la CLAC, cualquiera sea el país de bandera del explotador y a todos los vuelos del interior, siempre que se trate de pasajeros con documentos de transporte con conexión directa a un vuelo internacional de salida o llegada.
4. Definición de "espacio previamente confirmado":
Especificación del número de vuelo y la anotación "OK" en el lugar apropiado del billete por parte de la línea aérea o su agente autorizado. Siempre que sea posible, dicha anotación irá acompañada del número de referencia de la reserva y/o la identificación de la línea aérea o el agente que haya hecho la misma.
5. Pérdida de un vuelo de conexión:
Los servicios mínimos especificados en el párrafo 1, también deberán ser proporcionados por la línea aérea en los puntos de conexión especificados en el billete cuando se pierdan los vuelos de conexión con reserva confirmada indicados en el mismo.
6. Aceptación del transporte sustitutivo:
El pasajero podrá rechazar el transporte sustitutivo a que se refiere el párrafo 1, apartado a), cuando no se le ofrezcan condiciones similares a las indicadas en el billete de pasaje.
7. En el billete de pasaje u otro lugar conveniente, se deberá indicar claramente que las cancelaciones tardías y pasajeros no presentados, pueden acarrear penalidades, incluso cancelaciones de los tramos subsiguientes.
8. Las tarifas pagadas por el usuario serán válidas dentro de los plazos y condiciones que especifique el billete.
9. Adoptar los siguientes criterios en materia de documentos de viaje no utilizados o parcialmente utilizados:
 - a) Tipos de reembolsos:
 - i) Reembolso involuntario:
Se aplica cuando la línea aérea no pueda proporcionar los servicios dentro de las condiciones estipuladas en el documento de viaje respectivo.
 - ii) Reembolso voluntario:
Se aplica cuando las razones que invoque el pasajero para solicitar el reembolso no son atribuibles a incumplimiento del contrato de transporte por parte de la línea aérea.
 - iii) Reembolso de un billete extraviado o de otro documento de viaje procede previa prueba satisfactoria del extravío.
 - b) Los reembolsos serán efectuados por el transportista que emitió originalmente el documento de viaje o por sus agentes autorizados.

- c) Los reembolsos se harán en la moneda en que se haya pagado la tarifa o en la moneda del país en el que se realiza el reembolso.
 - d) En los casos de reembolsos involuntarios, éstos se harán en la moneda del país donde se pagó la tarifa o en la moneda del país en que se haga el reembolso, a opción del beneficiario. En ambos casos se aplicará sobre el valor de la tarifa original expresada en dólares, el tipo de cambio vigente en el momento del reembolso.
 - e) En los casos de reembolsos voluntarios y de documentos de viaje extraviados, éstos se harán en la moneda en que se pagó la tarifa, manteniendo el tipo de cambio vigente en el momento en que se adquirió el documento de viaje.
 - f) Cuando los Estados miembros consideren justificado autorizar a las líneas aéreas aplicar recargos o gastos administrativos en relación con los reembolsos, dichos recargos o gastos no se aplicarán en los casos de reembolsos involuntarios y debido a enfermedad o fallecimiento del pasajero.
10. Que, en casos especiales, los pasajeros que requieren de asistencia especial, tengan derecho de embarcar, en primer término, con la debida asistencia y en lo posible disponer de un asiento de mayor comodidad dentro de la clase respectiva.
11. Que adopten la "CARTILLA" que obra en el Anexo de la presente Recomendación, como texto de orientación conteniendo información sobre los derechos de los usuarios, a efectos de su difusión por los medios que resulten pertinentes.

La presente Recomendación reemplaza a la Recomendación A14-2.

ANEXO

CARTILLA DE DERECHOS DEL USUARIO DEL SERVICIO AÉREO

(Texto de orientación)

Introducción

El transporte aéreo se basa en un contrato entre el usuario (puede ser usted mismo) y el transportador aéreo aun cuando el primer contacto se haya efectuado a través de la mediación de un agente autorizado. En consecuencia, de ese contrato se derivan derechos y obligaciones para las dos partes, siendo el agente en el caso de haberlo, responsable solidariamente con el transportista. Por esta razón, es necesario conocer los derechos que le asisten, incluidos aquellos relacionados a su seguridad y cuáles los procedimientos que debe seguir para proteger sus intereses.

Los derechos del usuario del transporte aéreo son los siguientes :

1. Vuelos confirmados:

- a) Si un billete de pasaje está emitido con fecha de salida confirmada y su embarque es denegado por falta de espacio, lo que en el lenguaje aerocomercial se llama "sobreventa" o bien "overbooking", o por cualquier otra razón no imputable al pasajero, el usuario tiene derecho a ser compensado y embarcado en el primer vuelo que parta a su destino. La compensación dependerá de las normas aplicables en el lugar en que se produce la denegación de embarque.

- b) Tiene derecho a una comunicación a su lugar de destino, por la vía más rápida, a elección del usuario, comidas y refrigerios de conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo, alojamiento en un hotel del aeropuerto o ciudad, cuando el tiempo de espera para embarcar en otro vuelo sea superior a 4 horas y al transporte terrestre necesario desde y hacia el aeropuerto. Dichos derechos le corresponderán únicamente si se presenta con la antelación fijada en el aeropuerto y si además ha cumplido con el requisito de reconfirmar su reserva 72 horas antes de su embarque.
 - c) Lo indicado en el punto b), son los mínimos derechos que tiene el usuario. Dependiendo de la política comercial de la empresa, podrá obtener la asignación de otros beneficios complementarios.
 - d) Debe tenerse presente que aun aceptando dichos beneficios, no perderá otros derechos conforme al ordenamiento jurídico internacional aplicable y la legislación vigente en el país en el que se produjo la sobreventa.
 - e) En el caso de que, a raíz de dicha sobreventa o bien de un retraso atribuible al transportista, se pierda una conexión con otro vuelo, se aplicarán los derechos indicados en el punto b).
2. Transporte de pasajeros que requieren de asistencia especial:
En casos de pasajeros que requieren de asistencia especial, tendrán derecho a embarcar en primer término con la debida asistencia y en lo posible, disponer del asiento de mayor comodidad en su clase.
3. Equipaje que pueden transportar:
- a) Como equipaje de mano tiene derecho a llevar un maletín pequeño, un paraguas, y un abrigo o impermeable. Debe considerarse como equipaje, a los artículos, efectos y demás pertenencias personales necesarios o apropiados para vestir, uso, comodidad y conveniencia en relación con el viaje.
 - b) Cuando se trate de un equipaje llamado "facturado", es decir, el que va en la bodega de la aeronave, el transportista debe emitir un talón marbete, para habilitar a su reclamo en el lugar de destino.
 - c) Debe tenerse presente que no se admitirán como equipaje aquellos artículos que puedan poner en peligro a la aeronave y a las personas, incluidos explosivos, gases comprimidos, materiales corrosivos, oxidantes, radio-activos o magnéticos, materiales de fácil combustión, venenosos, sustancias dañinas o irritantes y líquidos que no sean aquellos que lleve en su equipaje de mano para utilizarlos durante el viaje.
 - d) Si el pasajero lleva consigo o incluye entre su equipaje de mano, armas o municiones, éstas deberán ser presentadas al transportista para su inspección previa a la iniciación del viaje. Si el transportista las acepta, podrá exigir su entrega y custodia hasta la llegada del pasajero al edificio del aeropuerto de destino.
 - e) El usuario no debe incluir en su equipaje facturado artículos frágiles o perecederos, dinero, joyas, metales preciosos, platería, documentos negociables, títulos u otros valores, documentos comerciales, pasaportes y otros documentos de identificación o muestras, ya que el transportador aéreo no se responsabiliza por ellos.

- f) El equipaje debe estar empaquetado en maletas o contenedores similares que garanticen el transporte seguro, con un tratamiento ordinario.

4. Franquicia de equipaje:

- a) El pasajero tiene derecho al transporte gratuito del equipaje que no exceda las limitaciones que el transportista haya fijado como franquicia en peso o volumen.
- b) Si el equipaje excede del límite de franquicia en la forma que indiquen los reglamentos del transportista, se deberá abonar un recargo de conformidad con la reglamentación que aplique la línea aérea.
- c) Es posible declarar un valor por el equipaje que va a la bodega, corriendo a cargo del usuario los costos correspondientes.

5. Pérdida de equipaje e indemnizaciones:

- a) En el supuesto de pérdida o daño de su equipaje facturado, el usuario deberá informar inmediatamente este incidente al transportista (jefe de base de la línea aérea, gerencia comercial o agente de viaje), exigiendo de éste la entrega de un formulario en el que debe indicar el contenido y la descripción de los artículos transportados y una estimación de su valor. La ausencia de esta protesta, traerá como consecuencia la pérdida del derecho a reclamar judicialmente los daños ocasionados por tal pérdida o daño a su equipaje.
- b) En el caso del equipaje cuya custodia conserva el pasajero, la limitación de la responsabilidad del transportador alcanza la suma de 5000 Francos Oro o su equivalente en Dólares Estadounidenses o moneda local. En los países que han adherido al Convenio de Montreal de 1975 dichas cifras han sido expresadas en 17 y 332 Derechos Especiales de Giro (DEG), respectivamente.

En cuanto a los Estados que han ratificado y forman parte del Convenio de Montreal de 1999, cuando éste entre en vigencia, dicha limitación alcanzará en conjunto al equivalente a 1000 DEG.

Para el caso de vuelos nacionales (cabotaje), dichas cifras estarán determinadas por la legislación local.

6. Transporte de animales:

- a) Si se desea transportar una mascota (perro, gato, pájaros y demás animales domésticos), el pasajero deberá disponerlos convenientemente enjaulados y acompañados de los certificados de sanidad y vacunación, con sus permisos de entrada y cualesquiera otro documento exigido por el país de destino o de tránsito.
- b) En estos supuestos, la franquicia de equipaje no incluye el peso de los animales domésticos acompañados, ni tampoco el peso de sus jaulas y alimentos, por lo cual éstos se pagan a la tasa aplicable por exceso de equipaje.

- c) Quedan exentos de tales recaudos, los perros lazarillos, tanto como su comida y jaulas, que se transportan gratis, además de la franquicia normal de equipaje de acuerdo con los reglamentos del transportista.
7. Extravío de billete de pasaje:
- Si se extraviase el billete de pasaje o porción del mismo, el pasajero tiene derecho al reembolso, si acredita suficientemente el extravío y siempre que con anterioridad no haya utilizado el billete extraviado o porción, ni se haya efectuado reembolso o sustitución del mismo libre de costo.
8. Reembolsos:
- Si el transportista no le proporciona el transporte comprometido en el contrato o en el caso de cambios voluntarios de su parte, tendrá derecho a exigir un reembolso de la cantidad que corresponda al billete o porción del mismo no utilizado.
9. Comidas a bordo:
- El usuario tiene derecho a que le sirvan a bordo las comidas pactadas, cuyas condiciones de higiene y salubridad quedan a cargo del transportista.
10. Seguros del usuario:
- a) La responsabilidad del transportador por cada pasajero en el viaje internacional se limita a la suma de 125000 Francos Oro o su equivalente en Dólares Estadounidenses o moneda local, o bien de 250000 Francos Oro o su equivalente en Dólares Estadounidenses o moneda local, según que el Estado de destino sea signatario del Convenio de Varsovia o del Protocolo de la Haya, respectivamente.
 - b) Si el viaje fuese hacia, desde o con un punto de parada convenida en los Estados Unidos de Norteamérica, la responsabilidad del transportador por muerte, heridas o cualquier otra lesión corporal se establece en la suma de 75000 Dólares Estadounidenses, incluidos los honorarios y costas judiciales, salvo que en el reclamo se haya previsto el pago por separado de los honorarios y costas; en este supuesto, el límite de responsabilidad será de 58000 Dólares Estadounidenses, excluidos dichos costos.
 - c) En los países que han adherido al Convenio de Montreal de 1999, cuando éste entre en vigencia, la responsabilidad del transportador es ilimitada, salvo que éste pruebe que no hubo negligencia de su parte en la producción del daño o que el mismo fue causado por terceros, casos en los cuales, dicha responsabilidad no excederá la suma equivalente a 100000 DEG, en Dólares Estadounidenses o moneda local.
11. Transporte de mercadería:
- a) Si el usuario hubiese elegido el transporte aéreo para envío de mercadería, también al momento de hacerlo acordará, ya sea con el transportista o con el agente de carga, un contrato, cuya documentación recibe el nombre de carta de porte aéreo o guía aérea.
 - b) Si la mercadería llegase averiada o se extraviara, deberá formular por escrito en la misma guía aérea o en carta por separado, dirigida al transportista (jefe de base de la línea aérea,

gerencia comercial o agente de carga), una protesta inmediatamente o al más breve plazo, generalmente no sobrepasando siete días de la fecha prevista de llegada de la mercadería al lugar del destino, de lo contrario perderá el derecho a reclamar por dicho daño.

- c) En el caso de daño, avería o pérdida de la mercadería, la responsabilidad del transportista está limitada a 250 Francos Oro o su equivalente por cada kilogramo transportado, salvo que se haya efectuado una declaración de valor, en cuyo caso, dicha limitación se desplazará a favor de ésta última estimación.

En los países que han adherido al convenio de Montreal de 1999, ~~cuando éste entre en vigencia~~, la responsabilidad del transportador en los supuestos de destrucción, pérdida, avería o retraso de la mercadería, se encuentra limitada a 17 DEG por kilogramo, a menos que el expedidor haya efectuado al entregar el bulto al transportista, una declaración especial de la entrega de este en el lugar de destino y haya pagado una suma suplementaria si hubiera lugar a ello. En tal caso, el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá del importe declarado, a menos que se pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino.

12. Cumplimiento de leyes:

El usuario deberá cumplir con todas las leyes, reglamentos, órdenes, exigencias y requisitos de viaje de los países desde, sobre y hacia los cuales vuela, así como las reglas e instrucciones del transportista, especialmente las emitidas por el Comandante de la aeronave durante la ejecución del vuelo, en materia de disciplina a bordo, para que pueda disfrutar de su viaje sin ningún inconveniente, o enviar su mercadería sin tropiezos.

13. Seguridad:

En el momento del embarque, deberá el usuario colaborar con las medidas de seguridad imperantes en los aeropuertos. Esto no significa que deba aceptar un trato desconsiderado de las autoridades aduaneras, policiales o de otra índole, pudiendo, en caso necesario, exigir que en oportunidad de efectuarse la revisión de su equipaje se haga en recintos privados y con la presencia de más de una autoridad con competencia en el aeropuerto.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN A16-
~~NUEVO SISTEMA ESTADÍSTICO DE LA CLAC~~**

CONSIDERANDO que el Estatuto de la CLAC, en su Artículo 5, literal c), establece que *“Para el cumplimiento de sus fines, la Comisión desarrollará todas las funciones necesarias, y en particular: Promover un mayor intercambio de información estadística entre los Estados miembros, mediante una mejor y oportuna notificación de los formularios de la OACI y el suministro de otra información estadística que se decida recopilar sobre una base regional”*;

~~CONSIDERANDO que la XII Asamblea Ordinaria de la CLAC resolvió encargar al Comité Ejecutivo y a la Secretaría que, con la colaboración de los Estados miembros, estudien la posibilidad de usar un sistema que permita el intercambio electrónico de información;~~

~~CONSIDERANDO que, para tal efecto, la Autoridad Aeronáutica Civil de Chile resolvió colaborar con la Secretaría de la CLAC en el desarrollo del nuevo Sistema Estadístico de la Comisión;~~

~~CONSIDERANDO que es necesario ampliar la cobertura del actual Programa de Estadísticas de Origen y Destino de la CLAC y optimizar el análisis de los datos mediante el uso y aplicación de nuevo sistema;~~

~~CONSIDERANDO la importancia que representa para los Estados miembros disponer de un "Sistema Estadístico" con suficiente cobertura regional, interactivo, sencillo y de fácil manejo;~~

CONSIDERANDO que el avance de la tecnología en el campo de las telecomunicaciones ofrece medios electrónicos expeditos;

CONSIDERANDO que el sistema estadístico de la CLAC ha agilizado el procesamiento de los datos estadísticos;

CONSIDERANDO que la mayoría de los Estados de la región dispone de sistemas estadísticos que permiten interconectarse con la Secretaría de la CLAC.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. ~~Implementar el nuevo Sistema Estadístico de la CLAC, a partir del 1º de enero de 2001; siempre y cuando, a esa fecha, se haya incorporado al nuevo Sistema la rutina que permita que los datos se trasladen de los sistemas de cada Estado al Sistema de la CLAC, solamente utilizando recursos informáticos.~~
2. ~~Encargar al Comité Ejecutivo y a la Secretaría que, dentro de sus respectivos programas de trabajo, incorporen una tarea relacionada a la implementación del Sistema Estadístico.~~
3. Exhortar a las Autoridades Aeronáuticas de los Estados miembros que envíen, a la Secretaría de la CLAC, la información estadística utilizando el correo electrónico, en un plazo no mayor a 30 días posteriores al vencimiento del período anterior.
4. Invitar a las líneas aéreas que operan en la región y a los organismos que las agrupan (IATA y AITAL) a colaborar para alcanzar los objetivos del Sistema.
5. Encargar a la Secretaría la publicación de los resultados estadísticos a través de los medios que estime pertinente, incluso su página web.
6. Garantizar a los Estados miembros el acceso a toda la base de datos por vía electrónica.
7. ~~Encargar al Comité Ejecutivo que, sobre la base de sus métodos y procedimientos, disponga la creación de un Grupo *ad hoc* que continúe con la ampliación del Sistema para incorporar información relativa al número de movimientos, utilización de la capacidad, y demás índices de interés para la región.~~

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A14-9.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN A16-
CURSOS POLÍTICOS DE ACCIÓN EN MATERIA DE PREVENCIÓN DEL TRÁFICO ILÍCITO
DE DROGAS Y SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS**

CONSIDERANDO que el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas utiliza para su transporte aeronaves afectadas al servicio aéreo regular, comprometiendo la responsabilidad de los explotadores aéreos de la Región, no obstante la diligencia en la adopción de medidas preventivas;

CONSIDERANDO que dichas acciones delictivas producen la retención de las aeronaves involucradas en el ilícito y la aplicación de severas multas, todo lo cual pone en serio peligro tanto la continuidad del servicio público como la estabilidad económica de las empresas aéreas, traduciéndose a su vez en un grave desmedro del comercio internacional de los países de la Región;

CONSIDERANDO que dicha situación de extrema gravedad para el transporte aéreo regular regional y para su comercio internacional, reclama la adopción de cursos políticos de acción que contemplen negociaciones con las autoridades competentes de los países en donde se aplican tales sanciones, con el objeto de encontrar soluciones que satisfagan tanto el interés de la comunidad internacional en la lucha contra el narcotráfico, como el del servicio público de transporte aéreo regular y el intercambio comercial de la Región.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Conferir mandato al Comité Ejecutivo para que a previa solicitud de uno o varios Estados interesados, coadyuve en la negociación ante las autoridades u organismos pertinentes, tendientes a lograr posibles vías de solución relativas a la retención de aeronaves por actividades de transporte ilícito, dentro del contexto de la Resolución ~~A8-4~~ **A15-19**.
2. Encomendar al Comité Ejecutivo que tome las medidas adecuadas para difundir ante los Estados y Organismos Internacionales, las posiciones de la CLAC, acerca de la retención indebida de aeronaves por actividades de transporte ilícito, tratando que las mismas sean recogidas y apoyadas en instrumentos internacionales adecuados.

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A8-2.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN A16-
DECLARACIÓN DE LA POLÍTICA Y ESTABLECIMIENTO DE PRÁCTICAS
PERMANENTES DE LA CLAC
RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE**

CONSIDERANDO que la OACI, a través de sus oficinas regionales, ha procurado orientar el desarrollo de la aviación civil internacional de forma tal que atienda las demandas exigidas por la sociedad, permitiendo el mantenimiento de la calidad del medio ambiente;

CONSIDERANDO que la Resolución A33-7 establece la política actual de la OACI relativa a la protección del medio ambiente en el ámbito de la aviación civil internacional;

CONSIDERANDO que en el Apéndice A de la Resolución A33-7, la Asamblea de la OACI insiste que los Estados Contratantes se abstengan de adoptar medidas unilaterales con respecto al medio ambiente, ya que tales medidas podrían ser perjudiciales para el desarrollo de la aviación civil internacional;

CONSIDERANDO que la Resolución A33-7 adoptada por la Asamblea de la OACI resuelve que en sus Sesiones Ordinarias se revisará la declaración refundida de políticas y prácticas de la OACI relacionadas con la protección del medio ambiente;

CONSIDERANDO la necesidad de que la CLAC adopte las nuevas políticas de la OACI establecidas en la Resolución A33-7, en especial, el concepto de “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido de las aeronaves (Apéndice C), así como las directrices relacionadas con el proceso y el criterio para la introducción de nuevas restricciones locales a las operaciones (Apéndice E) y las directrices para la planificación y gestión de la utilización de los terrenos (nuevo Apéndice F);

CONSIDERANDO la necesidad de abordar los aspectos relativos a la emisión de motores de las aeronaves, incluso una mejor comprensión de su impacto y de los posibles medios para limitar o reducir los gases generados en la aviación que contribuyen al efecto de invernadero; y

~~CONSIDERANDO que la Resolución A12-3, la Asamblea de la CLAC recomienda la elaboración de una propuesta de “Política regional de protección al medio ambiente en consonancia con la realidad de los países latinoamericanos” como medio de promover el desarrollo del sector en forma armónica con el medio ambiente y compatible con la actividad del transporte aéreo mundial.~~

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

1. Que los apéndices que forman parte de esta Resolución y que aparecen abajo enumerados tienen como objetivo definir la política y el establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC con relación a la protección del medio ambiente:

- Apéndice A - Política general
- Apéndice B - Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos y/o de textos de orientación relativos a la calidad del medio ambiente
- Apéndice C - Políticas y programas basados en un “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido de las aeronaves
- Apéndice D - Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3
- Apéndice E - Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionados con el ruido
- Apéndice F - Planificación y gestión de la utilización de los terrenos
- Apéndice G - Aeronaves supersónicas – El problema del estampido sónico

Apéndice H - Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera

Apéndice I - Medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves

2. Solicitar a todos los Estados miembros continuar apoyando activamente la política, las normas y las prácticas relacionadas con el medio ambiente, aprobadas por la Asamblea de la CLAC.
3. Solicitar al Comité Ejecutivo que, en cada revisión de la declaración refundida de políticas y prácticas de la OACI relacionadas a la protección del medio ambiente contenida en la Resolución A33-7, se encargue de presentar un análisis de la misma, de forma tal que se evalúe, en el ámbito de la CLAC, la orientación e introducción de los cambios realizados por la Asamblea de la OACI.

APÉNDICE A Política general

1. Declarar que la CLAC, conciente de los efectos adversos en el medio ambiente que pueden relacionarse con la actividad de la aviación civil y de su responsabilidad, así como de la responsabilidad de los Estados miembros de lograr la mayor compatibilidad posible entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente, promoverá el desarrollo del transporte aéreo en consonancia con la realidad de los países de la región y en armonía con el medio ambiente.
2. Acoger las políticas de la OACI y sus prácticas permanentes relacionadas con la protección al medio ambiente, tomando en consideración las necesidades de los Estados miembros.
3. Solicitar al Comité Ejecutivo adopte las medidas necesarias para mantenerse informado sobre todos los aspectos de la aviación relacionados con el medio ambiente y conserve la iniciativa en la formulación de directrices sobre el tema, sin dejar esa iniciativa a otras organizaciones.
4. Alentar a los Estados miembros a desarrollar acciones conjuntas de apoyo y cooperación técnica con miras a posibilitar la implantación de programas de medio ambiente en el seno de la CLAC y de acciones coordinadas, en el contexto de la OACI.
5. Solicitar a los Estados miembros abstenerse de adoptar medidas unilaterales con respecto al medio ambiente que podrían resultar perjudiciales para el desarrollo de la aviación civil internacional, particularmente, en la región.

APÉNDICE B

Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos y/o de textos de orientación relativos a la calidad del medio ambiente

1. Acoger la adopción, por la Asamblea de la OACI, de la nueva norma, más estricta, respecto al ruido de las aeronaves para incluirla en el Anexo 16, Volumen I, nuevo Capítulo 4, establecido por la Resolución A33-7.
2. Recomendar al Comité Ejecutivo a apoyar, con la ayuda y la cooperación de los grupos de expertos de la CLAC y de otras organizaciones internacionales, el desarrollo de las labores relacionadas con el establecimiento de normas, métodos recomendados y procedimientos, y de textos de orientación referentes a las repercusiones de la aviación en el medio ambiente, observando las políticas continuas de la OACI.

3. Solicitar a los Estados miembros adoptar las medidas necesarias para coordinar el tratamiento de las cuestiones de medio ambiente con miras a ampliar su conocimiento y discusión en el seno de la CLAC.
4. Solicitar a los Estados miembros adoptar, cuando sea apropiado, las medidas que la CLAC apruebe con respecto al párrafo 2 de este Apéndice.

APÉNDICE C

Políticas y programas basados en un enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves

1. Alentar a los Estados miembros a adoptar el concepto de enfoque equilibrado como herramienta para la gestión del problema del ruido en los aeropuertos. Este enfoque consiste en la utilización equilibrada de sus cuatro elementos: reducción del ruido en la fuente (aeronave), planificación y gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos operacionales de atenuación del ruido y restricciones a las operaciones.
2. Exhortar a los Estados miembros a adoptar el concepto de enfoque equilibrado, teniendo en cuenta la orientación de la OACI y de la CLAC, las obligaciones jurídicas, acuerdos existentes, leyes actuales y políticas establecidas pertinentes, cuando aborden problemas respecto del ruido en sus aeropuertos internacionales.
3. Instar a los Estados miembros a instituir un proceso transparente al considerar medidas para mitigar el ruido, incluyendo:
 - (a) una evaluación del problema del ruido en determinado aeropuerto basándose en criterios objetivos y mensurables y en otros factores pertinentes;
 - (b) una evaluación de los costos probables y los beneficios de diversas medidas posibles y, basándose en esta evaluación, selección de medidas con el objeto de obtener ventajas máximas en relación con el medio ambiente de la manera más eficaz en función del costo; y
 - (c) disposiciones para la divulgación de los resultados de la evaluación, para la consulta con los interesados y la solución de controversias.
4. Instar a los Estados miembros a promover y apoyar los estudios, investigaciones y programas de desarrollo y tecnológicos dirigidos a reducir el ruido en la fuente o por otros medios.
5. Exhortar a los Estados miembros a aplicar políticas de planificación y gestión de utilización de los terrenos para limitar el desarrollo de actividades incompatibles en áreas expuestas al ruido.
6. Instar a los Estados miembros a aplicar procedimientos operacionales de atenuación del ruido, en la medida posible, sin afectar a la seguridad operacional.
7. Exhortar a los Estados miembros a no aplicar restricciones a las operaciones como primer recurso, sino sólo después de haber considerado las ventajas que se pueden obtener de otros elementos del enfoque equilibrado y de manera compatible con el Apéndice E de esta Resolución.
8. Solicitar a los Estados miembros cooperar estrechamente, en la medida de lo posible, para garantizar la armonización de programas, planes y políticas, hasta donde sea posible.

9. Solicitar a los Estados miembros asegurar que la aplicación de toda medida para atenuar el ruido sea compatible con el principio de no-discriminación del Artículo 15 del Convenio de Chicago.
10. Solicitar a los Estados miembros considerar las condiciones económicas particulares de los países de la región cuando se definan las políticas para la atenuación del ruido de las aeronaves.
11. Solicitar a los Estados miembros mantener informado al Comité Ejecutivo acerca de sus políticas y programas para mitigar el problema del ruido de las aeronaves en la aviación civil internacional.
12. Solicitar al Comité Ejecutivo evaluar continuamente la evolución de la repercusión del ruido de las aeronaves y elabore la orientación de la CLAC que sea necesaria para ayudar a los Estados miembros a aplicar el concepto de enfoque equilibrado para la gestión del ruido.
13. Instar a los Estados miembros a prestar el apoyo correspondiente a la labor de la CLAC en este tema de forma coordinada con la OACI, con miras al desarrollo de la aviación civil en la región.

APÉNDICE D

Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3

1. Solicitar a los Estados miembros no introducir, antes del 31 de diciembre de 2005, ninguna medida para eliminación gradual, en los aeropuertos internacionales, de las aeronaves comprendidas en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2.
2. En caso que la introducción de restricciones a las operaciones a este tipo de aeronave sea considerada necesaria por el Estado miembro, no deberá hacerse sin antes tomar en cuenta:
 - a) si la eliminación de este tipo de aeronave proveerá los beneficios al medio ambiente necesarios en los alrededores de los aeropuertos;
 - b) si los beneficios al medio ambiente necesarios pueden alcanzarse con reglamentos que impidan a sus explotadores incorporar ese tipo de aeronaves a sus flotas mediante la compra o el arrendamiento, fletamento o intercambio, o bien con incentivos para que aceleren la modernización de las mismas;
 - c) si los beneficios al medio ambiente necesarios pueden ser obtenidos por medio de:
 - restricciones limitadas a aeropuertos y pistas cuyo uso se haya determinado y declarado que genera problemas de ruido;
 - restricciones limitadas a los períodos en que se registra la mayor perturbación por el ruido; y
 - d) las repercusiones de cualquier restricción para otros Estados miembros interesados, consultando a dichos Estados y notificándoles sus intenciones con antelación razonable sobre esta intención.
3. Instar a los Estados que, a pesar de las consideraciones descritas en párrafo 2 anterior, decidan eliminar gradualmente las aeronaves para:

- a) definir toda restricción de tal manera que las aeronaves de un explotador individual que se conformen al Capítulo 3 y que estén operando en la actualidad en sus territorios puedan ser retiradas de dichas operaciones gradualmente, hasta el año 2010;
 - b) no restringir, antes del término del período arriba indicado, las operaciones de ninguna aeronave antes de que hayan transcurrido 25 años desde de la fecha de expedición de su primer certificado individual de aeronavegabilidad;
 - c) no restringir, antes del término del período arriba indicado, las operaciones de ninguna aeronave de fuselaje ancho existente en la actualidad ni de ninguna aeronave equipada con motores que tienen una relación de dilución superior a 2:1; e,
 - d) informar a la CLAC, así como a los otros Estados interesados, acerca de todas las restricciones impuestas.
4. Exhortar a los Estados miembros a seguir colaborando bilateral y regionalmente, a fin de:
- a) disminuir las repercusiones del ruido que deben soportar las comunidades situadas alrededor de los aeropuertos, minimizando los costos económicos para los explotadores de aeronaves; y
 - b) tener en cuenta las dificultades de los explotadores de los países de la región con respecto a las aeronaves del Capítulo 2 matriculadas actualmente, cuando no puedan sustituirse antes de que termine el período de eliminación gradual.
5. Instar a los Estados miembros a no introducir medidas de eliminación gradual de aeronaves que se ajustan, por homologación original o rehomologación, a las normas de homologación del Anexo 16, Volumen I, Capítulos 3 ó 4.
6. Instar a los Estados miembros para que ayuden a los explotadores de aeronaves en su esfuerzo por acelerar la modernización de sus flotas, facilitando el arrendamiento o la compra de aeronaves con mejores tecnologías, e incluso suministrar cooperación técnica multilateral donde sea apropiado.
7. Instar a los Estados miembros para que sólo implementen algún tipo de restricción en cuanto a la operación de aeronaves, en caso necesario, luego de desarrollar y adoptar una política como parte del enfoque equilibrado, considerando:
- a) la planificación de la utilización de los terrenos en áreas cercanas a los aeropuertos internacionales para reducir, al mínimo, cualquier utilización de los terrenos para fines residenciales, educacionales, culturales, de salud u otros que puedan ser afectados negativamente por el ruido de las aeronaves;
 - b) la utilización de procedimientos operacionales para la reducción del ruido de las aeronaves; y
 - c) la aplicación de toda restricción de acuerdo con los principios de no discriminación establecidos por el Artículo 15 del Convenio de Chicago que prevé un tratamiento tan favorable para los explotadores extranjeros como el ofrecido a los explotadores nacionales en los mismos aeropuertos.

APÉNDICE E

Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionadas con el ruido

1. Solicitar a los Estados miembros que, siempre que sea posible, se adopten cualesquiera restricciones a las operaciones solamente si estas medidas están respaldadas por una evaluación previa de las ventajas al medio ambiente previstas y las repercusiones perjudiciales posibles.
2. Solicitar a los Estados miembros a que no impongan en ningún aeropuerto restricciones a las operaciones de las aeronaves antes de evaluar plenamente todas las medidas disponibles para solucionar el problema del ruido en el aeropuerto en cuestión, de conformidad con el enfoque equilibrado descrito en el Apéndice C a esta resolución.
3. Solicitar a los Estados que, a pesar de las consideraciones de la cláusula 2 anterior, permitan la introducción de restricciones a las operaciones de aeronaves, en un aeropuerto, que cumplan con los requisitos del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, y que:
 - a) basen dichas restricciones en la performance acústica de la aeronave, según lo determine el procedimiento de homologación realizado con arreglo al Anexo 16, Volumen I;
 - b) adapten dichas restricciones al problema acústico del aeropuerto en cuestión, de conformidad con el enfoque equilibrado;
 - c) limiten dichas restricciones a las que sean de carácter parcial, cuando sea posible, en vez de la eliminación total de las operaciones en un aeropuerto;
 - d) tengan en cuenta las consecuencias posibles para los servicios de transporte aéreo para los cuales no hay alternativas apropiadas (e.g. servicios de larga distancia);
 - e) consideren las circunstancias especiales de los explotadores de los países de la región para evitar imposición de costos elevados;
 - f) introduzcan esas restricciones gradualmente y durante un periodo de tiempo, cuando sea posible, a fin de tener en cuenta las repercusiones económicas para los explotadores de las aeronaves afectadas;
 - g) den a los explotadores un período de aviso con antelación razonable; e,
 - h) informen a la CLAC, así como a los otros Estados miembros interesados, acerca de todas las restricciones impuestas.

APÉNDICE F

Planificación y gestión de la utilización de los terrenos

1. Instar a los Estados miembros que hayan eliminado gradualmente las operaciones de las aeronaves del Capítulo 2 de acuerdo con el Apéndice D de esta resolución para preservar al máximo las ventajas alcanzadas en las comunidades locales, por la reducción del ruido en estos aeropuertos, evitando la utilización de los terrenos incompatibles con las actividades aeronáuticas o la invasión de área adyacentes a los mismos.

2. Instar a los Estados miembros a asegurarse de que las posibles reducciones en los niveles de ruido que se obtengan con la introducción de aeronaves más silenciosas, particularmente las que cumplen con la nueva norma del Capítulo 4, no resulten comprometidas por la utilización de los terrenos incompatible con las actividades aeronáuticas o la invasión en las áreas cercanas a los mismos.
3. Instar a los Estados miembros cuando aún exista la posibilidad de minimizar los problemas de ruido de las aeronaves mediante medidas preventivas, a que:
 - a) emplacen los nuevos aeropuertos en lugares apropiados, lejos de zonas con actividades sensibles al ruido;
 - b) adopten las medidas apropiadas para que la planificación del uso de los terrenos se tome plenamente en cuenta en la etapa inicial de todo nuevo aeropuerto o el desarrollo en un aeropuerto existente;
 - c) definan zonas cercanas a los aeropuertos que correspondan a diversos niveles de ruido teniendo en cuenta la densidad de la población y su crecimiento, al igual que los pronósticos de aumento del tráfico y establezcan criterios para el uso adecuado de esos terrenos teniendo en cuenta la orientación de la OACI;
 - d) sancionen leyes, den orientación u otros medios apropiados para lograr la compatibilidad entre la operación de los aeropuertos y los criterios adoptados para la utilización de los terrenos en zonas adyacentes a los mismos; y
 - e) se aseguren que las comunidades cercanas a los aeropuertos dispongan de información de fácil lectura y comprensión acerca de las operaciones de las aeronaves y sus efectos en el medio ambiente.
4. Solicitar al Comité Ejecutivo acoger la orientación contenida en el “Manual de Planificación de Aeropuertos” (Doc 9184) con respecto a la elaboración de las directrices para los Estados miembros acerca del control de la utilización de los terrenos en las cercanías de los aeropuertos.
5. Solicitar al Comité Ejecutivo establecer procedimientos para orientar la gestión de la utilización de los terrenos, particularmente en aquellas partes donde aún pueda existir la posibilidad de evitar problemas de ruido de las aeronaves en el futuro.

APÉNDICE G

Aeronaves supersónicas – El problema del estampido sónico

1. Reafirmar la importancia de una política que garantice que no se producirá ninguna situación inaceptable para el público debido al estampido sónico de las aeronaves supersónicas en servicio comercial.
2. Orientar al Comité Ejecutivo para que, en observancia del Apéndice G de la Resolución A33-7 de la OACI y de otros documentos pertinentes a la operación de aeronaves supersónicas, se consideren debidamente los problemas que pueden ser generados para el público, especialmente en lo que respecta al estampido sónico, y que se tomen medidas para colaborar con la comunidad internacional en asuntos como la medición de dicho estampido, la definición tanto cuantitativa como cualitativa de la expresión “situaciones inaceptables para el público” y el establecimiento de sus límites correspondientes.

APÉNDICE H

Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera

1. Adoptar procedimientos para atender las cuestiones relativas a las repercusiones de la aviación civil en la atmósfera en el seno de la CLAC, a partir de los principios y directrices establecidos en los Apéndices H e I de la Resolución A33-7 de la Asamblea de la OACI.
2. Instar a los Estados miembros a que promuevan la investigación científica dirigida a solucionar las incertidumbres señaladas en el informe especial del IPCC.
3. Solicitar a los Estados miembros continuar cooperando estrechamente con el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC por sus siglas en inglés) y con otras organizaciones que participan en la definición de la medida en que la aviación contribuye a los problemas ambientales en la atmósfera, y con las organizaciones que participan en la formulación de políticas en este campo, principalmente la Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMCCNU).
4. Solicitar a los Estados miembros continuar estudiando las opciones en materia de políticas para limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, elaborar propuestas concretas y proporcionar sugerencias al Comité Ejecutivo y a la Conferencia de las Partes de la CMCCNU, tan pronto como sea posible, poniendo un énfasis especial en el empleo de soluciones técnicas y que al mismo tiempo continúe considerando medidas basadas en criterios de mercado, y teniendo en cuenta las posibles implicaciones para los países en la región.
5. Solicitar a los Estados miembros fomentar la aplicación de medidas operacionales como medio de limitar o reducir la repercusión en el medio ambiente de las emisiones de los motores de las aeronaves.
6. Invitar a los Estados miembros y organizaciones internacionales a mantener informada a la CLAC sobre los desarrollos en este campo.
7. Instar a los Estados miembros para que realicen estudios adicionales en el nivel cuantitativo, con miras a evaluar la contribución individual respecto al problema de la contaminación atmosférica global.

APÉNDICE I

Medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves

1. Solicitar al Comité Ejecutivo continuar elaborando orientación para los Estados miembros sobre la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado a fin de reducir o limitar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, particularmente para mitigar las repercusiones de la aviación en el cambio climático, y elaborar propuestas concretas y proporcionar asesoramiento, tan pronto como sea posible, a la Conferencia de las Partes de la CMCCNU.
2. Exhortar a los Estados miembros y al Comité Ejecutivo para que, teniendo en cuenta los intereses de todas las partes involucradas, evalúen el costo y las ventajas de las diversas medidas con el fin de abordar las emisiones de los motores de las aeronaves del modo más eficaz en función al costo,

y adopten medidas compatibles con el marco descrito a continuación, y a los Estados miembros para que se esfuercen por tomar medidas de forma sistemática, tanto para las emisiones de la aviación interior como de la internacional:

a) Mecanismos voluntarios

- (1) Alentar a los Estados miembros y a las otras partes interesadas a que adopten medidas de corto plazo para limitar o reducir las emisiones procedentes de la aviación internacional, en particular por medio de mecanismos voluntarios.
- (2) Instar al Comité Ejecutivo a que facilite las medidas a través de directrices (por ejemplo, para cuantificar, supervisar y verificar la reducción de las emisiones o las medidas adoptadas) para dichos mecanismos, incluyendo un acuerdo voluntario modelo.

b) Gravámenes relacionados con las emisiones

- (1) Instar a los Estados miembros a que se abstengan de introducir tasas y tarifas de medio ambiente relacionadas a la emisión de aeronaves.
- (2) Instar a los Estados miembros a que se abstengan de tomar medidas unilaterales para introducir gravámenes relacionados con las emisiones que sean incompatibles con la orientación actual.
- (3) Instar al Comité Ejecutivo a que realice más estudios y elabore orientación adicional sobre el asunto.

c) Comercio de los derechos de emisión

- (1) Respaldar la elaboración de un sistema abierto de comercio de los derechos de emisión para la aviación internacional.
- (2) Solicitar al Comité Ejecutivo que elabore con prioridad las directrices para el comercio abierto de los derechos de emisión para la aviación internacional, concentradas en el establecimiento de las bases estructurales y jurídicas para la participación de la aviación en un sistema abierto de comercio de los derechos y que incluyan elementos fundamentales como presentación de informes, supervisión y cumplimiento, proporcionando al mismo tiempo la flexibilidad requerida para que sean compatibles con el proceso CMCCNU.

3. Instar a los Estados miembros a no considerar la adopción de cualquier tipo de tasa o impuesto con el propósito de reducir la repercusión atmosférica causada por las operaciones de las aeronaves, teniendo en consideración los resultados alcanzados en los estudios realizados por el CAEP.

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A15-17.

**PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A16-
ADHESIÓN AL ACUERDO PARA LA IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA REGIONAL DE
COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

CONSIDERANDO que el 32 Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI adoptó la Resolución A32-11, relativa al establecimiento de un Programa Universal de Auditoria de la Vigilancia de la Seguridad Operacional, el cual fue puesto en práctica a partir del 1 de enero de 1999;

CONSIDERANDO que la CLAC, en la búsqueda de un elevado patrón de seguridad operacional para la Región, firmó con la OACI en octubre de 1998, en Montreal, un Memorándum de Entendimiento para promover el establecimiento del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional;

CONSIDERANDO que para la adopción de las acciones para el establecimiento de ese Sistema fue firmado el Acuerdo para la Implantación del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, por seis Estados miembros de la CLAC, en diciembre de 1998, en la Ciudad de México;

CONSIDERANDO que para el mejor funcionamiento del Sistema, es necesario contar con el mayor número de participantes;

CONSIDERANDO lo que consta en el Artículo Octavo del Acuerdo para la implantación del Sistema Regional **de Cooperación** para la Vigilancia de la Seguridad Operacional sobre las adhesiones al mismo;

CONSIDERANDO que en el año 2001 fue modificado el nombre del Sistema a “Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional”.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

1. Exhortar a los Estados miembros de la CLAC que aún no lo han hecho, que promuevan a la brevedad posible, su adhesión al Sistema Regional **de Cooperación** para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.
2. Encargar al Presidente de la CLAC que se dirija a las Autoridades Aeronáuticas de los Estados de Norteamérica, Centroamérica, Sudamérica y el Caribe, no pertenecientes a la CLAC, para invitarlos a adherirse al referido Acuerdo y, por tal motivo, hacerles llegar copia de la documentación pertinente.

La presente Recomendación reemplaza a la Recomendación A14-6.

- b) Apruebe la derogación de la Recomendación A6-3 sobre Reembolsos y la Declaración de México del 14 de diciembre de 1998.
- c) Apruebe la consolidación de la Recomendación A10-3 “Extensión a la aviación general y a los servicios de transporte aéreo no regular de las medidas de prevención y control del narcotráfico contenidas en la Recomendación A8-1” con la

Recomendación A15-12 “Medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas en el transporte aéreo” en el Proyecto de Recomendación A16- Medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas en el transporte aéreo, para su ulterior aprobación por la Asamblea, de la siguiente manera:

**PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A16-
MEDIDAS PARA PREVENIR Y CONTROLAR EL TRÁFICO ILÍCITO
DE DROGAS EN EL TRANSPORTE AÉREO**

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 ~~(Séptima Edición)~~ al Convenio de Aviación Civil Internacional y del Manual de Seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita 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;

CONSIDERANDO que la importancia primordial que representa la adopción de precauciones esenciales de control de estupefacientes no debe circunscribirse únicamente al servicio de transporte aéreo regular;

CONSIDERANDO que las medidas de control más estrictas en el transporte aéreo regular han conducido a una mayor utilización de aeronaves de la aviación general y de los servicios de transporte aéreo no regular en el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas;

CONSIDERANDO que el mayor efecto de dichas medidas es disuasivo válido por tanto para la aviación general y los servicios de transporte aéreo no regular, representados especialmente con las operaciones realizadas con aeronaves de pequeño porte afectadas al transporte no regular de pasajeros, carga y correo, así como a la aviación general.

RECOMIENDA a los Estados miembros adoptar el siguiente conjunto de medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas en el transporte aéreo:

AUTORIDAD

1. 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 en el ámbito 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.

INSPECCIÓN DE LOS PASAJEROS Y DE SU EQUIPAJE DE MANO

2. 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.

3. 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.

4. 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.

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

Casos especiales

6. 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.

CONTROL DE PASAJEROS EN TRÁNSITO O TRANSFERENCIA DE OTRO VUELO

7. Deberán adoptarse medidas similares a las mencionadas en el acápite anterior.

EQUIPAJE

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

9. 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.

10. Deberá verificarse que el pasajero que despachó el equipaje se embarque en la aeronave y termine su viaje en esta. En caso contrario, se procederá a retirar el mismo de bodega y disponer la investigación pertinente.

CARGA

11. 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.

12. 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.

13. 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.

14. 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.

15. 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 este sea muy costoso para la empresa aerocomercial, deberán utilizarse procedimientos lo más similares a los empleados con los "containers".

16. 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.

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

18. En lo que se refiere a la carga seca, esta 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.

19. A fin de dar cumplimiento a las medidas indicadas, 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, i.e. 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 fotografíe 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.

AERONAVES

Vigilancia y protección

20. 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.

21. 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.

Registro de aeronaves

22. 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 y de lo cual deberá quedar constancia en documento debidamente firmado.

23. 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.

24. 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

CONTROL DE ACCESO

Zonas de seguridad restringidas

25. 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.

26. 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.

27. 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.).

Carteles

28. 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.

Sistemas de permisos

29. Además del uniforme de la compañía, la tripulación y el personal de apoyo en el aeropuerto usará una tarjeta de identificación que la acredite como tal, la cual deberá lucir en forma permanente en lugar visible.

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A10-3 y A15-12.

- d) Apruebe el nuevo Proyecto de Resolución sobre Aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros, para su ulterior aprobación por la Asamblea, de la siguiente manera:

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN A16-
APLICACIÓN DEL MARCO NORMATIVO DE LA CLAC EN LOS ESTADOS MIEMBROS Y
REVISIÓN DEL ESTADO DE LAS DECISIONES DE LA CLAC**

CONSIDERANDO que el Estatuto de la CLAC en su Artículo 3 establece que: *“La CLAC es un organismo de carácter consultivo y sus Conclusiones, Recomendaciones y Resoluciones estarán sujetas a la aprobación de cada uno de los Gobiernos”*;

CONSIDERANDO que también el Estatuto en su Artículo 12, entre otras cosas, dispone que: *“Las Conclusiones, Recomendaciones o Resoluciones de la CLAC serán tomadas por deliberación de la Asamblea, en la cual cada Estado tendrá derecho a un voto”*;

CONSIDERANDO de igual manera que el mismo artículo del Estatuto establece que las Decisiones de la Asamblea se tomarán por mayoría de los Estados representados, salvo lo que dispone el Artículo 25;

CONSIDERANDO por otro lado que el Artículo 38bis del Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC, al referirse a la aprobación de las Decisiones de la Asamblea, manifiesta que: *“las Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones adoptadas por la Asamblea que no impliquen reformas al Estatuto de la CLAC y que caigan dentro de la esfera de la competencia exclusiva de las Autoridades de Aviación Civil, podrán ser aprobadas por los Jefes de Delegación que concurren a las Asambleas, en el mismo acto que éstas son adoptadas”*;

CONSIDERANDO la importancia de la implementación de las Decisiones de la CLAC en las legislaciones de los Estados y la necesidad de darle seguimiento a dicha aplicación;

CONSIDERANDO la Resolución A15-21 sobre los “Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC”.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE lo siguiente:

1. Exhortar a los Estados miembros a tomar en cuenta el marco normativo de la CLAC dentro de sus respectivas legislaciones e informar al Comité Ejecutivo sobre el estado de situación de dicho proceso y la forma en que lo están implementando.
2. Encargar a la Secretaría que, como tarea permanente, realice el seguimiento constante de la implementación de las Decisiones de la CLAC en los Estados miembros y realice un análisis amplio de la situación regional con dicha información.

3. Instar a los Estados a adoptar las medidas necesarias dentro de sus administraciones para acelerar los procesos de aprobación y pronta ratificación de las Resoluciones estatutarias, a fin de que éstas entren en vigor lo antes posible.
4. Encargar a la Secretaría realizar permanentemente una exhaustiva revisión de las Decisiones de la CLAC a fin de que puedan ser enmendadas, derogadas o actualizadas y presentar un informe de ello al Comité Ejecutivo para su ulterior aprobación por la Asamblea.

Cuestión 3 del
Orden del Día:

Análisis del Orden del Día Provisional del 35° periodo de sesiones de la
Asamblea de la OACI / Temas de interés para la CLAC.
Tarea Nro. 22 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/04

18. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/04 en la que se efectuaba un análisis del Orden del Día Provisional del 35° periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI que se llevará a cabo en Montreal, del 28 de setiembre al 8 de octubre de 2004 y se resaltaban los temas de interés para la CLAC. En este sentido, solicitó revisar detalladamente esta información, añadir y/o eliminar lo que se estime conveniente, buscando armonizar el posicionamiento de la región.

19. El GEPEJTA tomó nota que existe una decisión del Comité Ejecutivo para que la CLAC presente una nota de estudio sobre AVSEC (Cuestión 14 del Orden del Día) durante la Asamblea OACI y que en ella estaba trabajando el Grupo AVSEC. Otra nota que también sería presentada versaría sobre el presupuesto y el fortalecimiento de las oficinas regionales. Finalmente, la Secretaría explicó el proceso de presentación de notas de estudio, resaltando la importancia de hacerlo con suficiente antelación.

20. Entre los temas que generaron mayor interés figura el de las postulaciones para el Consejo de la OACI. En este sentido, la Secretaría informó que, en el futuro cercano, se realizarían las coordinaciones con las demás Organizaciones Regionales para conocer la situación de las negociaciones y para conformar las distintas planchas.

21. Al analizar la Guía de Orientación, se sugirió que se presente una nota de estudio sustentando la importancia de la región en el campo de la cooperación (Cuestión 13.2 del Orden del Día), en vista de que nuestra región es la que participa mayoritariamente en la cooperación técnica de OACI.

22. Con respecto al tema de protección del medio ambiente (Cuestión 15 del Orden del Día), el Experto de Brasil señaló que su Estado todavía no tiene una posición definida para llevar a la Asamblea. Ante esta situación, se creyó conveniente solicitar a Brasil su contribución con un proyecto de nota de estudio donde, entre otras cosas, se plantee que la propuesta de norma europea es muy estricta y que podría significar restricciones para las aerolíneas de nuestra región una vez que sus aeronaves no cumplan con los dictámenes.

23. Asimismo, se planteó la necesidad de presentar la situación de la seguridad operacional en la región latinoamericana, tomando en cuenta el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y ACSA.

24. Más adelante, al tratar sobre el financiamiento del programa universal OACI de auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) (Cuestión 16.2 del Orden del Día), resaltando que, si fuese necesario, debería presentar una nota de estudio.

25. Con referencia a los medios de perfeccionamiento de las normas de la OACI (Cuestión 17 del Orden del Día), se señaló la importancia de apoyar estas normas sobre la base de racionalización y simplificación, así como la conveniencia de apoyar esta iniciativa para agilizar la labor, ya que algunos temas están siendo trasladados a la industria – siempre buscando la mejor alternativa. Sobre este tema, el Experto de Brasil planteó la preocupación de los Estados para apoyar y adaptarse a los cambios propuestos.

26. Al tratarse el tema del financiamiento internacional de la seguridad aeronáutica (IFFAS) (Cuestión 18 del Orden del Día), se puntualizó la importancia de apoyar esta iniciativa.

27. Con respecto al punto sobre el acrecentamiento de la eficacia de la OACI (Cuestión 20 del Orden del Día), se planteó la presentación de un proyecto de nota de estudio al próximo Comité Ejecutivo.

28. Sobre la Cuestión 29, Facilitación, se señaló que se estaba a la espera de la información que deberán suministrar los Estados para poder presentar una posición regional.

29. Con relación a la Cuestión 34 del Orden del Día, Modernización del Convenio de Roma, se solicitó a aquellos Expertos que forman parte del Comité Jurídico de la OACI que, como en anteriores oportunidades, aúnen sus esfuerzos para armonizar criterios y, si fuera el caso, preparar un proyecto de nota de estudio. En este sentido, se encargó a Colombia que contribuya con un proyecto de nota de estudio acerca de las medidas cautelares.

30. Finalmente, al tratar la Cuestión 36, Informe sobre el establecimiento de un marco jurídico respecto a los sistemas CNS/ATM, incluido el GNNS, la Secretaría informó que existe un comité en el GREPECAS que trabaja sobre este tema y habría que armonizar con las labores de la CLAC. En este sentido, se sugiere a la Secretaría que solicite información sobre sus avances a GREPECAS. En todo caso, se consideró necesario presentar una nota de estudio sobre este tema.

Conclusión

31. El Grupo de Expertos acordó sugerir al Comité Ejecutivo de la CLAC lo siguiente:
- a) Tomar especial atención de la Directriz de procedimiento para la coordinación del trabajo de los participantes de los Estados miembros de la CLAC en las Asambleas y Conferencias Mundiales de la OACI que se incluye como **Adjunto 7** al presente Informe.
 - b) Con base al Orden del Día Provisional del próximo 35° Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI y a la Guía de Orientación preparada por la Secretaría (**Adjunto 8**) para el tratamiento del mismo, adopte las medidas que estime conveniente para que se elaboren los proyectos de notas de estudio pertinentes y que éstas cuenten con el apoyo de los Estados miembros de esta Comisión Regional.
 - c) Celebrar una reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC ampliado, dos días antes del inicio de las sesiones del 35° Periodo de sesiones de la Asamblea OACI, así

como, reuniones matutinas de coordinación mientras dure la misma, tal como se ha realizado en anteriores oportunidades.

Cuestión 4 del
Orden del Día:

Estudio del problema de arrendamiento, fletamento e intercambio de
aeronaves en la región. (Proyecto de Decisión).
Tarea Nro. 10 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/05

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/14

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/16

32. La Secretaria presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/05 resumiendo los antecedentes de esta tarea y presentando una tabla con el análisis de las respuestas recibidas de 13 Estados miembros a la encuesta modificada realizada.

33. A continuación y en representación del Grupo *ad hoc* constituido para darle seguimiento a esta tarea, la Experta de Costa Rica presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/16 donde se detalla el trabajo desarrollado y somete a consideración del Grupo un Proyecto de Decisión sobre el tema. En este Proyecto de Resolución A16 – “Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en los acuerdos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves”, entre otros, se considera que una de las prioridades principales de la aviación es el mantenimiento de las normas de seguridad operacional congruentes con lo establecido en el Convenio de Aviación Civil Internacional. Asimismo, señala que, siendo el arrendamiento de aeronaves una práctica común en la industria de la aviación civil, un enfoque armonizado en cuanto a su normativa traería como consecuencia beneficios económicos para la industria de los consumidores; y, no deberían ser utilizados para obviar la aplicación de las leyes, reglamentación ni acuerdos internacionales vigentes.

34. Finalmente, resaltó que, con este Proyecto de Decisión, se incorpora una serie de elementos para poder mantener un control más efectivo sobre estas figuras comerciales, siempre con el espíritu y en el entendido de que se intenta colaborar con la industria el pro del más rápido devenir y efectividad de sus operaciones, sin descuidar las obligaciones que corresponden a los Estados y sin permitir que se constituyan en un escudo para liberar el control de la seguridad operacional.

35. A continuación la Experta de Argentina presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/14, elaborada por su Administración en colaboración y complemento al trabajo del grupo *ad hoc*, donde se presentaba un panorama de la situación en Argentina sobre el tema e incluía un Proyecto de Recomendación sobre el tema (**Adjunto 9**).

36. Se analizó los Proyectos de Decisión presentados y se introdujeron algunos cambios tomando en cuenta que estos servirían de orientación para los Estados.

Conclusión

37. Luego de un detallado análisis, el Grupo de Expertos acordó sugerir al Comité Ejecutivo de la CLAC que acoja favorablemente el siguiente Proyecto de Resolución A16 – “Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en los acuerdos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves” para su ulterior adopción por parte de la Asamblea:

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A 16-**ORIENTACIÓN SOBRE LA APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 83 BIS DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL EN LOS ACUERDOS DE ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES EN LA REGIÓN**

CONSIDERANDO que una de las prioridades principales de la aviación es el mantenimiento de normas de la seguridad operacional, apegados a las normas establecidas en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

CONSIDERANDO que el arrendamiento de aeronaves es una práctica común en la industria de la aviación civil, por lo cual un enfoque armonizado en cuanto a la normativa que les debe regir, tendría como consecuencia beneficios económicos para la industria y los consumidores;

CONSIDERANDO que los arrendamientos no deben ser utilizados como medios para evadir la aplicación de las leyes, reglamentación o acuerdos internacionales aplicables;

CONSIDERANDO que la CLAC ha propiciado una política de armonización en la reglamentación de los Estados miembros, a fin de facilitar los trámites y procedimientos que se realizan en las diversas actividades relativas a la aviación civil;

CONSIDERANDO que la OACI ha estudiado ampliamente el tema del arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, determinado que es de interés general para la aviación civil internacional facilitar arreglos de esta naturaleza, máxime si se toma en cuenta que las disposiciones internacionales en vigor no contienen ningún impedimento para arreglos de esta naturaleza;

CONSIDERANDO que la OACI mediante la introducción del artículo 83 bis, que entró en vigencia el 20 de julio de 1997, introdujo una enmienda al Convenio de Aviación Civil Internacional en la cual se establece la posibilidad de transferir ciertas funciones y obligaciones del Estado de matrícula al Estado del explotador de las aeronaves que sean objeto de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, la que permite que queden claramente establecidas las responsabilidades respecto a la vigilancia de la seguridad operacional, simplifica los procedimientos e intensifica la seguridad operacional;

CONSIDERANDO que para la correcta aplicación del artículo 83 bis, se requiere que los Estados se aseguren que su legislación y políticas se encuentren acorde con los enunciados del referido artículo, y en particular lo que se relaciona con el reconocimiento de la validez de los certificados de aeronavegabilidad, así como de las licencias relativas al equipo de radio y de miembros de la tripulación expedidas o convalidadas por el Estado del explotador, además de los expedidos por el Estado de matrícula;

CONSIDERANDO que una de las tareas de la CLAC ha sido el establecimiento de una política regional en materia de transporte aéreo, la cual se ha venido actualizando de conformidad con los cambios que se suscitan en la actividad, lo que deja ver la necesidad de que se introduzcan los aspectos relacionados con el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves;

CONSIDERANDO que el punto II de la Resolución A15-5 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, establece la potestad de encargar al Comité Ejecutivo y sus Órganos

Subordinados que en función de la evolución de esta actividad, revisen y actualicen estos criterios y directrices periódicamente;

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

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. INSTAR a los Estados para que cumplan con las normas de seguridad operacional establecidas en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y a aquellos Estados que no han ratificado el Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Artículo 83 bis), firmado en Montreal el 6 de octubre de 1980, lo ratifiquen a la brevedad.
2. INSTAR a los Estados de la Región para que revisen su legislación interna con el propósito de que se realicen los ajustes que permitan la correcta aplicación del Artículo 83 bis, para lo cual deberán impartirse cursos que promuevan la correcta aplicación del mismo.
3. RECOMENDAR a los Estados de la Región que cuando concierten acuerdos relativos a la transferencia de ciertas funciones y obligaciones del Estado de matrícula al Estado del explotador, como producto de arreglos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, hagan uso de la Circular 295 LE/2 de la OACI, denominada “*Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional*”, publicada en febrero, 2003, y especialmente, que tomen en cuenta las “*Directrices sobre la aplicación del artículo 83 bis*” y el “*Modelo de Acuerdo*” desarrollados en la citada circular, que constan como Anexos 1 y 2.
4. RECOMENDAR a los Estados la aplicación de los siguientes criterios cuando consideren autorizaciones relacionadas con arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves:
 - a) En la aprobación de arrendamiento con tripulación y sin tripulación deberá ir claramente acompañada de las responsabilidades que competen a cada una de las partes respecto a las normas de seguridad operacional asumidas por cada una e las partes en el acuerdo de sus respectivas áreas de competencia.
 - b) Debe de existir equivalencia entre las normas técnicas de aplicación de la Seguridad Operacional se puede tomar como punto de referencia para evaluar dicha equivalencia los resultados de las auditorias realizadas en virtud del programa de auditoria de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI cuyos informes sumarios están a disposición de los Estados.
 - c) Distinguir el tipo de arrendamiento: en el sentido de que no deben de aplicarse las mismas restricciones en caso de tratarse de arrendamientos financieros en cuyo caso pueden ser por tiempo indefinido cuando se trata de un Banco u entidad financiera.
 - d) Propulsar la uniformidad de criterio en cuanto al tratamiento de las figuras de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves para facilitar su implementación. En cuanto a seguridad operacional se refiere, que pueda ser adaptable a todas las situaciones.

- e) Dar tratamiento temporal y basado en un estado de necesidad o emergencia a la figura del subfletamento creando una base de datos proporcionada por las líneas aéreas, donde se establezca una lista de transportistas aprobados por las autoridades aeronáuticas nacionales, de la que un transportista pueda utilizar una aeronave con poco tiempo de aviso para suplir dicha necesidad específica bajo condiciones de excepción.
- f) Para fines de garantizar la seguridad operacional y las normas de responsabilidad jurídica y de cumplimiento de las condiciones económicas aplicables, todos los arreglos de arrendamiento concertados por transportistas deberían de recibir una aprobación previa de las autoridades competentes.
- g) Cuando se analicen solicitudes relativas a arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves se debe obtener la siguiente información:
 - i. Tipo de arrendamiento.
 - ii. Nombre de las partes en el acuerdo.
 - iii. Fecha de inicio y duración del arrendamiento.
 - iv. Número y tipo de aeronaves, marcas de matrícula y país de registro, certificado de homologación en cuanto al ruido cuando corresponda.
 - v. Pólizas de seguro de pasajeros y de terceras partes.
 - vi. Nombre del transportista aéreo con cuyo AOC se explotará y mantendrá la aeronave.
 - vii. Nombre del transportista aéreo con control comercial de la aeronave.
- h) RECOMENDAR a los Estados miembros que, cuando concierten acuerdos bilaterales o multilaterales, tomen como referencia la cláusula modelo sobre arrendamiento propuesta por la OACI en los Modelos de Acuerdos de Servicios Aéreos para una Liberalización bilateral, regional o multilateral (MASA), dados a conocer durante la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo, efectuada en marzo, 2003 en Montreal, Canadá; que se adjunta como Anexo 3.
- i) AGREGAR un punto a la Resolución A15-5 para que incorpore los temas relativos al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, con el siguiente detalle:

“ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES

xx. Los Estados Miembros permitirán la utilización de acuerdos relativos a arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, que se efectúen de conformidad con las normas establecidas por la OACI, incluyendo lo dispuesto en el artículo 83 bis y en la Circular 295 LE/2 de la OACI, denominada “*Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional*”, publicada en febrero, 2003.”

Los Anexos 1, 2 y 3 a este Proyecto de Resolución se encuentran como **Adjuntos 10, 11 y 12**, respectivamente, al presente Informe.

Cuestión 5 del
Orden del Día:

Actualización del precio del combustible de aviación en la región.
Tarea Nro. 13 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/06

38. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/06 y señaló que este trabajo -también impulsado por el Comité Regional de Competitividad, se verá reflejado en el estudio que se haga sobre el incremento del 10% de tráfico en la región Latinoamericana que forma parte de la nueva estrategia de desarrollo para la región. Resaltó que uno de los grandes impedimentos que tiene el transporte aéreo es la cantidad de cargas tributarias en el precio del combustible de aviación. Con este motivo, la Secretaría ha efectuado una nueva recopilación de datos, actualizando la información que se tenía.

39. A continuación, los Expertos dieron a conocer tu parecer sobre el tema, coincidiendo que mayor parte en que se trata de un trabajo importante y completo sobre un tema muy vigente que afecta tanto a las administraciones de aviación civil de los Estados como a las líneas aéreas, haciendo hincapié sobre el aspecto tributario.

40. Al hacer uso de la palabra, la Experta de Cuba se refirió a una propuesta planteada anteriormente por su Administración respecto a la imposibilidad de facilitar información acerca del precio de combustible.

41. Finalmente, el Experto de IATA se comprometió a efectuar un estudio comparativo actualizado del precio final del combustible de aviación en Latinoamérica, con relación a otras regiones.

Conclusión

42. Luego de tomar conocimiento de la información presentada, el GEPEJTA acordó sugerir al Comité Ejecutivo que encargue a la Secretaría que:

- a) Con miras a promover análisis continuo del tema e impulsar la Resolución A15-11 “Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región” de la CLAC, adopte las medidas que estime necesario para llevar acabo un seminario o taller, con participación de los diferentes actores de la aviación civil, con miras a divulgar su experiencia y lograr una reducción en el precio de los combustibles de aviación, alentando, asimismo, que los Estados, como parte de esta estrategia, que organicen seminarios al interior de sus países entre las líneas aéreas y quienes venden combustible y los operadores de aeropuertos.
- b) Realice las coordinaciones que estime pertinente para que la IATA presente un estudio comparativo actualizado sobre el precio del combustible con relación a las otras regiones durante la próxima reunión del GEPEJTA, incluyendo aspectos tributarios de los diferentes medios de transporte.

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

**Seguimiento de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico
internacional / Implementación del Convenio de Montreal en la región.**

Tarea Nro. 21 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/07

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/13-NI/02

43. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/07 donde se detalla el estado de ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional. Este recuento es producto de la información recibida de la OACI, así como de las respuestas de los Estados miembros de la CLAC a la encuesta circulada por la Secretaría. Asimismo, se informó que se recibió extemporáneamente respuesta de Colombia, Perú y Venezuela y que esta información será registrada en la próxima actualización de la tabla. De igual manera, se presentó la nota informativa CLAC/GEPEJTA/13-NI/02 acerca de las garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico).

44. La Experta de Colombia informó que a partir del 4 de noviembre de 2003 entró el vigor el Convenio de Montreal en su país, con aplicación únicamente en el ámbito de las líneas aéreas. En este sentido, los operadores habían realizado talleres para capacitar al recurso humano que atiende a los usuarios en los aeropuertos sobre la operatividad del Convenio. Asimismo, señaló que no han tenido experiencia en otorgar indemnizaciones y que, recientemente, se hizo el depósito de la ratificación del Protocolo para actos ilícitos en aeropuertos.

45. A continuación, el Experto de Bolivia sugirió que la Secretaría informe a futuro sobre la experiencia de las líneas aéreas con respecto a los costos operativos.

46. El Experto de la IATA acotó que este es un tema complejo, ya que debido a la situación actual de seguridad, los seguros tienen un gran impacto en el sector y se comprometió a realizar un inventario y presentar a la próxima reunión información concreta sobre las líneas aéreas que operan en Latinoamérica.

Conclusión

47. El Grupo de Expertos tomó nota de la información presentada y acordó sugerir al Comité Ejecutivo que la Secretaría de la CLAC:

- a) Continúe con la labor de seguimiento acerca del estado de aprobación y ratificación de los instrumentos internacionales por parte de los Estados miembros, actualizando la información disponible con aquella recibida recientemente.
- b) Tomando en consideración la complejidad del tema de los seguros, solicite a la IATA el inventario de las líneas aéreas que operan en Latinoamérica y la afectación de sus costos por concepto de seguros, para presentarlo en la próxima reunión del GEPEJTA.

Cuestión 7 del
Orden del Día:

Procesos de integración en todos los niveles (mundial, regional y subregional)
y relación con otros organismos internacionales.
Tarea Nro. 22 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/08 y *Addendum*

48. Al hacer la presentación de la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/08 y *Addendum*, la Secretaría solicitó a los Expertos de los Estados que forman parte de las diferentes organizaciones subregionales referidas en este punto del orden del día, que amplíen la información presentada respecto al estado de avance de los procesos de integración y la labor que se había desarrollado hasta esa fecha.

49. A continuación, la Experta de Cuba, en representación de la Asociación de Estados del Caribe (AEC) informó que el Acuerdo sobre Transporte Aéreo de la Asociación de Estados del Caribe está abierto a la firma pero que, lamentablemente, al no haberse celebrado la Reunión Cumbre programada para febrero del presente año en Panamá, el proceso se vio demorado. Asimismo, informó que, para entrar en vigor, se necesita 9 ratificaciones. Asimismo, resaltó los avances alcanzados en la subregión en materia de armonización de la reglamentación de los Estados de la AEC.

50. El Experto de Ecuador, en su calidad de Presidente del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) y en representación de la Comunidad Andina, señaló que se espera que en el futuro próximo se llegue a un acuerdo acerca de la unificación de ciertas decisiones comunitarias. Igualmente, acotó que se está trabajando en un Reglamento Común para obtener permisos de operación dentro de la región andina. Finalmente, resaltó que varias de las Decisiones de la CLAC se estaban discutiendo para incorporarlas como norma comunitaria, en especial en las relacionadas con los derechos de los usuarios.

51. Al referirse a la propuesta para alcanzar un sistema comunitario de vigilancia de la seguridad operacional, se informó que, debido a una falta de coordinación, no se aprovecharon los fondos ofrecidos por la Comunidad Económica Europea; sin embargo, el Experto de Bolivia acotó que no sería oportuno crear un organismo subregional cuando ya existía un sistema regional funcionando y con muy buena experiencia. La Secretaría añadió que había interés de Venezuela por incorporarse al Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, con lo que todos los países de la Comunidad Andina, salvo Colombia, lo estarían conformando.

52. El Experto de Uruguay tomó la palabra para referirse al Acuerdo de Fortaleza, aclarando que Argentina sostiene la Presidencia desde diciembre de 2003 y que estaba programado realizar dos reuniones este año –julio y diciembre. En este sentido, el Experto de Argentina señaló que está en discusión un nuevo Acuerdo de Fortaleza que sustituiría el actual marco jurídico de integración distinto al pensado en 1996, francamente liberalizador y con posibilidades más amplias que el actual; e informó que en mayo próximo se convocará al Consejo de Autoridades para revisar asuntos pendientes.

53. Al referirse al tema del IRRSA, la Secretaría informó que sólo Chile, Ecuador y Uruguay habían respondido al pedido planteado e instó a los presentes enviar sus comentarios con respecto al estudio de esta Iniciativa de Integración. Sobre este tema, el Experto de Brasil señaló que los días 11 al 13 febrero del presente año se llevó a cabo, en Sao Paulo, la 7^{ma} reunión del Comité Ejecutivo del Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental, donde participaron Brasil, Canadá, Chile, Costa Rica, Ecuador, Honduras, Uruguay y la Organización Marítima Mundial. Durante esta reunión se presentó una propuesta para constituir el Fondo de Infraestructura para Sudamérica (FISA) que daría el soporte económico necesario al IRRSA. Información sobre el tema será enviada a la Secretaría.

Conclusión

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

- a) Continúe impulsando este tema a través del seguimiento y evaluación de los procesos de integración regional y de las nuevas políticas subregionales en materia de transporte aéreo, con miras a fortalecer la integración regional y subregional;
- b) Mantenga informado tanto al GEPEJTA como al Comité Ejecutivo sobre los diferentes procesos subregionales, regionales y mundiales;
- c) Inste a los Estados para que envíen sus comentarios respecto al “Estudio de Integración del Transporte Aéreo en Sudamérica, elaborado por consultores del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
- d) Solicite a Brasil información sobre la constitución del Fondo de Infraestructura para Sudamérica (FISA) que daría el soporte económico necesario al IRRSA;
- e) Adopte las medidas pertinentes para coordinar y armonizar las actividades de nuevas iniciativas regionales en materia de transporte aéreo, con el trabajo que vienen realizando la CLAC, reiterando en la necesidad de evitar la duplicación de esfuerzos.

Cuestión 8 del

Orden del Día:

Capacitación profesional del personal de aviación civil y de las líneas aéreas. **Tarea Nro. 23 del Programa de Trabajo de la CLAC**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/09 y *Addendum*

55. Al tratar esta cuestión del orden del día, la Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/9 y *Addendum*. En este sentido, al referirse a la Academia de Aviación Civil de Singapur (CAAS), hizo hincapié en que se dé uso a las 10 becas otorgadas por ese Instituto, dentro del marco del MOU firmado por la CLAC y CAAS para el presente año. Asimismo, hizo mención a la reunión mantenida recientemente con la directora del CAAS acerca de la posibilidad de traer expertos a la región latinoamericana para dictar los cursos que normalmente dicta dicha Academia en su país. También señaló que Singapur apoyaría el curso “Gestión de la Aviación Civil y Derecho Aeronáutico” que se celebraría en Ecuador – con apoyo de la autoridad aeronáutica y de una universidad.

56. Finalmente, el Experto de la IATA se refirió a la nota CLAC/GEPEJTA/13-NE/09 donde se describía la amplia gama de cursos impartidos, en inglés y español, sobre aviación civil, aeropuertos y seguridad en tierra ofrecidos en Singapur, Miami y Montreal en modernos centros de capacitación, reconocidos internacionalmente. Asimismo, señaló que la IATA otorga algunas becas para estos cursos, en función del interés de la región. Finalmente, reiteró la invitación para participar en la 3ra Conferencia *Wings of Change* que reunirá a todos los protagonistas de la aviación civil de Latinoamérica.

Conclusión

57. El GEPEJTA acordó sugerir al Comité Ejecutivo que encargue a la Secretaría:

- a) Continúe con el seguimiento de esta materia, considerada de vital importancia para el desarrollo de la aviación civil en la región.
- b) Solicite a las Administraciones de aviación civil de los Estados miembros de la CLAC y Organizaciones Internacionales que continúen informando, con la debida antelación, sobre sus posibilidades de dictar cursos relacionados con el quehacer aeronáutico, así como de otorgar becas para los mismos;

Cuestión 9 del
Orden del Día:

Compilación, actualización y difusión de información sobre tasas y derechos aeroportuarios.
Tarea Nro. 11 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/10
Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/15

58. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/10 con los antecedentes del estudio sobre el tema de tasas y derechos aeroportuarios, y la encuesta elaborada que permitiría compilar y llegar a un costo o tarifa total de la aeronave en una determinada ruta o aeropuerto, permitiendo efectuar comparaciones entre ellas. Con este motivo y utilizando como base el Doc 7100 (2002) de la OACI “Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea”, se reestructuró la encuesta contemplando los diferentes tipos de aeronaves. A este respecto, se había recibido información de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Honduras y Perú.

59. En este sentido, se resaltó que muy pocos Estados habían respondido la encuesta y exhortó a los participantes a continuar enviando la información requerida, ya que ésta permitirá establecer diferencias y corregir distorsiones en los cobros, acentuadas a partir de los procesos de concesión. De esta falta de respuesta se pudo inferir que no todos los Estados poseen una metodología clara para la fijación de tasas y derechos y que no se está desagregando costos debido a las dificultades que esto causa. Finalmente, la Secretaría indicó que la información de Guatemala, recibida de forma extemporánea, será incorporada a la tabla.

60. Sobre este particular, el Experto de la IATA puso a disposición de la CLAC la utilización del mecanismo de la *Task Force* mediante el cual se pueden actualizar automáticamente la información. Asimismo, el Experto de AITAL añadió que también cuentan con un modelo para la actualización de datos, elaborado junto con IATA, de fácil adaptación, que sólo precisa números exactos de cada Estado para dar los costos de operación, de entrada y salida. Finalmente, el Experto de ACI/LAC señaló que, a partir de diciembre de 2003, se inició un levantamiento trimestral de los cargos aeroportuarios que se cobran a las líneas aéreas en cada uno de los 52 miembros de los 38 países que integran ACI/LAC, y que sería puesto a disposición de la Secretaría de la CLAC.

61. A continuación, la Secretaría aclaró que en este levantamiento de datos no están incluidos los servicios de protección al vuelo y que el único rubro incluido es el de aproximación. Esto sería motivo de otro análisis, si así se requiere y acotó que los Manuales de Aspectos Económicos de los Aeropuertos de la OACI y el Manual de Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea de la OACI están siendo modificados para incorporar los cambios surgidos en la Conferencia de Transporte Aéreo y en las reuniones del Grupo de Trabajo sobre Protección al Vuelo. Asimismo, señaló que para realizar estudios en tasas aeroportuaria hay que considerar el entorno en el cual se está desarrollando y en qué mercado se

está realizando (plano doméstico), analizando país por país. Este análisis no sólo es una cuestión de métodos, ya que la diferenciación entre aeropuertos es producto de cada contrato de concesión.

62. Finalmente, al retomar el ofrecimiento hecho por el Experto de IATA, la Secretaría puntualizó que bajo la orientación de la CLAC y con el apoyo financiero (i.e. recursos humanos o financieros) de la IATA y ACI/LAC sería muy conveniente lograr desarrollar este único y profundo estudio que abarcara todo el esquema.

63. En este sentido, el Experto de IATA describió el proceso que sería desarrollado en el marco de este trabajo:

- En primer lugar, recopilación de información. Se formará un grupo de trabajo para que los Estados provean la información, junto con lo que ACI/LAC aporte.
- El segundo paso es inmediato y consiste en la publicación de la información para que esté a disposición de todos los actores.
- El tercer peldaño es el de procesar la información (ratios o indicadores que permitan hacer comparaciones), para lo cual la IATA no tendría ningún problema en invertir recursos con este fin.
- Un cuarto paso sería cuantificar estas cifras en el ámbito regional, observando la recaudación en dinero producto de los pagos que hacen los Estados y por compañías áreas.

64. Finalmente, el Experto de IATA presentó su nota información CLAC/GEPEJTA/13-NI/15 acerca de la recaudación en los Estados CLAC por concepto de infraestructura aeroportuaria, ATS y tasas a los pasajeros en el año 2003 y explicó que el objetivo del estudio fue cuantificar en los 21 Estados miembros, durante 2003, la recaudación en costos aeroportuarios, ATS y cobros a los pasajeros, tanto por país como por línea aérea. Este trabajo se desarrolló tomando como base de datos el OAG 2003.

Conclusión

65. El GEPEJTA acordó sugerir que la Secretaría:

- a) Exhorte a los Estados para que continúen enviando la información requerida en la encuesta para reestructurarla, determinar las diferencias existentes e identificar los problemas.
- b) Exhorte a los Estados para que, cuando desarrollen sus modelos de costos para la fijación de tarifas en materia de derechos de aterrizaje, tomen en cuenta las Decisiones de la CLAC y los documentos de OACI sobre la materia.
- c) Acepte el ofrecimiento de la IATA para que, en coordinación con la Secretaría CLAC y con el apoyo de ACI/LAC, se utilice el mecanismo de la *Task Force* de la IATA con miras a establecer publicaciones periódicas (cada 4 meses) de una tabla con las tarifas aeroportuarias y ayudas a la navegación.

**Cuestión 10 del
Orden del Día:**

Armonización de disposiciones respecto a la implantación en el ámbito regional de los sistemas de billetes de pasajes electrónicos. (Proyecto de Decisión).

Tarea Nro. 12 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/11

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

66. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/11 en la que se resumía la información recibida de 13 Estados miembros sobre el estado de la reglamentación en cada uno de ellos con respecto a la armonización de las disposiciones existentes relacionadas a la implantación en el ámbito regional de los sistemas de billetes de pasajes electrónicos y donde se concluye que, en términos generales, los Estados no estaban considerando la aplicación de la Recomendación A15-4 de la CLAC en su normativa.

67. A continuación, la Experta de Argentina hizo la presentación de la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/13, incluyendo el Proyecto de Recomendación A16- “Armonización de disposiciones respecto a la implantación en el nivel regional de un sistema de emisión de billetes de pasajes electrónicos” el cual fue revisado por el Grupo.

Conclusión

68. El GEPEJTA acordó sugerir al Comité Ejecutivo que apruebe el Proyecto de Recomendación A16 - Armonización de Disposiciones respecto a la implantación en el nivel regional de un sistema de emisión de billetes de pasajes electrónicos, para su ulterior presentación y aprobación por parte de la Asamblea de la CLAC, tal como se presenta a continuación:

**PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A16-
ARMONIZACIÓN DE DISPOSICIONES RESPECTO A LA IMPLANTACIÓN EN EL ÁMBITO REGIONAL DE UN SISTEMA DE EMISIÓN DE BILLETES DE PASAJES ELECTRÓNICOS**

CONSIDERANDO que un gran número de Estados miembros no cuentan con normatividad específica para la emisión de billetes de pasajes electrónicos, **resulta necesario contar con una serie de principios que protejan adecuadamente los derechos de los usuarios del transporte aéreo, como así mismo de los transportadores que utilizan dicha práctica;**

~~CONSIDERANDO que en algunos Estados la emisión de un billete de pasaje electrónico no elimina la entrega de un billete de pasaje en papel mediante canje antes de efectuar el vuelo;~~

~~CONSIDERANDO que la normatividad que se establezca en cada país debe garantizar a los usuarios y operadores del transporte aéreo la mayor seguridad jurídica posible en sus relaciones comerciales;~~

~~CONSIDERANDO que la emisión electrónica del billete de pasaje se convierte en un medio alternativo a la emisión en papel de un billete de pasaje para la comercialización del transporte aéreo;~~

CONSIDERANDO el valor probatorio del billete de pasaje, en cuanto a la celebración del contrato de transporte aéreo, las respectivas reglamentaciones de los Estados miembros deberían requerir que el transportador haga entrega al pasajero de la constancia escrita del billete

adquirido o de la reserva efectuada por medios electrónicos, en los casos que no se emita el billete papel;

CONSIDERANDO que a los fines de procurar la mayor seguridad jurídica, la emisión electrónica del billete de pasaje, debe cumplir con un conjunto de requisitos que garanticen los derechos de los pasajeros con relación al transporte contratado y una conveniente comercialización de tales billetes por parte de las líneas aéreas;

CONSIDERANDO que entre tales garantías, el transportador deberá preservar la obligación de confidencialidad de la información sobre los datos personales suministrados por el pasajero, en ocasión de la reserva o adquisición del billete de pasaje, por vía electrónica;

CONSIDERANDO que a los fines de hacer efectivos tales principios, se estima conveniente que los Estados Miembros incluyan en sus respectivas reglamentaciones sobre las Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo, o disposiciones similares, normas que regulen la venta de billetes de pasajes por medios electrónicos.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

- I. ~~Tomar como base la normatividad existente para los billetes de papel e incorporar además aquellos elementos de normatividad que proporcionen seguridad a los usuarios en sus transacciones por medios electrónicos, a aquellos Estados que no cuenten con normatividad para la emisión de billetes de pasajes electrónicos, tales como:~~
 - a) ~~derecho a conocer toda la información sobre los términos, condiciones, cargos adicionales, formas de pago y demás elementos que estén contemplados en la tarifa que pretendan adquirir;~~
 - b) ~~confidencialidad de la información de los usuarios;~~
 - c) ~~claves de acceso único para la adquisición y pago de los billetes de pasaje;~~
 - d) ~~protección contra errores técnicos en el funcionamiento de los equipos electrónicos al adquirir o pagar los billetes de pasajes;~~
 - e) ~~validez del billete electrónico para efectos fiscales;~~
 - f) ~~los demás aspectos que la normatividad interna de cada Estado prevea como protección para el consumidor.~~
- II. ~~Considerar la eliminación del canje en aquellos Estados en los cuales, los billetes de pasajes electrónicos se canjean por un billete de papel, y procurar que exista únicamente la emisión del billete de pasaje electrónico, bajo lo señalado en los incisos anteriores.~~
- I. Todo billete emitido por medios electrónicos por un transportador autorizado, sus representantes y agentes generales de venta o turísticos, debería tomar como base la normatividad existente para los billetes de papel, en cuanto a los requisitos contenidos en sus respectivas legislaciones, debiendo además garantizarse la confidencialidad de la información proporcionada por el pasajero al transportador, en relación con sus datos personales.

- II. La emisión de un billete de pasaje por medios electrónicos, podrá sustituir la emisión del billete en forma escrita, o billete de papel, siempre que se otorgue valor probatorio a la constancia emitida por el transportador en cuanto a la celebración del contrato de transporte aéreo, en los casos que la legislación propia de cada Estado así lo establezca, debiendo además contener los requisitos comerciales mínimos de uso habitual para este tipo de documento, como asimismo la inclusión de las normas en materia de responsabilidad, conforme las convenciones internacionales en vigencia.**
- III. Los Estados miembros procurarán incluir dentro de sus respectivas regulaciones sobre las Condiciones Generales del Contrato del Transporte Aéreo, normas que reglamenten la emisión de billetes electrónicos y la protección del consumidor.**
- IV. Las legislaciones de los Estados miembros deberían contemplar principios que incluyan la favorable interpretación de los derechos del consumidor en las cláusulas contractuales, como asimismo prever los casos de incumplimiento por errores técnicos en el funcionamiento de equipos electrónicos, en ocasión de la reserva o adquisición de un billete.**
- V. Las legislaciones de los Estados miembros deberían asegurar además la validez de la emisión electrónica de billetes a los efectos fiscales.**
- VI. A los fines de la efectiva aplicación de la normativa, las autoridades competentes de los Estados miembros, deberían fiscalizar a los transportadores que emitan billetes en forma electrónica, con el objeto de supervisar el correcto desarrollo de estas actividades.**
- VII. Tomar como punto de partida la información del billete de papel en la información mínima que contenga el billete de pasaje e incluir las condiciones generales en que se aplica el precio, entre otras (pero no únicamente):
- a) nombre del pasajero;
 - b) línea aérea que comercializa el transporte;
 - c) número de vuelo;
 - d) fecha de vuelo;
 - e) aeropuerto de origen y destino por cada tramo;
 - f) tarifa a aplicarse por tramo;
 - g) cargos e impuestos;
 - h) en su caso, clave de la línea aérea que efectuará el transporte, cuando exista convenio de código compartido;
 - i) reglas generales que condicionan la tarifa adquirida;
 - j) información acerca de otros documentos y servicios misceláneos, incluidos o entregados por separados, como el de equipaje y exceso de equipaje, etc.;

- k) todos los demás elementos que permitan que el consumidor cuente con toda la información posible en relación con el servicio que está adquiriendo.

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A15-4.

Cuestión 11 del

Orden del Día:

Guía de orientación para una posición regional durante la Duodécima reunión departamental de facilitación (El Cairo, Egipto, 22 de marzo al 2 de abril de 2004).

Tarea Nro. 15 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/12

69. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/12 que incluía un Proyecto de Guía acerca del tratamiento de los asuntos del orden del día provisional de la Duodécima Reunión Departamental de Facilitación de la OACI (El Cairo, Egipto, 22 de marzo al 2 de abril de 2004), elaborado tomando en consideración los comentarios recibidos de México, Perú y Uruguay sobre el tema.

70. En este sentido, los Expertos de Argentina, Brasil, Cuba, Perú y Venezuela confirmaron la participación de delegaciones representando a sus respectivos Estados en esta importante reunión.

71. Durante la discusión de la nota de estudio, el Experto de IATA señaló que la facilitación debería ser un objetivo regional. En cuanto a la información anticipada sobre los pasajeros (API), mostró cierta inquietud sobre el manejo de esta información y sobre el intercambio de bases de datos, ya que este tema ha dado lugar a situaciones reales y comprometedoras debido a la utilización de información reservada.

Conclusión

72. Luego de escuchar las presentaciones sobre este punto del orden del día, el GEPEJTA acordó sugerir al Comité Ejecutivo que la Secretaría inste a los Estados que, aún no lo han hecho, envíen sus comentarios con miras a adoptar una posición común regional frente a los temas que serán tratados durante la Duodécima Reunión Departamental de Facilitación de la OACI (El Cairo, Egipto, 22 de marzo al 2 de abril de 2004).

Cuestión 12 del

Orden del Día:

Otros asuntos.

Presentación sobre las nuevas negociaciones de la Unión Europea en materia de transporte aéreo

Tarea No. 8 del Programa de Trabajo

73. El Sr. Mark Nichlas, representante de la Unión Europea hizo una detallada e interesante presentación acerca de las nuevas negociaciones de la Unión Europea en materia de transporte aéreo (**Adjunto 13**), resaltando la importancia de que se mantenga una comunicación más estrecha entre la UE y los Estados miembros de la CLAC y augurando que éste sea el inicio de este acercamiento. Al finalizar su presentación, respondió todas las preguntas e inquietudes planteadas por parte de los Expertos presentes con claridad y precisión. Entre las preguntas, se destacaron las relacionadas al funcionamiento de la cláusula de precios en las negociaciones bilaterales e implicancias de la cláusula de múltiple designación

con respecto al ejercicio efectivo de los derechos de tráfico, en el contexto de una relación bilateral de capacidad regulada. Asimismo, resalto que el objetivo final es la completa liberalización. Especial atención se prestó al tema referido a las “negociaciones horizontales”.

La transparencia en la reglamentación del transporte aéreo internacional
Tarea No. 5 del Programa de Trabajo

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/13-NI/01

74. La Secretaría presentó la nota informativa CLAC/GEPEJTA/13-NI/01 acerca de la transparencia en la reglamentación del transporte aéreo internacional.

Indemnización a los pasajeros por “overbooking” y retrasos
Tarea No. 6 del Programa
Nota info CLAC/GEPEJTA/13-NI/03

75. Finalmente, la Secretaría señaló que esta nota informativa acerca de las indemnizaciones a los pasajeros por “overbooking” y retrasos estaba relacionada al tema de los derecho al usuario, y que el tema sería analizado con mayor profundidad en una próxima reunión.

Clausura

76. Para finalizar y contando con la presencia del Sr. Enrique Rosende, Director General de Aeronáutica Civil de Chile, tanto el Secretario de la CLAC, Sr. Marco Ospina, como el Coordinador de la reunión, Sr. Lorenzo Sepúlveda, agradecieron la presencia de los Expertos y a todo el personal que de una u otra manera contribuyó al desarrollo de la reunión y el éxito alcanzado, expresando sus deseos de un feliz retorno a sus países (**Adjunto 14**).

**PALABRAS DE BIENVENIDA POR EL SR. BERNARDO DOMÍNGUEZ,
SECRETARIO GENERAL DE LA JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL DE CHILE**

Distinguidas autoridades
Estimados Expertos
Observadores, amigos todos

Es una satisfacción y una alegría tremenda recibirlos acá en Chile -recibir a tantos amigos latinoamericanos y extranjeros en nuestro país para continuar estrechando con todos lazos de amistad y de cooperación internacional.

La CLAC del Siglo XXI es una CLAC ya consolidada y madura y gracias a la colaboración de todas las autoridades de aviación civil y muy especialmente, gracias al trabajo permanente y constante de los grupos de expertos y de la Secretaría de la CLAC -gracias al concurso de todos, la CLAC ha evolucionado y está en condiciones de avanzar en el logro de sus objetivos. Esto es, resolver los problemas de la aviación civil y del transporte aéreo en una región como la nuestra, llena de desafíos por resolver.

Probablemente la seguridad de las operaciones aéreas y la política aerocomercial serán los sustentos necesarios de nuestros futuros avances. El inicio del Siglo XXI nos encuentra en una etapa de transición -de sistemas de transporte aéreo locales con esquemas regulatorios rígidos a un esquema con escenarios más flexibles y con sistemas de transporte aéreo integrados que trasciendan nuestras estrechas fronteras, conformando grandes mercados de transporte aéreo a niveles de continente.

Todo ello es una respuesta a la globalización, a la desregulación, a las grandes alianzas, a las nuevas condiciones del mercado, a los adelantos tecnológicos, a los nuevos paradigmas de seguridad a los que nos hemos visto enfrentados dadas las situaciones del año 2001, a los nuevos paradigmas de medio ambiente, y al fuerte crecimiento del transporte aéreo que esperamos se retome pronto. El progreso de la aviación está en manos de los grupos de expertos; especialmente, el desafío de transformar el progreso político y tecnológico de la aviación en progreso social para nuestros países.

Por estas razones, estimados amigos, tengo el inmenso honor de inaugurar esta Décima Tercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo.

Estimados amigos, sean todos muy bienvenidos a nuestro país y espero que el fruto de estas reuniones de estos 3 días sea muy provechoso y represente una contribución importante al transporte aéreo, como así ha sido costumbre en todas las reuniones de los grupos de expertos.

Muchas gracias.

**Décima Tercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos
del Transporte Aéreo (GEPEJTA/13)**

(Santiago de Chile, 9 al 11 de marzo de 2004)

Lista de Participantes

ARGENTINA

Enrique José MUÑOZ
Dirección de Tránsito Aéreo
Av. Pedro Zanni 250 (C.P. 1104), Buenos Aires/Capital Federal
Tel: (54 11) 4317 6502 Fax: (54 11) 4317 6502
Correo electrónico: buecroas@faa.mil.ar

Héctor Luis SANCHEZ
Jefe División OACI
Av. Comodoro Pedro Zanni 250, Oficina 183V, piso 1 (C.P. 1104), Buenos Aires
Tel: (54 11) 4317 6411 Fax: (54 11) 4317 6411
Correo electrónico: buecroas@faa.mil.ar

Nora Inés RIZZO
Consultor / Subsecretaría Transporte Aerocomercial
H. Irigoyen 250, Piso 12, Of. 1207, Cap. Federal Buenos Aires
Tel: (5411) 4349 7316 Fax: (5411) 4349 7306
Correo electrónico: nrizzo@mecon.gov.ar

Luis LEPPEN
Delegado Titular Comité FAL Jefe Control Equipajes – Ezeiza
Paseo Colon 367, Cap. Federal Buenos Aires
Tel: (5411) 4480 0582 Fax: (5411) 4480 0582
Correo electrónico: luisleppen@hotmail.com

Federico AGUSTI
Asesor Oficina Temas Internacionales Dirección Nacional de Migraciones
Av. Antartida Argentina 1355 (CP 1104) Buenos Aires
Tel: (5411) 4317 0297 Fax: (5411) 4317 0297
Correo electrónico: fagusti@migraciones.gov.ar

BOLIVIA

Juan URRUTIA PLAZA
Director de Transporte Aéreo Dirección General de Aeronáutica Civil
Casilla 7172 La Paz
Tel: (591 2) 237 4142 Fax: (591 2) 211 9323
Correo electrónico: urrutia@dgac.gov.bo

Erik LARRAZABAL
Superintendente de Transportes
Tel: (591 2) 278 5261-88 Fax: (591 2) 278 5255
Correo electrónico: elarrazabal@suptrans.gov.bo

Alberto MUÑOZ
Director Jurídico Superintendencia de Transportes
Tel: (591 2) 278 5288 Fax: (591 2) 278 5261
Correo electrónico: amunoz@suptrans.gov.bo

BRASIL

Jorge Godinho BARRETO NERY
Jefe Subdepto. de Planeamiento Dirección de Aviación Civil
Sta. Luzia 238 / 715, Rio de Janeiro
Tel: (5521) 3814 6733
Correo electrónico: godinho@dac.gov.br

Franklin N. HOYER
Asistente de la CERNAI
Av. Marechal Camera 233 – P. 12, Castello, Rio de Janeiro – RJ 20020-080
Tel: (55 21) 2240 6322 Fax: (55 21) 2240 6022
Correo electrónico: franklin@dac.gov.br

Maria Regina OLIVEIRA DE QUEIROZ
Asesora de la CERNAI
Av. Marechal Camera 233 – P. 12, Castello, Rio de Janeiro
Tel: (55 21) 2240 6147 Fax: (55 21) 2240 6022
Correo electrónico: regina@dac.gov.br

Sergio DRUMMOND DA FONSECA
Asesor Transporte Aéreo
Av. Marechal Camera 233 – P.12 Río de Janeiro – RJ
Tel: (55 21) 2240 6798 Fax: (55 21) 2240 6022
Correo electrónico: ata2.cernai@dac.gov.br

Ajax Augusto Mendes CORREA
Coordenadoria Agrícola / Contra Incendios
Av. Sta. Luzia 238, 7º Centro, Río de Janeiro, R.J.
Tel: (5521) 3814 6733 Fax: (5521) 3814 6788
Correo electrónico: ajax_amc@ig.com.br

José PEREIRA CARNEIRO
Jefe División de Taxis Aéreos y Servicios Aéreos Especializados Dirección de Aviación Civil
Av. Sta. Luzia 238, 9º Centro, Río de Janeiro, R.J.
Tel: (5521) 3814 6712 Fax: (5521) 2544 8779
Correo electrónico: josecarneiro@dac.gov.br

CHILE

Bernardo DOMÍNGUEZ
Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil
Amunategui 139, Piso 7 Santiago
Tel: (562) 6731021 Fax: (562) 6983148
Correo electrónico: jac@mtt.cl

Lorenzo SEPÚLVEDA Biget
Director de Seguridad Operacional Dirección General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
Tel: (562) 410 7498
Correo electrónico: dir.dso@dgac.cl

German YURASZECK GLADE
Fiscal Dirección General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
Tel: (562) 410 7464 Fax: (562) 410 7488
Correo electrónico: fiscalia@dgac.cl

Alvaro LISBOA MONTT
Junta de Aeronáutica Civil
Amunategui 139, Piso 7 Santiago
Tel: (562) 6731021 Fax: (562) 6983148
Correo electrónico: alisboa@mtt.cl

Eduardo ALVARADO
Jefe Depto. Técnico-Económico Junta de Aeronáutica Civil
Amunategui 139, Piso 7 Santiago
Tel: (562) 6731020 Fax: (562) 6983148
Correo electrónico: calvarado@mtt.cl

María Cecilia URRUTIA MOYA
Abogado Dirección General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
Tel: (562) 410 7458 Fax: (562) 410 7488
Correo electrónico: currutia@dgac-chile.cl

Paulina RADRIGAN
Abogado Dirección General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
Tel: (562) 410 7459 Fax: (562) 410 7488
Correo electrónico: pradrigan@dgac-chile.cl

Cristián FAJARDO RUBIO
Asesor Técnico Junta de Aeronáutica Civil
Amunategui 139, Piso 7 Santiago
Tel: (562) 6731020
Correo electrónico: cfajardo@mtt.cl

Rodrigo GARCÍA
Asesor Jurídico Junta de Aeronáutica Civil
Amunategui 139, Piso 7 Santiago
Tel: (562) 6731020
Correo electrónico: rgarcia@mtt.cl

Juan Pablo GOMEZ RUIZ
Ingeniero Analista Junta de Aeronáutica Civil
Amunategui 139, Piso 7 Santiago
Tel: (562) 421 3708
Correo electrónico: jpgomez@mtt.cl

Adolfo ZALDIVAR
Abogado Junta de Aeronáutica Civil
Amunategui 139, Piso 7 Santiago de Chile
Tel: (562) 421 3715

Ramón RADA
Asesor Trafico Aéreo Dirección de Relaciones Económicas, Ministerio de Relaciones Exteriores
Teatinos 20, 2° Piso, Santiago
Tel: (56 2) 565 9163
Correo electrónico: rrada@direcon.cl

Carmen SFEIR Jair
Abogado Jefe de LAN CHILE S.A.
Tel: (56 2) 565 3953 Fax: (562) 565 3973
Correo electrónico: csfeir@lanchile.cl

Arturo LE BLANC
Abogado Jefe de LAN CHILE S.A.
Tel: (56 2) 565 3953 Fax: (562) 565 3973
Correo electrónico: aleblanc@lanchile.cl

Juan Ignacio DÍAZ
Abogado de LAN CHILE S. A.
Tel: (56 2) 565 3964
Correo electrónico: jdiazv@lanchile.cl

COSTA RICA

Sagrario PADILLA
Vicepresidente Consejo Técnico Dirección General de Aviación Civil
Apartado 5026, San José
Tel: (506) 231 3666 / 290 0090 Fax: (506) 231 2107
Correo electrónico: padilla@racso.co.cr spadilla@cocesna.org

Sonia GARRO Rojas
Jefa de Transporte Aéreo, DGAC
Apartado 5026-1000, San José
Tel: (506) 231 1770 Fax: (506) 290 0089
Correo electrónico: sgarro@dgac.go.cr

COLOMBIA

Jazmín Alexandra PALOMINO PINEDA
Abogada Oficina Transporte Aéreo
Aeropuerto El Dorado, Of. 403 Bogotá
Tel: (57 1) 266 3172 / 413 9938 Fax: (57 1) 266 3779
Correo electrónico: apalomin@aerocivil.gov.co

CUBA

Concepción MARTINEZ Miranda
Especialista de Transporte Aéreo Instituto de Aviación Civil de Cuba (IACC)
23 N° 64 Vedado, Ciudad La Habana
Tel: (537) 551 170 Fax: (537) 334 577
Correo electrónico: concepcion.martinez@iacc.avianet.cu

Adys J. SÁNCHEZ Agüero
Asesora Jurídica Instituto de Aviación Civil de Cuba (IACC)
23 N° 64 Vedado, Ciudad La Habana
Tel: (537) 551 131 Fax: (537) 334 577
Correo electrónico: adys.sanchez@iacc.avianet.cu

ECUADOR

Jorge NARANJO
Presidente del Consejo Nacional de Aviación Civil (CNAC)
Buenos Aires Oe 1-53 y Av. 10 de Agosto, Quito
Tel: (5932) 250 4531 Fax: (5932) 258 0753
Correo electrónico: presidente_hcnac@dgac.gov.ec

Carlos SAENZ
Asesor Política Aérea Dirección General de Aviación Civil
Buenos Aires Oe 1-53 y Av. 10 de Agosto, Quito
Tel: (5932) 255 2687 Fax: (5932) 256 3995
Correo electrónico: politica_aerea@hotmail.com

Fanny SOTO de Cuesta
Jefe Depto. Estudios Económicos y Facilitación Dirección General de Aviación Civil
Buenos Aires Oe 1-53 y Av. 10 de Agosto, Quito
Tel: (5932) 255 2987 Fax: (5932) 2901224
Correo electrónico: Fany_soto@dgac.gov.ec

GUATEMALA

Luis MONTUFAR
Jefe de Transporte Aéreo Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Int. La Aurora, Zona 13, Edificio DGAC, Nivel 1, 01013 Ciudad de Guatemala
Tel: (502) 362 0217 Fax: (502) 331 4840
Correo electrónico: transporteaereo@aeronauticacivil.org.gt

José Arturo RUIZ Trhamppe
Jefe Depto. Estadística de Transporte Aéreo Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Int. La Aurora, Zona 13, Edificio DGAC, Nivel 1, 01013 Ciudad de Guatemala
Tel: (502) 331 9587 Fax: (502) 331 9587
Correo electrónico: ruiz_a@aeronauticacivil.org.gt

Byron Gilberto CARRANZA ORELLANA
Sub-Jefe de Estadística de Transporte Aéreo Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Int. La Aurora, Zona 13, Edificio DGAC, Nivel 1, 01013 Ciudad de Guatemala
Tel: (502) 331 9587 Fax: (502) 331 9587
Correo electrónico: carranza_b@aeronauticacivil.org.gt

Stuardo José GARCIA DÁVILA
Encargado de Depto. de Asesoría Jurídica Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Int. La Aurora, Zona 13, Edificio DGAC, Nivel 1, 01013 Ciudad de Guatemala
Tel: (502) 331 2684 Ext. 127 Fax: (502) 331 4840
Correo electrónico: stuardog@hotmail.com

MÉXICO

Javier Aguilar Cuevas
Segundo Secretario Embajada de México
Félix de Amesti 128, Las Condes, Santiago de Chile
Tel: (562) 206 6156 Fax: (562) 206 6146
Correo electrónico: jaguilar@mi.cl

Kenneth WELCH
Gerente Regional Sudamérica Aeroméxico
Isidora Goyenechea 2939, Of. 602, Las Condes, Santiago de Chile
Tel: (562) 390 1031 Fax: (562) 390 1097
Correo electrónico: kwelch@aeromexico.com

Martha SÁNCHEZ
Gerente Asuntos Jurídicos Cía. Mexicana de Aviación
Xola 535-22 Col del Valle, México D.F. 03100
Tel: (5255) 54483078 Fax: (5255) 54481060
Correo electrónico: martha.sanchez@mexicana.com.mx

Rogelio RODRÍGUEZ Garduño
Gerente Asuntos de la Industria Cía. Mexicana de Aviación
Xola 535 Piso 29, Col del Valle, México D.F. 03100
Tel: (5255) 54483079 Fax: (5255) 55232815
Correo electrónico: intjuger@mexicana.com.mx

PARAGUAY

Cándido MÉNDEZ
Subdirector Transporte Aéreo y Asuntos Internacionales DINAC
Avda. Mariscal López c/22 de Setiembre Ministerio de Defensa Nacional, Piso 3
Tel: (59521) 213 365 Fax: (59521) 213 365
Correo electrónico: staai@dinac.gov.py

Teresa Lidia BALSEVICH

Jefe Dpto. Asuntos Internacionales Dirección Nacional de Aviación Civil (DINAC)

Avda. Mariscal López c/22 de Setiembre Ministerio de Defensa Nacional, Piso 3

Tel: (59521) 213 365 / 210 764 Fax: (59521) 213 365

Correo electrónico: asuntos.internacionales@dinac.gov.py

Miguel Angel MALDONADO

Abogado – Asesor Jurídico Dirección Nacional de Aviación Civil (DINAC)

Avda. Mariscal López c/22 de Setiembre Ministerio de Defensa Nacional, Piso 3

Tel: (59521) 204 205 Fax: (59521) 204 205

Francisco Silva

Asesor Jurídico Dirección Nacional de Aviación Civil (DINAC)

Avda. Mariscal López c/22 de Setiembre Ministerio de Defensa Nacional, Piso 3

Tel: (59521) 204 205 Fax: (59521) 204 205

PERU

Claudia BEZOLD Olivares

Asesor de Política Aérea Dirección General de Aeronáutica Civil

Av. 28 de Julio # 800, Lima

Tel: (511) 433 1610 Fax: (511) 433 1610

Correo electrónico: cbezold@mtc.gob.pe

URUGUAY

José Luis VILARDO

Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica

Mercedes 1256, CP 11.100, Montevideo

Tel: (598 2) 903 2014 Fax: (598 2) 901 0564

Correo electrónico: dinacia@adinet.com.uy

Luis GIORELLO SANCHO

Asesor Letrado de DINACIA

Mercedes 1256, Montevideo 11.300

Tel: (598 2) 903 2014 Fax: (598 2) 901 0564

Correo electrónico: giosan@adinet.com.uy

María Angélica GONZALEZ

Asesor Transporte Aéreo Ministerio Transporte Obras Públicas (MTOP)

Rincón 575, Piso 5° C.P. 11000, Montevideo

Tel: (5982) 916 5459 Fax: (5982) 915 1656

Correo electrónico: dntaereo@adinet.com.uy

VENEZUELA

Pedro CESTARI

Gerente General de Transporte Aéreo Instituto Nacional de Aviación Civil

Avenida Lecuna - Parque Central- Torre Este – P. 32, Caracas

Tel: (58212) 509 2200/ 01 Fax: (58212) 509 2280

Correo electrónico: pcestari@infraestructura.gov.ve

César MARTÍNEZ RUIZ
Consultor Jurídico Instituto Nacional de Aviación Civil
Avenida Lecuna - Parque Central- Torre Este – P. 34, Caracas
Tel: (58212) 509 2468 Fax: (58212) 509 2446
Correo electrónico: cefemaru@hotmail.com

Ivanna MEGADJA FALCHI
Economista Instituto Nacional de Aviación Civil
Avenida Lecuna - Parque Central- Torre Este – P. 32, Caracas
Tel: (58212) 509 2202
Correo electrónico: ivannamegadja@hotmail.com

Isabel Mercedes VARGAS TORRES
Jefe División Operaciones Nacionales Instituto Nacional de Aviación Civil
Avenida Lecuna - Parque Central- Torre Este – P. 32, Caracas
Tel: (58212) 509 2213 Fax: (58212) 509 2280
Correo electrónico: ivargas@cantv.net

Carolina MOTTA
Jefe de la Oficina Relaciones con la Aviación Civil Instituto Nacional de Aviación Civil
Avenida Lecuna - Parque Central- Torre Este – P. 33, Caracas
Tel: (58212) 509 2311 / 509 2317 / 509 2274 Fax: (58212) 509 2311
Correo electrónico: relacionesinstitucionales_inac@yahoo.com

Keyla CUICAS
Gerente Operaciones Instituto Nacional de Aviación Civil
Avenida Lecuna - Parque Central- Torre Este – P. 32, Caracas
Tel: (58212) 509 2216 / 509 2218 Fax: (58212) 509 2280 / 509 2278

Víctor Eloy DELGADO M.
Embajador de la República Bolivariana de Venezuela en Chile
Bustos 2021, Providencia, Santiago
Tel: (562) 225 0021 Fax: (562) 223 1170
Correo electrónico: embajada@embavenez.cl

Daniel GASPARRI Rey
Agregado Comercial Embajada de la República Bolivariana de Venezuela en Chile
Bustos 2021, Providencia, Santiago
Tel: (562) 225 0021 Fax: (562) 223 1170
Correo electrónico: comercial@embavenez.cl

ESTADOS UNIDOS

Joaquín ARCHILLA
Director, International Area Office for Latin America/Caribbean FAA
8600 NW 36th Street Suite 501 Miami, Fl. 33166
Tel: (305) 716 3300 Ext. 14 Fax: (305) 716 3309
Correo electrónico: archie.archilla@faa.gov

COMISION EUROPEA

Fernando Blanco
Asesor Economía y Comercio
Ricardo Lyon 222, Santiago de Chile
Tel: (562) 335 2450 Fax: (562) 335 1774
Correo electrónico: fernando.blanco@cec.eu.int

Mark Nichlas
Policy Officer
1040 Bruselas, Bélgica
Tel: (322) 295 4181 Fax: (322) 296 0658
Correo electrónico: mark.nichlas@cec.eu.int

ACI-LAC

Jorge LUKOWSKI
Coordinador Ejecutivo
Honduras 5663, Piso 1º, Buenos Aires, Argentina
Tel: (5411) 4852 6242 Fax: (5411) 4852 6626
Correo electrónico: jlukowski@aa2000.com.ar jlukowski@aci-lac.aero

Diego GONZALEZ
Presidente Comité de Asuntos Legales (CALA)
Honduras 5663, Piso 1º, Buenos Aires, Argentina
Tel: (5411) 4852 6901 Fax: (5411) 4852 6952
Correo electrónico: dgonzalez@aa2000.com.ar

Eduardo SARIAN
Asistente, Gerencia de Comunicaciones
Honduras 5663, Piso 1º, Buenos Aires, Argentina
Tel: (5411) 4852 5921 Fax: (5411) 4852 6626
Correo electrónico: esarian@aa2000.com.ar

María RAPELA
Consultora AA 2000
Arenales 1572, 4º Interno, Cap. Federal CP 1061 Buenos Aires
Tel: (5411) 4815 8083 Fax: (5411) 4815 7343
Correo electrónico: mrapela@transvectio.com.ar

AITAL

Alex DE GUNTEN
Director Ejecutivo
7741 SW 134 St., Miami, FL, U.S.A.
Tel: (305) 490 0638 Fax: (571) 413 9178
Correo electrónico: adegunten@aital.org

Rodrigo DURAN
Asesor Asuntos Internacionales
Tel: (562) 228 6539
Correo electrónico: rodrigo.duran@aital.org

IATA

Patricio SEPÚLVEDA
Vice Presidente Regional para América Latina
Miami, FLA, U.S.A.
Tel: (305) 264 7772 Fax: (305) 262 2654
Correo electrónico: sepulvedap@iata.org

Paulina ASENJO
Gerente de Estudios
Av. 11 de Setiembre 2155 - Torre A Ofic. 903, Providencia, Santiago de Chile
Tel: (562) 233 0063 Fax: (562) 232 4687
Correo electrónico: asenjop@iata.org

Constanza MONTES
Project Manager LATAM Task Force
Av. 11 de Septiembre 2155, Torre A, Of. 903 Santiago de Chile
Tel: (562) 233 0063 Fax: (562) 232 4687
Correo electrónico: montesc@iata.org

Heather Macdonald
Gerente de Asuntos Internacionales
Av. 11 de Septiembre 2155, Torre A, Of. 903 Santiago de Chile
Tel: (562) 233 0063 Fax: (562) 232 4687
Correo electrónico: macdonaldh@iata.org

Carolina Fernández
Periodista
Av. 11 de Septiembre 2155, Torre A, Of. 903, Santiago de Chile
Tel: (562) 233 0063 Fax: (562) 232 4687
Correo electrónico: fernandez2@iata.org

**Décima Tercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos
del Transporte Aéreo (GEPEJTA/13)**

(Santiago de Chile, 9 al 11 de marzo de 2004)

Orden del Día

1. Panel sobre aviación específica / trabajos aéreos especializados (aviación agrícola y extinción de incendios).
Tarea Nro. 28 del Programa de Trabajo de la CLAC
2. Seguimiento a la aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros. Revisión del estado de las Decisiones de la CLAC.
Tarea Nro. 1 del Programa de Trabajo de la CLAC
3. Análisis del Orden del Día Provisional del 35º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI / Temas de interés para la CLAC.
Tarea Nro. 22 del Programa de Trabajo de la CLAC
4. Estudio del problema de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en la región. (Proyecto de Decisión).
Tarea Nro. 10 del Programa de Trabajo de la CLAC
5. Actualización del precio del combustible de aviación en la región.
Tarea Nro. 13 del Programa de Trabajo de la CLAC
6. Seguimiento de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional / Implementación del Convenio de Montreal en la región.
Tarea Nro. 21 del Programa de Trabajo de la CLAC
8. Procesos de integración en todos los niveles (mundial, regional y subregional) y relación con otros organismos internacionales.
Tarea Nro. 22 del Programa de Trabajo de la CLAC
9. Capacitación profesional del personal de aviación civil y de las líneas aéreas.
Tarea Nro. 23 del Programa de Trabajo de la CLAC
10. Compilación, actualización y difusión de información sobre tasas y derechos aeroportuarios.
Tarea Nro. 11 del Programa de Trabajo de la CLAC
11. Armonización de disposiciones respecto a la implantación a nivel regional de los sistemas de billetes de pasajes electrónicos. (Proyecto de Decisión).
Tarea Nro. 12 del Programa de Trabajo de la CLAC
12. Guía de orientación para una posición regional durante la Duodécima reunión departamental de facilitación (El Cairo, Egipto, 22 de marzo al 2 de abril de 2004)
Tarea Nro. 15 del Programa de Trabajo de la CLAC
13. Otros asuntos.

Leyes y Reglamentos

- **Ley N° 7.565 (CBA), 19 dic 86: “lo que no sea transporte aéreo es SAE”**
- **Decreto N° 717, 07 oct 69: actividades agrícolas:**
 - **extinción de incendios;**
 - **aplicación de defensas;**
 - **nucleación (provocación de lluvias);**
 - **poblamiento de aguas (alevinos);**
 - **extinción de vectores (mosquitos);**
 - **siembra; y**
 - **aplicación de fertilizantes.**
- **Ley N° 7.183 (Ley del Aeronauta): Reglamenta la profesión de piloto**
- **Decreto N° 1.177, del 21 jul 71: Reglamenta la empresa del aerolevantamiento**



Leyes y Reglamentos

- **Decreto 190/GC5 – Reglamenta el Taxi Aéreo y el Servicio Aéreo especializado.**
- **Reglamento Brasileiro de Homologación Aeronáutica 137 (RBHA 137) – Operaciones Aeroagrícolas.**
- **Reglamento Brasileiro de Homologación Aeronáutica 61 (RBHA 61) – Licencias y Habilitaciones.**
- **Reglamento Brasileiro de Homologación Aeronáutica 103 (RBHA 103) – Ultraligeros/experimental.**
- **Reglamento Brasileiro de Homologación Aeronáutica 140 (RBHA 140) – Aeroclubes.**
- **Reglamento Brasileiro de Homologación Aeronáutica 141 (RBHA 141) Escuelas de Aviación Civil.**
- **Manual de curso para formación del piloto agrícola – Contenido de Programas para las escuelas.**
- **Manual de curso para formación del piloto de extinción de incendios– No aprobado.**



DIFERENCIAS DE LA REGLAMENTACIÓN BRASILEIRA

- **Aeroclubes y clubes de aviación no son servicios aéreos especializados;**
- **Escuelas de aviación civil no son servicios aéreos especializados;**
- **Poblamiento de aguas es una de las actividades de la aviación agrícola;**
- **Provocación artificial de lluvias, nucleación, es una de las actividades de la aviación agrícola;**
- **Transporte de carga externa por helicóptero es una de las actividades del taxi aéreo;**
- **Servicio de investigación de petróleo es una de las actividades del taxi aéreo;**
- **Servicio de transporte turístico es una de las actividades del taxi aéreo;**
- **Piloto de empresa de servicio aéreo especializado debe tener, por lo menos, licencia comercial;**
- **Exigencia de que, por lo menos, 80% del capital de las empresas aéreas pertenezca a brasileros;**
- **La gerencia de la empresa aérea debe ser ejercida por brasileros;**
- **Aeronaves experimentales no pueden ejercer actividades comerciales;**
- **Existen limitaciones de jornada diaria para pilotos; y**
- **Una única empresa puede realizar servicios especializados y taxi aéreo.**



SERVICIOS AÉREOS AUTORIZADOS

TOTAL DE SERVICIOS AÉREOS AUTORIZADOS:

➤ Taxi aéreo	275
➤ Aeroagrícola	280
➤ Aeropublicidad	050
➤ Aerocinematografía	032
➤ Aeroinspección	030
➤ Aerolevantamiento	027
➤ Aerofotografía	027
➤ Aeroreportaje	024
➤ Extinción de incendios	011
➤ Aerodemostración	005
➤ Total de servicios	761

TOTAL DE EMPRESAS AUTORIZADAS: 601



OBSERVACIONES SOBRE LOS SERVICIOS AÉREOS Y LAS EMPRESAS

- **Total de empresas de servicios aéreos especializados, incluyendo las agrícolas: 326;**
- **Total de empresas agrícolas: 281;**
- **Total de aeronaves en el servicio aéreo especializado, incluyendo las agrícolas: 1055**
- **Total de aeronaves agrícolas, públicas y privadas: 773;**
- **Número promedio de aeronaves por empresa: 03;**
- **Gestión deficiente de las empresas, incluyendo incumplimiento de normas aprobadas;**
- **Elevado índice de accidentes aéreos;**
- **Origen de las aeronaves: 65% Ipanema de la fábrica Neiva;**
- **Crecimiento acentuado en la región Centro-Oeste;**
- **Crecimiento en la importación de aeronaves “geriátricas”;**
- **Empresas autorizadas a extinguir incendios con aeronaves no adecuadas; y**
- **Gran número de “empresas piratas”.**



PRINCIPALES REINVINDICACIONES DE LOS EMPRESARIOS

- **Flexibilizar y compatibilizar las normas sobre los servicios;**
- **Padronizar los procedimientos de inspección en las empresas;**
- **Reducir los impuestos para el sector;**
- **Reducir el precio del combustible de aviación;**
- **Homologar el motor de alcohol;**
- **Financiar la compra de aeronaves nuevas;**
- **Facilitar la homologación de equipos instalados en las aeronaves;**
- **Reducir el precio del seguro aeronáutico; y**
- **Mejorar la formación de los pilotos agrícolas.**



VENTAJAS DE NORMAS REGIONALES COMUNES PARA LOS SERVICIOS

- **Facilitará el intercambio de conocimientos y experiencias;**
- **Posibilitará el aprimoramiento de la formación de profesionales para la actividad;**
- **Podrá reducir el índice de accidentes, con la integración de los cursos de formación de pilotos; e**
- **Incentivará la creación de empresas eficientes y competitivas.**



CONCLUSIÓN

La adopción de normas comunes para las actividades agrícolas y de extinción de incendios podrá traer beneficios para la región. Mientras tanto, exigirá voluntad política para armonizar leyes y reglamentos; y, es importante que la OACI quede al frente del proceso de cambios, para modificar normas internacionales de la aviación civil.

AVIACIÓN ESPECÍFICA

TRABAJOS AÉREOS ESPECIALIZADOS

GEPEJTA / 13

Santiago de Chile, 9 al 11 de marzo de 2004





PROYECTO USB – AGRO



UNIVERSIDAD SAN BUENAVENTURA

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL
AERONÁUTICA CIVIL



- La Universidad San Buenaventura lidera el proyecto de construcción de un ultraliviano.

Actualmente se encuentra a nivel de diseño conceptual; es decir, se está definiendo como será la aeronave.



- Paralelo, se está llevando a cabo el plan de trabajo para poder definir acorde con ese diseño, los recursos disponibles y los tiempos.



- El objeto del proyecto USB – AGRO es llegar a tener una aeronave certificada con su correspondiente certificado de producción.

Certificado tipo categoría restringida para actividad agrícola.

CARACTERÍSTICAS DE LA AERONAVE



1. Vehículo de baja velocidad (60 nudos aprox.)
2. Peso: 1.600 libras aprox.
3. Se prioriza la carga con respecto al combustible.



- La Aerocivil colombiana está acompañando el proyecto USB - AGRO con su grupo de certificación de fábrica.

También se han vinculado al proyecto la Asociación Colombiana de Cultivadores de Caña de Azúcar “Asocaña”.



Además existe interés de vinculación al proyecto de algunas empresas de fumigación aérea, así como de un fabricante de ultralivianos que eventualmente adoptaría la construcción del prototipo de la aeronave.

En un plazo de 4 meses se espera que haya un panorama claro con inversionistas.



BONDADES DEL PROYECTO

1. Ultraliviano preparado para fumigar.
2. Aeronave con certificado tipo
3. Se espera que cueste menos de la banda que existe para este tipo de aeronaves.



**UNIDAD ADMINISTRATIVA
ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL
COLOMBIA**

Anteproyecto de Providencia Administrativa para regular los Servicios Especializados de Aviación de Negocios

Caracas, Diciembre de 2003

Contenido

- Objetivos de la Propuesta.
- Características de la Propuesta.
- Conclusiones y Recomendaciones
- Próximos pasos.

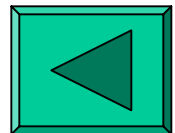
OBJETIVO DE LA PROPUESTA

Incorporar un instrumento regulatorio que le permita a la Autoridad Aeronáutica la adecuada supervisión de las actividades aéreas realizadas bajo la modalidad de aviación de negocios. Asimismo, proveer a los operadores interesados en participar de esta actividad el marco integral para su ejecución bajo estándares de seguridad.



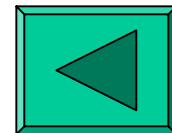
AUTOCONTENIDA

El Proyecto de Providencia presentado abarca conjuntamente aspectos de requerimientos económicos, jurídicos, de calidad de servicio, administrativos y técnico – operacionales, a fin de lograr una transición armónica hacia las normativas propuestas en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas (RAV)



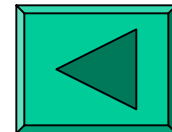
CARÁCTER TRANSITORIO

Su vigencia estará determinada por la aprobación de la Reforma de la Ley de Aviación Civil y la aprobación de las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas (RAV).



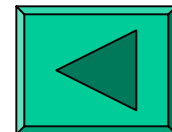
FLETAMENTO

La relación jurídica entre el usuario que demanda el servicio y el operador que lo proporciona, esta regulada por un contrato de fletamento. Bajo ninguna circunstancia podrá establecerse individualmente por asiento de pasajero



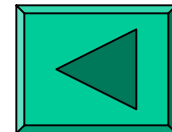
TIPO DE AERONAVE

En concordancia a lo que se establece en el ámbito mundial para autorizar este tipo de operación aérea, las empresas deben utilizar aeronaves de 20 asientos de pasajeros o menos y de una capacidad de carga pagada que no supera los 2.750 Kg.(6.000lb)



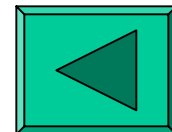
NORMATIVA VIGENTE

La propuesta presentada basa su estructura legal en aspectos generales establecidos en la Ley de Aviación Civil vigente, consideraciones sobre el uso de distintivos de nacionalidad y matrícula de la Resolución Ministerial 046 y aspectos técnico-operacionales de la Resolución Ministerial 096.



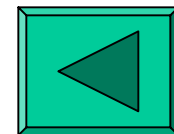
ACTIVIDAD CONSOLIDADA

- Esta actividad se ha venido realizando desde hace más de 30 años en Venezuela
- Existen empresas con infraestructura, personal altamente experimentado y aeronaves de avanzada.



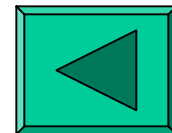
CONDICIONES DEL SERVICIO

- Cada usuario establece condiciones únicas (tales como hora de salida, destino y tipo de aeronave) bajo las cuales el operador prestara el servicio
- El servicio se prestará libremente a destinos tanto dentro como fuera del país, y para su operación sólo se requiere cumplir con las autorizaciones y limitaciones establecidas en el Permiso y Certificado de Explotador y en las especificaciones de operación



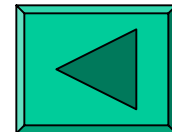
CERTIFICACIÓN INTEGRAL

Se establecen de manera integral los requisitos de índole económica, financiera, administrativo, jurídica, calidad de servicio y técnico-operacional que deben cumplir las empresas interesadas en operar bajo esta modalidad de servicio



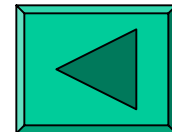
EXCLUYE BILATERAL

Por la naturaleza del servicio, no está sujeto a Convenios Bilaterales que suscriba Venezuela con otros países en materia de transporte aéreo



PROMOCIÓN

- Los explotadores de tales servicios sólo podrán efectuar la promoción publicitaria sin que la misma constituya oferta pública, publicación de precios, horarios, itinerarios o condición tal que pueda confundir al usuario sobre la naturaleza del servicio.



TIPO DE MATRICULA

- Se establece el uso de la matrícula “CP” a las aeronaves dedicadas a la prestación de este servicio.
- La Resolución Ministerial N°46 publicada en la Gaceta Oficial N. 30719 de fecha 14 de Junio de 1975 sobre la matrícula de identificación de aeronaves, contempla en su Literal C las letras CP “para las aeronaves destinadas al uso privado de empresas o sociedades de carácter mercantil, aerofotografía y servicios técnicos o científicos similares o ambulancia aérea”, actividades éstas que constituyen servicios privados a terceros por compensación. De esta forma creemos que el legislador previó el uso de esta matrícula en servicios privados a terceros.

Recomendaciones

- Otorgamiento de una Habilitación Administrativa para la explotación de este servicio
- Incorporar en el Anteproyecto de la Ley de Aviación Civil el concepto del Servicio Especializado de Aviación de Negocios
- Brindar a este servicio las exenciones de tributos e impuestos ya otorgados a otros servicios de transporte aéreo
- Desarrollar los procedimientos requeridos para la implementación de esta Providencia Administrativa

Próximos Pasos

- Evaluación y adecuación de esta propuesta por parte de la Consultoría Jurídica
- Consultas a los administrados
- Aprobación de esta propuesta por parte de la Presidencia del INAC
- Publicación en Gaceta Oficial

DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LAS REUNIONES DE COORDINACIÓN DE LA CLAC EN LAS ASAMBLEAS Y CONFERENCIAS MUNDIALES DE LA OACI

INTRODUCCIÓN

1. Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros de la CLAC tradicionalmente mantienen reuniones de coordinación antes y durante las reuniones más importantes que convoca la OACI a nivel mundial, entiéndase en este caso, Asambleas y Conferencias Mundiales. Tomando en consideración la experiencia del trabajo realizado durante los últimos años y la necesidad de establecer ciertas pautas para optimizar las tareas de coordinación y armonización de posiciones, el Comité Ejecutivo ha creído conveniente promulgar la siguiente Directriz de Procedimiento.

MARCO LEGAL

2. De conformidad a los Artículos 15 y 39 del Estatuto y del Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC, respectivamente, le corresponde al Comité Ejecutivo administrar, coordinar y dirigir el programa de trabajo establecido por la Asamblea y puede formar Comités y Grupos de Trabajo o de Expertos cuando sea necesario.

FINALIDAD

3. Las reuniones de coordinación tienen como finalidad la discusión y concertación de acuerdos por parte de las Autoridades de los Estados miembros de la CLAC en materias de interés común, para presentar armónica y organizadamente una posición regional en las Conferencias Mundiales convocadas por la OACI.

PARTICIPANTES

4. En las reuniones de coordinación podrán participar los delegados de los Estados miembros, de los Estados y organismos calificados como observadores e invitados especiales, estos últimos cuando así lo decida el Comité Ejecutivo o los propios participantes de la reunión de coordinación.

5. Los participantes deberán tener presente que este tipo de reuniones no implica representación oficial alguna y que fundamentalmente apuntan a la armonización de políticas, acuerdo de posiciones y establecimiento de estrategias para alcanzar objetivos de interés regional.

6. Las reuniones de coordinación serán públicas; aunque, si deciden los representantes de los Estados miembros y el tema a discutirse así lo requiere, éstas podrían realizarse a puerta cerrada.

CONVOCATORIA

7. Luego de la respectiva aprobación por parte del Comité Ejecutivo, las reuniones de coordinación serán convocadas por la Secretaría, tomando en cuenta el programa de trabajo de la CLAC, los temas a tratar y los acuerdos alcanzados en el seno del Organismo en eventos o reuniones preparatorias. De igual manera, la Secretaría preparará un Orden del Día Provisional, la documentación pertinente y realizará todos los arreglos necesarios para establecer lugar y fechas de la reunión de coordinación.

MESA

8. Coordinación: Actuará como Coordinador en las reuniones de coordinación, la máxima autoridad del Estado que en ese momento ejerza la Presidencia de la CLAC; en ausencia de éste, le seguirán en orden de precedencia las máximas autoridades de los Estados que ostentan las Vicepresidencias del Organismo Regional.
9. Secretaría: Actuará como secretario de las reuniones de coordinación el Secretario de la CLAC.

METODOLOGÍA DE TRABAJO

10. Con el objeto de pasar revista a las instrucciones que haya promulgado el Comité Ejecutivo y a los documentos preparados por la Secretaría, las sesiones de trabajo comenzarán por lo menos un día antes de que se inicie la Conferencia convocada por la OACI y se realizarán cuantas sesiones sean necesarias mientras dure dicho evento.
11. Tanto los participantes como la Secretaría podrán presentar documentos de trabajo, de conformidad al Orden del día.
12. Durante las reuniones se evitarán los formalismos, fomentando la libertad de expresión indispensable para conseguir los objetivos planteados.
13. Las propuestas en consenso que formulen los participantes de las reuniones de coordinación deberán reflejar su criterio regional y serán presentadas en el seno de las Conferencias de la OACI por el Coordinador o el Estado que haya sido elegido para tal efecto.
14. Considerando que en este tipo de reuniones regularmente se deben realizar contactos y acercamientos para acordar posiciones con otros Estados, Organismos Regionales o grupos de Estados, el Coordinador someterá a consideración de los participantes la estrategia a aplicar para cada caso.
15. Si se tratara de acercamientos de orden político, el Coordinador, apoyado por los representantes de los Estados que estime conveniente, se encargará de llevar la voz y la posición de la Región, previamente acordada en la reunión de coordinación.
16. Si se tratara de participar en grupos especiales o de trabajo constituidos durante la Conferencia Mundial de la OACI, el Coordinador, considerando la mejor representación de la Región, designará entre los participantes a quienes actuarán como “puntos focales”, en los citados Grupos.
17. Los denominados “puntos focales” serán quienes se encarguen de llevar los criterios de la Región a esos foros y de informar a la reunión de coordinación en pleno, sobre los acuerdos alcanzados y demás asuntos tratados en las reuniones de los grupos.

DEL INFORME

18. Terminada la reunión de coordinación, la Secretaría elaborará un informe que contenga una relación sucinta del trabajo realizado y de los principales acuerdos alcanzados, el mismo que será sometido a consideración del Comité Ejecutivo en su próxima reunión.

PROYECTO DE GUÍA DE ORIENTACIÓN
TRATAMIENTO DE LOS ASUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL
DEL 35° PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA DE LA OACI

El presente documento tiene por objeto guiar a los Estados miembros de la CLAC para su participación en el 35° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI y de manera resumida sugiere posiciones y/o acciones a tomar en las discusión de asuntos de interés regional que consten en los puntos del Orden del Día.

Cuestión	Asunto a tratar	Posición / Acción
Cuestión 10: Elección de los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo	Respecto a esta cuestión se presentarán a la Asamblea documentos en los que se expondrá el procedimiento de votación para la elección del Consejo, los precedentes de las elecciones en los años anteriores y demás información pertinente. Se hará referencia también a la Resolución A4-1 de la Asamblea, en la que se especifican las obligaciones de los Estados miembros del Consejo.	Procurar que se conserven los puestos que actualmente mantiene la región Latinoamericana en el Consejo de la OACI en base a las negociaciones preliminares realizadas por la CLAC con la CAFAC, la CEAC y la CAAC, y de acuerdo a las estrategias diseñadas para lograr este objetivo. Apoyar las candidaturas presentadas por los países miembros de la CLAC, la CAFAC, la CEAC y la CAAC, y realizar los acercamientos necesarios con dichas organizaciones para solicitar el apoyo respectivo. La CLAC deberá presentar una nota de estudio sobre este tema.
Cuestión 12: Cumplimiento por parte de los Estados contratantes de sus obligaciones financieras respecto de la Organización. Cuestión 12.1: Informe sobre los arreglos para liquidar las cuotas atrasadas.		Tomando en cuenta los problemas que pueden presentarse durante las elecciones, en el caso de que se niegue el derecho a voto a alguno de los Estados miembros de la CLAC que no haya cumplido sus obligaciones con la OACI (Resolución A33-27 de la Asamblea de la OACI, se podría interceder para la suscripción de convenios de pago en condiciones aceptables entre los Estados deudores y la OACI. Sustentar la posición mencionada en coordinación con los Estados miembros de la CAFAC, CAAC y la CEAC.
Cuestión 12.2: Medidas que han de ser tomadas en el caso de que los Estados contratantes no cumplan sus obligaciones financieras con respecto a la Organización	El Consejo presentará un informe que permitirá considerar la situación de los Estados que estén considerablemente atrasados en el pago de sus cuotas y los acuerdos que puedan haber concertado para liquidarlas. Las Resoluciones A21-10 y A31-26, Cláusula 3, de la Asamblea tratan de este asunto.	Se debe tomar en cuenta los problemas que puedan ser presentados durante las elecciones, en el caso de que se niegue el derecho de votar a los Estados que no cumplieron sus obligaciones con la OACI, y, con esto, habiendo la posibilidad de que pueda colocar en riesgo la elección de los Estados miembros de la CLAC. La Presidencia podría intermediar en la celebración de convenios entre los Estados deudores y la OACI para el pago en condiciones aceptables. En este caso, la CLAC deberá sustentar la posición mencionada en coordinación con los Estados miembros de la CAFAC, CEAC y CAAC.

Cuestión	Asunto a tratar	Posición / Acción
Cuestión 13: Cooperación técnica. Cuestión 13.2: Transición para una nueva política de cooperación técnica	El Consejo presentará un informe sobre el estado de las medidas complementarias de la Resolución A33-21 de la Asamblea. En dicho informe se presentará información actualizada sobre la aplicación gradual del concepto de plantilla básica y la integración gradual de la Dirección de cooperación técnica en la estructura de la Organización, y se propondrá actualizar la nueva política de cooperación técnica así como la utilización del Mecanismo de financiamiento de la ejecución de los objetivos de la OACI (OIFM). En la nota se presentará también una resolución refundida relativa a todas las actividades y los programas de cooperación técnica.	Deberá ser reiterada la necesidad de los países en desarrollo de tener acceso a los recursos de cooperación técnica y ayuda complementaria, en condiciones preferentes. La CLAC deberá buscar el apoyo de los otros Organismos regionales para sustentar la posición mencionada.
Cuestión 14: Seguridad de la aviación Cuestión 14.1: Evolución posterior al 33º período de sesiones de la Asamblea.	El Consejo informará sobre las medidas adoptadas de conformidad con la Resolución A33-1 de la Asamblea, incluyendo los resultados de la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en febrero de 2002 y la adopción del Plan de acción de seguridad de la aviación en junio de 2002 y su subsiguiente ejecución. A la luz de esto y de importantes acontecimientos ocurridos en la esfera de la seguridad de la aviación después del 33º período de sesiones de la Asamblea, el Consejo presentará propuestas para continuar el Plan de acción en el trienio 2005-2007 y actualizar la <i>Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita</i> (Resolución A33-2 de la Asamblea).	La CLAC deberá solicitar el apoyo de los demás Organismos regionales, para lo cual ha el Grupo AVSEC de la CLAC está trabajando en la elaboración de una nota de estudio en la que se pondrá en conocimiento de la comunidad aeronáutica internacional, el trabajo que viene desarrollando la CLAC en materia de seguridad, a fin de establecer una política regional en materia de seguridad de la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita (AVSEC), que permita la coordinación, cooperación y armonización de las actividades que desarrollan los Estados miembros de la CLAC en esta materia, tomando en cuenta el equilibrio que debe existir entre la facilitación del transporte aéreo y la seguridad.
Cuestión 14.2: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP).	En cumplimiento de la Resolución A33-1 de la Asamblea, el Consejo presentará un informe sobre el establecimiento del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI, incluyendo los logros, la gestión y el funcionamiento del programa, las auditorías relacionadas con el Anexo 17 completadas, un análisis preliminar de las auditorías iniciales y el progreso del USAP previsto para el trienio 2005-2007.	La CLAC deberá mantener una posición de apoyo a la continuación del Programa de auditorías de la OACI, reiterando la posición de los Estados de disponer de la información necesaria para llevar a cabo exitosamente los procesos de auditoría sobre la base de las normas del Anexo 17. Durante el debate, poner en conocimiento de la Comunidad aeronáutica el trabajo del Grupo AVSEC de la CLAC en relación con el desarrollo de un mecanismo regional que posibilite disponer de una base para “interpretación común” de las normas del Anexo 17 y para el seguimiento e intercambio de los resultados de las auditorías AVSEC de la OACI en los Estados de la región.
Cuestión 15: Protección del medio ambiente	El Consejo presentará informes sobre las actividades con respecto a: a) ruido de las aeronaves, incluyendo la elaboración de orientación para ayudar a los Estados a poner en práctica el concepto de enfoque equilibrado para la gestión del ruido; y b) limitar o reducir las	Apoyar las medidas que aseguren un medio ambiente sostenible y que éstas puedan ser cumplimentadas por la mayoría de los países en desarrollo integrantes de la OACI.

Cuestión	Asunto a tratar	Posición / Acción
	repercusiones ambientales de las emisiones de los motores de aeronave, incluyendo los resultados de la labor sobre soluciones técnicas y medidas basadas en criterios de mercado. En este contexto, el Consejo presentará propuestas para actualizar la <i>Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente</i> (Resolución A33-7 de la Asamblea).	Durante los debates, reiterar la necesidad de que la OACI se asegure de ser el organismo responsable por la política del medio ambiente; de esta manera, reforzar la defensa del mantenimiento de la discusión del tema en el seno de la OACI y del establecimiento de medidas a favor de los países en desarrollo. Se podría presentar una nota de estudio dando a conocer lo que piensa la región respecto a esta materia y las políticas que se mantendrán en el futuro.
Cuestión 16: Mejoramiento de la seguridad operacional. Cuestión 16.1: Informe sobre la situación de la ejecución del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)	En cumplimiento de la Resolución A33-8 de la Asamblea, el Consejo presentará un informe sobre la ejecución del USOAP, en el que se tratará de los antecedentes del programa y se presentará información sobre: dirección general y funcionamiento del programa; auditorías y misiones de seguimiento de auditoría completadas con respecto a los Anexos 1, 6 y 8; principales resultados de las auditorías y de las misiones de seguimiento de auditoría partiendo de la información extraída de la base de datos sobre resultados y diferencias basados en las auditorías; medidas correctivas adoptadas por los Estados e información actualizada sobre el estado de aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) y los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional. El Consejo también presentará un informe sobre la ampliación del programa a los Anexos 11, 13 y 14 y resultados iniciales de las auditorías llevadas a cabo en las esferas de ampliación.	Se debería presentar una nota de estudio por medio de la cual se dé a conocer la actual situación del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.
Cuestión 16.2: Transición a un enfoque en función de los sistemas para las auditorías del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)	El Consejo presentará una propuesta para que el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional ponga en práctica un enfoque en función de los sistemas para la realización de auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional a partir de 2005. De la experiencia adquirida a raíz de las auditorías realizadas sobre una base de Anexo por Anexo se desprende que los SARPS contenidos en los diversos Anexos son interdependientes y, fundamentalmente, fueron concebidos para reforzar la seguridad operacional. No obstante, el enfoque de Anexo por Anexo no permite que la OACI examine la eficacia de la totalidad del sistema de vigilancia de la seguridad operacional de un Estado. Un programa de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional que emplee un enfoque en función de los sistemas para las auditorías y que se ocupe a la vez de la aplicación	Tomando en consideración la importancia del tema, debe ser mantenida una posición de total apoyo a las actividades de auditoría y a los sistemas regionales dentro del contexto del programa universal de la OACI. La CLAC debería respaldar el nuevo programa, siempre y cuando se disponga del financiamiento pertinente.

Cuestión	Asunto a tratar	Posición / Acción
	por los Estados de todas las disposiciones interrelacionadas relativas a la seguridad operacional serviría para evaluar la capacidad de cada Estado contratante para establecer y mantener un sistema eficaz de vigilancia de la seguridad operacional.	
Cuestión 17: Perfeccionamiento de las normas	El Consejo presentará un informe sobre los medios de perfeccionar aún más las normas de la OACI. El informe se añadirá a la experiencia adquirida con el cumplimiento de la Resolución A33-14 de la Asamblea, Apéndice A y se ocupará, en particular, de la ampliación del concepto de la separación de las normas y métodos recomendados (SARPS) básicos y las especificaciones técnicas detalladas. De conformidad con la Resolución A33-3 de la Asamblea, el informe versará asimismo sobre los medios de abreviar el proceso de aprobación y adopción de los SARPS considerados de importancia clave para la seguridad y protección de la aviación civil. Además, el Consejo presentará propuestas relativas al mejoramiento del proceso de elaboración y adopción de SARPS en general.	La tendencia hacia simplificar las normas y decisiones de la CLAC podrá ser extendida hacia la intención de la OACI y hacer normas generales, dejando las especificaciones técnicas a cargo de la industria y sectores de investigación. Apoyar las propuestas de racionalización y simplificación de las normas de la OACI.
Cuestión 18: Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS)	Como la Asamblea pide en la Cláusula 7 de la Resolución A33-10, el Consejo informará sobre las actividades del IFFAS, incluyendo una evaluación de la labor realizada y los estados financieros auditados.	Se debería apoyar la labor que desarrolla el IFFAS en la región.
Cuestión 20: Acrecentamiento de la eficacia de la OACI	El Consejo presentará un informe sobre el cumplimiento de las Resoluciones A31-2, A32-1 y A33-3 de la Asamblea que incluye: actualización del Plan de acción estratégico; identificación más clara y precisa de los programas; prioridades e indicadores de performance; evolución de fuentes de financiación innovadoras y preparación de presupuesto; y labor llevada a cabo por la Oficina de evaluación de programas, auditoría y examen administrativo.	Durante los debates deberá ser sustentada la posición de apoyo a la descentralización, dando realce a las Oficinas Regionales, buscando coordinar este apoyo con las demás Comisiones. Se deberá presentar una nota de estudio que respalde esta aspiración.
Cuestión 24: Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica	De conformidad con la Resolución A33-16 de la Asamblea, se presentará un informe sobre la situación del Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP). En el marco de esta cuestión, también se presentarán informes sobre protección de las fuentes y de la libre circulación de información sobre la seguridad operacional, y sobre el progreso realizado en el programa de la OACI para la prevención del impacto contra el suelo sin pérdida de control (CIFT).	Apoyar las propuestas de la OACI en esta materia.

Cuestión	Asunto a tratar	Posición / Acción
Cuestión 27: Reglamentación de los servicios internacionales de transporte aéreo y resultado de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo	El Consejo presentará informes sobre la evolución de la reglamentación económica de los transportistas aéreos, incluso sobre el resultado de la Conferencia mundial de transporte aéreo: Retos y oportunidades de la liberalización (ATConf/5) celebrada del 24 al 28 de marzo de 2003. Deberá ser discutida la mayor actuación de la OACI frente a los avances acerca de los temas tratados durante la citada Conferencia.	Se debería presentar una nota informativa sobre los avances del proceso de liberalización en la región, de conformidad a la Declaración y resultados de la Quinta Conferencia mundial de transporte aéreo.
Cuestión 28: Reglamentación y organización de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea	El Consejo presentará informes sobre la evolución de la reglamentación económica y de las formas de organización para la infraestructura del transporte aéreo, incluyendo comercialización, asignación de costos del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) y acuerdos multilaterales en materia de servicios de navegación aérea (incluyendo aspectos de organización y económicos del concepto de “cielo único” y la aplicación del concepto de financiamiento colectivo en virtud del Capítulo XV del <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i>).	Se debería presentar una nota informativa sobre los avances de la región en esta materia.
Cuestión 29: Facilitación	El Consejo presentará informes sobre los acontecimientos, incluyendo el resultado de la 12ª Reunión departamental de facilitación (FAL/12) (celebrada del 22 de marzo al 2 de abril de 2004); cooperación internacional para proteger la seguridad e integridad de los pasaportes y otros documentos de viaje, concentrándose en la aplicación de la biometría y nuevas aplicaciones de tecnologías de avanzada; y progreso realizado en la aplicación de la Resolución A33-18 de la Asamblea sobre prevención de la introducción de especies exóticas invasoras.	Se debería presentar una posición regional en esta materia. La CLAC está trabajando en el desarrollo de una posición regional que será presentado durante la 12ª Reunión departamental de facilitación (FAL/12). La CLAC deberá coordinar con las demás Comisiones el apoyo a las medidas sugeridas por la OACI en esta materia.
Cuestión 33: Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico)	El Consejo presentará un informe sobre la situación de la labor de la Organización de conformidad con la Resolución núm. 2 de la Conferencia diplomática para adoptar un Convenio relativo a equipo móvil y un Protocolo aeronáutico, celebrada en Ciudad del Cabo del 29 de octubre al 16 de noviembre de 2001. A este respecto, cabe recordar que la Comisión preparatoria del Registro internacional actúa bajo la dirección y supervisión del Consejo, y que la OACI fue invitada a aceptar las funciones de Autoridad supervisora del Registro internacional cuando entren en vigor el Convenio y el Protocolo.	Es interesante que, luego de la verificación del estado actual de ratificación, la CLAC informe acerca del mismo a los Estados. Deberá ser reforzada, junto a los Estados miembros, la necesidad de ratificar los instrumentos de derecho internacional que aún no fueron ratificados y el apoyo a la labor de la OACI, en coordinación con las otras Comisiones Regionales.

Cuestión	Asunto a tratar	Posición / Acción
Cuestión 34: Informa sobre la situación de la modernización del Convenio de Roma de 1952	El Consejo presentará un informe sobre la situación de la labor relativa al asunto <i>Consideración de la modernización del Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, firmado en Roma el 7 de octubre de 1952</i> , del programa de trabajo del Comité Jurídico.	Los Estados deberían informar acerca de su posición sobre esta materia y apoyar las propuestas de la OACI en esta materia.
Cuestión 35: Asistencia en materia de seguro aeronáutico por riesgo de guerra	El Consejo presentará un informe sobre la situación de la labor de la Organización respecto a este asunto, en cumplimiento de la Resolución A33-20 de la Asamblea.	Los Estados deberían apoyar la labor de la OACI respecto a este asunto.
Cuestión 36: Informe sobre el establecimiento de un marco jurídico respeto a los sistemas CNS/ATM, incluido el GNSS	El Consejo presentará un informe sobre los resultados de la labor del Grupo de estudio de la Secretaría sobre los aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM, con relación al primer asunto del programa de trabajo del Comité Jurídico: <i>Consideración del establecimiento de un marco jurídico respecto a los sistemas CNS/ATM, incluyendo el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)</i> .	Durante los debates, reforzar la necesidad de establecer el marco jurídico para el Sistema CNS/ATM. Se debería presentar una nota de estudio respaldando esta aspiración.
Cuestión 39: Cuestión 39.1: Presupuesto por programas para 2005, 2006 y 2007.	En el Artículo 49 e) del Convenio se estipula que la Asamblea aprueba los presupuestos anuales y determina el régimen financiero de la Organización. En cumplimiento de esta disposición, el Consejo presentará el presupuesto por programas de la OACI para 2005, 2006 y 2007, así como consignaciones suplementarias, de ser necesario.	Se debería conciliar una posición con relación al presupuesto de la OACI y presentar una nota de estudio al respecto.
Cuestión 40: Prorratio de los gastos de la OACI entre los Estados contratantes. Cuestión 40.3: Contribuciones al fondo general para 2005, 2006 y 2007	Esta cuestión se rige por la Resolución A21-33 de la Asamblea, Cláusula 3, modificada por las Resoluciones A23-24 y A31-20 de la Asamblea.	Se debería conciliar una posición al respecto.
Cuestión 41: Cuestiones financieras. Cuestión 41.1: Aspectos financieros de la cuestión de las notas atrasadas	De conformidad con el párrafo 6.8 del Reglamento financiero y la Resolución A31-26 de la Asamblea, el Consejo presentará un informe sobre los resultados de las medidas adoptadas para alentar el pago de cuotas atrasadas y sobre la suspensión, a partir del 1 de enero de 1998, del derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo de los Estados contratantes que no hayan cumplido sus obligaciones financieras con la Organización. Se examinará la aplicación de la Resolución A21-10	Sustentar la posición señalada en la cuestión 12.

Cuestión	Asunto a tratar	Posición / Acción
	de la Asamblea y de la Cláusula 3 de la Resolución A31-26 de la Asamblea, y se presentarán resoluciones revisadas para su aprobación.	
Cuestión 41.2: Plan de incentivos para liquidar las cuotas atrasadas pendientes desde hace largo tiempo	Se informará a la Asamblea de las decisiones adoptadas de conformidad con la Resolución A33-27, Cláusula dispositiva 1. Se examinará la aplicación de la Resolución A33-27 de la Asamblea, Cláusula dispositiva 2. De conformidad con la Resolución A33-27 de la Asamblea, Cláusula dispositiva 3, los pagos de los Estados contratantes que tengan cuotas atrasadas de tres años o más se retendrán en una cuenta separada para financiar gastos de actividades relativas a la seguridad de la aviación y de proyectos nuevos e imprevistos relacionados con la seguridad aeronáutica o con una mayor eficiencia en la ejecución de los programas de la OACI, decisión que quedará bajo el control del Consejo. El 34º período de sesiones (extraordinario) de la Asamblea convino en aplicar específicamente el saldo acumulado en la cuenta, y reafirmó que el Consejo informaría sobre la decisión adoptada al siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea y que sometería a examen el asunto. El Consejo informará sobre las decisiones adoptadas y formulará las recomendaciones que estime apropiadas a este respecto. De conformidad con la Resolución A33-27 de la Asamblea, Cláusula dispositiva 4, el Consejo informará acerca de los efectos de los planes de incentivos en el pago de las cuotas atrasadas por los Estados, así como otras medidas que deban considerarse.	Sustentar la posición señalada en la cuestión 12.
Cuestión 41.4: Distribución del superávit de efectivo	De conformidad con el Artículo 6.2 del Reglamento financiero, el Consejo informará sobre la forma de disponer del superávit de efectivo.	La CLAC deberá apoyar al Consejo en la búsqueda de medidas que permitan flexibilizar la administración financiera del Organismo.

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A16-

**NORMAS DE ORIENTACIÓN SOBRE LA APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 83 bis DEL
CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL EN LOS ACUERDOS DE
ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES**

CONSIDERANDO que tanto el arrendamiento, fletamento, intercambio de aeronave o leasing aeronáutico, conforman una práctica común dentro de los Estados miembros, que reporta beneficios económicos a los transportistas y a los consumidores;

CONSIDERANDO que es de mayor prioridad para los Estados miembros el mantenimiento de normas satisfactorias en materia de seguridad operacional, en relación con el cumplimiento de las disposiciones del Convenio de Chicago y sus Anexos, respecto a tales modalidades contractuales;

CONSIDERANDO que asimismo, entre las limitaciones y condiciones que se han impuesto a estas prácticas, figuran las referidas al cumplimiento de las respectivas legislaciones aeronáuticas y las normas referidas a la vigilancia de la seguridad operacional, como así también al efectivo registro de los arrendamientos y aprobación previa en caso de fletamentos, debiéndose asegurar el control técnico operacional de la aeronave;

CONSIDERANDO que los Estados miembros aprecian conveniente armonizar sus políticas de arrendamiento, fletamento, intercambio de aeronaves o leasing aeronáutico, en la mayor medida posible, a fin de garantizar adecuados niveles de seguridad operacional;

CONSIDERANDO que por los motivos antes expuestos, la Región debe contar con un conjunto de directrices que permitan regular de manera uniforme, la cuestión de que se trata.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros:

Supervisar que, en los acuerdos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves que celebren las líneas aéreas, se incluyan los siguientes criterios contenidos en la cláusula modelo, sugerida para su inclusión en sus respectivas legislaciones:

- a) Los Estados miembros considerarán favorablemente las operaciones bajo el sistema de wet-lease, locación, leasing aeronáutico o fletamento de aeronaves, matriculadas en países de la región o terceros países, que les sean solicitadas por las empresas de los Estados miembros, siempre que cumplan con los requisitos comúnmente exigibles a dichas modalidades operativas.
- b) Cuando una aeronave matriculada en un Estado miembro sea explotada en otro Estado mediante un contrato de locación, fletamento, intercambio o leasing aeronáutico, la autoridad aeronáutica civil podrá transferir a ese Estado, todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave, según lo previsto en los acuerdos suscritos o las regulaciones aeronáuticas pertinentes, en los términos del Artículo 83 bis del Convenio sobre aviación civil internacional de Chicago del 7 de diciembre de 1944.
- c) Dicho Estado quedará exonerado de su responsabilidad respecto a las funciones y obligaciones que fueren transferidas.
- d) La transferencia producirá efectos con respecto a otros Estados, cuando el acuerdo mencionado en el artículo anterior se haya registrado en la Organización de Aviación Civil Internacional y se haya hecho público, o cuando uno de los dos (2) Estados parte en dicho acuerdo haya notificado la existencia y alcance del mismo a los demás Estados.

DIRECTRICES SOBRE LA APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 83 bis

1.- Podrán transferirse del Estado de matrícula al Estado del explotador todas o parte de las obligaciones y funciones previstas en los Artículos 12, 30, 31 y 32 a), del Convenio. Las obligaciones y funciones que hayan de transferirse deberán mencionarse expresamente en el acuerdo de transferencia, dado que, a falta de dicha mención, se considerará que le siguen correspondiendo al Estado de matrícula.

- *Nota, - Los textos de orientación sobre transferencia de obligaciones y funciones relacionadas con la aeronavegabilidad pueden encontrarse en el Manual de aeronavegabilidad (Doc 9760), Volumen II, Parte B, Capítulo 10 - Arreglos internacionales de arrendamiento. Las autoridades competentes tendrán debidamente en cuenta los objetivos del mantenimiento de la aeronavegabilidad y la transferencia de información, según lo dispuesto en el Anexo 6, Parte I, 8.3 a 8.8. así como en el Anexo 8, Parte I, Capítulo 4. Podrá encontrarse más orientación al respecto en el Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones (Doc 8335), Capítulo 10 - Arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves.*

2.- Los Estados no deberían concertar un acuerdo de transferencia si el Estado del explotador interesado no es capaz de desempeñar adecuadamente las obligaciones y funciones previstas en dicha transferencia.

3.- Las aeronaves en cuestión deben identificarse claramente en el acuerdo incluyendo referencias al tipo de aeronave y a los números de matrícula y de serie

4.- Todo tipo de arreglo comercial para el arrendamiento, fletamento o intercambio transfronterizo de aeronaves, o cualquier otro arreglo similar, podrá dar lugar a un acuerdo de transferencia.

- *Nota. - El Artículo 83 bis menciona, entre otras cosas, el "arrendamiento" en general, sin excluir los arrendamientos con tripulación, en principio. Sin embargo, la aplicación del Artículo 83 bis a los arreglos de arrendamiento con tripulación exigiría que las aeronaves extranjeras arrendadas con tripulación sean explotadas según el certificado del explotador de servicios aéreos (AOC) del arrendatario. Esos casos son raros, dada la dificultad del Estado del arrendatario, como del Estado del explotador, para aplicar los requisitos operacionales del Anexo 6 al Convenio.*

5.- La expedición de un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) para las operaciones comerciales internacionales, según lo dispuesto en el Anexo 6, no es un requisito previo para dicho acuerdo de transferencia, cuyo objeto pueden ser también las aeronaves de la aviación general.

6.- La duración del acuerdo de transferencia no debería exceder del período que abarca el correspondiente arreglo comercial (p.ej. el arrendamiento). En consecuencia, el período de validez de la transferencia debería mencionarse en el acuerdo, teniendo en cuenta que se supone que las aeronaves en cuestión no cambian de matrícula.

7.- El nivel de autoridad para firmar acuerdos de transferencia debería ser equivalente al exigido para los arreglos administrativos entre autoridades aeronáuticas.

- *Nota.- De conformidad con el Artículo 83, según se indica en el apartado b) del Artículo 83 bis, el "Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos" (Doc 6685) se aplica a todo acuerdo o arreglo relacionado con la aviación civil internacional. La*

aplicación del Artículo 83 bis puede hacerse mediante acuerdos o arreglos administrativos entre autoridades de aviación civil, firmados por lo general a nivel de Director General, es decir, que no requieren credenciales diplomáticas para la firma, ni tampoco para la ratificación. Los acuerdos más formales (p. ej; los acuerdos bilaterales) también son jurídicamente apropiados.

8.- Todo acuerdo de transferencia firmado entre Estados partes en el Protocolo relativo al Artículo 83 bis será obligatorio para los demás Estados partes en el mismo, a condición de que se haya registrado oficialmente en el Consejo de la OACI y se haya hecho público de conformidad con el Artículo 83 del Convenio, o de que cualquier tercer Estado interesado haya sido informado oficialmente mediante una notificación directa, normalmente del Estado del explotador. En consecuencia, el Estado de matrícula quedará relevado de su responsabilidad (y, cuando corresponda, de su responsabilidad civil) con respecto a las funciones y obligaciones debidamente transferidas al Estado del explotador, y este último cumplirá con las mismas en el marco de su propia legislación.

- *Nota. — El Protocolo relativo al Artículo 83 bis (Doc 9318) entró en vigor el 20 junio de 1997 con respecto a todos los Estados que lo ratificaron. Si bien las partes pueden preferir la notificación directa de un acuerdo de transferencia en determinadas circunstancias, p. ej: en caso de arreglos de corto plazo, cabe señalar el hecho de que los Estados siguen teniendo la obligación de registrar dichos acuerdos en la OACI, de conformidad con el Artículo 83 del Convenio. Los acuerdos registrados se publican trimestralmente en la Lista de acuerdos y arreglos relativos a la aviación civil internacional registrados en la OACI, que publica la OACI.*

9.- A fin de concertar acuerdos de transferencia, y según las Resoluciones A23-3 y A23-13 de la Asamblea, los Estados deberían asegurarse de que, en su calidad de Estado de matrícula, su legislación permita transmitir las funciones y obligaciones que son objeto del acuerdo de transferencia. Además, en su calidad de Estado del explotador, los Estados deberían asegurarse de que su legislación se aplicará a las aeronaves matriculadas en el extranjero que son objeto de un acuerdo de transferencia.

10.- Con referencia al Artículo 33 del Convenio, los Estados que han ratificado el Artículo 83 bis deberían asegurarse de que su legislación reconoce la validez de los certificados de aeronavegabilidad, así como de las licencias relativas al equipo de radio y de miembros de la tripulación, expedidas o convalidadas por el Estado del explotador, de conformidad con el Artículo 83 bis.

11.- Los Estados que han ratificado el Artículo 83 bis deberían asegurarse de que la información que han recibido sobre la existencia de los acuerdos de transferencia relativos a las aeronaves que vuelan hacia o desde su territorio se transmite debidamente a las autoridades de inspección. A tal efecto, es necesario elaborar y aplicar procedimientos apropiados.

12.- A fin de identificar los Estados responsables de la vigilancia de la seguridad operacional con motivo de un procedimiento de verificación, como una inspección en la plataforma, durante todo el período de vigencia del acuerdo de transferencia debería llevarse a bordo de la aeronave una copia auténtica certificada del acuerdo de transferencia. También se recomienda llevar a bordo una copia auténtica certificada del AOC según el cual es explotada la aeronave, y en el cual ésta debería estar mencionada.

13.- En caso de que una aeronave entre en el espacio aéreo de Estados contratantes que no sean partes respecto al Artículo 83 bis, o que lo hayan ratificado pero que no hayan sido debidamente informados del acuerdo de transferencia de conformidad con esta disposición, los certificados y licencias a bordo de la aeronave deberían ser los expedidos o convalidados por el Estado de matrícula ya que, en este caso, este último continuaría siendo totalmente responsable con respecto a los Artículos 30,31 y 32 a), del Convenio, a pesar del acuerdo de transferencia concertado con el Estado del explotador.

CIRCULAR 295 LE/2

**ORIENTACIÓN SOBRE LA
APLICACIÓN DEL ARTICULO 83 bis
DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN
CIVIL INTERNACIONAL**

Capítulo 4

MODELO DE ACUERDO

(Febrero de 2003)

Organización de Aviación Civil Internacional

Capítulo 4 **MODELO DE ACUERDO**

El modelo de acuerdo que sigue fue preparado por la Secretaría, basándose en acuerdos recientemente registrados en la OACI y teniendo en cuenta toda la información pertinente. Cabe señalar que **el modelo de acuerdo refleja solamente una de las numerosas posibilidades entre las que pueden optar los Estados contratantes**, ya que el Artículo 83 *bis* prevé que el Estado de matrícula podrá transferir "todas o parte" de sus funciones y obligaciones allí mencionadas al Estado del explotador. Los acuerdos registrados en la OACI al 20 de noviembre de 2002 figuran en el Capítulo 7 de esta circular y algunos de ellos (no identificados) se reproducen en los Apéndices del mismo.

Modelo de acuerdo entre [Estado 1] y [Estado 2] **sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio**

CONSIDERANDO que el Protocolo relativo al Artículo 83 *bis* del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Chicago, 1944) (en adelante, "el Convenio"), en el que [Estado 1] y [Estado 2] son Partes, entró en vigor el 20 de junio de 1997;

CONSIDERANDO que el Artículo 83 *bis*, con miras a intensificar la seguridad operacional, prevé la posibilidad de transferir al Estado del explotador todas o parte de las funciones y obligaciones del Estado de matrícula previstas en los Artículos 12, 30, 31 y 32 *a*), del Convenio;

CONSIDERANDO que, de conformidad con el Doc 9760 (*Manual de aeronavegabilidad*), Volumen II, Parte B, Capítulo 10, y a la luz del Doc 8335 (*Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones*), Capítulo 10, es necesario establecer con precisión las obligaciones y responsabilidades internacionales de [Estado 1] (Estado de matrícula) y de [Estado 2] (Estado del explotador) de conformidad con el Convenio;

CONSIDERANDO que, con referencia a los Anexos al Convenio pertinentes, en el presente Acuerdo se establece la transferencia de [Estado 1] a [Estado 2] de las responsabilidades normalmente llevadas a cabo por el Estado de matrícula, como se indica más adelante en los párrafos 3 y 4;

El Gobierno de [Estado 1], representado por su [Administración de aviación civil], y
El Gobierno de [Estado 2], representado por su [Administración de aviación civil],

en adelante, "las Partes", basándose en los Artículos 33 y 83 *bis* del Convenio, han acordado lo siguiente:

ARTÍCULO I — ALCANCE

Sección 1. [Estado 1] quedará relevado de su responsabilidad respecto a las funciones y obligaciones transferidas a [Estado 2], una vez que se haya hecho público o notificado debidamente el presente Acuerdo según lo dispuesto en el apartado b) del Artículo 83 *bis*.

Sección 2. El alcance del presente Acuerdo se limitará a [tipos de aeronaves] matriculadas en el registro de aeronaves civiles de [Estado 1] y explotadas en virtud de un arreglo de arrendamiento por [explotador], cuya oficina principal está situada en [Estado 2]. En el Adjunto 1 se reproduce la lista de aeronaves en cuestión, indicándose su tipo, número de matrícula y número de serie, así como la duración de cada arreglo de arrendamiento.

ARTÍCULO II — RESPONSABILIDADES TRANSFERIDAS

Sección 3. En virtud del presente Acuerdo, las Partes convienen en que [Estado 1] transfiere a [Estado 2] las funciones y obligaciones, incluyendo la vigilancia y el control de los elementos pertinentes que figuran en los correspondientes Anexos al Convenio, que se indican a continuación:

- Anexo 1 — *Licencias al personal*, otorgar y convalidar licencias.
- Anexo 2 — *Reglamento del aire*, hacer cumplir las normas y reglamentos aplicables relacionados con el vuelo y las maniobras de las aeronaves.
- Anexo 6 — *Operación de aeronaves* (Parte I — *Transporte aéreo comercial internacional Aviones*), para todas las responsabilidades que normalmente incumben al Estado de matrícula. En caso de conflicto entre las responsabilidades previstas en el Anexo 6, Parte I, y las previstas en el Anexo 8 — *Aeronavegabilidad*, en el Adjunto 2 se indican las responsabilidades concretas asignadas.

Sección 4. En virtud del presente Acuerdo, aunque de conformidad con el Convenio, [Estado 1] conservará la plena responsabilidad respecto a la vigilancia y el control normativos del Anexo 8 — *Aeronavegabilidad*, la responsabilidad relativa a la aprobación de las estaciones de línea utilizadas por [explotador], situadas fuera de su base principal, se transfiere a [Estado 2]. Los procedimientos relacionados con el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves que [explotador] deberá aplicar figurarán en el Manual de control de mantenimiento (MCM) del explotador. En el Adjunto 2 se describen las responsabilidades de las Partes respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves.

ARTÍCULO III — NOTIFICACIÓN

Sección 5. De conformidad con el Artículo 83 *bis, b*), incumbe a [Estados 2], como Estado del explotador, notificar directamente la existencia y el contenido del presente Acuerdo a todo Estado interesado, si es necesario. [Estado 1], como Estado de matrícula, o [Estado 2], como Estado del explotador, registrarán el presente Acuerdo y todas sus enmiendas en la OACI, según lo dispuesto en el Artículo 83 del Convenio y de conformidad con el *Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos* (Doc 6685).

Sección 6. Se conservará a bordo de cada aeronave a la que se aplique el presente Acuerdo una copia auténtica certificada del mismo, [en cada idioma].

Sección 7. Se conservará a bordo de cada aeronave una copia auténtica certificada del certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) otorgado a [explotador] por [Estado 2], en el que se enumerarán y designarán debidamente las aeronaves de que se trate.

ARTÍCULO IV — COORDINACIÓN

Sección 8. Se celebrarán reuniones trimestrales entre [la CAA de Estado 1] y [la CAA de Estado 2] para analizar las cuestiones relacionadas con las operaciones y con la aeronavegabilidad que resulten de las inspecciones llevadas a cabo por los respectivos inspectores. Con miras a intensificar la seguridad operacional, dichas reuniones tendrán por objeto resolver las discrepancias que las inspecciones hayan revelado y asegurarse de que todas las partes interesadas están plenamente informadas acerca de las operaciones de [explotador]. En dichas reuniones se examinarán, entre otros, los asuntos siguientes:

- operaciones de vuelo
- mantenimiento de la aeronavegabilidad y mantenimiento de aeronaves

- procedimientos del Manual de control de mantenimiento (MCM) del explotador, si corresponde
- instrucción y verificación de las tripulaciones de vuelo y de cabina
- todo otro asunto importante que surja de las inspecciones

Sección 9. Con sujeción a un aviso razonable, se permitirá a [la CAA de Estado 1] tener acceso a la documentación de [la CAA de Estado 2] relativa a [explotador] a fin de cerciorarse de que [Estado 2] está cumpliendo sus obligaciones respecto a la vigilancia de la seguridad operacional transferidas por [Estado 1].

Sección 10. Durante la aplicación del presente Acuerdo, y antes de que una aeronave sujeta al mismo sea objeto de un subarrendamiento, [Estado 2], que continúa siendo el Estado del explotador, informará a [Estado 1]. Ninguna de las obligaciones y funciones transferidas de [Estado 1] a [Estado 2] puede ser llevada a cabo bajo la autoridad de un tercer Estado sin el acuerdo expreso de [Estado 1] dado por escrito.

ARTÍCULO V — CLÁUSULAS FINALES

Sección 11. El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de su firma y finalizará, en el caso de las aeronaves enumeradas en el Adjunto 1, al concluir los respectivos arreglos de arrendamiento en virtud de los cuales se explotan. Toda modificación al Acuerdo exigirá el consentimiento escrito de las Partes.

Sección 12. Todo desacuerdo respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo se resolverá mediante consultas entre las Partes.

Sección 13. En testimonio de lo cual, los Directores de aviación civil de [Estado 1] y [Estado 2] firman el presente Acuerdo.

Por el
Gobierno de [Estado 1]

Por el
Gobierno de [Estado 2]

[Firma]

[Firma]

[Nombre y apellidos, título, lugar y fecha]

[Nombre y apellidos, título, lugar y fecha]

Adjuntos: Adjunto 1 — Aeronaves afectadas por el presente Acuerdo
Adjunto 2 — Responsabilidades de [Estado 1] y de [Estado 2] respecto a la aeronavegabilidad

Adjunto 1

Tipo de aeronave	Número de matrícula	Número de serie	Duración del arrendamiento
[A320]			[fecha]
[B737]			[fecha]
[E120]			[fecha]
[IL62]			[fecha]

Adjunto 2
RESPONSABILIDADES DE [Estado 1] Y DE [Estado 2]
RESPECTO A LA AERONAVEGABILIDAD

Doc de la OACI	Asunto	Responsabilidades del Estado de matrícula ([Estado 1])	Responsabilidades del Estado del explotador ([Estado 2])
Anexo 8, Parte II, Capítulo 4; Doc 9760, Volumen II, Parte B, Capítulo 8	Información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad	Asegurarse de que [la CAA de Estado 2] y [explotador] reciben toda la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad que se aplique.	Asegurarse de que [explotador] cumple con la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad transmitida por [la CAA de Estado 1].
Anexo 6, Parte I, 5.2.4	Explotación de la aeronave de conformidad con su certificado de aeronavegabilidad		Asumir la responsabilidad del Estado de matrícula según lo dispuesto en el párrafo 5.2.4 del Anexo 6, Parte I.
Anexo 6, Parte I, 8.1.2	Responsabilidades de mantenimiento del explotador	Aprobar los organismos de mantenimiento usados por [explotador], salvo las estaciones de línea fuera de la base principal del explotador.	Aprobar las estaciones de línea fuera de la base principal de [explotador].
Anexo 6, Parte I, 8.2.1 a 8.2.4	Manual de control de mantenimiento del explotador (MCM)		Asegurarse de que la orientación figura en el MCM, aprobar este último y transmitir una copia a [la CAA de Estado 1].
Anexo 6, Parte I, 8.4.1 a 8.4.3	Registros de mantenimiento	Inspeccionar cada seis meses los registros y documentos de mantenimiento.	Asegurarse de que los registros se conservan de conformidad con los párrafos 8.4.1 a 8.4.3 del Anexo 6, Parte I, y efectuar inspecciones de conformidad con los requisitos del certificado de explotador de servicios aéreos (AOC).
Anexo 6, Parte I, 8.5.1 y 8.5.2	Información sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad	Asegurarse de que [la CAA de Estado 2] y [explotador] conocen los requisitos de aeronavegabilidad de [Estado 1].	Asegurarse de que se cumplen los requisitos de aeronavegabilidad de [Estado 1] y [Estado 2] y que se han incorporado procedimientos adecuados en el MCM.
Anexo 6, Parte I, 8.6; Doc 9760, Volumen II, Parte B, Capítulo 10, Adjunto 10-A	Modificaciones y reparaciones	Asegurarse de que los Estados de diseño y de fabricación las han aprobado previamente.	Asegurarse de que los requisitos figuran en el MCM y aprobar este último.

14			
Circular OACI 295-LE/2			
Doc de la OACI	Asunto	Responsabilidades del Estado de matrícula ([Estado 1])	Responsabilidades del Estado del explotador ([Estado 2])
Anexo 6, Parte I, Párrafos 8.7 y 8.8	Organismo de mantenimiento reconocido y aprobación del mantenimiento	Aprobar la organización y los procedimientos de mantenimiento de la base de [explotador] de conformidad con los párrafos. 8.7 y 8.8 del Anexo 6, Parte I, y comunicar a [la CAA de Estado 2] los procedimientos correspondientes que deben incluirse en el MCM.	Aprobar los arreglos de mantenimiento de línea de [explotador] fuera de la base. Asegurarse de que los procedimientos figuran en el MCM y aprobar este último.

CLAUSULA MODELO SOBRE ARRENDAMIENTO
MODELOS DE ACUERDOS DE SERVICIOS AEREOS PARA UNA LIBERALIZACION
BILATERAL, REGIONAL O MULTILATERAL DEL TRANSPORTE AEREO (MASA)
(Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo, Montreal 2003)

ATConf/5-WP/17
Adjunto A

A-88

Artículo 26 Arrendamiento	
1. Cualquiera de las Partes puede impedir la utilización de aeronaves arrendadas para los servicios comprendidos en el presente Acuerdo cuando no cumplan las disposiciones de los Artículos _ [(Seguridad operacional)] y _ (Seguridad de la aviación).	<i>A fin de responder a las preocupaciones de seguridad operacional empleando aeronaves arrendadas en ciertas situaciones, en las tres etapas los Estados pueden emplear acuerdos en el marco del Artículo 83 bis para transferir ciertas responsabilidades del Estado de matrícula en virtud del Convenio al Estado del explotador de la aeronave de conformidad con la orientación pertinente de la OACI. Una Parte que no ha ratificado el Artículo 83 bis (y que, por lo tanto, no está obligada a reconocer un acuerdo concertado en el marco de esa enmienda) podría convenir en reconocer una transferencia de responsabilidades de conformidad con un acuerdo con arreglo al Artículo 83 bis concertado por la otra Parte en el acuerdo de servicios aéreos. Naturalmente, este reconocimiento se extendería, únicamente a las operaciones comprendidas en el acuerdo de servicios aéreos pertinente.</i> <i>El artículo sobre seguridad operacional del MASA se aplica a “las aeronaves explotadas por, o en nombre de una línea aérea designada de una Parte” y, por consiguiente, comprendería las aeronaves arrendadas con o sin tripulación. En el artículo sobre seguridad de la aviación, las Partes “exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o la residencia permanente en su territorio” cumplan las disposiciones de las normas de seguridad. Esto no incluiría algunos casos de uso de aeronaves arrendadas. Por consiguiente, los Estados que tengan en sus acuerdos bilaterales un artículo sobre seguridad operacional del tipo del MASA incluirán un párrafo 1 sin la expresión seguridad operacional entre corchetes. Los Estados que no tengan un artículo sobre seguridad operacional del tipo del MASA incluirían entre corchetes la expresión seguridad operacional.</i>

Artículo 26 Arrendamiento (cont.)	
[Párrafo 2; opción 1, de 2] 2. Con sujeción al párrafo 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves arrendadas de otras líneas aéreas, a condición de que todas las líneas aéreas participantes en tales arreglos tengan la autorización apropiada y cumplan los requisitos aplicados a tales arreglos. [Párrafo 2; opción 2, de 2] 2. Con sujeción al párrafo 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves (o aeronaves y tripulación) arrendadas de otra empresa, a condición de que esto no tenga como resultado que una línea aérea arrendadora ejerza derechos de tráfico que no tiene.	<i>Como cuestión práctica, a una Parte a quien preocupe la seguridad operacional de una situación concreta en la que se utilicen aeronaves arrendadas puede resultarle más fácil, al menos inicialmente, consultar con la Parte cuya línea aérea ha arrendado las aeronaves, teniendo presente que el Estado de la línea aérea arrendadora puede no ser Parte en el acuerdo. Al considerar medidas con arreglo al párrafo 1, los Estados deberían evaluar primeramente si sus preocupaciones respecto a la seguridad operacional de las aeronaves arrendadas han sido atendidas empleando la orientación vigente de la OACI y los procedimientos que establecen claramente la responsabilidad respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad y si las normas de mantenimiento y para las operaciones son adecuadas respecto a las aeronaves arrendadas, teniendo en cuenta las normas y métodos recomendados (SARPS) y la orientación de la OACI, como el “Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones” (Doc 8335), el “Manual de aeronavegabilidad” (Doc 9760) y la “Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional” (Circular 295). En algunos casos convendría que el Estado consulte las conclusiones de las auditorías llevadas a cabo en el marco del Programa de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI.</i> <i>El párrafo 2 ofrece dos opciones para la preocupación económica fundamental de las situaciones de arrendamiento: que una línea aérea arrendadora pueda ejercer derechos de tráfico que no tiene. Ambas opciones reconocen también (por omisión o por la redacción empleada) que desde un punto de vista económico los Estados generalmente permiten o no reglamentan el arrendamiento de aeronaves de entidades que no son líneas aéreas.</i>



Nuevos desarrollos en las relaciones de transporte aéreo entre la UE y los países latinoamericanos

Mark Nicklas

Policy Officer Air Transport Agreements

CLAC GEPEJTA/13

Santiago, 9 Marzo 2004





El mercado único de servicios aéreos en la UE

- **Un mercado único en servicios aéreos fue establecido en 1993.**
 - Libre acceso al mercado
 - Compañías aéreas de la Comunidad
- **Normas comunes afectando a líneas aéreas de terceros países existen en varios ámbitos:**
 - Seguridad
 - Seguridad de la aviación
 - Asistencia en tierra
 - Restricciones ambientales
 - Protección de pasajeros
- **El mercado europeo de aviación incluye Noruega, Islandia y Suiza.**

Todas las líneas aéreas europeas tienen derechos iguales de acceso al mercado tanto dentro como fuera de la UE.





10 años de mercado único en servicios aéreos



- **Consecuencias del mercado libre en UE:**
 - ❑ aumento en servicios y rutas,
 - ❑ aumento en compañías aéreas,
 - ❑ aumento en productividad,
 - ❑ reducción de tarifas.
- **Sin embargo, solo 3.5% de los servicios regulares son operados fuera del país de origen de la compañía aérea.**
- **Compañías “low-cost” y “leisure” aprovechan el acceso libre a otros mercados.**
 - ❑ Ryanair (IRL) tiene bases en Reino Unido, Alemania y Bélgica.
 - ❑ Easyjet (UK) opera vuelos domésticos en Francia.
 - ❑ Air Berlin (DE) opera vuelos domésticos en España.



Las sentencias “cielo abierto” del 5 noviembre 2002



Tribunal de Justicia: Los acuerdos bilaterales de servicios aéreos entre 8 Estados Miembros de la UE y EE.UU. **no se ajustan al Derecho CE.**



Las cláusulas de nacionalidad en los acuerdos son contrarias al **derecho de establecimiento** porque incluyen una discriminación por nacionalidad.

Los acuerdos han infringido la **competencia externa exclusiva de la UE**. Solo la UE puede entrar en obligaciones internacionales en ambitos de competencia comunitaria.



Las implicaciones de las sentencias “cielo abierto”

- Las sentencias del Tribunal de Justicia se refieren a los acuerdos bilaterales con EE.UU.
- Sin embargo, lo mismo aplica a todos los acuerdos bilaterales de servicios aéreos entre Estados Miembros de la UE y Estados Miembros de la CLAC
 - Cláusulas de nacionalidad son contrarias al derecho de establecimiento.
 - Estados Miembros de la UE entraron en obligaciones internacionales en ámbitos de competencia UE.

Necesidad urgente de tratar esos problemas jurídicos para establecer seguridad legal para las líneas aéreas sirviendo rutas aéreas con base a los acuerdos bilaterales de servicios aéreos.



El nuevo marco acordado por la UE el 5 junio 2003

El 5 junio 2003, la UE aprobó un paquete de medidas para las negociaciones sobre transporte aéreo:

I. Mandato para negociar un “Espacio Abierto de Aviación” con los EE.UU

II. Mandato para negociar con terceros países acuerdos “horizontales” para solucionar los problemas jurídicos de los acuerdos bilaterales

III. Propuesta de reglamento sobre la negociación y aplicación de acuerdos de servicios aéreos entre Estados miembros de la UE y países terceros





Dos líneas diferentes en la nueva política UE de aviación



- En general, la Comisión Europea tiene la intención de facilitar un régimen económico más flexible para las compañías aéreas.
- Sin embargo, la Comisión Europea es consciente de que algunos países ven una apertura del mercado como prematura.



Mercados abiertos de aviación

- EE.UU.
- Terceros países dispuestos a abrir sus mercados

Designación de compañías aéreas UE

Todos los terceros países



Negociaciones con EE.UU: Hacia un Espacio Abierto de Aviación



- **Objetivo: Liberalización completa de servicios aéreos entre y dentro de UE y EE.UU**
 - Establecer un mercado abierto único de aviación
 - Permitir propiedad extranjera en líneas aéreas
 - Fomentar una competencia efectiva
 - Garantizar normas rigurosas de seguridad y protección del medio ambiente
- **Negociaciones comenzaron en octubre 2003. La cuarta ronda de negociaciones se llevará a cabo en marzo 2004.**



Negociaciones “horizontales” con la UE



- Acuerdos bilaterales de servicios aéreos siguen estando en vigor.
- Acuerdo comunitario soluciona los problemas jurídicos.

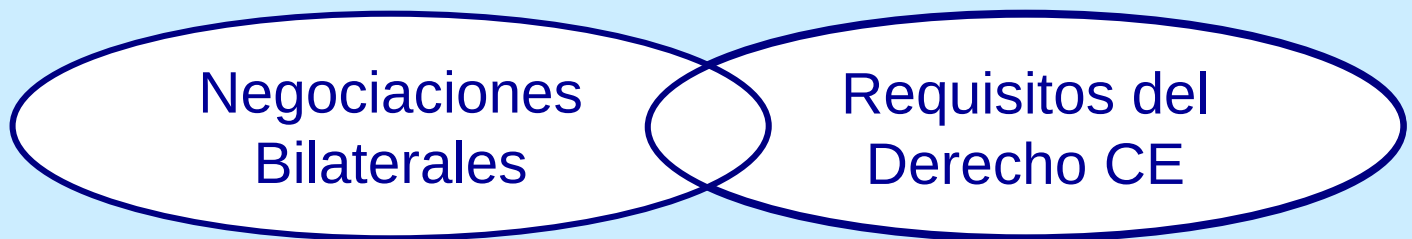
**Designación de
compañías aéreas UE**

Otros ámbitos de
competencia UE
(Tarifas de vuelos intra-
UE, seguridad, etc.)



Reglamento sobre la Negociación y Aplicación de Acuerdos de Servicios de Transporte Aéreo

- Estados miembros de la UE mantienen negociaciones bilaterales con terceros países.
- Coordinación entre los Estados miembros UE y la Comisión Europea.
- Eliminación de discriminaciones.
- ASAs bilaterales serán ajustados al Derecho CE.





La cláusula de designación UE



- En la mayoría de ASAs, propiedad y control nacional es condición para la designación de aerolíneas.
- Designación UE abrirá oportunidades para aerolíneas en propiedad y control de ciudadanos de otro Estado miembro UE = dimensión externa del mercado único UE.
- Designación UE no afectará al reparto de derechos de tráfico entre un Estado CLAC y un Estado miembro UE.
- Impacto económico de designación depende de la disponibilidad de derechos de tráfico.
- Control regulatorio de seguridad y seguridad de aviación será garantizado.





Las implicaciones de la designación UE



- En aquellos casos en que terceros países aceptaron la designación UE en ASAs bilaterales, ninguna compañía “extranjera” ha entrado en el mercado todavía.
- En 2003, la designación de dos compañías aéreas UE fue denegada por restricciones de nacionalidad:
 - DHL Air – autorización de RU, propiedad y control alemán.
 - Air Botnia – autorización de Finlandia, propiedad y control danes / sueco.
- Todavía no hubo ningún caso en que una compañía grande haya solicitado designación fuera de su país de origen.



Acuerdo “Horizontal” y Acuerdos Bilaterales de Servicios Aéreos

Un acuerdo “horizontal” entre la UE y un Estado miembro CLAC no:

- afectará al reparto entre aerolíneas UE y aerolíneas latino-americanas,
- cambiará los derechos de tráfico,
- sustituirá los acuerdos bilaterales.

Un acuerdo “horizontal” entre la UE y un Estado miembro CLAC sí:

- reconocerá el mercado común de aviación en la UE,
- permitirá a todas las compañías UE operar rutas entre la UE y el Estado CLAC sin discriminaciones,
- dará seguridad jurídica a todas las líneas aéreas operando rutas bajo un acuerdo bilateral,
- permitirá el desarrollo de relaciones bilaterales de aviación.





Liberalización de Propiedad y Control: UE y OACI



- OACI recomienda la liberalización de designación de líneas aéreas al ritmo que decida cada país.
- UE no pide a los Estados miembros CLAC una liberalización de los requisitos de propiedad y control de sus líneas aéreas.
- UE pide a los Estados miembros CLAC aceptar la liberalización de los requisitos de propiedad y control para las líneas aéreas UE.



Implicaciones para los Estados Miembros de la CLAC

I. Negociaciones con Estados Miembros UE

En negociaciones bilaterales, Estados Miembros UE propondrán modificaciones para solucionar los problemas jurídicos:

- sustitución de restricciones de nacionalidad con **cláusula de designación UE**,
- cláusulas para ajustar el acuerdo al Derecho CE.

Solo aceptando esas cláusulas, Estados miembros CLAC tendrán seguridad de poder concluir un acuerdo.

II. Negociaciones con la Comisión Europea

Estados miembros CLAC pueden negociar directamente con la Comisión Europea para corregir todos los problemas jurídicos de una vez.





Dirección de contacto

- La Comisión Europea invita los Estados miembros CLAC a reforzar el diálogo con UE sobre el transporte aéreo.
- Dirección de contacto:
Mark Nicklas
Comisión Europea
DG Energía y Transportes
Acuerdos Aéreos (TREN/ F5)
1049 Bruselas / Bélgica
Fax: ++32 / 2 / 296-06-58
Mail: mark.nicklas@cec.eu.int



**DISCURSO DE CLAUSURA DEL SEÑOR ENRIQUE ROSENDE ALBA,
DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DE CHILE**

Sr. Marco Ospina Yépez
Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

Sr. Lorenzo Sepúlveda Biget
Coordinador de la Reunión

Distinguidos Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

Señores Representantes de Organismos Internacionales

Sr. Patricio Sepúlveda
Vicepresidente Regional IATA para América Latina

Sr. Alex De Gunten
Director Ejecutivo de AITAL

Señoras y Señores Expertos Delegados de países hermanos

Es un verdadero privilegio para el Director General que les habla, dirigirse a tan selecta audiencia en el marco de la Décima Tercera Reunión del Grupo de Expertos sobre Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Nos hemos reunido en Santiago de Chile, para realizar un seguimiento de las actividades desarrolladas en la Duodécima reunión del Grupo, realizada en Lima, Perú, entre el 1 y 4 de setiembre de 2003 y abordar nuevos e interesantes temas de interés regional.

El desarrollo de la industria aérea de la región representa un desafío, tanto para las autoridades de la aviación civil, como para las líneas aéreas. Como se recordará, en la octava reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana, realizada en Buenos Aires, Argentina, entre el 23 y 25 de abril de 2003, un grupo de operadores presentó información sobre la aviación general y agrícola, destacando que estos temas eran de importancia para los Estados de la región.

El área de trabajos aéreos requiere establecer normas y procedimientos que permitan la armonización en este ámbito. En este contexto, esta reunión aprobó un proyecto de conclusión, con el propósito de ayudar a establecer una reglamentación que ayude a los Estados a preservar el medio ambiente, integrar a los sectores relacionados, aprovechando la experiencia de otros países, intercambiando equipamiento y personal, lo que permitiría ampliar el mercado, haciéndolo más integral, competitivo y eficiente, permitiendo, al mismo tiempo, el seguimiento a las medidas adoptadas en el área de la seguridad operacional.

Por otra parte, la Unión Europea presentó a la reunión un nuevo orden de relaciones de transporte aerocomercial. Este se basa en el acceso libre a los mercados, flexibilidad en el uso de aeronaves, normas comunes, protección al pasajero y seguridad en la aviación. Lo anterior, obligará a estudiar y replantear la posición latinoamericana con relación a esta propuesta en un mundo globalizado.

Los procesos de integración en todos los niveles, mundial, regional y subregional, de acuerdo a lo dispuesto por la XV Asamblea de la CLAC, continua desarrollándose; la Secretaría está recopilando información útil sobre transporte aéreo, contribuyendo con ello al fortalecimiento de los procesos de unificación de criterios. Al respecto, la reunión estableció el proyecto para definir los procedimientos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en la región, el que se elevará al Comité Ejecutivo para una posterior resolución.

Con motivo de las próximas sesiones de la Asamblea de la OACI, a realizarse en Montreal, en setiembre próximo, la reunión revisó las directrices de procedimientos sobre los temas de interés para la región y acordó la posición latinoamericana en la citada Asamblea respecto de variados temas; a saber, la elección de los Estados Contratantes al Consejo de la OACI, seguridad en la aviación, mejoramiento de la seguridad operacional, plan global para la seguridad aeronáutica, facilitación y establecimiento de un marco jurídico respecto de los sistemas CNS/ATM, incluyendo el Sistema Mundial de Navegación por Satélite (GNSS).

Por otra parte, la reunión recibió información sobre capacitación, cursos y becas para los especialistas de las administraciones de aviación civil y de las líneas aéreas.

Los desafíos que nos impone el vertiginoso desarrollo del transporte aéreo, tanto regional como mundial, son del más alto nivel, lo que nos impone ser creativos y competentes en la solución de los inconvenientes que enfrentan a diario nuestros usuarios.

En este marco, deseo agradecer a la Secretaría por su constante esfuerzo en recoger las sensibilidades regionales para la estructuración de la agenda de la reunión, la que se traducirá en avances significativos en materias, no sólo de interés de las líneas aéreas, sino especialmente de las autoridades ministeriales y de la aviación civil.

Esta reunión además, sin duda, ha contribuido a fortalecer nuestras relaciones interpersonales, las que favorecerán la búsqueda y promoción de solución a los problemas aeronáuticos en la región.

Finalmente, deseo reconocer, en cada uno de ustedes, el esfuerzo que ha significado llegar hasta nuestro país. Tal como lo señalé en algún momento, somos un país que se encuentra en los confines del mundo, donde no siempre es fácil llegar. Por lo mismo, nos esforzamos en ser hospitalarios y cálidos con el amigo cuando es forastero. Es de esperar que esta larga y angosta faja de tierra que vive prisionera de sus bellezas naturales, les haya brindado la hospitalidad que todos ustedes se merecen.

Estimados amigos y camaradas, Chile y su gente los esperará siempre con sus brazos abiertos.
Muchas gracias.