

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/25-INFORME
09/08/10

**VIGÉSIMO QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/25)**

(Buenos Aires, Argentina, 4 al 6 de agosto de 2010)

RESUMEN

Lugar y fecha de la reunión

1. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) celebró su vigésimo quinta reunión entre los días 4 y 6 de agosto de 2010, en Buenos Aires, Argentina, en las instalaciones del Hotel Sheraton Libertador.

Ceremonia de apertura

2. El Sr. Mario García, Director Nacional de Seguridad Operacional de la Administración Nacional de Aviación Civil de la República Argentina, inauguró la reunión el día miércoles 4.

Coordinación, Secretaría y participantes

3. Actuó como coordinador de la reunión el Sr. Alejandro Orchansky, Coordinador de relaciones Institucionales Internacionales de la Administración Nacional de Aviación Civil de Argentina, asistido por el Secretario de la CLAC, el Sr. Marco Ospina. Participaron 65 delegados representando a 16 Estados miembros, 1 Estado no miembro y 7 organismos internacionales. La lista completa de participantes figura como **Adjunto 1**.

Orden del Día

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

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

Cuestión 1.1 del
Orden del Día: **Acuerdo multilateral de cielos abiertos**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/08 *Chile*

5. El Experto de Chile, en su calidad de Ponente del Grupo *ad hoc* sobre “Proyecto de acuerdo multilateral de cielos abiertos”, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/08 recordando que en la reunión del GEPEJTA/24 (Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010) presentó el proyecto de Acuerdo para los países de la CLAC. En aquella oportunidad, la delegación de Brasil también presentó un proyecto paralelo que contenía algunas diferencias con el de Chile.

6. Recordó también, que Brasil ofreció ser sede de una reunión del Grupo *ad hoc* para conciliar los textos y avanzar en las definiciones pendientes. En ese sentido, dicha reunión se realizó aprovechando la Cumbre de Aviación Civil LATAM-UE (Río de Janeiro, Brasil, 24 – 26 de mayo de 2010) y, producto de ésta, Chile presentaba como adjunto el proyecto final con un texto consensuado y de común acuerdo (**Adjunto 3**).

7. Finalmente, el Experto de Chile, invitó al GEPEJTA a tomar conocimiento de la nota de estudio y su adjunto, acogerlo favorablemente y someterlo a consideración del Comité Ejecutivo en su próxima reunión.

8. Por su parte, el Experto de Argentina dio lectura a una Declaración Unilateral, con la posición de dicho país en esta materia, misma que se acompaña como **Adjunto 4**.

9. Seguidamente, el Representante de la IATA manifestó que las líneas aéreas piensan que los Estados soberanamente pueden adoptar la política aérea que sea más conveniente para sus intereses, sin embargo, en el caso de Latinoamérica, teniendo en cuenta que el transporte aéreo es un motor esencial en la generación de desarrollo económico, era fundamental abrir los mercados ya sea a través de un convenio o posturas más abiertas flexibilizando las fronteras o a través de la iniciativa IATA “*Agenda for Freedom*”, todo con el objeto de hacer crecer de manera más dinámica y sostenida el transporte aéreo, permitiendo el desarrollo económico, la generación de riqueza y la disminución de pobreza.

10. El Secretario observó que lo único que restaba era la aprobación del Comité Ejecutivo, a efectos que se presente el proyecto de Resolución a la Asamblea y los Estados que deseen lo puedan suscribir en ese mismo evento.

Conclusión

11. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acogió favorablemente el proyecto de Acuerdo, encargando a la Secretaría presentarlo como en la próxima reunión del Comité Ejecutivo (Ciudad de México, México, 31 de agosto y 1ero de septiembre de 2010), constituirse como depositaria del mismo y realizar los arreglos pertinentes para que, aquellos Estados que lo deseen, lo suscriban en ocasión de la Asamblea Ordinaria de la CLAC.

Cuestión 1.2 del
Orden del Día: **Participación de la CLAC en el 37º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI 2010**

- **Guía de Orientación**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/09 *Secretaría*

12. El Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/09, recordando que el 29 de marzo de 2010 la OACI convocó al 37° Período de Sesiones de su Asamblea. Asimismo, informó que durante la LXXVII reunión del Comité Ejecutivo (Buenos Aires, Argentina, 30 de septiembre y 1° de octubre de 2009) se aprobaron los temas de interés de la CLAC para desarrollar la “Guía de Orientación” para la participación armónica y coordinada durante la Asamblea.

13. Informó así mismo, que en la LXXVIII reunión del Comité Ejecutivo (Santiago de Chile, Chile, 22 de marzo de 2010) ya se habían acordado algunos temas, entre ellos, el relacionado a las Elecciones del Consejo de la OACI, pues en aquella oportunidad ya se había definido la lista de Estados miembros de la CLAC que postularán en las próximas elecciones del Consejo de la OACI. Dio a conocer también que la Presidencia y Secretaría ya habían iniciado sus negociaciones con otros Estados y Organismos Internacionales y se había aprobado la estrategia, misma que también fue circulada oportunamente entre los Estados miembros.

14. Resaltó además, que esta sería la primera oportunidad en que la CLAC negocia su “Plancha” con suficiente antelación lo que permitirá fortalecer los apoyos extrarregionales y evitar distorsiones como las que se presentaron en la anterior Asamblea.

15. Solicitó a los Estados que vayan a presentar notas de estudios en la Asamblea de la OACI, las hagan llegar a la Secretaría de la CLAC para obtener el respaldo de todos los Estados miembros. Al respecto, informó que se había recibido únicamente una nota de estudio de Cuba, misma que se acompañaba como apéndice a la “Guía de Orientación”, para obtener el apoyo correspondiente.

16. Durante la revisión de la “Guía de Orientación”, recordó que en la reunión del GEPEJTA/24 (Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010), se acordó que Colombia haga llegar a la Secretaría una nota de estudio sobre *scanners* corporales, a efectos de consensuar una posición por parte de la CLAC en esta materia. Al respecto, informó que se recibió una comunicación de la Autoridad Aeronáutica de Colombia (**Adjunto 5**) en la que manifestaban que dicho país no contaba con los insumos suficientes para realizar una nota de estudio sobre este tema.

17. Por otro lado, el Secretario informó que también se habían realizado negociaciones con el “Grupo de Montreal” para intercambiar votos. Sobre este asunto, se ampliaría la información en la reunión del Comité Ejecutivo.

18. El Experto de Brasil comentó que era muy difícil adoptar una posición sobre los asuntos si no se tenía conocimiento de las notas de estudio que el Consejo de la OACI presentaría en cada Cuestión por lo que se debería esperar la publicación de los *working papers*. El Secretario aclaró que bien se podría tomar en cuenta la documentación presentada por la Secretaría al Consejo de la OACI, lo que serviría como base para ir adoptando una posición consensuada y hacer llegar sus comentarios a la Secretaría.

19. En la Cuestión 52, sobre “Liberalización de los Servicios Internacionales de Transporte Aéreo”, se solicitó a Chile (Sr. Álvaro Lisboa, JAC) que elabore un Proyecto de nota informativa sobre este tema y la haga llegar a la Secretaría para incluirla en la “Guía de Orientación”.

Conclusión

20. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acordó:

- a) solicitar a los Estados que tengan intención de presentar notas de estudio para la Asamblea de la OACI, las hagan llegar a la Secretaría, con suficiente antelación, para obtener el respaldo de todos los Estados miembros y presentarlas, si así se

decide, como notas de la CLAC;

- b) apoyar la nota de estudio de Cuba e incluir esta posición en la “Guía de Orientación”; y
- c) que Chile haga llegar a la Secretaría un proyecto de nota informativa sobre la Cuestión 52 para dar a conocer a la comunidad internacional los avances de la región en el proceso de liberalización.

Cuestión 1.3 del
Orden del Día:

Panel “Sistema Estadístico Integrado”

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/31 *Ponentes (Brasil – Ecuador)*

21. El Sr. Ronei Saggiaro Glanzmann, Gerente de Análisis Estadística y Acompañamiento de Mercado de la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil, se refirió a la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/31, la cual contenía el informe de la reunión del Grupo *ad hoc* realizado el día anterior, 2 de agosto de 2010. Se remitió exclusivamente a las Decisiones, tareas y puntos focales, así como al cronograma de trabajo, presentando el informe a consideración del GEPEJTA.

Conclusión

22. El informe fue acogido favorablemente por el GEPEJTA, de conformidad al siguiente detalle:

- **Decisiones**
 - a) *Mantener el nivel de confidencialidad que ya está puesto actualmente;*
 - b) *Hacer las discusiones por correo electrónico – elegir los puntos focales;*
- **Tareas y punto focales:**
 - a) *Estudiar/analizar los conceptos básicos del programa estadístico de la OACI (Chile);*
 - b) *Hacer un listado de las variables, o grupo de variables, que pueden ser recopiladas y para qué sirven (Brasil);*
 - *Elegir las variables, o el grupo de variables, más importantes y justificar (Brasil);*
 - *Definir los próximos pasos, es decir, las otras variables importantes – ponerlas en orden (Brasil);*
 - c) *Elegir las fuentes de información prioritarias – ventajas y desventajas de cada una de ellas (Ecuador);*
 - *Presentar/explicar el acuerdo que ya está hecho con la administradora aeroportuaria (Ecuador);*
 - d) *Hacer un listado de las herramientas disponibles y sus aplicaciones. Costos (Brasil);*

- e) *Definir la periodicidad del reporte, periodicidad de la información y granularidad de la recopilación (México);*
 - f) *Estudiar la manera como los Estados reciben las informaciones y proponer un archivo modelo (México – Centroamérica – Uruguay y Paraguay - Suramérica);*
 - g) *Tener en cuenta la posibilidad de cambio de experiencia, practicas e capacitación (Secretaría);*
 - h) *Hacer un listado de las direcciones disponibles (links directos) para acceder a los datos estadísticos y informes de los estados (Secretaría);*
- **Cronograma de trabajo:**
 - a) *Para la próxima reunión del GEPEJTA (1º semestre 2011):*
 - *Presentar una propuesta de Guía;*
 - *Presentar una propuesta de archivo modelo;*
 - *Recoger las sugerencias y criticas;*
 - b) *Para la Reunión de GEPEJTA (2º Semestre):*
 - *Proponer una Resolución de la CLAC que apruebe la Guía.*

Cuestión 1.4 del
Orden del Día:

Infracciones aeronáuticas

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/19 *Panamá*

23. El Experto de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/19 referida a la tabulación de las respuestas a la encuesta circulada en materia de infracciones aeronáuticas, resaltando que aún no contaba con un número suficiente de respuestas, por lo que solicitó extender el plazo para que aquellos Estados, que aún no lo han hecho, envíen la información solicitada.

24. Señaló que los doce (12) Estados tabulados manifestaban no tener sugerencias u observaciones que impliquen alguna modificación al texto de la Recomendación A17-04 y siete (7) de ellos estarían de acuerdo en incorporar una cláusula sobre infracciones aeronáuticas en los acuerdos bi o multilaterales, por consiguiente se podía sugerir que los Estados que estén de acuerdo con el texto de esta Recomendación, lo incluyan en sus Acuerdos bilaterales existentes y futuros.

25. Considerando los resultados obtenidos y las opiniones presentadas sobre este tema, se entendía que la inclusión de la Recomendación A17-04 en las Normas y Leyes de Aviación Civil de los Estados, en algunos casos, implicaría un extenso proceso que conlleva tiempo ya que estas modificaciones debían ser llevadas a otras instancias administrativas para completar su aprobación. En todo caso era necesario reiterar a los Estados que tengan en cuenta la citada Recomendación en su normativa.

26. Finalmente, invitó al GEPEJTA a tomar conocimiento de su Nota de Estudio, recomendar la implementación de la propuesta contenida en la nota y presentar las consideraciones que estime conveniente.

Conclusión

27. El GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada por Panamá y aprobó la propuesta hecha por dicho país, en el sentido que los Estados deberían tener en cuenta la citada Recomendación en su normativa.

Cuestión 1.5 del Orden del Día:

Sistema de reservas por computadora

- **Informe Grupo *ad hoc* sobre código de conducta GDS**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/18 *Panamá*

28. En este punto del Orden del Día, el Secretario recordó que estaba prevista una presentación de AMADEUS, pero lamentablemente nuevamente esta empresa no pudo enviar su representante.

29. Por su parte, el Experto de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/18 recordando que en el GEPEJTA /24 se observó la necesidad de realizar estudios adicionales, específicamente en lo relativo a la diferencia de precio entre regiones, volúmenes de tráfico y de ventas y que se tenga en cuenta la aplicación del Código de Conducta de la OACI sobre esta materia.

30. Del análisis realizado sobre las respuestas a la encuesta circulada entre los Estados miembros, llegaron a la conclusión que estos no disponen de una normativa específica que regule el uso de los Sistemas GDS ni tampoco habían adoptado las recomendaciones del Código de Conducta de la OACI para reglamentar estos sistemas. Informó asimismo, que ALTA se había comprometido a presentar un estudio más completo sobre los costos de los GDS y una descripción exhaustiva para la próxima reunión del GEPEJTA.

31. El Representante de ALADA manifestó que este era un tema muy importante e informó que dicha Asociación también estudió este asunto en profundidad y que había presentado una nota de estudio con un proyecto de bases legislativas para que los Estados pudieran regular el funcionamiento de estos sistemas que, como lo dijo el Experto de Panamá, tenía como objetivo la competencia legal en la distribución del producto de transporte aéreo en general. Además, creyó conveniente insistir para que los países latinoamericanos se vinculen con el Código de Conducta de la OACI y que sería importante y positivo que quizás dentro de este Grupo de estudio se analice algún tipo de bases legislativas que los Estados latinoamericanos podrían incorporar a su legislación ya que este problema no sólo afectaba a las líneas aéreas sino también a usuarios individualmente.

Conclusión

32. Sin mayores comentarios, el GEPEJTA aprobó las propuestas de Panamá y ALADA en solicitar a los Estados notifiquen su situación actual y se adhieran al Código de Conducta SRC de la OACI. De igual manera, que ALTA presente el informe completo de su afectación respecto a los GDS en la próxima reunión del Grupo.

Cuestión 1.6 del Orden del Día:

Actualización de Decisiones CLAC

- **Rec. A10-6 “Sobre del servicio al *courier*” – Respuestas al cuestionario**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/20 *Panamá*

33. El Experto de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/20, recordando que en la reunión del GEPEJTA/24 (Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010) se encargó a la Secretaría instar a los Estados, que aún no lo habían hecho, respondan al cuestionario de la Recomendación A10-6 “Sobre el servicio al *courier*”. Pese a los continuos reiteros por parte de la Secretaría, se había obtenido respuesta de únicamente siete (7) Estados.

34. De la tabulación realizada, llegó a las siguientes conclusiones: que la Reglamentación de los Servicios *Courier* en la Región Latinoamericana, considerando las opiniones de los Estados en las encuestas realizadas nos indicaba que este servicio está evolucionando en atención a la demanda de sus usuarios a nivel internacional; que los Estados han señalado que, si bien solo consideran la carga aérea en forma general en sus negociaciones de Transporte Aéreo, existía la necesidad de disponer de una reglamentación, a fin de autorizar empresas nacionales y extranjeras; como también para facilitar los procedimientos de los trámites de carga, donde intervienen otras autoridades; y que, tomando en cuenta las respuestas enviadas por los Estados y las discusiones en el seno del GEPEJTA sobre este tema, la Secretaría presente un Proyecto de actualización para esta Recomendación.

Conclusión

35. El GEPEJTA tomó nota de la información presenta y se encargó a la Secretaría presentar el proyecto de actualización de la Recomendación A10-6 sobre el “Servicio al *Courier*” en la próxima reunión.

Cuestión 1.7 del Orden del Día:

Proyectos de Decisión

- “Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea/aeropuerto”

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/23 México

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/41 México

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/12 ACI-LAC

36. El Experto de México, en su calidad de Ponente del Grupo *ad hoc* encargado de analizar el proyecto de decisión en mención presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/23 recordando que en la reunión del GEPEJTA/24 (Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010), se encargó al Grupo *ad hoc* constituido por: Argentina, Chile, Costa Rica, Guatemala, México (Ponente), ALTA, ACI LAC e IATA analizar en profundidad el proyecto y que México, en su calidad de Ponente y Punto Focal de esta tarea, presente el proyecto final en esta reunión.

37. En ese sentido, de acuerdo a la tarea encomendada de concluir el trabajo iniciado por los participantes en el Seminario / Taller sobre “Transporte y Política Aérea” (Ciudad de Guatemala, Guatemala del 9 al 12 de junio de 2009), México había incorporado en el Proyecto de Recomendación “Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea / aeropuerto”, los comentarios proporcionados por los integrantes del Grupo *ad hoc*. Entre los comentarios recibidos, de manera particular, el Representante de ACI-LAC, hacía un análisis sobre el tema y sugería que el GEPEJTA tome en cuenta la posibilidad de realizar una consulta con el propósito de evaluar en cada Estado la concreta relación existente entre las líneas aéreas y los aeropuertos, para constatar si efectivamente existía un desequilibrio en dicha relación.

38. Finalmente, invitó al GEPEJTA a tomar nota de la información presentada, realizar los comentarios que se consideren pertinentes en relación al tema y al proyecto de recomendación Adjunto; consensar la factibilidad de fortalecer los criterios y las directrices propias del proyecto de recomendación, con el análisis de los resultados de la aplicación de la encuesta mencionada anteriormente; y encargar al Grupo *ad hoc* la elaboración de la encuesta.

39. El Representante de ALADA manifestó que las Notas de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/03 y 04 de su representada estaban relacionadas al tema, tanto como el de manual regulatorio de aeropuertos. Además, informó que su Asociación venía trabajando el tema aeroportuario, sobre dos bases fundamentales: la primera, referente a la diversidad de situaciones existentes en América Latina entre los Estados miembros en materia territorial, política aerocomercial, nivel, porcentaje de transporte aéreo, etc..., y la segunda, que en la región se produjo en los últimos 15 años un proceso de privatización de la gestiones aeroportuarias y explotación de los servicios aeroportuarios. Sugirió, que estos dos pilares conceptuales se deberían tomar en cuenta para analizar el tema.

40. Agregó también, que luego de un análisis del proyecto surgieron algunos aspectos que llamaron la atención de ALADA y motivaron la presentación de las dos notas de estudio. La primera nota contiene tres trabajos realizados en una comisión conjunta que ALADA viene manteniendo con ACI-LAC desde el 2007 que es un estudio efectuado concienzudamente teniendo en cuenta todo los aspectos y promulgado en forma de “proyecto legislativo” con su respectivo articulado y notas

41. A continuación, el Representante de ACI-LAC presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/12 haciendo notar que la propuesta de dicha Asociación estaba contenida en la Nota de estudio presentada por México en el sentido de encuestar este sobre que se el “desequilibrio entre líneas aéreas y aeropuerto”, ya que no existía claridad del objetivo del tema.

42. En sentido de lo expuesto, la Secretaría solicitó que se reúna el grupo *ad hoc* para analizar este tema y de ser necesario reprogramar su trabajo para cambiar el título del proyecto, pues parecía que este generaba confusión. Asimismo, ver la posibilidad de juntar los trabajos evitando la duplicación de esfuerzos con las tareas de la Macrotarea de “Gestión aeroportuaria y medio ambiente”. El Grupo *ad hoc* se reunió durante el *break* y México, en su calidad de Ponente, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/41 cuyo resultado fue el siguiente:

Resultado

5. *Los integrantes del Grupo ad hoc constituido por: Argentina, Chile, México (Ponente), ALTA, ACI LAC e IATA, coincidieron en que:*

- *Se requiere más tiempo para atender los temas relacionados.*
- *Se requiere la realización de la consulta propuesta por ACI-LAC.*
- *Se requiere la realización del estudio para definir los aspectos que deben considerarse en la encuesta para aclarar que se requiere analizar de la relación entre las líneas aéreas y los aeropuertos.*
- *Por su relación con las tareas “Manual Regulatorio de Aeropuertos” y “Eficiencia Aeroportuaria”, se requiere realizar el estudio para la incorporación al Proyecto de Recomendación “Factores a considerar en una regulación aeroportuaria”.*

6. *Para estas nuevas actividades, los integrantes del Grupo ad hoc determinaron el siguiente cronograma de trabajo:*

- *El Intercambio de propuestas e información vía correo electrónico, durante los siguientes días, previos a la reunión del Comité Ejecutivo a realizarse en la Ciudad de México (31 de agosto y 01 de septiembre de 2010);*
- *Reunión del Grupo ad hoc durante los días de la reunión del Comité Ejecutivo en México para elaborar y revisar el proyecto de encuesta;*

- Una vez elaborada la encuesta, solicitar a la Secretaría de la CLAC, que circule la encuesta a los Estados, solicitando se dé respuesta a la misma en un plazo no mayor de 60 días;
- En los siguientes 60 días, realizar la revisión y análisis de las respuestas recibidas, iniciando la elaboración del reporte de resultados;
- Presentar el reporte de resultados en la próxima reunión del GEPEJTA/26;
- De los comentarios y opiniones recibidos por parte del GEPEJTA, elaborar el documento que proponga al Comité Ejecutivo, la conclusión de las Cuestiones 1.7, 2.3 y 2.4.

Conclusión

43. El GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada por México, Ponente del Grupo *ad hoc*, a efectos que reprogramme su trabajo tal como lo señala el párrafo precedente.

Cuestión 1.8 del Orden del Día:

Cargos adicionales en los boletos – Proyecto de Resolución

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/02 *Brasil*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/37 *ACI-LAC*

44. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/02 realizando una presentación detallada sobre el análisis de los cargos adicionales en los boletos y proponiendo un proyecto de recomendación que establecía ciertas pautas sobre las condiciones generales relacionadas a la comercialización de los servicios de transporte aéreo. Se acompaña en detalle la presentación señalada como **Adjunto 6**.

45. Durante el debate, el Experto de Ecuador manifestó que el tema era de mucha importancia pues para los pasajeros era difícil identificar los cargos y tasas que se ponen en el boleto y determinar con precisión la tarifa que debía pagar. Destacó que en su país se había realizado una encuesta y venían haciendo un seguimiento de este tema para adoptar las medidas mas apropiadas.

46. Luego de pasar revista al Proyecto de Recomendación y sin mayores comentarios, el GEPEJTA lo aprobó, quedando de la siguiente manera:

RECOMENDACIÓN A19-xx

CONDICIONES GENERALES ATINENTES A LA COMERCIALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO

CONSIDERANDO que la practica que vienen ejerciendo las compañías aéreas de sumar a la tarifa aérea publicada una serie de costos y tasas adicionales, a través de códigos desconocidos del usuario, incrementando el precio final del billete, pueda tratarse de propaganda engañosa y dificultar la comparación de precios;

CONSIDERANDO la dificultad de las autoridades responsables en controlar y conocer estos costos y tasas; y

CONSIDERANDO que la tarifa del servicio de transporte aéreo de pasajero debe ser expresada en un único valor que represente el total a ser pagado al transportador por la prestación del servicio a ser prestado de acuerdo con el itinerario discriminado,

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que emitan Resoluciones u otra forma de reglamentación que reflejen las siguientes obligaciones por parte de las Compañías Aéreas y/o sus representantes:

- 1. La tarifa del servicio de transporte aéreo debe ser expresada en un único valor que represente el total a ser pago, por el adquiriente, al transportador por la prestación del servicio de transporte aéreo conforme el itinerario allí discriminado, no siendo permitido el cobro adicional de valores relativos a costos o servicios sin los cuales no es posible la realización del servicio de transporte aéreo.*
- 2. Solamente podrán ser cobrados en separado de la tarifa los valores relativos a servicios opcionales o a tasas e impuestos gubernamentales, tarifas aeroportuarias o cualquier otro valor debido por el adquiriente del billete a entes gubernamentales y que deben ser pagados a través del transportador, debiendo ser presentados en el billete de forma individualizada.*
- 3. Durante todo el proceso de comercialización del servicio de transporte aéreo, o sea, desde cuando el interesado en comprar un servicio aéreo informa al transportador, o a sus representantes, el itinerario y las fechas deseadas, hasta el pago efectivo del mismo, las empresas aéreas deberán presentar al consumidor la tarifa expresada en valor único, independientemente del canal de comercialización utilizado, garantizando, así, la posibilidad de comparación directa entre los diversos precios para el mismo servicio disponible en el mercado.*

47. De igual manera, a pedido del Experto de Brasil, el GEPEJTA acordó que se busque la forma de que este tema sea presentado para discusión en la próxima Asamblea de la OACI. Una vez la Secretaría haya identificado dicha forma y el punto del Orden del Día más apropiado, Brasil se comprometía a preparar una nota de estudio para presentarla en la Asamblea, si es posible, con el apoyo de los Estados miembros de la CLAC.

48. A continuación, el Representante de ACI-LAC presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/37 referente a la “Claridad y transparencia de la Información. Metodologías de cálculo, cobro y rendición. Presentación sobre la Metodología de Auditoría”. Terminó invitando al GEPEJTA a tomar conocimiento de la presente, crear un grupo de reflexión con los Estados, IATA y todos aquellos interesados sobre los procesos de rendición y auditoría de los impuestos, cargos y tasas percibidas por las aerolíneas en el billete aéreo.

49. Se solicitó a ACI-LAC que ampliara la presentación de su Nota de estudio para que quede claro cuál era el requerimiento, por lo que, el Representante de dicha Asociación expresó que la idea central era compartir con el GEPEJTA y los Estados un proceso que desde la República de Argentina se puso en marcha que tiene que ver con auditar y tener un sistema de seguimiento y auditoría real de los que se percibe a la hora de comprar el boleto y lo que se rinde al estado y aeropuerto al momento del cobro de la tasa de uso de terminal, siendo objetivo del sistema acortar el tiempo de cobro y la optimización del flujo de recursos pasajero/aeropuerto.

50. Seguidamente, el Secretario observó que si se trataba de acortar tiempos en el flujo de los pasajeros en la terminal y optimizar la recaudación, este asunto atañería más a la “Facilitación”. Agregando que ya existía en la CLAC un Grupo que se encargaba de estudiar esos temas (GRUFAL/AVSEC). Por lo que, sugirió que esto se incluya en el programa de trabajo del próximo período pero más objetivamente.

Conclusión

51. Se encargó a la Secretaría incluir el tema en el programa de trabajo del próximo período como una tarea continuativa para evaluar la forma de pago de la tasa de uso de terminal y optimización del flujo de recursos pasajero/aeropuerto.

Cuestión 1.9 del

Orden del Día:

Protección de viajeros por quiebra de aerolíneas

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/10 *Corrigendum Secretaría*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/33 *IATA*

52. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/10 *Corrigendum* recordando este tema se originó a raíz de una solicitud de la Autoridad Aeronáutica Colombiana, cuando requirió de la Secretaría información relacionada a las acciones que los Estados hubiesen emprendido o si existía alguna reglamentación que proteja a los usuarios, especialmente por las últimas quiebras de aerolíneas, como fue el caso de Aircomet.

53. Puso en conocimiento del Grupo que la Secretaría había solicitado a los Estados esta información, recibiendo, en principio, respuestas de Chile, Cuba y Guatemala. Los dos primeros, respondieron que en su legislación no disponían de reglamentación alguna, sólo Guatemala confirmó que “...el Artículo 110 de la Ley de Aviación Civil establece que el explotador está obligado a constituir los seguros para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que contrae mediante el contrato de transportación aérea. A más de eso, para los vuelos no regulares generados en Guatemala se exige la presentación de una póliza que cubre US\$ 300.00 por pasajero cuando estos se queden varados en el extranjero”.

54. Considerando que este tema se ha hecho repetitivo en el último tiempo, la Secretaría observó que debía ser debatido en el GEPEJTA a efectos de proponer medidas que protejan al usuario en el evento de interrupción de viaje por motivos que no consten en la cartilla de derechos del mismo. Finalmente, invitó al GEPEJTA a analizar este tema y, de ser necesario, elaborar directrices que faciliten la protección de los viajeros.

55. Recordó así mismo que el tema fue analizado por el GEPEJTA/24 (Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010) y generó interés en los Expertos, pues durante el debate se observó que lamentablemente los pasajeros estaban desamparados cuando quiebran las líneas aéreas y no existen recursos que garanticen el prestatamento del servicio. En ese sentido, el GEPEJTA encargó a la Secretaría la inclusión de este tema en el programa de trabajo del próximo período, continuar requiriendo información a los Estados sobre el tratamiento dado a este tema en sus respectivos territorios y que IATA y ACI-LAC hagan llegar a la Secretaría información sobre las garantías que estas organizaciones disponen para amparar a los pasajeros en caso de quiebra de una aerolínea.

56. En ese orden de ideas, informo que la Secretaría había solicitado a ACI-LAC que haga llegar sus comentarios respecto a las garantías disponibles, recibiendo la siguiente respuesta: “Queremos aclarar que la intervención de ACI-LAC en el tema en cuestión tuvo como fin proteger a los aeropuertos ante los serios inconvenientes, no sólo de orden económico, que genera la quiebra de aerolíneas. Es decir, la intención de ACI-LAC es que el GEPEJTA analice los inconvenientes que genera la quiebra de una aerolínea en los aeropuertos de la región, buscando una solución normativa a dicha situación. En relación a los viajeros, no existe ninguna reglamentación o procedimiento preestablecido por los aeropuertos para dar una solución ante una situación de quiebra...”

57. Hasta la fecha de la elaboración de la nota, la Secretaría había recibido respuestas de Brasil, Bolivia, Chile, Costa Rica, Cuba, Guatemala, Paraguay y República Dominicana, las mismas que presentó como adjuntos.

58. Durante el debate, el Experto de Panamá sugirió que se analice la exigencia de una póliza de seguro a favor de la autoridad para cubrir la repatriación de los pasajeros.

59. La Experta de Colombia manifestó *a priori* le surgían inquietudes de carácter jurídico pues el contrato de transporte entre la línea aérea y un particular, por lo que un seguro de disposición legal a favor de la autoridad aeronáutica no tendría el sustento pertinente, la póliza tiene sus reaseguros sugiriendo que se debe estudiar un mecanismo que las líneas aéreas suscriban una póliza por un período y monto determinado y buscar la forma de repatriación.

60. El Experto de Brasil agregó que éste era un punto delicado y que habría que buscar una solución que de verdad pueda dar una garantía a los usuarios de un problema como este. Además, sugirió la creación de un grupo *ad hoc* que estudie todas las posibilidades que existen para que se pueda proteger a los usuarios de alguna posible quiebra, y que era necesario la presencia de IATA y ALTA en este grupo y de los estados que deseen formar parte del mismo, con el propósito de estudiar las posibles soluciones que beneficie a todos los actores o involucrado en este servicio.

61. El Experto de Panamá aclaró lo expresado por Colombia en que sí jurídicamente la autoridad aeronáutica estaba involucrada ya que esta es la responsable ante los pasajeros si quiebran las compañías porque recurren a ellos porque los responsables desaparecen.

62. El Representante de ALADA expresó que este era un tema importante y si se llegaba a constituir el Grupo *ad hoc* con mucho gusto lo integraría. Agregó además, que no sólo este tema traía consecuencias de aspectos jurídicos sino que también está de por medio la legislación de cada país en materia de quiebra y, por lo tanto, esto derivaba en cuestiones de derecho internacional privado.

63. El Representante de ACI-LAC sugirió que se tenga en cuenta la resolución de la CLAC donde se fijan las condiciones generales de la calidad de servicio del transporte aéreo e incorporar el trabajo que ya ha trabajado la CLAC en este tema y terminó expresando su deseo de formar parte del Grupo *ad hoc*.

64. El Grupo *ad hoc* quedó constituido de la siguiente manera: Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, Guatemala, Panamá, Uruguay, ALADA, ALTA e IATA. La Secretaría elaborará los términos de referencia del Grupo *ad hoc*.

65. El Representante de la IATA realizó la presentación de su Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/33 sobre la protección a pasajeros en el evento de que una aerolínea se declare en bancarrota. El GEPEJTA acordó que esta nota de estudio se la traslade como documento de trabajo para el Grupo *ad hoc*.

Conclusión

66. El GEPEJTA acordó:

- a) tomar nota de la información presentada y constituir el Grupo *ad hoc* que quedó conformado por Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, Guatemala, Panamá, Uruguay, ALADA, ALTA e IATA;
- b) Que La Secretaría elabore los términos de referencia del Grupo *ad hoc*; y

- c) que el Grupo *ad hoc* tenga en cuenta durante su trabajo, entre otros; la nota de estudio presentada por IATA.

Cuestión 1.10 del

Orden del Día:

Precio del combustible en aviación

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/35 *Panamá*

67. El Experto de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/35 recordando que en la reunión del GEPEJTA/21, Colombia presentó la Nota de estudio 06 referida a los incrementos del precio de combustible de aviación a nivel internacional, sus efectos en la estructura de costos de las aerolíneas, y el reglamento aplicado en Colombia a los cargos por combustible, invitando a los delegados y a la Secretaría de la CLAC, a encontrar alternativas para mitigar los aumentos.

68. Como resultado de los debates, se propuso que el tema de combustible fuera discutido a niveles superiores, lo que motivó la creación de una comisión formada por IATA, ALTA, ACI/LAC, ALAICO y la Autoridad Aeronáutica de Colombia para que prepararan una agenda de reunión entre las Autoridades de más alto nivel, considerando que las Autoridades Aeronáuticas no son las más competentes en los asuntos de combustible.

69. También recordó, que IATA durante la reunión de GEPEJTA/19 (Río de Janeiro, Brasil, abril 2007) presentó el tema “Combustibles de Aviación en América Latina”, el cual se refirió al impacto económico de la industria del transporte aéreo en el PIB en América Latina y el problema a nivel político que generan los costos del combustible.

70. En el contenido de la presentación se mostraron tablas sobre incrementos de los costos de combustible por año, porcentaje de ventas de las petroleras, razones y comentarios sobre los monopolios, caso específico de los cargos y desglose del precio. En este informe se explicó claramente la situación del precio de combustible de aviación en la región latinoamericana.

71. El GEPEJTA retoma en esta ocasión, el tema del “Precio de Combustible de Aviación” por su incidencia en el costo de los pasajes aéreos y los constantes aumentos que se presenta en nuestra región.

72. El Experto de Panamá expresó que con la nota que estaba presentando, continuaba la tarea sobre “Precio de Combustible en Aviación” e informó que solicitó a la IATA su colaboración para que presentar un informe preliminar que refleje la situación actual, en particular sobre la conformación del precio de combustible en los países de Latinoamérica. Habiendo recibido el informe de los temas solicitados, lo presentó como adjunto a la Nota de Estudio. Finalmente, consideró procedente el interés de IATA para que, en una segunda instancia, se desarrolle un trabajo conjunto con la CLAC, que trate sobre los siguientes temas:

- a) Tasas e impuestos aplicados en cada país.
- b) Reglamentación del suministro por parte de los proveedores.
- c) Excepción del IVA para los vuelos internacionales.

73. El Representante de la IATA se refirió al Adjunto de la nota de estudio sobre los datos del combustible de aviación, ofreciendo trabajar conjuntamente con la CLAC en este asunto y aclarar cualquier duda sobre el documento presentado.

74. El GEPEJTA acordó incluir el tema en el próximo período de trabajo de la CLAC, teniendo en cuenta las consideraciones del párrafo 8 de la nota de estudio agregándole la transparencia de los precios de paridad de importación.

Conclusión

75. El GEPEJTA acordó se retome el tema para el próximo período con las consideraciones señaladas como elementos de trabajo y análisis.

Cuestión 1.11 del

Orden del Día:

Transporte de carga – optimización de procedimientos y documentación

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/34 *Panamá*

76. El Experto de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/34 invitando a los participantes del GEPEJTA se intercambien opiniones sobre esta materia. Asimismo, informó sobre los resultados del Foro del Arco del Pacífico Latinoamericano (ARCO) y del SELA. Consideró que el trabajo iniciado en el Grupo ARCO podía ser considerado para la propuesta de examinar los procedimientos y documentación utilizada en los Estados para tramitar el embarque de mercancía por vía aérea. Observó asimismo, que otra fuente de información pueden ser las empresas aéreas al ofrecer datos sobre sus procedimientos y comentarios del resultado.

77. El Representante de la IATA por su parte, informó que esa Asociación viene trabajando en el *E-freight* para eliminar el procedimiento de papel en lo que a los envíos se refiere. Destacó que, esto lo viene liderando la IATA y ha traído beneficios para todas las modalidades de transporte, por lo que sería conveniente contar con la participación de todos los actores para estandarizar grupos de documentos, medios de transmisión asequibles a cualquier tamaño de operador, reduciendo la carga de papel y administrativa y el tiempo de tránsito.

78. La Secretaría observó que se debería circunscribir el trabajo a la tarea encomendada, es decir, realizar un análisis completo del procedimiento que se sigue en toda la cadena del contrato de porte aéreo, por tanto, desde que se inicia la contratación hasta que se entrega el producto. Esto obviamente implicará conocer tangencialmente los procedimientos de otros modos de transporte, incluido el trabajo del SELA. Sugirió que, en primera instancia, se debería realizar un diagnóstico de situación en la región y que la IATA informe sobre el trabajo que viene realizando en cada uno de los Estados miembros y las autoridades aeronáuticas de estos a su vez presenten la documentación a que ellos tienen acceso, incluida la normatividad vigente. Consecuentemente, sugirió que no habiéndose tratado este tema en el transcurso del presente período, se lo incluya como tarea para el próximo.

79. El Representante de Lima Airport Partners (observador en la Delegación del Perú) manifestó el interés de apoyar al Punto Focal en el análisis e investigación que se vaya a realizar.

Conclusión

80. El GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada por Panamá y acordó encargar a la Secretaría se incluya el tema en el programa de trabajo del próximo período.

Cuestión 1.12 del

Orden del Día:

Base de datos – acuerdo interlineales

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/21 *Panamá*

81. El Experto de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/21 refiriéndose a las alianzas y acuerdos entre las empresas aéreas. Destacó que este tipo de acuerdos contribuye al desarrollo económico de las compañías de aviación, basado en los cambios del entorno económico que se ha presentado en la región en los últimos años así como, la internacionalización de las empresas, el avance tecnológico, la integración entre sectores y la entrada de nuevos competidores.

82. Observó asimismo, que las alianzas estratégicas tenían como objetivo profundizar la cooperación entre sus miembros, ofreciendo más beneficios a sus clientes y accionistas como mejores tarifas, mayores conexiones de vuelo y uso de e-ticket en acuerdos conjuntos.

83. Por otro lado, se destacan los acuerdos de cooperación conocidos como Código compartido o *Codeshare* suscrito entre empresas aéreas para operar rutas en forma conjunta que se identifican mediante códigos, lo que genera múltiples beneficios a las aerolíneas involucradas, permitiéndoles el acceso a nuevos destinos y su conexión con nuevos mercados, incrementando su coeficiente de ocupación.

84. En este punto, las Autoridades Aeronáuticas de los Estados deberían velar por la autorización y el registro de los acuerdos de Código compartido o *Codeshare* de tal forma que se garanticen los derechos de tráfico otorgados a las empresas aéreas y se cumpla con la responsabilidad que tiene el transportista aéreo con los usuarios de este servicio.

85. En base de lo expuesto, destacó la necesidad de disponer de bases de datos con la información general que contengan dichos acuerdos, que debería ser de conocimiento de todos. Para tal efecto, presentó un modelo de tabla con el detalle de los datos generales que se debería captar de los acuerdos interlineales celebrados entre las empresas aéreas de la región para que sea evaluada por el GEPEJTA y proponía que la Secretaría se encargue de actualizar los datos con la información que envíen los Estados, a fin de iniciar esta etapa.

86. El Especialista de Brasil solicitó al Experto de Panamá aclarar el real objetivo de la tarea ya que esta podría ser complicada en cuanto a obtener la información, pues muchos de los acuerdos siendo de índole comercial son reservados.

87. Por su parte, el Experto de Panamá aclaró que el objetivo de la tarea sería el de poner orden a través de un cuadro estandarizado que sirva a las autoridades para observar de manera rápida y expedita donde comienza y termina los derechos de uno y otro. Destacó además, que algunas aerolíneas negocian códigos no registrados.

88. El Experto de Chile apoyó la duda de Brasil y sugirió que se podría empezar el trabajo elaborando una lista de los acuerdos interlineales como por ejemplo, el de los de códigos compartidos para que las aerolíneas no hagan uso de derechos que no tienen.

89. En ese orden de ideas, entendiendo las inquietudes de los Expertos, el Especialista de Panamá estuvo de acuerdo en empezar el trabajo desarrollando una lista de los acuerdos interlineales teniendo en cuenta el ofrecimiento de apoyo por parte de la IATA, que podría realizar una presentación en una próxima reunión del GEPEJTA sobre los tipos de acuerdos que suscriben las líneas aéreas y las características específicas de cada uno de ellos.

Conclusión

90. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada por Panamá y acordó que en la próxima reunión del GEPEJTA la IATA realice una presentación sobre los acuerdos interlineales que suscriben las líneas aéreas y las características específicas de cada uno de ellos.

Cuestión 1.13 del

Orden del Día:

Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A18-11

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/36 *Panamá*

91. En su calidad de Punto Focal de la Macrotarea “Transporte y política aérea, el Experto de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/36 que contenía el informe

preliminar de cumplimiento de las tareas, mismo que servirá de base para presentar el avance del trabajo a la próxima Asamblea.

92. Por su parte, el Secretario solicitó dejar en manos de la Secretaría el análisis de la información presentada en caso se tenga comentarios y/o mejorar el formato de la tabla, para presentarla a la Asamblea conjuntamente con los informes del resto de Macrotareas. Destacó asimismo, que esto servirá para identificar con claridad las tareas que deberán continuar desarrollándose e incluirlas en el Plan Estratégico 2011-2012.

Conclusión

93. El acogió favorablemente la propuesta de la Secretaría señalada en el párrafo precedente.

Cuestión 2 del Orden del Día:

Gestión aeroportuaria y medio ambiente

Cuestión 2.1 del Orden del Día:

Política regional de medio ambiente – proyecto nota de estudio / Asamblea OACI

- **Ruido y emisiones**
- **Presentación IATA**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/25 – México

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/24 – México

94. El Experto de México presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/25 referente a la actualización de la Resolución A18-07 en materia de cambio climático, considerando los antecedentes del trabajo de la CLAC durante el 2008 y 2009 por conducto de la aviación internacional y el cambio climático GIACC que fueron la preparación de un programa de acción presentado y aprobado por el Consejo de la OACI adoptando un conjunto de principios y políticas que, en su oportunidad, fueron propuestas. Destacó asimismo que, en la reunión de Alto Nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático se consideró el programa de acción propuesto, obteniéndose como resultado una declaración basada en el programa de actividades y una recomendación para avanzar el trabajo de la OACI con miras al 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

95. Informó que, de igual manera, se convino la revisión de los Apéndices I a L de la Resolución A36-22, con la finalidad de manejar por separado estos temas. Se espera por tanto que la Secretaría General de la OACI presente un borrador de proyecto de resolución en la próxima Asamblea. Por otro lado, en el DGCIG (*Directors General Informal Climate Group*) se resolvió incluir disposiciones que reflejen el acuerdo en el logro de un crecimiento neutral del carbono y seguir explorando la viabilidad de objetivo basado en estudios existentes y resultado del análisis económico adicional. Se señaló también que el Grupo de Trabajo debería basarse en criterios de mercado aportando orientación sobre el tema. Por otra parte, en el proyecto resolución se incluirán cuestiones sobre combustibles alternativos para la aviación y adaptación al cambio climático. Finalmente informó que se preparará el proyecto con metas a mediano plazo basándose en los siguientes principios:

1. La OACI trata únicamente con la aviación internacional, que es de carácter global;
2. La OACI debe abordar la meta mundial de mediano plazo a la que se aspira del crecimiento neutral de carbono;

3. Los objetivos globales no deben atribuir obligaciones específicas a los Estados individuales;
4. Los planes de acción preparados y presentados por los Estados deben ser sobre una base voluntaria; y
5. No se tomará ninguna decisión que limite o afecte el crecimiento sostenible de la aviación internacional.

96. Por otro lado, informó que el Presidente del Consejo de la OACI decidió que la Secretaría General, bajo su dirección, preparara el texto relacionado con medidas basadas en el mercado del proyecto de Resolución de la Asamblea para examen y aprobación del Consejo. El Presidente del Consejo también había destacado, que esta cuestión debería abordarse de manera constructiva y con visión de futuro, con el fin de superar el estancamiento en la 36ª sesión de la Asamblea, y que “el proyecto de Resolución de la Asamblea sólo incluiría texto sobre “qué hacer”, pero no se incluiría ningún texto relacionado con “qué no hacer””. También recalcó que el trabajo de la OACI camina hacia la definición de soluciones globales y esto también debe abordarse en el proyecto de Resolución de la Asamblea de manera que se proporcione la base de acuerdos entre los Estados o grupos de Estados como parte de las soluciones globales.

97. Sobre las enmiendas propuestas a la actual declaración consolidada, como se indicó anteriormente, los Apéndices A a L de la Res. A36-22, en lo que se refiere al cambio climático, será objeto de una resolución aparte que incluirá elementos y propuestas que se basan en los trabajos desarrollados entre el 2008 y el 2010 y los resultados de la Reunión de Alto Nivel y la DGCIG.

98. La actual política de la CLAC relativa a la protección del medio ambiente, se establece en la Resolución A18-07 titulada “Declaración de la Política y Establecimiento de Prácticas Permanentes de la CLAC relativas a la Protección del Medio Ambiente”. Observó que esta Resolución necesariamente debería actualizarse para reflejar los progresos realizados por la OACI en el actual trienio, en consecuencia, recomendó realizar dicha actualización a la luz de lo que se apruebe en la próxima Asamblea de la OACI.

99. Finalmente, sometió a consideración del GEPEJTA:

- a) Recomendar al Comité Ejecutivo que se respalde los principios enumerados anteriormente (párrafo 95) conjuntamente con lo señalado en el párrafo 96;
- b) Recomendar al Comité Ejecutivo que la nota de estudio sobre la Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — cambio climático, que presente el Consejo de la OACI a la 37 Asamblea, que sea analizado por los Estados miembros de la CLAC para establecer una posición de consenso en la “guía de orientación” para la participación de los Estados miembros de la CLAC durante la Asamblea ; y
- c) Considerar la Resolución que promulgue el 37 Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI sobre esa materia para actualizar la Resolución A18-07 de la CLAC (“Declaración de la Política y Establecimiento de Prácticas Permanentes de la CLAC relativas a la Protección del Medio Ambiente”).

100. Por su parte, la Secretaría realizó algunos comentarios relativos a las notas de estudio, observando que dicho documento reflejaba el trabajo del Consejo de la OACI sobre este tema y sugería que se actualice en el momento que corresponda la Res. A18-07. En ese sentido, recordó que la CLAC en esta materia ha trabajado apoyando a la OACI y, por tanto, la Res. A18-07 será modificada una vez que se promulgue la Resolución de la OACI que actualice la Res. A36-22. En ese orden de ideas, teniendo en cuenta el limitado tiempo disponible entre la Asamblea de la OACI y la

Asamblea de la CLAC, sugirió encargar la Secretaría que realice las modificaciones pertinentes y las someta directamente a consideración de la Asamblea de la CLAC, prevista a realizarse en Punta Cana, República Dominicana, 1 al 5 de noviembre de 2010.

101. A continuación, el Experto de México presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/24 *Corrigendum* referente también a la actualización de la Resolución A18-07 en materia de ruido y calidad del aire local. Al respecto, expresó que la Resolución A36-22 de la OACI incorpora 12 Apéndices de la A a la L que constituyen la declaración consolidada y que en la nueva resolución propuesta por el Consejo de la OACI a la Asamblea se presentan las revisiones a la Resolución A36-22 respecto a los Apéndices A, B, C, F y H. Los Apéndices D, E y G no tienen cambios. Asimismo, informó que la revisión de los Apéndices I a L, referentes a cambio climático será objeto de una Resolución aparte, (*Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático*).

102. Añadió que las revisiones propuestas reflejan la evolución de las actividades del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) incluida su octava reunión (CAEP/8), así como de la labor realizada en el seno de la Secretaría y en cooperación con otras organizaciones.

103. Teniendo en cuenta lo anterior, expresó que sería conveniente aprovechar la presente reunión para recibir comentarios de los asistentes sobre el proyecto de Resolución de la OACI, mismo que podría representar la base para establecer una posición regional durante la 37 Asamblea de la OACI sobre esta cuestión y al concluir la Asamblea de la OACI se dispongan los elementos para la actualización de la Resolución A18-07 de la CLAC en lo que concierne a disposiciones generales, ruido y calidad del aire local.

104. Finalmente, sugirió recomendar al Comité Ejecutivo que avale las enmiendas propuestas por la Secretaría General de la OACI a la actual declaración consolidada y proceder a la modificación de la Res. A18-07 de la CLAC en los temas que corresponda, una vez que la Asamblea de la OACI haya promulgado su propia Resolución.

105. Terminada la presentación del Especialista de México, El Representante de la IATA realizó una presentación sobre “Marco mundial para abordar las emisiones”. Comenzó destacando que la aviación es un motor de desarrollo social y económico que fomenta el comercio y el turismo y se constituye como un generador de crecimiento a nivel mundial. A este modo de transporte están vinculados 32 billones de empleos que mueve 2.2 billones de pasajeros al año y contribuye al 8% del PIB mundial, sin embargo, se sabe que es un generador de emisiones de gases de efecto invernadero pero sólo contribuye con el 2% de dichas emisiones a nivel mundial, por lo que era muy importante observar con claridad el panorama de los beneficios que produce el transporte aéreo frente a las emisiones que genera.

106. Luego se refirió a los avances tecnológicos alcanzados desde 1990 y que se continuaban desarrollando iniciativas para mantener el control de las emisiones con metas ambiciosas y coordinadas a nivel aeronáutico. Informó asimismo, que las metas propuestas por la IATA incluía una eficiencia del 1.5% anual de combustible a partir del 2010 hasta el 2020, lo que generaría una reducción acumulada aproximada de un 17%, en el 2020 logrando un crecimiento neutral, es decir, no más incremento año contra año en las emisiones y para el 2050 una reducción del 50% en las emisiones de carbono respecto a los niveles del 2005.

107. Para cumplir con las metas señaladas, se requeriría de una estrategia coordinada a nivel de industria global, invertir en nuevas tecnologías en aeronaves, materiales y motores, volar de manera más eficiente, contar con procedimientos operacionales que generen mayor eficiencia, utilizar de mejor manera la infraestructura con mejores rutas espacios aéreos flexibles y finalmente utilizar las

medidas económicas, priorizando que los ingresos que se genere por la reducción de carbono se reinviertan, por lo menos en parte, en la propia industria.

108. Destacó asimismo, que en esta materia debería existir la transparencia en las operaciones del mercado y debía evitarse acciones unilaterales, poniendo como ejemplo el esquema de intercambio de emisiones que planteaba la Unión Europea, mismo que generaría distorsión competitiva. Finalizó su presentación solicitando a las autoridades que impulsen un enfoque coordinado de las políticas en un marco global, divulgando al interior de los gobiernos y de quienes toman la decisión, las características particulares de la industria del transporte aéreo que las diferencian de todas las demás. De igual manera, expresó que las emisiones de la aeronave van consigo mismo a medida que se va desplazando y no son asignables a ningún territorio geográfico, siendo una industria en la que los Estados que disponen de mayor tecnología no están cerca de otros que no la producen.

109. Aprovechando su presentación, circuló entre los Estados miembros, el proyecto de nota de estudio que se presentaría en la reunión del Comité Ejecutivo de la Asamblea de la OACI, cuyo texto se acompaña como **Adjunto 7** y que requeriría el apoyo de todos los Estados miembros de la CLAC, cuando se analice la cuestión 17 en la Asamblea de la OACI sobre protección del medio ambiente, cuyo propósito final era la elaboración de un marco mundial para abordar las emisiones de CO₂ de la aviación. La presentación completa se acompaña como **Adjunto 8**.

110. Por su parte, el Experto de Argentina expresó que era necesario dejar en claro algunos principios sobre el enfoque que se tome en materia de control y política de emisiones durante la Asamblea de la OACI, el mismo que debería hacerse en el marco de los principios que manejan el tema del cambio climático consagrado en la Convención de las Naciones Unidas para el Cambio Climático y el Protocolo de Kyoto, es decir, la vigencia plena de las responsabilidades comunes pero diferenciadas.

111. Agregó que los países en desarrollo por sus propios intereses, no pueden aceptar que se tome un estándar en materia de control de emisiones o de reducción que sea igual para todos los Estados, dado que en el marco normativo de este tema los artículos y los principios son muy claros con relación a los compromisos de los Estados en materia de reducción de emisiones que corresponden a los Estados desarrollados que figuran en el Anexo 1, en tanto que los Estados en desarrollo están completamente “no obligados” a cumplir estos compromisos y la única manera de que estos Estados hagan algún esfuerzo va a ser bajo dos condiciones, primero que sean los Estados en desarrollo que hayan dado la iniciativa y que el tema de emisiones debe ser tratado en el marco de la OACI y la OMI.

112. Expresó asimismo, que la CLAC debería tener una posición clara junto a la China, India, Grupo del 77 cuando esta discusión se de en el marco de la COP, debiendo tener en cuenta además: el principio de igualdad y de igual trato para todos los Estados de la OACI. Destacó también, que Argentina considera que esto tenía una solución jurídica en la aplicación de la Convención de Viena sobre derechos de los tratados y la primacía del derecho de igualdad. Se debía tener en cuenta que éste era un tema político y que los Estados no sólo Latinoamericanos se veían perjudicados por la directiva europea debido a su extraterritorialidad, lo cual es absolutamente contrario al derecho, además por violar principios de la OACI, de la OMC, del Protocolo de Kyoto y la Convención Marco de las Naciones Unidas.

113. El Representante de la IATA agregó que el problema en discusión es una realidad que está afectando y afectará a largo plazo de manera exponencial restringiendo el crecimiento y viabilidad de las líneas aéreas de la región cuando se considere e crecimiento de las operaciones. Asimismo, era importante que la OACI reconozca las necesidades específicas y se acomoden las diferencias entre los países desarrollados y en desarrollo, lo cual constituía un elemento clave en el marco global que promulga la OACI en el que tradicionalmente se había logrado reconocer las diferencias y acomodar

las necesidades específicas a través del apoyo tecnológico/financiero o en la diferenciación de cronogramas en la implementación de medidas. Reiteró la necesidad de considerar un enfoque global sectorial y que se tenga en cuenta que es una industria totalmente diferente a las demás.

114. El Representante de ALTA manifestó estar de acuerdo con las posiciones manifestadas anteriormente en el sentido que el principio de responsabilidades comunes y diferenciadas se oponía con la OACI y puso como ejemplo la implementación de política de reducción de ruido que permite adoptar y reconocer la diferencia entre las aerolíneas de países en desarrollo.

115. Sobre lo expresado anteriormente, la Secretaría recordó que este lo venía discutiendo y recordó que inclusive se organizó un Seminario de Medio Ambiente (Buenos Aires, Argentina, 28 y 29 de septiembre de 2009) cuyo objetivo era ponerse a tono en el conocimiento de este tema, preparar la posición para la Conferencia de Alto Nivel que convocó la OACI previo al COP/15 de Copenhage. Expresó asimismo, que el Consejo de la OACI estaba trabajando en este tema con miras al COP/16 de México, donde se aspiraba nuevamente llevar una posición conjunta que recoja todo lo expresado y por tanto era muy importante definir el posicionamiento de la CLAC en la “Guía de Orientación” para la próxima Asamblea de la OACI.

116. Resaltó asimismo, que jugaba un papel fundamental en esta materia las coordinaciones internas que realicen las autoridades aeronáuticas al interior de sus gobiernos, ya que los que participan en las COP no son precisamente ellos sino las autoridades de medio ambiente, por lo que, sería necesario que, una vez terminada la Asamblea de la OACI, se reúnan al interior de cada Estado con los delegados que participarán en el COP/16 para darles a conocer lo resuelto en el campo aeronáutico a efectos que lo tengan en cuenta en las negociaciones pertinentes.

117. El Representante de ALTA destacó que si no se llegaba con un acuerdo común, se correría el riesgo de que se proliferara la aplicación de medidas unilaterales para imponer cargos sobre afectación de medio ambiente. En ese orden de ideas, comentó que en Brasil se estaba requiriendo a las aerolíneas que operan en el aeropuerto de Guarulhos información para promulgar una resolución en esa línea. Añadió que las líneas europeas están reportando la ocupación y la capacidad de vuelo en el marco de la regulación ya vigente.

118. La Experta de Cuba apoyó la intervención de ALTA y en gran medida la de Argentina en el sentido de lo que está sucediendo con la regulación de medio ambiente es una realidad y que los Estados deberían unirse no para un futuro sino para un presente. Informó además, que su país está preparando una nota de estudio teniendo en cuenta las propias regulaciones internas con relación a la Convención de Kyoto, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores, informó asimismo, que se les había requerido información por parte de la Unión Europea. Finalizó exhortando a tener una posición común en la próxima Asamblea de la OACI.

119. Durante el debate, se solicitó al Representante de ALTA que aclare sobre lo que estaba sucediendo en el Aeropuerto de Guarulhos, Brasil, a lo que respondió que, dos semanas atrás, las autoridades de Sao Paulo enviaron una solicitud de información sobre las operaciones de las líneas aéreas en los últimos diez años relativa a consumo de combustible, ocupación y cantidad de vuelos diarios, una lista extensa y la prensa publicó que se estaría buscando algún tipo de compensación por el daño ambiental provocado por las aeronaves en el tiempo señalado y se hablaba de buscar el pago de la siembra de 3 millones de árboles. Se comprometió a hacer llegar esta información a la Secretaría.

120. El Experto de Brasil aclaró que la nota de prensa referida era de la alcaldía municipal de la ciudad de Guarulhos y que, según parecía, era un problema más de ruido que de emisiones, considerando que el aeropuerto había crecido en forma desmesurada y que los habitantes reclamaban por el ruido. Finalmente, agregó que en la ANAC no sabían sobre el tema a profundidad pero la información que disponían se refería sólo al ruido.

121. El Secretario solicitó a los Expertos y organismos observadores hagan llegar a la Secretaría en forma resumida el criterio de posicionamiento que se podría incluir en la “Guía de Orientación” pero no como nota de estudio, esto para poder presentarlo en la próxima reunión del Comité Ejecutivo. Asimismo, solicitó a Cuba y a los Estados que tengan previsto presentar notas de estudio también las hagan llegar lo antes posible a la Secretaría para buscar el apoyo del resto de Estados, a fin de llegar con una posición común sobre este tema y, finalmente, pidió tengan en cuenta el tiempo limitado que existía antes de la reunión del Comité Ejecutivo.

Conclusión

122. El GEPEJTA resolvió:

- a) encargar a la Secretaría la actualización de la Resolución A18-07, una vez que la OACI promulgue su resolución sobre el tema, a efectos que se la presente directamente a la Asamblea Ordinaria de la CLAC;
- b) instar a las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros que realicen las coordinaciones pertinentes al interior de sus gobiernos con los organismos involucrados para que estos últimos conozcan la posición mundial (OACI) que se debería apoyar en la COP/16, prevista a realizarse en México, en noviembre del presente año;
- c) que los Expertos hagan llegar a la Secretaría en forma resumida el criterio de posicionamiento que estimen conveniente incluir en el proyecto de “Guía de Orientación” que se analizará en la próxima reunión del Comité Ejecutivo; y
- d) solicitar a los Estados que tengan previsto presentar notas de estudio para la Asamblea de la OACI, las hagan llegar a la Secretaría de la CLAC para buscar el apoyo del resto de Estados miembros.

Cuestión 2.2 del Orden del Día:

Procesos de concesión

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/26 – México

123. El Experto de México inició la presentación de la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/26 recordando los antecedentes del tema y proponiendo una modificación a la Res. A17-03, la misma que no cambiaría en la parte considerativa sino sólo en la resolutive, dándole mayor fuerza a los factores que debían tener en cuenta los Estados en el proceso de certificación aeroportuaria, asimismo, señaló la importancia de mantener de manera continua y permanente la actualización de la encuesta sobre “Seguimiento de los Aspectos Económicos, Gestión de Aeropuertos, Servicios de Navegación Aérea y Procesos de Concesión de Aeropuertos” con el objetivo de contar con una fuente de información que de manera oportuna permita una visión clara del comportamiento y tendencia regional en materia de concesión de aeropuertos. Con lo señalado, el Experto de México presentó a consideración del GEPEJTA el proyecto de Recomendación sobre “Reporte del seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos”. Finalmente, instó a los Estados que aún no lo había hecho respondan la encuesta actualizada para conocer los cambios que se hayan generado.

124. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y sin mayores comentarios acogió favorablemente el proyecto de recomendación, solicitando a la Secretaría realizar las modificaciones que estime pertinente a dicho proyecto y adopte las medidas necesarias para publicar en su página web la información en forma estandarizada.

Conclusión

125. El GEPEJTA acordó:

- a) acoger favorablemente el proyecto de recomendación que se detalla a continuación:

RECOMENDACIÓN AXX-XX
REPORTE DEL SEGUIMIENTO DE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS,
GESTIÓN DE AEROPUERTOS, SERVICIOS DE NAVEGACIÓN
AÉREA Y PROCESOS DE CONCESIÓN DE AEROPUERTOS

CONSIDERANDO la importancia de que cada Estado determine de manera libre y soberana la modalidad de concesión de los aeropuertos de conformidad con las características y niveles de tráfico de cada uno de los mismos, de forma tal que se pueda elegir válidamente entre la modalidad de red aeroportuaria, la auto financiación de cada aeropuerto o la que resultare más conveniente a sus propias necesidades y realidad local.

CONSIDERANDO la necesidad de contar con una fuente de información que de manera oportuna permita dar a la Región una visión clara del comportamiento y tendencia en materia de concesión de aeropuertos, a fin de procurar un desarrollo equilibrado y apoyo en la toma de decisiones.

LA XXXXX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Que los Estados miembros apliquen los siguientes criterios en materia de seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos:

REPORTE DEL SEGUIMIENTO DE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS,
GESTIÓN DE AEROPUERTOS, SERVICIOS DE NAVEGACIÓN
AÉREA Y PROCESOS DE CONCESIÓN DE AEROPUERTOS

1. *Proporcionar a la Secretaría de manera oportuna y sistemática el reporte de la encuesta “seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos”.*
2. *Que los Estados debieran de implementar las medidas pertinentes para el seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos, a través de procedimientos auditables, en la medida que sean compatibles con sus legislaciones.*
3. *Participar en el perfeccionamiento de seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos, aportando sus experiencias en esta materia.*

- b) *encargar a la Secretaría adopte las medidas necesarias para publicar en su página web la información en forma estandarizada*

**Cuestión 2.3 del
Orden del Día:**

Manual regulatorio de aeropuertos

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/27 – México
Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/03 – ALADA
Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/04 – ALADA

**Cuestión 2.4 del
Orden del Día:**

Sistema de Gestión del rendimiento de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (Eficiencia aeroportuaria)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/28 – México

Conclusión

126. De conformidad a lo expresado en la Cuestión 1.7, el GEPEJTA resolvió juntar en un solo análisis los temas relativos a:

- “Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea/aeropuerto”,
- Manual regulatorio de aeropuertos, y
- Sistema de Gestión del rendimiento de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (Eficiencia aeroportuaria)

Para tal efecto, el Grupo *ad hoc* adoptó la conclusión que aparece en el párrafo 42 del presente informe.

127. En consideración de lo acordado, el Secretario sugirió al Experto de México, en su calidad de Punto Focal de esta Macrotarea y Ponente del Grupo *ad hoc*, que cuando realicen el trabajo se tenga en cuenta todas las resoluciones y recomendaciones promulgadas por la CLAC en materia aeroportuaria, a efectos de estructurar, en el próximo período, un solo documento, asunto que también fue acogido favorablemente por el GEPEJTA.

**Cuestión 2.5 del
Orden del Día:**

Actualización Res. A15-13 (Modelo de costos para servicios aeroportuarios)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/29 – México

128. El Experto de México presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/29 recordando que el Comité Ejecutivo al aprobar el informe del GEPEJTA/23 (Santo Domingo, República Dominicana, 25 al 27 de agosto de 2009), encargó nuevos estudios en lo referente a los costos de los servicios aeroportuarios. Correspondiéndole por tanto actualizar la parte relativa al Grupo *ad hoc* encargado de dichos temas.

129. Recordó asimismo que en el GEPEJTA/24 (Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010), luego de revisar la Resolución A15-13 “Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea en la región”, se encargó al Grupo *ad hoc* (Argentina, Chile, Costa Rica, Guatemala, México (Ponente), ALTA, ACI LAC e IATA), entre otras cosas, el análisis y revisión de la parte pertinente de la Resolución A15-13, es decir, lo concerniente a la gestión aeroportuaria, pues el resto ya había desarrollado por los especialistas de navegación aérea.

130. Cumpliendo con lo expuesto, el Experto de México, Punto Focal y Ponente del Grupo *ad hoc*, presentó el proyecto de modificación en la parte correspondiente, sugiriendo cambios que hacían relación a la rentabilidad y rendimiento de las inversiones, y teniendo en cuenta además que el sistema aeronáutico se caracteriza por tener dos grupos de aeropuertos:

- los operados por el Estado, y
- los operados y administrados por concesionarios privados.

Cuyas políticas de tarificación en cada caso obedecen a criterios distintos:

- por parte del Estado, como recuperación de costos, mientras que
- por parte de los concesionarios, como recuperación de costos más un rendimiento razonable de las inversiones que realicen.

Conclusión

131. El GEPEJTA aprobó las modificaciones propuestas por el Experto de México, quedando la Resolución, tal como figura en el **Adjunto 9**.

Cuestión 2.6 del Orden del Día:

Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A18-11

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/30 – México

132. En esta Cuestión del Orden del Día el Experto de México presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/30 que contenía el reporte de avance y cumplimiento de las tareas encargadas a su país, como Punto Focal de la Macrotarea de “Gestión aeroportuaria y medio ambiente”. Sin embargo, teniendo en cuenta la fusión de las cuestiones 1.7, 2.3 y 2.4 señaladas párrafos precedentes, elaboró un *Corrigendum* modificadorio del informe que contiene la reprogramación del trabajo encargado.

Conclusión

133. Conforme el procedimiento empleado en la Macrotarea precedente, se encargó a la Secretaría la revisión del documento elaborado por México, para presentarlo conjuntamente con el resto de Macrotareas a la próxima Asamblea.

Cuestión 2.7 del Orden del Día:

Enfoque Sectorial Global para la Aviación y el Cambio Climático

134. Sobre este tema, no se presentó ninguna nota de estudio y, únicamente el Experto de México realizó algunas precisiones que consideraban lo solicitado en el GEPEJTA anterior. Destacó que la palabra “sectorial” era empleada en el nivel marco de las Naciones Unidas y se refería a sectores económicos nacionales, en tanto que los trabajos que se han realizado en el seno de la OACI son para incluirse en lo referente a la aviación civil internacional, por lo que no creía conveniente utilizar este título para evitar ambigüedad y distorsión con la Convención Marco de las Naciones Unidas. Destacó asimismo que en las notas presentadas por México, en su calidad de Punto Focal, en los temas anteriores, se destacó el trabajo realizado por la OACI en el actual trienio, incluyendo los resultados del GIACC, de la Conferencia de Alto Nivel, del DGCIG y la propuesta para la resolución de la asamblea.

135. El Representante de ALTA expresó que existen ciertas diferencias en la región respecto a la posición global que a su criterio son reconciliables y que el hecho de llamarlo “sectorial” querría decir que sacan de la discusión de país por país a la aviación internacional y quieren que sea tratado como un sector o como un país aparte y piensan que existe una contradicción, cuando es algo que se puede acomodar dentro de ese esquema.

136. El Secretario reiteró que ALTA haga llegar a la Secretaría, antes de la reunión Comité Ejecutivo, su criterio para buscar el posicionamiento común que evite utilizar el criterio “sectorial”, caso contrario se estaría reconociendo que en la región hay interés en algún momento de reportar información sobre emisión de gases y de cobrar tasas lo cual pondría a la región en real desventaja respecto a los europeos. Finalizó, resaltando que era muy importante tener clara esta situación antes de llevar adelante una posición regional.

Conclusión

137. El GEPEJTA tomó nota del intercambio de opiniones y acordó solicitar a ALTA que envíe su criterio sobre el tema para que la Secretaría lo incluya en la “Guía de Orientación” que se considerará en la próxima reunión del Comité Ejecutivo para llevar una posición común a la Asamblea de la OACI.

Cuestión 3 del Orden del Día:

Capacitación

Cuestión 3.1 del Orden del Día:

Diagnóstico regional sobre centros de instrucción

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/13 *Argentina*

138. El Experto de Argentina presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/13 que estaba en línea también con el diagnóstico de los centros de formación de pilotos, es decir, análogo con la cuestión 3.4 porque la problemática encontrada era similar y lo que se diferenciaría con la referencia era el formulario de recopilación de datos. Destacó la importancia de evaluar el nivel de validez de realizar, en una segunda etapa, un análisis comparativo debido a que, con la información recibida de un número reducido de Estados, las conclusiones podrían ser estadísticamente poco significativas. Finalmente, sometió a consideración del Grupo de Expertos una propuesta para el realizar el diagnóstico en cuestión a través de un formulario e instructivo, solicitando a la Secretaría que incluya en la página web de la CLAC un hipervínculo para acceder tanto a los formularios estandarizados, como a sus respectivos instructivos.

139. El Secretario solicitó a los Expertos remitirse al Adjunto 4 de la nota para que emitan sus comentarios sobre el formulario modificado y observó que no existía ningún inconveniente para crear un vínculo en la página web, a efectos que los Estados puedan completar el formulario y/o actualizar su información para crear la base de datos. Por tanto, lo único que restaría sería estandarizar el formato.

140. Seguidamente el Experto de Brasil expresó que las Notas de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/13, 14 y 16 trataban de un proceso de integración y armonización de la formación del personal de la aviación civil, consecuentemente, se trataba de una cuestión muy amplia cuyo proceso necesitaría más de una encuesta para analizarlo. En ese orden de ideas, resaltó que el proyecto de trabajo era demasiado ambicioso en cuanto a la discriminación pormenorizada de los centros de instrucción, puso como ejemplo que la OACI tiene cada vez más detallado los elementos de capacitación en un modelo llamado ATO (*Approval Training Organizations*) donde cada centro de instrucción tiene detallado su currículo basado en un estándar. Resaltó asimismo, que en su país tenían aproximadamente 300 escuelas que preparaban 1700 cursos distintos y si cada currículo tenía

150 páginas, se trataría de analizar dos millones quinientas mil páginas, por lo que consideró que sería más interesante que, en una primera, etapa se estudie una currícula de cada Estado para cada una de las licencias y, en una segunda etapa, se realice un estudio más profundo.

141. Como segunda observación, indicó que algunos ítems podrían causar dificultades desde el punto de vista del análisis estadístico y de recolección de datos, como por ejemplo los ítems 10) E-learning y 11) Presencial ya que, en el caso de su país, habían cursos que tenían las dos modalidades, en ese caso, ¿cómo se recolectaría ese dato?; asimismo, se refirió a las horas señaladas en las Notas de estudio 13 y 16, ¿horas cátedra u horas reloj? Terminó resaltando la necesidad que todos los documentos utilicen un mismo elemento de comparación.

142. Por su parte, el Secretario, al coincidir con el Experto de Brasil, recordó que los temas planteados no habían sido analizados debido a que el Grupo *ad hoc* constituido por el GEPEJTA del que formaban parte Argentina y Brasil nunca se reunió ni trabajó, por lo que solicitó que aprovechando esa reunión se junten, reordenen su trabajo y presenten todas las consideraciones que estimen necesarias para continuar con su tarea.

143. Seguidamente, el Representante de ALADA informó que su Asociación ofrece tres cursos basados en Buenos Aires sobre Seguridad y Facilitación, Economía del Transporte Aéreo y Derecho Aeronáutico y, en ese orden de ideas, expresó su deseo de formar parte del Grupo *ad hoc*. Acotó que la capacitación no era un gasto sino todo lo contrario, una inversión.

144. Sobre esto último, el Secretario solicitó a los Expertos diferenciar claramente los cursos que dictan las escuelas de capacitación que tiene cada administración de aviación civil en las que forman sus propios especialistas, entiéndase, controladores de tránsito aéreo, meteorólogos, especialistas de operaciones, etc... de aquellos cursos o seminarios que se desarrollan fuera de ese entorno, que lo dictan diferentes organismos como el caso de ALADA y la propia CLAC que desarrolla Seminarios y/o cursos por cuenta propia o con el apoyo de otras organizaciones y Estados de fuera de la región.

145. El Experto de Chile, a modo reflexión, destacó que los cursos deberían direccionarse al rol que desarrolla la autoridad aeronáutica por un lado y, por otro, a la capacitación regular del personal al interior de las escuelas técnicas de aviación civil o de las organizaciones. En ese sentido, recordó que en la anterior reunión del GEPEJTA, cuando se presentó el resultado del USOAP correspondiente a los Estados miembros de la CLAC, se observó que habían ocho países con el 70% de “no cumplimiento” de normas y métodos recomendados relacionados a la capacitación del personal y un 51% de “no cumplimiento” regional y éste era un elemento esencial para planificar adecuadamente las necesidades de capacitación, debiendo priorizarse este tema. Reflexionó asimismo, que no se trata de tener una lista de cursos sino de priorizar aquellas áreas en las que existen falencias reflejadas en los resultados de las auditorías y sugirió emitir una recomendación para ser más eficientes con los recursos disponibles. En ese sentido, se comprometió a entregar al Grupo *ad hoc* la información señalada.

146. El Representante de IATA por su parte, expresó su deseo de formar parte del Grupo *ad hoc*, informando que dicha Asociación tiene mucho para aportar al Grupo ya que a través del *IATA Training and Development Institute (ITDI)* se dictan más de 225 cursos y 30 programas de diploma dirigidos no sólo a líneas aéreas sino también a autoridades de aviación civil y aeropuertos en variados temas incluidos los de *management*, manejo de programas, de recursos humanos, además de temas específicos sobre operaciones. Informó asimismo que anteriormente, estos cursos se dictaban solo en la sede de la IATA pero desde hace algún tiempo se ha implementado la modalidad *in company* o *in situ*.

147. El Secretario de la CLAC por su parte, informó que desde hace algunos años la Secretaría de la CLAC ha realizado levantamiento de información respecto a las necesidades de los

Estados miembros, operadores aeroportuarios, organismos reguladores y líneas aéreas en cursos a nivel gerencial. Tal es así, que se han dictado varios seminarios y/o cursos, pues se dispone de información prevista hasta el 2013. Por otro lado, informó que Guatemala expresó su deseo de también formar parte del Grupo *ad hoc*.

148. Conforme lo acordado, el Grupo *ad hoc* mantuvo su reunión y el Experto de Argentina (Ponente) informó que habían establecido algunos lineamientos a seguir en lo que respecta a la armonización de programas y que se iba a utilizar el formulario presentado anteriormente para la recopilación de la información, el mismo que sería circulado entre los Estados y que, conforme se había acordado anteriormente, se iniciará el trabajo con el análisis y armonización de programas así como de pilotos comerciales. De igual manera, informó que el Grupo mantendría una reunión en octubre sin haber definido fecha y sede.

149. El Secretario por su parte, recordó que en la Macrotarea de “Capacitación” figuraban las siguientes tareas: diagnóstico regional sobre centros de instrucción, armonización de programas, divulgación de cursos, centros de formación de pilotos, optimización del recurso humano. En ese orden de ideas, resumió que, de acuerdo a lo expresado por el Experto de Argentina, el trabajo se iniciaría con el diagnóstico regional de los centros de instrucción utilizando el adjunto 4 de la nota de estudio presentada. Por otro lado, se juntarían las tareas de diagnóstico regional de centros de instrucción y de formación de pilotos, todo esto en una primera fase. En una segunda fase se realizaría la armonización de programas.

150. Posteriormente, en una tercera fase se efectuaría la divulgación de cursos a través de la Secretaría y, por último, se abordaría el tema de la optimización del recurso humano, en la misma línea que venía trabajando la Secretaría, esto es, conformando una base de datos de especialistas de las seis Macrotareas del Plan Estratégico.

151. Asimismo, se tomó nota que el trabajo de diagnóstico regional sobre centros de instrucción y armonización de programas y de formación de pilotos lo iba a trabajar el Grupo *ad hoc* y lo demás se lo realizaría a través de la Secretaría. Finalmente, solicitó al Grupo *ad hoc* entregue a la Secretaría el cronograma de trabajo independientemente de su reunión de octubre, esto para cumplir con la Res. A18-11 e incluir en el informe que se presentará a la Asamblea sobre el avance del trabajo realizado en cada Macrotarea.

Conclusión

152. El GEPEJTA acogió favorablemente la propuesta detallada por la Secretaría en el párrafo precedente y constituyó el Grupo *ad hoc* de la siguiente manera: Argentina (Ponente), Brasil, Guatemala, IATA y ALADA y se espera que el Ponente del Grupo haga llegar a la Secretaría, lo antes posible, el cronograma de trabajo.

Cuestión 3.2 del Orden del Día:

Armonización de programas

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/14 *Argentina*

Cuestión 3.3 del Orden del Día:

Divulgación de cursos

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/15 *Argentina*

**Cuestión 3.4 del
Orden del Día:**

Centros de formación de pilotos

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/16 *Argentina*

**Cuestión 3.5 del
Orden del Día:**

Optimización del recurso humano

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/17 *Argentina*

153. En consideración de lo expuesto en la Cuestión 3.1 del Orden del Día, no se presentaron las notas de estudio 14, 15, 16 y 17 que correspondían a Argentina, pues el Grupo *ad hoc* debería replanificar su trabajo y presentar el cronograma para incluirlo en el Programa del próximo período.

**Cuestión 3.6 del
Orden del Día:**

Gestión de la CLAC en materia de capacitación

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/07 *Secretaría*

154. El Secretario de la CLAC presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/07 para actualizar la información que regularmente presenta la Secretaría sobre su gestión en materia de capacitación, destacando los antecedentes de este tema y haciendo relación tanto al plan de trabajo como a los cursos, seminario, conferencias y talleres que ha desarrollado desde el 2008. De igual manera, se refirió a las becas otorgadas en el mismo período, resaltando que lamentablemente en algunas oportunidades los Estados no aprovechando de las becas por lo que era necesario exhortar a las autoridades de aviación civil que envíen sus funcionarios, teniendo en cuenta el beneficio que representa para el estado y la región la formación del recurso humano.

155. Por otro lado, se refirió a los últimos acuerdos suscritos en materia de capacitación, especialmente el firmado con el Gobierno de Corea y los Emiratos Árabes Unidos. De igual manera, informó que Malasia estaba interesada en apoyar a la CLAC en algunos temas de capacitación y que esta información se había circulado directamente a los Estados por parte de las autoridades de dicho país, en consideración que todavía no se disponía de ningún acuerdo firmado con Malasia.

156. Terminó invitando a los Expertos a participar en los próximos eventos de capacitación del presente año, esto es el Seminario sobre Gestión de la Seguridad Operacional en la Aviación que se convocó conjuntamente con la Autoridad de Aviación Civil de Singapur y el Seminario sobre Gestión del Recurso Humano que se realizarán en septiembre y noviembre respectivamente, los dos en la ciudad de Lima, Perú. Respecto al Seminario sobre Informática y Sistemas, informó que por el momento no se había definido el programa del mismo por la dificultad en conseguir especialistas aeronáuticos en la materia, razón por la cual se estaba haciendo un levantamiento de información en la región con el objeto de incluir dicho seminario en el programa del próximo año.

Conclusión

157. El GEPEJTA luego de tomar nota de la información presentada, alentó a la Secretaría a continuar desarrollando el trabajo de capacitación y exhortó a los Estados a aprovechar las becas que regularmente ofrece la Secretaría.

**Cuestión 3.7 del
Orden del Día:**

Reactivación del IPAC

- **Informe de Panamá**

- **Informe verbal de la Secretaría**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/38 Panamá

158. El Experto de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/38 relativa la Reactivación del IPAC, recordando que en la reunión del GEPEJTA/23 (Santo Domingo, República Dominicana), entre otras cosas, se acordó que en un plazo de doce meses la autoridad aeronáutica panameña consultaría con las autoridades correspondientes en su país la factibilidad de ofrecer sede para Instituto. Al respecto, informó que, luego del análisis de la documentación para la mencionada reactivación, la autoridad aeronáutica trabajará con el presupuesto asignado a la administración de aviación civil y con relación a las instalaciones, esperaban reestructurar una parte de sus edificaciones donde se propondría establecer oficinas y salones de adiestramiento que serían utilizadas en los cursos y seminarios regionales.

159. En sentido de lo expuesto, presentó a consideración del GEPEJTA las siguientes propuestas:

- a) Panamá organizará cursos que ofrezcan instrucción a nivel gerencial y técnico de aviación civil en beneficio de todos los Estados Latinoamericanos.
- b) Como país Sede, Panamá ofrecerá las instalaciones necesarias, aulas, oficinas y personal de apoyo, cuando se realicen los cursos y seminarios.
- c) Las instalaciones estarán ubicadas en el Instituto Superior de Formación Profesional Aeronáutica (ISFPA) de la Autoridad Aeronáutica Civil.

160. Durante el debate, el Secretario informó que conforme lo resuelto en el GEPEJTA/23, la Secretaría había recibido el acercamiento de dos Estados de la región que en principio tendrían interés de ofrecer sede y patrocinar el IPAC, al respecto, aclaró que para constituir el Instituto se debería conformar como lo hace un organismo internacional para que tenga solvencia e independencia institucional de tal forma que todos los Estados puedan recurrir a este, pues todos los Estados disponen de infraestructura, aulas y/o oficinas en sus respectivas escuelas de formación, por tanto lo que habría que hacer es suscribir un acuerdo sede que contenga las inmunidades respectivas que se otorgan a organismos de esta naturaleza. En ese sentido, habría que desarrollar algunas bases para circular a los Estados a efectos de recibir las propuestas de aquellos que estén interesados en ser sede del IPAC.

161. En consideración de lo expuesto, el Experto de Panamá sugirió que el Secretario visite su país para mantener una reunión con las autoridades y retomar este asunto involucrando tanto a la autoridad aeronáutica como a las de Relaciones Exteriores para ver la posibilidad de mantener el IPAC en su país. Esta sugerencia fue acogida favorablemente por el Grupo de Expertos.

Conclusión

162. El GEPEJTA acordó que la Secretaría mantenga una reunión con las autoridades panameñas para definir el tema de la reactivación del IPAC en su territorio e informar al Comité Ejecutivo oportunamente. Esto, antes de desarrollar acercamientos con otros Estados o circular las bases de postulación.

Cuestión 3.8 del Orden del Día:

Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A18-11

Conclusión

163. En este punto del Orden del Día, el Punto Focal (Argentina) no presentó ninguna nota de estudio, en todo caso, habiéndose reprogramado las tareas en función del trabajo del Grupo *ad hoc*, se esperaba contar con el informe preliminar de cumplimiento lo antes posible, motivo por el cual se acordó que Argentina haga llegar dicho informe a la Secretaría, de manera urgente.

Cuestión 4 del Orden del Día:

Navegación Aérea

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/39 *Brasil*

164. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/39 remitiéndose a los antecedentes en particular sobre el Plan Estratégico de la CLAC del bienio 2009-2010 y recordando que la Macrotarea de Navegación Aérea se refería a dos tareas específicas, esto es, el sistema de cobro unificado para los servicios de navegación aérea, la utilización de nuevas tecnologías, espacios aéreos homogéneos (cielo único) y gestión de la capacidad en planes de navegación aérea. De igual manera, se refirió al trabajo que viene desarrollando el GREPECAS, señalando La Navegación Aérea en la Región CAR/SAM sufrió un incremento después de la aprobación por el Consejo de la OACI, en 1990, de la Recomendación 14/6 de la Segunda Reunión de Navegación Aérea, realizada en Santiago del Chile, en 1989, creando un grupo regional con el propósito de planear y ejecutar las acciones con vistas al desarrollo de la Navegación Aérea en las Regiones del Caribe y de la América del Sur – GREPECAS.

165. Además informó, que existen otros dos Grupos importantes tratando de los temas relativos a la planificación e implantación de la navegación aérea en la Región SAM (Grupo de Implantación de Sudamérica – SAM/IG) y en el Atlántico Sur (Grupo para Mejorías de los Servicios de Tránsito Aéreo en el Atlántico Sur - SAT). Consideró que era importante para la CLAC tomara conocimiento de las tareas que son desarrolladas en dichos grupos, teniendo en cuenta la relevancia de las actividades, como por ejemplo, los programas AIRE y OPTIMI, que deberían ser evaluados y considerados en el Grupo SAT con la participación de expertos de las Regiones AFI y CAR/SAM.

166. Con relación al Memorándum de Entendimiento que la Comisión Europea propone suscribir con la CLAC objetó que España nuevamente no había realizado la presentación ofrecida por lo que de esos dos programas, tal como decía en su nota, la posición de Brasil sería la de no apoyar el Memorándum de Entendimiento, si así se llegare a acordar en el seno de la CLAC. Finalmente, invitó a la reunión a tomar conocimiento de su nota de estudio, en especial en lo referente a la actualización de las actividades del GREPECAS, desde su última reunión, de acuerdo al contenido del Apéndice “A”, las actividades del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG), contenida en el Apéndice “B”, las actividades del Grupo para Mejorías de los Servicios de Tránsito Aéreo en el Atlántico Sur (SAT), contenida en el Apéndice “C” y la Resolución A18-11 Directriz de Procedimiento para la Implementación del Plan Estratégico de la CLAC, contenida en el Apéndice “D”. Terminó reiterando que todo lo referente a la planificación e implantación de los Servicios de Navegación Aérea deben ser conducidas por los Grupos de la OACI mencionados.

Conclusión

167. El Grupo tomó nota de la información presentada.

Cuestión 4.1 del Orden del Día:

Proyecto de Acuerdo CE/CLAC (Acuerdo de Cooperación – Programa AIRE y OPTIMI)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/06 *Secretaría*

168. El Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/06 en la que informaba que en ocasión de la LXXVIII Reunión del Comité Ejecutivo (Santiago de Chile, Chile, 22 de marzo de 2010) se presentó la Nota de estudio CLAC/CE/78-NE/07, referente a la propuesta de la Comisión Europea de suscribir un Acuerdo Específico de Cooperación – Programa AIRE y OPTIMI entre dicha Comisión y la CLAC. Sobre este asunto, el Comité Ejecutivo había resuelto trasladar el análisis de este documento al GEPEJTA, a efectos de contar con sus sugerencias antes de la próxima reunión que el Comité Ejecutivo tiene previsto realizar en México.

169. De igual manera, informó que para profundizar en el análisis, la Autoridad Aeronáutica Española había ofrecido realizar una presentación durante la reunión del GEPEJTA/24 y 25, a efectos de explicar en detalle el funcionamiento de la Iniciativa para la Interoperabilidad Atlántica y la Reducción de Emisiones (Programa AIRE), así como, el *Oceanic Position Tracking Improvement & Monitoring* (Programa OPTIMI), pero lamentablemente el Especialista que debía realizar dicha presentación no pudo asistir a ambas reuniones comprometiéndose a hacerlo en una próxima oportunidad, motivo por el cual ponía en consideración del GEPEJTA la propuesta enviada por la Comisión Europea.

170. Informó además, que hasta la fecha de elaboración de la nota de estudio, se recibió únicamente la posición de Brasil.

171. Durante el debate, no habiéndose realizado la presentación por parte de la Comisión Europea independientemente de la documentación presentada, el GEPEJTA vio necesario informar al Comité Ejecutivo que por el momento no había posibilidad de pronunciamiento y se deberá esperar que realicen la presentación y luego se podrá tomar cualquier decisión.

172. El Experto de Brasil por su parte, solicitó a la Secretaría presentar al Comité Ejecutivo la carta enviada con la posición de su país. Asimismo, aclaró que la posición de Brasil estaba basada en que, todo el trabajo que esta propuesta de Memorándum de Entendimiento nos está direccionando, ya está siendo desarrollado en el área del GREPECAS en los Grupos SAM/IG y SAT y se estaría duplicando esfuerzos en estos temas.

Conclusión

173. El Grupo de Expertos acordó que, no habiéndose realizado la presentación por parte de la Comisión Europea independientemente de la documentación presentada, vio necesario informar al Comité Ejecutivo que por el momento no había posibilidad de pronunciamiento y se deberá esperar que realicen la presentación para luego se podrá tomar cualquier decisión. Asimismo, tomó nota de la posición de Brasil en sentido de que no estaban dispuestos a apoyar la suscripción de dicho Memorándum, pues esto implicaría duplicación de esfuerzos con el trabajo que desarrolla el GREPECAS.

Cuestión 4.2 del Orden del Día:

Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A18-11

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/25-NI/02 *Secretaría*

Conclusión

174. En este punto del Orden del Día, la Secretaría recordó que Brasil en anterior reunión ya había cumplido en presentar el informe preliminar sobre la Macrotarea de “Navegación Aérea” en aplicación a la Resolución A18-11. En ese sentido, se refirió a la Nota Informativa

CLAC/GEPEJTA/25-NI/02 y, conforme lo acordado en las anteriores Macrotareas, la Secretaría se encargará de presentar el informe conjunto en la próxima Asamblea en forma estandarizada.

Cuestión 5 del

Orden del Día: **Seguridad operacional**

Cuestión 5.1 del

Orden del Día: **Informe preliminar sobre seguridad operacional en la región**

175. En este punto del Orden del Día, la Secretaría observó que Chile ya había presentado el informe preliminar sobre seguridad operacional en la región en la anterior reunión, referido a los resultados de las auditorías del USOAP y la investigación realizada por el Punto Focal sobre dichos resultados.

176. Seguidamente, el Experto de Chile se refirió al informe preliminar presentado en el anterior GEPEJTA destacando que este trabajo requirió de un análisis profundo y extenso para determinar efectivamente cual fue la problemática objetiva y real producto de la auditoría de la OACI y, tal como se dijo en ese momento, el informe constituía una “fotografía de momento” en que efectivamente se había pasado la auditoría en los países evaluados. Consideró que el paso siguiente sería identificar aquellos “problemas comunes” que pudieran tener también soluciones comunes, con el propósito de aunar esfuerzos, recursos e implementar la cooperación horizontal entre los países para avanzar en el cumplimiento de las “no conformidades” o la falta de implementación efectiva de las normas y métodos recomendados de la OACI, teniendo en cuenta que la región está bajo el promedio mundial y todavía es preocupante la cantidad de observaciones determinadas. Sin embargo, para poder avanzar, dado que era una “fotografía de momento” y en algunos países probablemente ya se habían tomado algunas medidas, era necesario realizar un seguimiento continuo para lo que se requería la contribución explícita de los Estados.

177. Informo asimismo, que en su calidad de Especialista de la Autoridad Aeronáutica Chilena tuvo la oportunidad de viajar y observar que el informe dejó inquietudes en algunas autoridades aeronáuticas sobre algunos temas que ya se habían solucionado. En consecuencia, faltaba información para poder avanzar y no perder tiempo. En la visita señalada, también salió a la luz que en temas que supuestamente los Estados visitados ya habían solucionados, en la práctica no lo estaba, por lo que, se requería disponer de una retroalimentación y saber exactamente si esas “no conformidades” presentadas en el GEPEJTA anterior, efectivamente estaban solucionadas. En este punto observó que se debería ser lo más transparente posible pues se tenía la percepción que a algunos Estados no les gustaba mucho enviar este tipo de información.

178. En consideración de lo expuesto, se debería pensar en otra metodología para avanzar en el tema. Si los países, efectivamente están interesados en lograr una cooperación real integral, se requiere saber con exactitud cuales son los temas que aún tienen pendientes y cómo los solucionaron y saber si los Estados requieren o no de la ayuda para buscar los mecanismos de solución más apropiados.

179. Durante el debate, se observó la necesidad de buscar la mejor salida para la cooperación horizontal, pues parecería que el tema se estaba quedando a nivel de mandos medios, los mismos que aseguraban que ya se habían cumplido con las correcciones, cuando en realidad no lo era lo apropiado y se necesitaba que algún especialista externo les haga notar la realidad. En ese sentido y para poder desarrollar una estrategia de trabajo futuro, se sugirió que Chile, en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea, haga una presentación directa a los directores de aviación civil tanto en el comité ejecutivo como en la asamblea sobre esta realidad, para que sea a ese nivel en que se tomen las medidas más apropiadas y se defina una estrategia de intercambio y apoyo mutuo. Otra alternativa sería la de crear un procedimiento de visitas para que especialistas de la región en materia de seguridad operacional puedan observar lo que está pasando y que no tengan que esperar que se

publique el informe de la OACI o se realice una nueva auditoría.

180. Por otro lado, el Experto de Chile informó que tuvo una experiencia al presentar esta información al director de aeronáutica de uno de los países miembros, quien se dio cuenta que la información que él disponía era distinta respecto a la proporcionada en su propia organización. Razón por la cual consideraba apropiada la propuesta señalada.

Conclusión

181. El GEPEJTA acordó solicitar a Chile que realice una presentación, lo más clara posible del tema y la situación real en la próxima reunión del Comité Ejecutivo y Asamblea a efectos de establecer la estrategia más apropiada para continuar impulsando el trabajo de esta Macrotarea.

Cuestión 5.2 del

Orden del Día:

Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación Panamericano

182. Sobre este tema, el Secretario informó que había contactado directamente con la Directora de la Oficina Regional de la OACI con sede en México para, conforme lo encargado, verificar la mejor alternativa de participación de la CLAC en el mencionado Grupo. En ese sentido, fue informado por la Directora que habría posibilidad de incluir a la CLAC en el Comité Directivo de dicho Organismo y colaborar con los trabajos que se desarrollan en el señalado Grupo.

Cuestión 5.3 del

Orden del Día:

Institucionalización del Sistema y seguimiento

- **Acuerdo Constitutivo para el establecimiento, operación y administración de una Organización Multinacional Regional (OMR)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/32 *Chile*

183. En este punto del Orden del Día, acogiendo lo resuelto por el GEPEJTA, el Grupo *ad hoc* constituido por Expertos Jurídicos y Técnicos de: Argentina, Brasil, Chile (Ponente), Costa Rica, Paraguay, Perú y Uruguay se reunió el día 3 de agosto para desarrollar la tarea encomendada referente a “emitir sus comentarios sobre el Convenio Constitutivo para la formación de la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional y analizar la mejor alternativa de incorporar al Sistema Regional en la futura OMR”.

184. En sentido de lo expuesto, la Experta de Chile realizó la presentación de la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/32 sobre la tarea encomendada. Tratándose de un tema de singular importancia, a continuación se detalla inextenso la Nota de estudio presentada y su adjunto:

Resumen

Esta Nota de Estudio presenta un análisis del Convenio que creó la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional y somete a consideración una serie de observaciones al mismo.

Referencias:

- 1. Memorando de Entendimiento OACI-CLAC para la creación del SRVSOP.*
- 2. Acta Final de la Conferencia Diplomática realizada en Brasilia del 7 al 9 de diciembre de 2009.*
- 3. Convenio constitutivo de la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional.*
- 4. Informe de la Séptima Reunión de Coordinación de Puntos Focales del SRVSOP (Lima, 24-26 febrero 2010).*
- 5. Informe de la 21a. Reunión Ordinaria de la Junta General del SRVSOP (Santiago, 22 marzo 2010).*

Antecedentes

- 1. En cumplimiento a la decisión de la Junta del Sistema de Cooperación de la vigilancia a la Seguridad Operacional, Chile en su calidad de punto Focal de Seguridad Operacional, en la Décima cuarta reunión del GEPEJTA (Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010), presentó una Nota de estudio, en la cual informó sobre el proceso seguido para la institucionalización del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), solicitando al GEPEJTA que se analice la forma como podría incorporarse el Sistema Regional a la futura (OMR) “Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional”, teniendo presente que en diciembre de 2009, se concretó la Conferencia Diplomática para aprobar el Convenio Constitutivo de esta Organización.*
- 2. El GEPEJTA, luego de revisar la Nota de estudio, acordó constituir un Grupo ad hoc para que realizar el trabajo solicitado, conformado por Argentina, Brasil, Costa Rica, Paraguay, Perú, Uruguay y Chile como Ponente.*
- 3. Después de un largo debate el grupo ad hoc estimó necesario proponer un instrumento que pueda vincular a cualquier Estado de la Región CAR con la OMR, con las mismas prerrogativas, derechos y obligaciones de un Estado sudamericano, especialmente considerando que actualmente participan en proyectos regionales de cooperación técnica cuya institucionalización se buscaba como uno de sus objetivos. Sin embargo, durante el proceso de análisis el Grupo ad hoc, estimó que para poder cumplir la tarea encomendada, era necesario realizar un análisis integral al Convenio de constitución de la OMR, dado que este contiene un conjunto de artículos que deben ser revisados de manera correlacionada.*

Análisis

4. *Analizado el articulado del Convenio, se concluye que éste presenta una serie de inconvenientes para integrar el SRVSOP a la OMR, incluso algunos artículos de aquel, independientemente de que el sistema se integre o no a la OMR, podrían presentar impedimentos para su entrada en vigencia, como los que a continuación se señalan:*

- *Respecto al ámbito geográfico cabe señalar que el mismo esta circunscrito a “la Región Sudamericana (SAM) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)...” presentándose de esta forma limitantes para aquellos Estados miembros del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional que no pertenecen a esta Región.*

Esta limitante se repite a lo largo del Convenio; en el Artículo 1 Ámbito de aplicación; Artículo 20 firma y ratificación y artículo 22 sobre adhesiones. Por ello el grupo ad hoc, estima que es necesario modificar este aspecto, proponiendo sustituir el ámbito de aplicación a la región LATINOAMERICANA, para permitir la participación de todos los Estados que hoy están en ambos Sistemas (Navegación Aérea y el SRVSOP).

Por otra parte, el Convenio considera las materias de seguridad operacional limitadas exclusivamente a su vigilancia, y específicamente con relación a los servicios de tránsito aéreo. Es decir, no se ha dado suficiente importancia al resto de los elementos críticos de la seguridad operacional, como por ejemplo la reglamentación, la certificación, la capacitación, estructura organizacional entre otros. Consecuentemente, el grupo de expertos consideró que era indispensable modificar las disposiciones que se refieren a esta materia, generalizando la aplicación al concepto integral de la seguridad operacional.

- *Asimismo, el grupo observó todas aquellas disposiciones del Convenio en las cuales se requiere de “la aprobación unánime”, tales es el caso para aprobar una adhesión al Convenio por parte de un Estado (art.22); respecto de permitir a Observadores (art.23) y en cuanto a enmiendas o modificaciones al Convenio (art.24), llegándose incluso a permitir que Estados que no son partes puedan impedir la participación de observadores, solución inexistente en otro instrumento internacional de que los expertos tengan conocimiento y evidentemente contraria a toda norma o principio del Derechos de los Tratados.*

La misma solución de la unanimidad ha sido abandonada por las Organizaciones internacionales hace muchos años, entre otras razones porque confiere a cada una de las Partes un verdadero derecho de veto. Desde un punto de vista práctico la experiencia de la Sociedad de Naciones entre otras, donde regía el principio de la unanimidad, se caracterizó por su inoperancia, circunstancia que los expertos no quisieran que se repitiera respecto de la Organización que se intenta crear.

- *Otro tema relevante hace relación con los artículos 16, 17 y 18 del Convenio, sobre inmunidades, privilegios y exenciones que*

debieran ser objeto de un nuevo convenio con el Estado sede y cada Estado Parte.

- *Adicionalmente, se consideró necesario aumentar las facultades del Consejo Directivo y del Director Ejecutivo para que no se vea reducido a un papel meramente representativo del Organismo, sino que tenga el rol requerido para su gestión. Otras modificaciones propuestas han tenido por objeto mejorar la redacción y el sentido jurídico y técnico de las disposiciones.*
- *Se adjunta a esta nota de estudio el resultado del trabajo realizado por el grupo ad hoc, en la forma de un nuevo articulado y lista de participantes.*

ACTUAL	PROPOSICIÓN
CONVENIO CONSTITUTIVO DE LA ORGANIZACIÓN SUDAMERICANA DE NAVEGACIÓN AÉREA Y SEGURIDAD OPERACIONAL	CONVENIO CONSTITUTIVO DE LA ORGANIZACIÓN LATINOAMERICANA DE NAVEGACIÓN AÉREA Y SEGURIDAD OPERACIONAL
1. Considerando que los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia y la gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) son en un todo compatibles con las disposiciones y principios del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional, así como con las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).	1. Considerando que los Estados han de conservar, en todo momento y circunstancia, su autoridad y responsabilidad en materia de control de la navegación aérea y cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la seguridad operacional, dentro del espacio aéreo sometido a su soberanía, conforme con el artículo 28 del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional.
2 Afirmando que los Estados han de conservar, en todo momento y circunstancia, su autoridad y responsabilidad en materia de control de la navegación aérea y cumplimiento de las normas sobre vigilancia de la seguridad operacional, dentro del espacio aéreo sometido a su soberanía, conforme con el artículo 28 del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional.	2. Valorando la importancia de las iniciativas regionales respecto a la cooperación entre los Estados para lograr el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades en materia de seguridad operacional y para el desarrollo y planificación de los principios y técnicas de la navegación aérea internacional en la esfera de la aviación civil internacional para optimizar el funcionamiento de los sistemas CNS/ATM.
3. Haciendo suyo el llamado a la cooperación y a la asistencia mutua entre los Estados, formulado por la Asamblea de la OACI, a fin de lograr la mayor uniformidad en la provisión de los servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia y la gestión del tránsito aéreo.	3. Recordando que la OACI alienta a los Estados a fomentar la creación de asociaciones regionales o subregionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer la capacidad individual de los Estados en materia de seguridad operacional.

4. Valorando la importancia de las iniciativas regionales respecto al desarrollo y planificación de los principios y técnicas de la navegación aérea internacional, la mejora de la seguridad operacional en la esfera de la aviación civil internacional para optimizar el funcionamiento de los sistemas CNS/ATM y mejorar el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades en términos de la vigilancia de la seguridad operacional.	4. Haciendo suyo el llamado a la cooperación y a la asistencia mutua entre los Estados, formulado por la Asamblea de la OACI, a fin de mejorar los índices de seguridad operacional en la Región latinoamericana y lograr la mayor uniformidad en la provisión de los servicios de comunicaciones, navegación y la gestión del tránsito aéreo.
5. Reconociendo la necesidad de implementar, en el ámbito regional, los sistemas CNS/ATM y de proporcionar cooperación para la seguridad operacional, con miras a la obtención de una gestión del tránsito aéreo mundial, mediante la aplicación de las normas, métodos recomendados y orientaciones de la OACI.	5. Considerando que los sistemas de comunicaciones, navegación, y gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) son en su totalidad compatibles con las disposiciones y principios del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional, así como con las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
6. Recordando que la OACI alienta a los Estados a fomentar la creación de asociaciones regionales o subregionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer su capacidad individual de vigilancia de la seguridad operacional.	6. Reconociendo la necesidad de implementar, en el ámbito regional, los sistemas CNS/ATM con miras a la obtención de una gestión del tránsito aéreo mundial, mediante la aplicación de las normas, métodos recomendados y orientaciones de la OACI.
7. Conscientes de la necesidad de establecer un sistema equitativo a efectos de determinar, repartir y recuperar los costos que genere la prestación de los servicios entre los usuarios, tomando en consideración particularmente el Artículo 15 del Convenio de Chicago de 1944.	7. Conscientes de la necesidad de establecer un sistema equitativo a efectos de determinar, repartir y recuperar los costos que genere la prestación de los servicios, tomando en consideración particularmente el Artículo 15 del Convenio de Chicago de 1944.

8. Considerando que se requiere de un marco jurídico adecuado para regir la explotación de los sistemas regionales CNS/ATM y la cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional, permitiendo el acceso del mayor número posible de Estados, en aras de lograr la concreción del principio de uniformidad en las normas y procedimientos relativos a la navegación aérea internacional y la seguridad operacional.	8. Considerando que se requiere de un marco jurídico adecuado para regir la explotación de los sistemas regionales CNS/ATM y la cooperación entre los Estados en materia de la seguridad operacional, permitiendo el acceso del mayor número posible de Estados latinoamericanos, en aras de lograr la concreción del principio de uniformidad en el cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la OACI en materia de seguridad operacional y de los procedimientos relativos a la navegación aérea internacional.
Artículo 1 – Ámbito de Aplicación Los Estados Parte de la Región Sudamericana (SAM) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) crean, en la Región, la ORGANIZACIÓN SUDAMERICANA DE NAVEGACIÓN AÉREA Y SEGURIDAD OPERACIONAL, para la prestación y gestión de servicios e instalaciones de naturaleza multinacional, a efectos de facilitar la implantación del concepto operacional de la Gestión del Tránsito Aéreo (ATM), con el fin de alcanzar la ATM mundial y de prestar asistencia con relación a la vigilancia de la seguridad operacional, así como en otras materias, de conformidad con las normas y métodos recomendados por la OACI.	Artículo 1 – Ámbito de Aplicación Los Estados Parte de la Región Latinoamericana crean la ORGANIZACIÓN LATINOAMERICANA DE NAVEGACIÓN AÉREA Y SEGURIDAD OPERACIONAL, para la prestación y gestión de servicios e instalaciones del Tránsito Aéreo, con el fin de facilitar la implementación del concepto operacional de la gestión del tránsito aéreo para alcanzar la ATM mundial y de prestar asistencia con relación a la seguridad operacional, de conformidad con las normas y métodos recomendados por la OACI; en el territorio de los Estados Partes y en otros Estados u Organizaciones que se establezcan, en virtud de algún convenio bilateral o multilateral con la Organización.

Artículo 2 – Capacidad Jurídica La Organización tendrá personería jurídica internacional, así como también tendrá personería jurídica en cada Estado parte, podrá ejercer derechos y contraer obligaciones y gozará de la autonomía de gestión y financiera que resulte apropiada para contratar, adquirir y disponer de los bienes y servicios de la Organización, así como iniciar acciones legales, comparecer en juicio y ser representado extrajudicialmente.	Artículo 2 – Capacidad Jurídica La Organización tendrá personería jurídica internacional <u>e interna en cada Estado Parte</u>, podrá ejercer derechos y contraer obligaciones y gozará de la autonomía de gestión y financiera que resulte apropiada para contratar, adquirir y disponer de los bienes y servicios de la Organización, así como iniciar acciones legales, comparecer en juicio y ser representado extrajudicialmente.
Artículo 3 – Objeto La Organización tiene como objeto la prestación y gestión de los servicios e instalaciones multinacionales del Plan Regional de Navegación Aérea aplicable conforme al Artículo 28 del Convenio de Chicago y de asistencia para el cumplimiento efectivo de las responsabilidades de los Estados en materia de vigilancia de la seguridad operacional, de conformidad con lo que se establecerá en el respectivo Estatuto, en el territorio de las Partes Contratantes y en todos aquellos ámbitos de responsabilidad en correspondencia a los Acuerdos Regionales de Navegación Aérea y con otros Estados u Organizaciones que se establezcan, en virtud de algún convenio bilateral o multilateral con la Organización.	Artículo 3 – Objeto La Organización tiene como objeto: 1.- La prestación y gestión de los servicios e instalaciones multinacionales considerando lo establecido <u>en</u> los Planes Regionales de Navegación Aérea, conforme al Artículo 28 del Convenio de Chicago. 2.- La asistencia a los Estados para el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades en materia de seguridad operacional. Todo lo anterior, de conformidad con lo que se establecerá en el respectivo Estatuto-

Artículo 4 – Funciones y Atribuciones La Organización tendrá las funciones y atribuciones siguientes: a) Ejercer derechos en lo relativo a la prestación y administración de los servicios enunciados en el artículo anterior así como la fijación y percepción de los derechos y tarifas relativos a los mismos; b) Establecer una política económica que permita lograr un equilibrio financiero, mediante la obtención de recursos propios; c) Proponer a los Estados Parte la uniformidad de las reglamentaciones y procedimientos nacionales en materia de servicios de navegación aérea y en otros asuntos, de conformidad con las normas y métodos recomendados por la OACI; d) Conforme al Convenio de Chicago, realizar los estudios técnicos, operacionales y administrativos necesarios, y ejecutar las acciones correspondientes para el cumplimiento de su objeto, teniendo en cuenta la evolución y el desarrollo de la aviación civil internacional; e) Recomendar a los Estados parte las enmiendas pertinentes al Plan Regional de Navegación Aérea aplicable; f) Capacitar en forma apropiada y permanente a su personal; g) Establecer con los Estados y Organismos internacionales, los vínculos necesarios para el ejercicio de sus funciones y atribuciones; h) Solicitar a las autoridades competentes y comunicarles toda la	Artículo 4 – Funciones y Atribuciones La Organización tendrá las funciones y atribuciones siguientes: a) La prestación y administración de los servicios enunciados en el artículo anterior así como la fijación y percepción de los derechos y tarifas relativos a los mismos; b) Establecer una política económica que permita lograr un equilibrio financiero, mediante la obtención de recursos propios; c) Proponer a los Estados Parte la uniformidad de las reglamentaciones y procedimientos nacionales en materia de servicios de navegación aérea y <u>seguridad operacional</u>, de conformidad con las normas y métodos recomendados por la OACI; d) Conforme al Convenio de Chicago, realizar los estudios técnicos, operacionales y administrativos necesarios, y ejecutar las acciones correspondientes para el cumplimiento de su objeto, teniendo en cuenta la evolución y el desarrollo de la aviación civil internacional; e) Recomendar a los Estados parte las enmiendas pertinentes en los <u>Planes Regionales de Navegación Aérea aplicables</u>; f) Capacitar en forma apropiada y permanente a su personal; g) Establecer con los Estados y Organismos internacionales, los vínculos necesarios para el ejercicio de sus funciones y atribuciones; h) Solicitar e informar a las autoridades competentes toda la
--	--

información pertinente, además de notificar las presuntas infracciones a las normas aplicables de navegación aérea cometidas dentro del ámbito de sus responsabilidades; i) Efectuar evaluaciones de normalización de los sistemas en el territorio de los Estados Parte, conforme con las normas y métodos recomendados por la OACI; j) Estudiar, asesorar, recomendar, facilitar, decidir y ejecutar todas aquellas cuestiones vinculadas con el desenvolvimiento normal u ordinario de la Organización; y k) Desarrollar cualquier otra actividad que le sea requerida por los Estados Parte, que se relacione con su objeto y se encuentre dentro de su capacidad.	información pertinente y notificar las presuntas infracciones a las normas aplicables dentro del ámbito de sus responsabilidades; i) Proponer la normalización de los sistemas en el territorio de los Estados Parte, conforme con las normas y métodos recomendados por la OACI; j) <u>Contratar los préstamos que la Organización requiera para el cumplimiento de sus fines.</u> k) Analizar estudiar, , decidir y ejecutar todas aquellas cuestiones vinculadas con el desenvolvimiento normal u ordinario de la Organización; y l) Desarrollar cualquier otra actividad que le sea requerida por los Estados Parte, que se relacione con su objeto y se encuentre dentro de su capacidad.
Artículo 5 – Responsabilidad Civil y Seguros La Organización deberá cubrir los riesgos derivados de la responsabilidad civil por daños resultantes del funcionamiento de las instalaciones u operación de los servicios frente a terceros, por medio de la contratación de los seguros correspondientes.	Artículo 5 – Responsabilidad Civil y Seguros La Organización deberá cubrir los riesgos derivados de la responsabilidad civil por daños resultantes del funcionamiento de sus instalaciones o prestación de los servicios frente a terceros, por medio de la contratación de los seguros correspondientes.
Artículo 6 – Sede La Organización tendrá su sede en una ciudad de un Estado Parte a determinar, de acuerdo a las ventajas ofrecidas para su establecimiento, a cuyo efecto se celebrará el respectivo Acuerdo de Sede con dicho Estado.	Artículo 6 – Sede La Organización tendrá su sede en una ciudad de un Estado Parte a determinar, de acuerdo a las ventajas ofrecidas para su establecimiento, a cuyo efecto se celebrará el respectivo Acuerdo de Sede con dicho Estado.

Artículo 7 – Estructura La Organización estará integrada por un Consejo Directivo, un Director Ejecutivo y las Direcciones técnicas, operacionales y administrativas necesarias y apropiadas para el ejercicio de las funciones encomendadas.	Artículo 7 – Estructura La Organización estará integrada por un Consejo Directivo, un Director Ejecutivo y las Direcciones necesarias y apropiadas para el ejercicio de las funciones encomendadas.
Artículo 8 – Consejo Directivo 1. El Consejo Directivo será el órgano superior de la Organización y estará integrado por un representante de cada Estado Parte. Cada uno tendrá un suplente. Ambos serán designados por el Estado Parte y tendrán competencia deseable en materia de aeronáutica civil. 2. El Consejo Directivo tendrá un Presidente y un Vice-presidente, que serán elegidos entre sus miembros en forma rotativa y por el período de tres años, pudiendo ser reelegidos por una sola vez.	Artículo 8 – Consejo Directivo 1. El Consejo Directivo será el órgano superior de la Organización y estará integrado por un representante de cada Estado Parte. Cada uno tendrá un suplente. Ambos serán designados por el Estado Parte y es deseable que tengan competencia en materia de aeronáutica civil. 2. El Consejo Directivo elegirá un Presidente y un Vice-presidente, entre los representantes de los Estados miembros por el período de tres años, pudiendo ser reelegidos por una sola vez.
Artículo 9 – Funciones del Consejo Directivo El Consejo Directivo tendrá las siguientes funciones: a) Adoptar políticas relativas al funcionamiento de la Organización y la administración de los sistemas multinacionales; b) Fijar las tarifas y derechos que abonarán los usuarios de los servicios que preste la Organización; c) Designar al Director Ejecutivo y a los Directores técnico, operacional y administrativo a propuesta del Director Ejecutivo;	Artículo 9 – Funciones del Consejo Directivo El Consejo Directivo tendrá las siguientes funciones: a) Adoptar políticas relativas al funcionamiento de la Organización y la administración de los sistemas multinacionales; b) Fijar las tarifas y derechos que abonarán los usuarios de los servicios que preste la Organización; c) Designar al Director Ejecutivo y a los Directores técnico, operacional y administrativo a propuesta del Director Ejecutivo;

d) Aprobar la contratación de los seguros determinados por el artículo 5, con las empresas o sociedades que considere apropiadas; e) Aprobar el presupuesto anual y sus eventuales reformas; f) Aprobar el Estatuto y Reglamentos internos de la Organización, y generar enmiendas o modificaciones a los mismos; g) Aprobar propuestas y condiciones para los préstamos a ser obtenidos para la realización de los objetivos de la Organización; h) Considerar las propuestas de enmiendas o modificaciones a este Convenio; y i) Fijar la política de contratación de personal.	d) Aprobar la contratación de los seguros determinados por el artículo 5, con las empresas o sociedades que considere apropiadas; e) Aprobar el presupuesto anual y sus eventuales reformas; f) Aprobar el Estatuto y Reglamentos internos de la Organización, y generar enmiendas o modificaciones a los mismos; g) Aprobar propuestas y condiciones para los préstamos a ser obtenidos para la realización de los objetivos de la Organización; h) Sugerir las propuestas de enmiendas o modificaciones a este Convenio; y i) Fijar la política de contratación de personal.
Artículo 10 – Director Ejecutivo El Director Ejecutivo deberá tener la nacionalidad de cualquiera de los Estados Parte y será elegido por el Consejo Directivo por mayoría. El Director Ejecutivo permanecerá en sus funciones según se establezca en el Estatuto.	Artículo 10 – Director Ejecutivo El Director Ejecutivo deberá tener la nacionalidad de cualquiera de los Estados Parte y será elegido por el Consejo Directivo por mayoría. El Director Ejecutivo permanecerá en sus funciones según se establezca en el Estatuto.

Artículo 11 – Funciones del Director Ejecutivo El Director Ejecutivo será el representante legal y administrador ejecutivo de la Organización, y tendrá las siguientes funciones: a) Firmar la documentación para el funcionamiento de la Organización, dentro del ámbito de su competencia; b) Presentar todos los informes que le sean requeridos por el Consejo Directivo; c) Contratar y ejercer la función de gestión del personal que requiera la Organización, conforme con la política establecida por el Consejo Directivo; d) Proponer al Consejo Directivo las nominaciones de los Directores técnico, operacional y administrativo, a fin de su contratación; e) Proponer al Consejo Directivo los proyectos de enmiendas o modificaciones al Estatuto y Reglamentos internos de la Organización; f) Proyectar y proponer al Consejo Directivo las tarifas y derechos a percibir por la Organización; g) Elaborar el presupuesto anual y asesorar en el tema al Consejo Directivo; h) Desempeñar la función de Secretario del Consejo Directivo; y i) Realizar cualquier otra tarea que le sea confiada por el Consejo Directivo.	Artículo 11 – Funciones del Director Ejecutivo El Director Ejecutivo será el representante legal y administrador ejecutivo de la Organización, y tendrá las siguientes funciones: a) Gestionar y administrar el recurso humano y financiero que requiera la Organización, conforme con la política establecida por el Consejo Directivo; b) Proponer al Consejo Directivo el Plan Estratégico de la Organización por el periodo de tres años. c) Proyectar y proponer al Consejo Directivo las tarifas y derechos a percibir por la Organización; d) Elaborar el presupuesto anual y asesorar en el tema al Consejo Directivo; e) Firmar la documentación para el funcionamiento de la Organización, dentro del ámbito de su competencia; f) Presentar todos los informes que le sean requeridos por el Consejo Directivo; g) Proponer al Consejo Directivo las nominaciones de los Directores , a fin de su contratación; h) Proponer al Consejo Directivo los proyectos de enmiendas o modificaciones al Estatuto y Reglamentos internos de la Organización; i) Desempeñar la función de Secretario del Consejo Directivo; y j) Realizar cualquier otra tarea que le sea confiada por el Consejo Directivo.
---	--

Artículo 12 – Modalidades de las Decisiones 1. Cada Estado Parte dispondrá de un voto en el Consejo Directivo a través de su representante. 2. Las reuniones del Consejo Directivo requerirán de un quórum de dos terceras partes de los miembros para sesionar. 3. Las decisiones serán adoptadas por las dos terceras partes de los presentes, salvo los casos expresamente determinados que requerirán de decisión unánime conforme se establezca en el Estatuto. Las mismas serán obligatorias para cada Estado Parte.	Artículo 12 – Modalidades de las Decisiones 1. Cada Estado Parte dispondrá de un voto en el Consejo Directivo a través de su representante. 2. Las reuniones del Consejo Directivo requerirán de un quórum de dos terceras partes de los miembros para sesionar. 3. Las decisiones serán adoptadas por consenso, excepto en aquellos casos en que el Estatuto establezca un procedimiento de votación. Las mismas serán obligatorias para cada Estado Parte.
Artículo 13 – Personal 1. La Organización contratará personal de la nacionalidad de los Estados Parte, salvo circunstancias o situaciones excepcionales debidamente justificadas. 2. El personal tendrá un régimen laboral propio, a cuyo efecto se elaborará y aprobará el respectivo Reglamento, considerando como base el de la OACI.	Artículo 13 – Personal 1. La Organización contratará personal de la nacionalidad de los Estados Parte, salvo circunstancias o situaciones excepcionales debidamente justificadas. 2. El personal tendrá un régimen laboral propio, a cuyo efecto se elaborará y aprobará el respectivo Reglamento, considerando como base el de la OACI.

Artículo 14 - Régimen financiero 1. La Organización no tendrá fines de lucro, operará bajo un régimen de recuperación de costos y se financiará mediante contribuciones obligatorias de los Estados Parte, contribuciones voluntarias y otras fuentes. 2. La Organización deberá tratar de conseguir su equilibrio financiero, tomando en consideración, en particular, el artículo 15 del Convenio de Chicago.	Artículo 14 - Régimen financiero 1. La Organización no tendrá fines de lucro, operará bajo un régimen de recuperación de costos y se financiará mediante contribuciones obligatorias de los Estados Parte, contribuciones voluntarias y otras fuentes. 2. La Organización deberá tratar de conseguir su equilibrio financiero, tomando en consideración, en particular, el artículo 15 del Convenio de Chicago.
Artículo 15 – Auditorias La Organización estará sometida a auditorias interna y externa, según lo que determine el Estatuto respectivo.	Artículo 15 – Auditorias La Organización estará sometida a auditorias interna y externa, según lo que determine el Estatuto respectivo.
Artículo 16 – Privilegios e Inmunidades de la Organización En el ámbito de sus actividades oficiales: a) La Organización, sus bienes y haberes, cualquiera sea el lugar donde se encuentren y quienquiera los tenga en su poder, tendrán inmunidad de jurisdicción, salvo en la medida en que en algún caso particular haya renunciado expresamente a esta inmunidad. La renuncia a la inmunidad de jurisdicción no implicará renuncia a la inmunidad de ejecución. b) Los locales de la Organización serán inviolables. Los bienes y haberes de la Organización cualquiera sea el lugar donde se encuentren y quienquiera los tenga en su poder, estarán exentos de registro, requisición, confiscación y de cualquiera otra forma de ingerencia, sea por acción ejecutiva, administrativa, judicial o legislativa. c) Los archivos de la Organización y en general todos los documentos	Artículo 16 – Privilegios e Inmunidades de la Organización La organización deberá negociar separadamente con el Estado sede y con cada Estado Parte los privilegios, inmunidades y exenciones aduaneras

que le pertenezcan o se hallen en su posesión serán inviolables dondequiera se encuentren. d) La Organización podrá tener fondos o divisas de toda clase y llevar sus cuentas en cualquier moneda sin hallarse sometida a fiscalizaciones, reglamentos o moratorias de clase alguna. Asimismo, podrá transferir libremente sus fondos y divisas de un país a otro y de un lugar a otro dentro de cualquier país y convertir en otra moneda las divisas que tenga en su poder. e) En el ejercicio de los derechos que le son conferidos en virtud del literal anterior, la Organización prestará debida atención a toda inquietud formulada por el gobierno de cualquier Estado Parte en la medida que estime dar curso a dichas inquietudes sin detrimento de sus propios intereses.	
Artículo 17 – Inmunidades y Privilegios de los Funcionarios 1. El Director Ejecutivo y los altos funcionarios de la Organización gozarán de los privilegios e inmunidades que se otorgan a los agentes diplomáticos por la Convención de Viena de 1961 sobre Relaciones Diplomáticas. 2. Los funcionarios Administrativos y Técnicos de la Organización gozarán de los privilegios e inmunidades funcionales previstos para dicho personal en la mencionada Convención.	Artículo 17 – Inmunidades y Privilegios de los Funcionarios Eliminado

Artículo 18 – Exenciones Fiscales y Aduaneras En el ámbito de sus actividades oficiales, la Organización, sus haberes, ingresos y otros bienes estarán exentos, en el territorio de los Estados Parte: a) De todo gravamen directo, salvo los que constituyan una remuneración por servicios prestados; b) De derechos de aduana y de prohibiciones y restricciones a la importación y a la exportación, respecto de los artículos para su uso oficial, entendiéndose sin embargo que los artículos importados con tal exención no serán vendidos en el país en que hayan sido introducidos; y c) De derechos de aduana y prohibiciones y restricciones respecto de la importación y exportación de sus publicaciones.	Artículo 18 – Exenciones Fiscales y Aduaneras Eliminado
Artículo 19 – Solución de Controversias Toda controversia relativa a la interpretación o aplicación del presente Convenio será resuelta por las Partes mediante consultas directas. Si la controversia no fuera solucionada mediante tales consultas, dentro de los tres meses siguientes al inicio de éstas, cualquiera de las Partes involucradas podrá, mediante solicitud escrita, someterla a la mediación del Consejo Directivo. Si la controversia no fuera resuelta a través de las consultas o mediación, las Partes, de común acuerdo, podrán intentar resolverla por cualquiera de los otros medios de solución de controversias mencionados en la Carta de Naciones Unidas.	Artículo 19 – Solución de Controversias Toda controversia relativa a la interpretación o aplicación del presente Convenio será resuelta por las Partes mediante consultas directas. Si la controversia no fuera solucionada mediante tales consultas, dentro de los tres meses siguientes al inicio de éstas, cualquiera de las Partes involucradas podrá, mediante solicitud escrita, someterla a la mediación del Consejo Directivo. Si la controversia no fuera resuelta a través de las consultas o mediación, las Partes, de común acuerdo, podrán intentar resolverla por cualquiera de los otros medios de solución de controversias mencionados en la Carta de Naciones Unidas.

Artículo 20 – Firma y Ratificación 1. El presente Convenio estará abierto a la firma de los Estados de la Región Sudamericana de la OACI, en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil, hasta el 30 de Junio del 2010 y, después, en la Sede de la OACI, hasta su entrada en vigor. 2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación, debiendo depositarse el respectivo documento de ratificación en la OACI, la cual notificará a los gobiernos de las partes signatarias y contratantes todo depósito de instrumentos de ratificación del Convenio.	Artículo 20 – Firma y Ratificación 1. El presente Convenio estará abierto a la firma de los Estados de la Región Latinoamericana en el (Estado sede la de Conferencia Diplomática), por el plazo de seis meses y, después, en la Sede de la OACI, hasta su entrada en vigor. 2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación, debiendo depositarse el respectivo documento de ratificación en la OACI, la cual notificará a los gobiernos de las partes signatarias y contratantes todo depósito de instrumentos de ratificación del Convenio.
Artículo 21 – Entrada en Vigor 1. El presente Convenio entrará en vigor a los sesenta días posteriores al depósito del instrumento de ratificación de por lo menos cinco Estados contratantes, a cuyo efecto la OACI notificará esa fecha a cada uno de los Gobiernos respectivos. 2. Para todo Estado que deposite el instrumento de ratificación después de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, éste entrará en vigor a los sesenta días siguientes a la fecha del depósito de dicho instrumento de ratificación.	Artículo 21 – Entrada en Vigor 1. El presente Convenio entrará en vigor a los sesenta días posteriores al depósito del instrumento de ratificación de por lo menos <u>diez Estados contratantes</u>, a cuyo efecto la OACI notificará esa fecha a cada uno de los Gobiernos respectivos. 2. Para todo Estado que deposite el instrumento de ratificación después de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, éste entrará en vigor a los sesenta días siguientes a la fecha del depósito de dicho instrumento de ratificación.

Artículo 22 – Adhesión 1. Los Estados no signatarios de este Convenio, pertenecientes a la Región Sudamericana de la OACI Latinoamericana, podrán adherirse al mismo, una vez que haya entrado en vigencia, mediante la presentación de un instrumento de adhesión ante la OACI. 2. Con carácter previo a la adhesión de un Estado, se requerirá la aprobación unánime de los Estados Contratantes y la celebración de un convenio entre dicho Estado y la Organización, a fin de considerar las cuestiones técnicas, operacionales, financieras y administrativas que permitan su incorporación. 3. La OACI notificará a los gobiernos de los Estados Contratantes y signatarios, todo depósito de instrumentos de adhesión al Convenio 4. La adhesión surtirá efecto dentro de los sesenta días posteriores al depósito del respectivo instrumento.	Artículo 22 – Adhesión 1. Los Estados no signatarios de este Convenio, pertenecientes a la Región Latinoamericana, podrán adherirse al mismo, una vez que haya entrado en vigencia, mediante la presentación de un instrumento de adhesión ante la OACI., debiendo celebrarse un convenio entre dicho Estado y la Organización, a fin de considerar las cuestiones técnicas, operacionales, financieras y administrativas que permitan su incorporación. 2. Tratándose de Estados no pertenecientes a la Región Latinoamericana, con carácter previo a la adhesión de un Estado, se requerirá la aprobación unánime de los Estados partes y la celebración de un convenio entre dicho Estado y la Organización, a fin de considerar las cuestiones técnicas, operacionales, financieras y administrativas que permitan su incorporación. 3. La OACI notificará a los gobiernos de los Estados Contratantes y signatarios, todo depósito de instrumentos de adhesión al Convenio
Artículo 23 – Observadores La participación de observadores en las reuniones de la Organización requerirá la aceptación, expresada de manera fehaciente y unánime por los Estados Parte en la Organización, o que tengan derecho a ser Parte de la misma.	Artículo 23 – Observadores La participación de observadores en la Organización quedará regulada en el Estatuto respectivo.

Artículo 24 – Enmiendas o Modificaciones 1. Cualquiera de los Estados Parte podrá proponer enmiendas o modificaciones a este Convenio, las que serán sometidas a la consideración del Consejo Directivo y aprobadas por los dos tercios de las Partes Contratantes. 2. No obstante, para la enmienda o modificación de los Artículos 1, 3, 22 y 23 se requerirá la aceptación, expresada de manera fehaciente y unánime por los Estados Contratantes de la Organización.	Artículo 24 – Enmiendas o Modificaciones Cualquiera de los Estados Parte podrá proponer enmiendas o modificaciones a este Convenio, las que serán sometidas a la consideración del Consejo Directivo y aprobadas por los dos tercios de las Partes Contratantes.
Artículo 25 – Denuncia 1. Los Estados Parte podrán denunciar el presente Convenio transcurridos dos años desde la entrada en vigor para dicho Estado, mediante notificación a la OACI, que la comunicará a los demás Estados Parte, lo antes posible. La denuncia del Convenio tendrá efecto un año después de la fecha de su comunicación a la OACI. 2. La denuncia no libera al Estado de sus responsabilidades y compromisos financieros pendientes a la fecha en que la denuncia se haga efectiva.	Artículo 25 – Denuncia 1. Los Estados Parte podrán denunciar el presente Convenio transcurridos dos años desde la entrada en vigor para dicho Estado, mediante notificación a la OACI, que la comunicará a los demás Estados Parte, lo antes posible. La denuncia del Convenio tendrá efecto un año después de la fecha de su comunicación a la OACI. 2. La denuncia no libera al Estado de todas sus responsabilidades y compromisos pendientes a la fecha en que la denuncia se haga efectiva.

Artículo 26 – Duración y Disolución El presente Convenio tendrá una duración indefinida y terminará en el momento en que el Consejo Directivo decida, por unanimidad, la disolución de la Organización, que seguirá existiendo hasta su liquidación definitiva. Las Partes deberán convenir la distribución y transferencia de los bienes y la continuidad en la prestación de los servicios.	Artículo 26 – Duración y Disolución El presente Convenio tendrá una duración indefinida y terminará en el momento en que el Consejo Directivo decida, por unanimidad, la disolución de la Organización, que seguirá existiendo hasta su liquidación definitiva. Las Partes deberán convenir la distribución y transferencia de los bienes y la continuidad en la prestación de los servicios.
---	---

185. Durante el debate, el Experto de Chile ampliando la presentación, se refirió al adjunto de la nota y expresó que, si bien el Grupo no tenía exactamente la tarea de proponer un nuevo articulado, se permitió realizar, a modo de comentarios, una sugerencia de como se estimaba debería quedar el articulado del Convenio. Destacando que en la primera columna se detallaba el Convenio suscrito y en la segunda la propuesta de modificación. Dijo asimismo que en el Grupo se tenía la impresión que, de continuar con el intento de ratificación del Convenio tal cual estaba, era muy probable que se produzcan serios problemas para que se logre dicha ratificación. Consecuentemente, para evitar perder tiempo, probablemente habría que iniciar de nuevo este trabajo, en todo caso, este es un tema que debían resolver las autoridades y no el Grupo de Expertos.

186. El Experto de Brasil excusó la ausencia de la Sra. Sonia Machado en la reunión del Grupo *ad hoc* quién tuvo que cancelar su viaje por motivos de trabajo y presentó además una pequeña reflexión sobre la propuesta del Grupo *ad hoc*, preguntando si el Grupo podía modificar o incluso proponer una modificación de un documento que ya había sido firmado por los Estados que participaron en la Conferencia Diplomática. Indicó que únicamente se podría analizar, criticar el documento y hacer una revisión del mismo y dejó en claro que sí se podía haber manifestado en qué puntos no estaban de acuerdo expresando las razones por las que sugerían el nuevo texto.

187. La Secretaría informó que durante la reunión del Grupo *ad hoc*, el Ponente observó que no tenían el mandato de modificar el documento pero sí fue necesario que hicieran una revisión total para tener en cuenta todo el contexto. Informó asimismo, que durante el debate, los Expertos observaron con claridad que este documento se había realizado en dos fases: la primera apuntando estrictamente a la navegación aérea y la segunda cuando se sumó el tema de la seguridad operacional, lo que generó una serie de “parches” que desvirtuaban el contexto general del documento. Resaltó asimismo, que uno de los especialistas de los Estados firmantes informó sobre los inconvenientes que se presentaron al interior de su país para continuar con la ratificación.

188. En función de lo expuesto, el Grupo *ad hoc* había considerado más conveniente buscar solución a los problemas en la actualidad y no esperar a futuro. Para terminar, aclaró que el mandato del Grupo era “*emitir sus comentarios sobre el Convenio Constitutivo para la formación de la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional y analizar la mejor alternativa de incorporar al Sistema Regional en la futura OMR*”. Por otro lado, expresó que el Grupo realizó un arduo trabajo y sugirió que el GEPEJTA debería evaluar el trabajo realizado para informar al Comité Ejecutivo quien en última instancia debería resolver sobre este asunto.

189. Por su parte, la Experta de Colombia resaltó también el arduo trabajo realizado por el Grupo el día anterior y observó que la discusión se centraba en la palabra “proponer” y a su criterio los Expertos no estaban modificando el documento sino emitiendo comentarios de algunas inconveniencias limitantes que presenta el documento que ya había sido firmado y estaba claro que no se estaba realizando ninguna modificación ya que esto no era competencia del Grupo.

190. El Experto de Argentina agradeció a los Estados que estuvieron presentes en la Conferencia de Brasilia donde se adoptó la OMR y recordó que los Estados de la región Sudamericana reunidos en dicha Conferencia promulgaron una declaración de apoyo a los derechos de la República Argentina en la disputa de soberanía de las Islas Malvinas. Siendo un tema importante que la OMR que creó la Conferencia de Brasilia tenía como ámbito de aplicación la región Sudamericana que la OACI incluye en el espacio aéreo a las Islas Malvinas y sus espacios marítimos circundantes, los mismos que pertenecen a la integridad territorial de la República Argentina y son objeto de una disputa soberana reconocida por las Naciones Unidas y resultaba anacrónico que en el Continente todavía subsista una potencia imperialista europea que tiene una colonia en la República y territorio de su país.

191. Por otro lado, observó que no siendo competencia del Grupo la modificación de un Tratado Internacional en proceso de ratificación, para modificarlo se debería convocar a otra

Conferencia Diplomática que redacte un nuevo texto.

192. El Secretario de la CLAC informó al Experto de Argentina que ese tema también había sido discutido en el Grupo *ad hoc* pero también se observó que había otros Estados soberanos que actualmente formaban parte del SRVSOP, como era el caso de Cuba, y este país no era parte de la región Sudamericana, informó entonces que esa fue la razón por la que se amplió al ámbito latinoamericano y para que pueda surtir efecto esto se asimiló a lo que dice el Estatuto de la CLAC como región Latinoamericana, en la que tampoco tiene decisión ningún Estado de fuera de la región.

193. Destacó asimismo que parte del mandato era observar la mejor forma de incorporar el Sistema Regional a la OMR y para esto se debería tener en cuenta los países miembros que no son parte de la región Sudamericana, como era el caso de Cuba.

194. El Experto del Uruguay pidiendo disculpas por se reiterativo, recordó que en la reunión de Santiago de la CLAC, como en la reunión de la Junta General del SRVSOP, estuvo presente una Delegación de Cuba, la misma que mostró su sorpresa por no haber sido invitada ni informada que se iba a realizar una Conferencia Diplomática que, de alguna manera afectaba los derechos adquiridos e intereses legítimos de su país y la pregunta formulada (que no fue contestada) fue que ¿siendo Cuba miembro fundador del SRVSOP y participando en el proceso de institucionalización de ese Sistema, qué iba a pasar de ahora en adelante? Tanto la pregunta de que por qué no fue invitada no tuvo respuesta como tampoco la segunda. También se preguntó si los demás Estados que estuvieron presentes en Brasilia iban a seguir formando parte del Sistema o, ¿al crearse un organismo internacional sencillamente el Sistema desaparecería? O ¿el Sistema se mantendría sólo con Cuba? En conclusión, fue evidente que hubo un tratamiento discriminatorio con un Estado que formaba parte del Sistema y de la Junta, asunto al que habría que darle necesaria y éticamente una solución y la más apropiada fue pensar en que debía adoptarse la concepción geográfica de la CLAC. Asunto que preservaría no sólo los intereses de Cuba sino también de Argentina.

195. Por otro lado, manifestó que el articulado del Convenio suscrito en Brasilia era completamente irregular y alejado del derecho internacional público, por lo que, era necesario rehacerlo desde el primer considerando hasta el último artículo. Luego se refirió al trabajo del Grupo *ad hoc*, destacando que los Expertos allí reunidos expusieron lo mejor de su experiencia y conocimientos para presentar los comentarios del documento diagnosticando las inconsistencias encontradas en todo el documento.

196. Por su parte, el Experto de Argentina observó que compartía en gran medida algunos de los comentarios expuestos y sobre todo la mejor forma de buscar y evitar problemas que perduren y buscar soluciones para dar respuestas a temas tan legítimos como los relacionados a Cuba, asunto que desconocía. Observó asimismo, que se deberá avanzar en las negociaciones que sean necesarias para buscar un consenso y solución a este tema y si se debe modificar un acuerdo internacional tendría que hacérselo por la misma vía, es decir, con una Conferencia Diplomática. En ese orden de ideas, compartió la necesidad de buscar una alternativa de solución para que todos los Estados de la CLAC puedan participar en la futura OMR que se cree debiendo tener en cuenta la situación política de la República de Argentina respecto a resguardar la posición de reclamo de soberanía sobre las Malvinas.

197. El Secretario de la CLAC recordó los métodos y procedimientos de trabajo para los grupos de expertos del comité ejecutivo de la CLAC, refiriéndose específicamente a la finalidad y funciones que textualmente dice: “...2. Los Grupos de Expertos tienen por finalidad asesorar al Comité Ejecutivo, analizando, estudiando y proponiendo soluciones concertadas que posibiliten el desarrollo del transporte aéreo regional en base a la coordinación y cooperación de los Estados miembros. 5. Los miembros deberán contribuir sustancialmente en las labores encargadas por el Comité Ejecutivo y su participación en los debates será a título personal en su calidad de expertos; por tanto, estarán en libertad de manifestar sus opiniones profesionales y no sostener posiciones o

representaciones del Estado de donde provienen. 6. Los miembros también podrán desarrollar sus actividades apoyándose en pequeños subgrupos de trabajo en una modalidad ad hoc, siempre y cuando se trate de asuntos puntuales que ameriten utilizar este tipo de recurso. Estos pequeños subgrupos presentarán sus trabajos por medio de un Ponente durante las reuniones ordinarias de los Grupos de Expertos...” Por tanto, observó que el trabajo realizado por los especialistas debería ceñirse a esas directrices dejando que los temas de índole político los resuelvan las instancias correspondientes. En ese sentido, la Secretaría se permitió sugerir que la conclusión sea encargar al Punto Focal y Ponente del Grupo *ad hoc* que elabore el informe teniendo en cuenta el mandato del Comité Ejecutivo, esto era, presentarlo en forma de comentarios, como también Brasil estaba de acuerdo y observando la forma en la que se puede sumar al convenio el SRVSOP.

198. El Experto de Brasil quiso dejar claro que, por parte de su Delegación, no había ninguna duda del arduo trabajo desarrollado por el Grupo *ad hoc* y concordó con el Secretario respecto al mandato entregado al Grupo y expresó que si no era posible incluir al SRVSOP en la nueva Organización, se debería realizar en otra o bien recomenzar el trabajo desde el inicio, es decir, todo lo que se preparó para la Conferencia Diplomática.

199. El Experto de Chile por su parte, expresó que era muy importante recoger el informe elaborado por el Grupo *ad hoc* y no sacarlo de contexto porque este era un Grupo de Especialistas Jurídicos y Técnicos que reunidos tenían el derecho de actuar a título personal en su calidad y la obligación de decir profesional y éticamente todo lo que pareciera ser relevante, pues esta era la única forma de asesorar a quienes en definitiva tomarán una decisión. Expresó que en el grupo trabajo no se modificó nada pues, como ya se dijo, no tiene facultad para hacerlo y lo que sí debía hacer el Grupo es precisamente alertar a las autoridades que se crearía un problema pues así como estaba creada la OMR no permitiría cumplir con los objetivos no sólo del SRVSOP sino incluso de los servicios de navegación aérea, porque como se decía en la nota de estudio, el Convenio también tendría dificultades para cumplir los objetivos como en el caso de la REDIG, en la que también hay Estados latinoamericanos que participan en la misma sin ser parte de Sudamérica.

200. Por otro lado, observó que cambiando el ámbito de sudamericano a Latinoamericano el alcance seguía protegiendo los derechos de Argentina.

201. El Experto de Uruguay hizo notar que de continuar el documento como está probablemente los Estados no ratifiquen el Convenio, asunto que sería perjudicial para el avance de este tema tan importante y puso como ejemplo la Conferencia Diplomática convocada en Beijing para suscribir un Convenio observando que Convenios vigentes y ratificados por los países pueden ser modificados.

202. La Experta de Cuba concordó con lo expresado por el Experto del Uruguay en el sentido que fue muy preciso en tomar como ejemplo la próxima Conferencia Diplomática de Beijing en la que se observa la posibilidad de enmendar aquellos tratados internacionales que están en vigor. También expresó que ella tuvo la oportunidad de participar como observadora del Grupo *ad hoc* y destacó el trabajo meritorio del mismo y no solamente por la exclusión de Cuba sino también por excluir la posibilidad de que otros países puedan participar de una Organización Internacional que los agrupe. No se puede dar el lujo de excluirse cuando se tiene la posibilidad de integrarse y resaltó que todos los presentes en la reunión son Expertos que asesoran a sus superiores y por tanto se les debe informar sobre la connotación y consecuencia de la suscripción de determinados instrumentos jurídicos. Coincidió con el Experto de Chile en el sentido de que se está avizorando consecuencias de algo que ya está elaborado que es susceptible de arreglar a tiempo.

203. El Experto de Argentina solicitó que se incluya en el informe la reserva de su país hasta cuando analice el documento presentado por el Grupo *ad hoc* pues no había tenido acceso al mismo. Sobre este asunto, la Secretaría aclaró que el documento ya estaba publicado en la página web

y sugirió que se encargue al Punto Focal y Ponente del Grupo *ad hoc* que informe al Comité Ejecutivo, esto es, presentar los comentarios y la forma en que se puede sumar el SRVSOP a la OMR.

Conclusión

204. Luego del amplio debate, el GEPEJTA acordó encargar al Punto Focal y Ponente del Grupo *ad hoc* que informe al Comité Ejecutivo respecto al mandato de presentar los comentarios y la forma en que se puede incorporar el SRVSOP a la OMR.

Cuestión 5.4 del

Orden del Día:

Cooperación regional de auditorías

205. Chile, en su calidad de Punto Focal de esta Macrotarea, presentó el informe preliminar de este tema en la anterior reunión del GEPEJTA realizada en Lima, Perú, entre el 27 y 29 de abril de 2010. También se refirió al mismo cuando se revisó la Cuestión 5.1 del Orden del Día.

Cuestión 5.5 del

Orden del Día:

Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A18-11

206. Se espera que el informe preliminar de cumplimiento de la Macrotarea se haga llegar a la Secretaría para, conjuntamente con el resto de informes, se lo presente a la próxima Asamblea.

Cuestión 6 del

Orden del Día:

Otros asuntos

Cuestión 6.1 del

Orden del Día:

Conferencia Diplomática (Beijing, China, 30 de agosto – 10 de septiembre de 2010) para la adopción del:

- **Protocolo de enmienda del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Convenio de Montreal de 1971) enmendado por el Protocolo de 1988; y**
- **Protocolo de enmienda del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Convenio de La Haya de 1970)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/11 *Secretaría*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/22 *Argentina*

207. El Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/11 recordando que en marzo se había iniciado la discusión de este tema con motivo de la reunión del Comité Ejecutivo realizada en Santiago, Chile, el 22 de marzo de 2010. En aquella oportunidad, se hizo notar que sería necesario que los Estados que vayan a participar en dicho evento hagan conocer a la Secretaría la lista de delegados para que se pueda designar un “coordinador” que pueda juntar y trabajar con el resto de representantes de los Estados miembros de la CLAC en un posicionamiento común durante la Conferencia. El Comité Ejecutivo resolvió trasladar este tema al GEPEJTA para delinear una posición común y analizar el documento en cuestión, a su vez, el GEPEJTA sugirió que este tema también se analice en el GRUFAL/AVSEC, teniendo en cuenta que, no obstante ser un documento eminentemente jurídico, consideraba temas relativos a la seguridad de la aviación civil.

208. El Secretario informó que en la reunión del GRUFAL/AVSEC de la CLAC realizada en Montevideo, Uruguay, el 5 y 6 de julio de 2010, Argentina presentó una nota de estudio sobre el tema, en la que, entre otras cosas, sugería un posicionamiento sobre dos temas en particular: el primero, relativo al delito de encubrimiento y el segundo a la jurisdicción. En aquella oportunidad, también el Experto del Uruguay hizo una presentación que tenía como objetivo no sólo abarcar la mayoría de normas nucleares o conductas delictivas establecidas allí sino también abarcar los distintos

tipos de asociación, complicidad o encubrimiento para el cometimiento de delitos previstos en los Convenios tanto de Montreal como de La Haya. Destacó asimismo, que la Nota de estudio presentada por Uruguay no sólo hace puntualizaciones de forma sino que pretende agregar que no sólo se castigue a quienes cometen delitos sino también las formas de coautoría.

209. Otro punto importante de la Nota de estudio del Uruguay, se refiere a la aplicación de la Carta de las Naciones Unidas para la interpretación o aplicación de ambos Convenios, en este caso, se pretende que se aplique el Artículo 33 de la Carta de las Naciones Unidas que tiene un concepto más amplio para la solución de controversias, la interpretación o aplicación del Convenio previendo, entre otros, la negociación, la mediación y el arreglo judicial y no sólo el arbitraje como estaba previsto originalmente.

210. Por su parte, la Representante del Instituto Iberoamericano de Transporte Aéreo y Espacial observó con cierta preocupación, que entre los grados de participación en el delito se había omitido el de tentativa y solicitó que conste en el informe dicha preocupación.

211. El Experto de Brasil confirmó que su país participaría de la Conferencia e informó que respecto al planteamiento del Uruguay, debería realizar consultas internas tanto en su Agencia como al Ministerio y posteriormente comunicarían el posicionamiento de Brasil respecto a la Nota de estudio.

212. Por otro lado, el Experto de Argentina resaltó la necesidad de que los Estados miembros de la CLAC presenten una posición común durante la Conferencia porque este tema había generado un interés en la comunidad aeronáutica internacional. Informó además, que participó de las discusiones del grupo *ad hoc* de la OACI que analizó estos Convenios, observándose problemas en la redacción general del texto que ofrecía muchas resistencias por su ambigüedad, falta de precisión y porque no cubría algunos aspectos. Destacó asimismo, que se produjo un fenómeno muy interesante en este pequeño grupo de trabajo que fue la inmediata y espontánea adhesión de países de todo tipo y de peso importante en el mundo de la aviación civil como China, India y Canadá que cuando miraban estas propuestas las respaldaban e inclusive se sumaron a la promoción de las mismas explicando como esto se aplica en los sistemas jurídicos angloparlantes para que fuera comprendido y respaldado también por esos países

213. Con relación de que algún Estado tome la iniciativa de actuar como “coordinador” durante la Conferencia, ofreció a la República Argentina hacerse cargo de esta tarea. Finalmente, hizo notar que la propuesta de encubrimiento de las personas que han cometido algún delito y tratan de escapar, está incluido en el listado de todos los delitos que se enuncian previamente en el texto, entre los cuales, también está la tentativa.

214. A continuación, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/22 recordando que uno de los puntos más conflictivos fue el relacionado el delito de transporte de fugitivos que constituía una figura nueva y que durante la debate en el Grupo de la OACI generó resistencia de varios Estados, pues fue difícil llegar a un consenso de lo que constituía la figura de fugitivo y porque se debía penar no sólo el acto del transporte sino actos previos y posteriores al mismo, pues la seguridad de la aviación no se reduce al despegue y aterrizaje del vuelo sino que es más amplia. Para subsanar este inconveniente, el pequeño grupo de trabajo propuso dar mayor seguridad jurídica y favorecer una amplia aceptación del futuro texto, reemplazando la figura de transporte de fugitivo por la genéricamente denominada encubrimiento, propuesta que fue entusiastamente aceptada.

215. La otra cuestión importante es la referida a la jurisdicción pues el texto original preveía una jurisdicción obligatoria basada en la nacionalidad del delincuente, lo que implicaría que si una persona comete un delito en otro Estado se vería obligado a perseguirle jurídicamente. Este asunto también presentó varios reparos sobre todo de los países como los latinoamericanos que disponen de un código escrito y reconocen el principio de territorialidad y no de nacionalidad para la

persecución de los delitos cometidos por un nacional.

Conclusión

216. Considerando el corto tiempo disponible entre esta reunión y la Conferencia Diplomática, el GEPEJTA acordó:

- a) encargar a la Delegación de Argentina que actúe como “coordinador” durante la Conferencia cuando se requiera definir una posición regional común;
- b) notificar a la Secretaría la Delegación que participará en la Conferencia Diplomática con los respectivos datos de contacto, esto es, nombre, cargo, correo electrónico y número de teléfono, en un plazo no mayor de 10 días contados a partir de la presente reunión; y
- c) revisar las notas de estudio que presentarán Argentina y Uruguay en la citada Conferencia, notificando el apoyo a las mismas para que sean consideradas como propuestas de los Estados miembros de la CLAC, en un plazo similar al del literal anterior (10 días).

Cuestión 6.2 del Orden del Día:

Utilización de aeronaves civiles en actos ilícitos

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/40 *Panamá*

217. El Experto de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/40 recordando que en la Vigésimo Cuarta reunión del GEPEJTA (Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010) se presentaron los términos de referencia y el Cronograma de trabajo del Grupo *ad hoc*, de conformidad a la

Resolución A18-11, los cuales fueron aprobados en dicha reunión. Se reiteró que este Grupo *ad hoc* constituido por Argentina, Brasil, Costa Rica, Panamá, Uruguay, ALTA e IATA, se encargaría de establecer parámetros que permitan el intercambio de información entre las autoridades aeronáuticas y actualizar las Decisiones de la CLAC referente a la utilización del transporte aéreo en el tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea.

218. Panamá, en su calidad de Ponente, se comprometía a estructurar el documento de trabajo correspondiente a esta tarea, para luego presentarlo a la Secretaría y que el Grupo pueda comenzar a establecer los parámetros, a partir de dicha propuesta. El Documento de trabajo para el desarrollo del tema “Utilización de aeronaves civiles en actos ilícitos”, lo presentó como Adjunto a su Nota de Estudio y solicitó que aprovechando esta reunión del GEPEJTA, el Grupo *ad hoc* se reúna, analice detalladamente el documento y avance en el trabajo encomendado.

219. A continuación, el Experto de Panamá explicó que el documento adjunto a su Nota de estudio estaba sujeto a cambios y comentarios de los Expertos y explicó detalladamente los pasos a seguir, esto es, la Fiscalización que según informó se refería a realizar un censo de las aeronaves y pilotos de cada país, no sólo aeronaves nacionales sino también las de matrícula extranjera que estén operando por un período prolongado en su territorio. La otra Fiscalización se refería a la población aeronáutica, es decir, pilotos y estudiantes privados de aviación comercial y general. Esta información debería estar actualizada para verificar si se comete alguna irregularidad.

220. Como segundo paso, estaba la Prevención que se debería realizar en base a cursos, seminarios y charlas dirigidas a los pilotos para advertirles sobre los problemas que se podrían presentar, previniéndoles de las consecuencias que implicaría estar envuelto en un acto ilícito.

221. El tercer paso sería el Seguimiento que se basaría en una investigación, análisis y comunicación teniendo en cuenta la “política de cooperación horizontal” de la CLAC cuando existe sospecha de que la aeronave de un país A se traslada al país B y existe sospechas de que por medio de esa aeronave se están cometiendo actos ilícitos. Aquí se podría contribuir inclusive para detección de aeronaves robadas.

222. Como cuarto paso estaba la Actuación, que correspondería a la detención de los involucrados por parte de autoridades competentes para sancionar el delito de acuerdo a las leyes del Estado y como quinto paso, sería la Confiscación, es decir la requisición inmediata de la aeronave que fuera utilizada en actos ilícitos para cumplir con el procedimiento que establezca la jurisdicción correspondiente. Esto debería ser con tiempo limitado para evitar el deterioro de las aeronaves y que puedan ser utilizadas por el Estado en actividades que estime conveniente.

223. El Secretario sugirió realizar un programa de trabajo que contemple primero realizar un diagnóstico en la región para conocer como están actuando los Estados en esta materia y determinar si se dispone de la información. Paralelamente se crearía las bases de datos correspondientes aeronaves y pilotos tanto de aviación comercial y general para luego implementar el mecanismo de prevención y cooperación horizontal. Para desarrollar esto, habría que establecer un cronograma y, de ser el caso, sistematizar computacionalmente este tema. Aquí recordó que República Dominicana, en la reunión del GEPEJTA/23 (Santo Domingo, República Dominicana, 25 al 27 de agosto de 2009) hizo una presentación sobre un Sistema desarrollado conjuntamente con COCESNA que podría servir de base para el trabajo a realizar. Para terminar, solicitó a Panamá, en su calidad de Ponente del Grupo *ad hoc*, en coordinación con los demás miembros del Grupo, presente lo señalado anteriormente.

224. Seguidamente, el Experto de Panamá invitó a República Dominicana a sumarse al Grupo *ad hoc* para que comparta sus experiencias y trabajar conjuntamente. Asunto que fue aceptado e informó que anteriormente ya se habían realizado acercamientos con Panamá para la implementación del sistema “CASS” (*Civil Aviation Security System*) e informará a las autoridades pertinentes para que trabajen en el Grupo *ad hoc*.

225. La Secretaría sugirió la conveniencia de que en el programa que presente el Ponente a la Secretaría, se considere una nueva presentación del Sistema CASS en la próxima reunión del GEPEJTA y del Grupo *ad hoc* a efectos de armonizar su trabajo.

Conclusión

226. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acordó:

- a) que Panamá, en su calidad de Ponente del Grupo *ad hoc*, haga llegar a la Secretaría el programa y planificación de trabajo del Grupo;
- b) que se incluya a República Dominicana como miembro del Grupo *ad hoc*; y
- c) que se solicite a República Dominicana una presentación sobre el Sistema CASS en la próxima reunión del GEPEJTA y Grupo *ad hoc*.

Cuestión 6.3 del Orden del Día:

Nuevas figuras delictivas en la aviación civil internacional

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/05 *Corrigendum ALADA*

227. El Representante de ALADA presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/05 *Corrigendum* relacionada a las nuevas figuras delictivas en la aviación civil internacional. Resaltó que este tema era sumamente importante para que la comunidad aeronáutica internacional luche contra las conductas delictivas. Observó asimismo, que existe un punto de equilibrio y confluencia entre el derecho aeronáutico y el derecho penal y es necesario que se tengan en cuenta los distintos planteamientos y problemas que en esta materia se presentan.

228. Se refirió a las modificaciones que podrían adoptarse en Beijing respecto a los Convenios de La Haya y Montreal, indicando que se debía analizar con profundidad este tema, pues las propuestas del Comité Jurídico de la OACI adolecían de serios defectos tanto del punto de vista aeronáutico como penal y si el Grupo Latinoamericano puede adoptar más o menos una posición uniforme, se podría lograr un nuevo texto de estos importantes Convenios internacionales, de lo contrario, se correría el riesgo de que en Beijing se termine aprobando un conjunto de normas legales que terminen siendo letra muerta y no se alcance el número de ratificaciones suficientes para que entren en vigor.

229. La Secretaría hizo nota que a estas alturas del camino, cuando pasó el trabajo del Comité Jurídico de la OACI y los Estados se aprestan a firmar el Convenio en la Conferencia Diplomática, se aspire a cambiar el texto del mismo. Consideró, en todo caso, que este tema podría ser analizado en el seno de la CLAC desde la óptica de equilibrio del sistema jurídico aeronáutico y penal.

Conclusión

230. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y encargó a la Secretaría se vea la posibilidad de incluir este asunto como parte del trabajo del próximo período.

Cuestión 6.4 del Orden del Día:

XXXVIII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial (Buenos Aires, Argentina, 20-22 de octubre 2010)

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/25-NI/01 *Corrigendum* Secretaría

231. La Secretaría se refirió a la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/24-NI/01 *Corrigendum* sobre las XXXVIII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial (Buenos Aires, Argentina, 20-22 de octubre 2010) y posteriormente la Representante del Instituto señalado invitó a los asistentes a participar de este importante evento. El detalle se acompaña como **Adjunto 10**.

232. Antes de terminar la reunión, a pedido de Argentina, se realizó una presentación por parte del Director del CIPE, titulada “E-learning”, la misma que se acompaña **Adjunto 11**.

Clausura

233. Al concluir, el Secretario de la CLAC expresó su agradecimiento a la Autoridad Aeronáutica de Argentina y a todos aquellos que permitieron culminar con éxito la reunión, invitó a los Expertos a continuar impulsando el Programa de Trabajo de la CLAC, también agradeció a los organizadores y destacó la labor del personal de la Secretaría. Acto seguido, el Sr. Roberto Sarti, en representación de la ANAC de Argentina agradeció a los participantes y expresó su deseo de un feliz retorno a sus respectivos países.



COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

VIGÉSIMO QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉRO (GEPEJTA/25)

(Buenos Aires, Argentina, 4 al 6 de agosto de 2010)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

ALEJANDRO ORCHANSKY

Coordinador Unidad de Relaciones Institucionales
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Rafael Obligado S/N Aeroparque Jorge Newbery Sector C, Acceso Norte,
Buenos Aires
T: (54 11) 4845 0094/95
F: (54 11) 4845 0094/95/96
aorchansky@anac.gov.ar



NORBERTO E. LUONGO

Director de Normas Aeronáuticas y Acuerdos Internacionales
Dirección Nacional de Transporte Aéreo
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Hipólito Yrigoyen 250 – Piso 12 – Oficina 1206
(C1086AAB) Buenos Aires
T: (54 11) 4349 7313 / 8487 / 7214
nluongo@minplan.gov.ar



HUGO STORTONI

Jefe Departamento de Relaciones Internacionales
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Av. Pedro Zanni No 250 Cap. Federal,
Buenos Aires
T: (54 11) 4317 6411
F: (54 11) 4317 6411
hstortoni@anac.gov.ar



ROBERTO SARTI

Coordinador de Relaciones Públicas
ANAC - Administración Nacional de Aviación Civil
Av. Rafael Obligado s/n
Aeroparque Jorge Newbery
Sector C, Buenos Aires
T: (54 9 11) 3135 1037
rsarti@anac.gov.ar



JORGE ALBERTO MÁQUEZ

Director Nacional de Transporte Aéreo
ANAC - Administración Nacional de Aviación Civil
Av. Rafael Obligado s/n
Aeroparque Jorge Newbery
Sector C, Buenos Aires
T: (54 11) 4349 7313 / 8487
F : (54 11) 4349 7206
jmaquez@anac.gov.ar



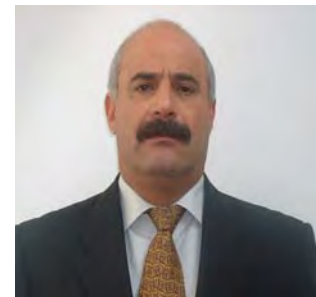
ESTELA LEBAN

Navegación Aérea
ANAC - Administración Nacional de Aviación Civil
Av. Rafael Obligado s/n
Aeroparque Jorge Newbery
Sector C, Buenos Aires
4349 7313 / 8487
F : (54 11) 4349 7206
eleban@anac.gov.ar



LUIS PUNTARULO

Jefe del Departamento de Administración de Aeródromos
ANAC - Administración Nacional de Aviación Civil
Hipólito Yrigoyen 250, 12° Piso, Of. 1211, Buenos Aires
T: (54 11) 4317 6471
F: (54 11) 4317 6000 interno 14593
luispuntarulo1@yahoo.com.ar



EDUARDO CARCEGLIA

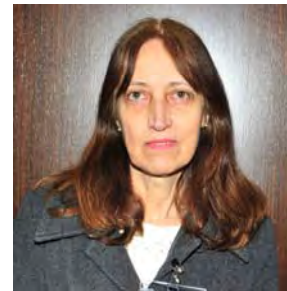
Director
C.I.P.E - Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y
Experimentación
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Aeropuerto Internacional M. Pistarini, Ezeiza
Buenos Aires
T: (54 11) 4480 2410 / 4480 0409
F: (54 11) 4480 0409
ecarceglia@anac.gov.ar



OSVALDO ZAFFINO
Jefe de la Unidad TRAINAIR
C.I.P.E - Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y
Experimentación
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Aeropuerto Internacional M. Pistarini, Ezeiza
Buenos Aires
T: (54 11) 4480 2249
ozaffino@yahoo.com.ar



MARTA ISABEL FERRERO
Jefa de División Planeamiento y Evaluación
C.I.P.E - Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y
Experimentación
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Aeropuerto Internacional M. Pistarini, Ezeiza
Buenos Aires
T: (54 11) 4480 2404
F: (54 11) 4480 2409
cipeplaneamiento@yahoo.com.ar



VERONICA CAMPLESE
Personal Docente
C.I.P.E - Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y
Experimentación
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Aeropuerto Internacional M. Pistarini, Ezeiza
Buenos Aires
T: (54 11) 4480 2404
F: (54 11) 4480 2408/9
cipedireccion@anac.gov.ar



CARLOS MARÍA VALLARINO
Secretario de Embajada
Cancillería Argentina
Esmeralda 1212, C1007ABR,
Buenos Aires, Argentina
T: (54 11) 4819 8008
F: (54 11) 4819 8009
uno@mrecic.gov.ar



FERNANDO BRAVO

Jefe de Departamento Técnico Legal

ORSNA – Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos

Corrientes 441, Buenos Aires

T: (54 11) 4327 0795

F: (54 11) 4327 0797

fbravo@orsna.gov.ar



PEDRO MARTÍN BILLOROU

Abogado

ORSNA – Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos

Corrientes 441, Buenos Aires

T: (54 11) 4327 1021

F: (54 11) 4327 0797

pbillorou@orsna.gov.ar



HÉCTOR S. SKARE

The MITRE Corporation

Jefe Local del Programa ANAC

Av.Dorrego 2699

Buenos Aires

T: (54 11) 4773 3671

F: (54 9 11) 4558 9174

Skare@arnet.com.ar



NICOLÁS DAPENA FERNÁNDEZ

Gerente de Relaciones con la Industria y Organismos Oficiales

Aerolíneas Argentinas S.A.

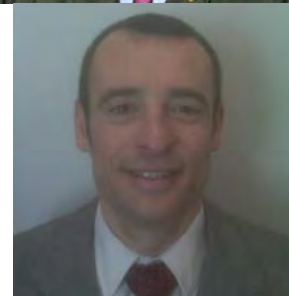
Bouchard 547, 6to Piso, Buenos Aires,

T: (54 9 11) 4914 9902 / 4130 3140

F: (54 11) 4130 3481

ndapena@hotmail.com

ndapena@aerolineas.com.ar



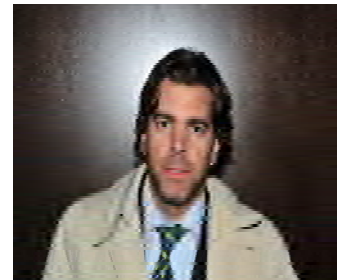
MARÍA JULIA CORDERO
Asesora
Aerolíneas Argentinas S.A.
Bouchard 547, 6to Piso, Buenos Aires,
T: (54 9 11) 4130 3140
mcordero@aerolineas.com.ar



MARINA SOMMER
Jefe de capacitacion
AA2000
Honduras 5663
Buenos Aires
T : (54 11) 4852-6721
msommer@aa2000.com.ar



GUILLERMO COMAS
Vicepresidencia
Bouchard 547 6° Piso
Buenos Aires
T : (54 11) 4130-3512
gcomas@aerolineas.com.ar



BRASIL

JOSÉ DOLABELA PORTELA
Gerente Técnico de Coordinación con Organismos Internacionales
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
Av. Presidente Vargas, 850 – 19º Andar
Rio de Janeiro, RJ Brasil – CEP: 20.071-001
T: (55 21) 3501 5112
F: (55 21) 3501 5152
jose.dolabela@anac.gov.br



RONEI SAGGIORO GLANZMANN
Gerente de Análisis Estadística y Acompañamiento de Mercado
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
Aeroporto Internacional de Brasília, Sector de Concessionárias, Lote 5,
Sala 303, Brasília – Distrito Federal, Brasil
T: (55 61) 3366 9425
F: (55 61) 3366 9508
ronei.saggioro@anac.gov.br



ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA
Gerente de Regulación Económica
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
Aeroporto Internacional de Brasília, Sector de Concessionárias, Lote 5,
Sala 302, Brasília – Distrito Federal, Brasil
T: (55 61) 3366 9435
F: (55 61) 3366 9479
rogeiro.teixeira@anac.gov.br



LEANDRO DE MATOS RIOS
Especialista en Regulación de Aviación Civil
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
Av. Presidente Vargas, 850 – 19º Andar
Centro – Rio de Janeiro – 20.071-001 - Brasil
T: (55 21) 3501 5111
F: (55 21) 3501 5152
leandro.matos@anac.gov.br



VITOR CAIXETA SANTOS
Especialista en Regulación de Aviación Civil
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
Aeroporto Internacional de Brasília, Sector de Concessionárias, Lote 5,
Sala 302, Brasília – Distrito Federal, Brasil
T: (55 61) 3366 9513
F: (55 61) 3366 9508
vitor.santos@anac.gov.br



CLECIOS VINICIUS BATISTA E SILVA
Especialista en Regulación de Aviación Civil
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
Av. Presidente Vargas, 850 Centro, Rio de Janeiro,
20071-001 - Brasil
T: (55 21) 3501 5739
Clecios.baptista@anac.gov.br



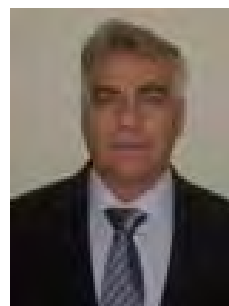
ELON GARCÍA NEVES

Jefe de División de Capacitación y Entrenamiento Profesional (D-CTP)
DECEA - Departamento de Control del Espacio Aéreo
Av. General Justo 160 Centro, CEP 22.010-010
Río de Janeiro, Brasil
T: (55 21) 2101-6507
F: (55 21) 2101 6179
dctp@decea.gov.br



MARCELO DE SOUZA MACIEL

Asesor de Tarifas de Navegación Aérea
DECEA - Departamento de Control del Espacio Aéreo
Av. General Justo 160 Centro, CEP 20021-130
Río de Janeiro, Brasil
T: (55 21) 2101 6308
F: (55 21) 2101 6604
atan@decea.gov.br



RAUL OCTAVIANO DE SANT'ANNA

Asesor de CERNAI
DECEA - Departamento de Control del Espacio Aéreo
Av. Marechal Câmara, 233 Centro - RJ CEP 20020-080
Río de Janeiro, Brasil
T: (55 21) 2139 9681
F: (55 21) 2101 6244
cernai-presidente@decea.gov.br



ANA LUIZA MEMBRIVE MARTINS

Jefa de Sector Infraestructura
Embajada de Brasil en Argentina
Cerrito 1350, 2do Piso
T : (54 11) 4515 2524
F : (54 11) 4515 2401
analuiza@brasil.org.ar



CHILE

LORENZO SEPÚLVEDA BIGET
Director de Seguridad Operacional
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (56 2) 439 2498
F: (56 2) 439 2143
lsepulveda@dgac.cl



PAULINA RADRIGAN
Abogada / Asesora Jurídica
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (56 2) 439 2443
F: (56 2) 439 2143
pradrigan@dgac.cl



SERGIO GALLO
Encargado del Sub-departamento de Planes y Proyectos
DGAC – Dirección General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (56 2) 439 2443
F: (56 2) 439 2143
sgallo@dgac.cl



MARÍA FERNANDA GÓMEZ ASTORGA
Cientista Político
DGAC – Dirección General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (56 2) 439 2443
F: (56 2) 439 2143
fgomeza@dgac.cl



MARÍA ISABEL MOYA
Directora TIC
DGAC – Dirección General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (56 2) 439 2552
Maria.isabel.moya@dgac.cl



ALVARO LISBOA MONTT
Asesor Legal
JAC - Junta de Aeronáutica Civil
Moneda 1020, 4 piso, Santiago
T: (56 2) 698 6945
F: (56 2) 698 3148
alisboa@mtt.cl



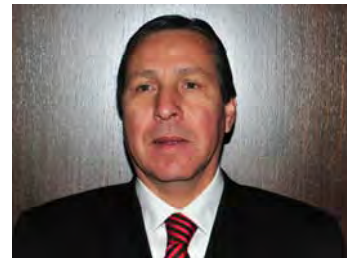
EDUARDO ALVARADO CACERES
Jefe Dpto. Técnico-Económico
JAC - Junta de Aeronáutica Civil
Moneda 1020, 4 piso, Santiago
T: (56 2) 698 6945
F: (56 2) 698 3148
ealvarado@mtt.cl



SERGIO ARANCIBIA C.
Ejecutivo
Integrated Aviation Service
Mangita 527 Oficina 812
T: (56 2) 4654 201
aarancibia@via56.cl



JOSÉ CASTRO
Ejecutivo
Integrated Aviation Service
O. Niemeyer 6531, Vitacura
T: (56 2) 4756 6387



CARLOS PALMA
Consulting
Integrated Aviation Service
Valenzuela Pulima 8501-D
T: (56 2) 273 2334
Carlos.palma@ivad.cl



COLOMBIA

Jazmín Alexandra Palomino Pineda
Abogada Grupo Asuntos Internacionales y Regulatorios
Oficina de Transporte Aéreo
UAEAC - Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Int. El Dorado, Piso 4, Apartado Aéreo 12307,
Bogotá
T: (57 1) 266 3919 / 413 9598
F: (57 1) 266 3779
apalomin@aerocivil.gov.co



COSTA RICA

ERNESTO GUTIÉRREZ
Director de Transporte Aéreo y Asuntos Aeronáuticos
TACA
T: (506) 2242 1085
ernesto.gutierrez@taca.com



CUBA

MERCEDES VÁZQUEZ GONZÁLEZ
Asesora Jurídica
IACC – Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba
Calle 23 No. 64, Vedado, Cuba
T: (537) 8381 1131
dju@iacc.avianet.cu

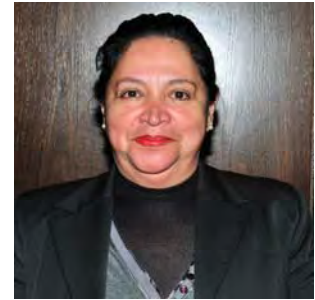


ECUADOR

FARID MANTILLA VARGAS
Jefe de Estadísticas
Dirección General de Aviación Civil – DGAC
Buenos Aires Oe 1 53 y Av. 10 de Agosto
Quito, Ecuador
T: (593 2) 255 2987
F: (593 2) 255 2987
faridmantilla@hotmail.com
faridmantilla@dgac.gov.ec



FANY SOTO ORTIZ
Jefe de Estudios Económicos
Dirección General de Aviación Civil – DGAC
Buenos Aires Oe 1 53 y Av. 10 de Agosto
Quito, Ecuador
T: (593 2) 255 2987
F: (593 2) 255 2987
fannysotocuesta@hotmail.com



MÓNICA ORTIZ M.
Analista Financiero
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Buenos Aires Oe 1 53 y Av. 10 de Agosto
Quito, Ecuador
T: (593 2) 255 2987
F: (593 2) 252 6343
Mortiz_638@hotmail.com



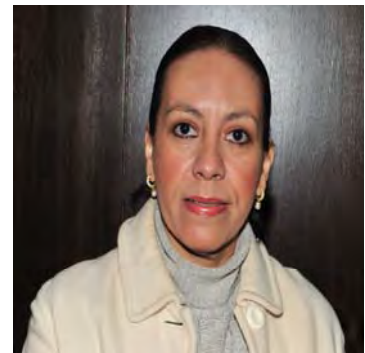
GUATEMALA

LUIS ORLANDO MONTUFAR
Jefe Dpto. Transporte Aéreo
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Ciudad de Guatemala
T / Fax: (502) 2321 5313
luis_montufar@dgac.gob.gt



HONDURAS

CARMEN MARÍA MARADIAGA LÓPEZ
Asesora Legal
DGAC – Dirección General de Aeronáutica Civil
Apartado Postal 30145
Tegucigalpa, Honduras C.A.
T: (504) 233 1115
F: (504) 233 1622
carmen_marimar@yahoo.com



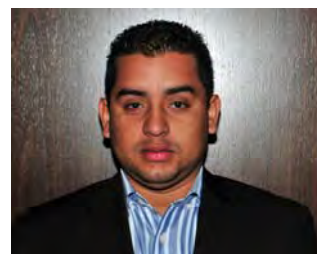
MÉXICO

MIGUEL ÁNGEL CISNEROS MAGAÑA
Subdirector de Infraestructura
Dirección General de Aeronáutica Civil – SCT / DGAC
Providencia 807, 5to piso
Col del Valle, 3100 México, D.F., Mexico
T: 52 (55) 572 39300 Ext. 18045 / 18046
F: 52 (55) 5523 4651
mcisneros@sct.gob.mx



NICARAGUA

CARLOS ROBERTO REAL SEQUEIRA
Responsable del Departamento de Estudios Económicos
Dirección de Transporte Aéreo
INAC – Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil
Km. 11 ½ Carretera Norte
T: (505) 276 8580 / 276 8586 Ext. 1170
F: (505) 276 8580
estudiose@inac.gob.ni

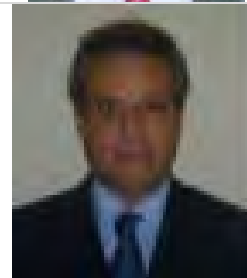


PANAMÁ

ABDEL MARTÍNEZ ESPINOSA
Secretario General
AAC - Autoridad Aeronáutica Civil
Av. Amistad, Albrook, Edificio 870
Ciudad de Panamá
T: (507) 501 9400
F: (507) 501 9305
abdelmartinez@aeronautica.gob.pa



ROBERT KATZ
Director de Transporte Aéreo
AAC - Autoridad Aeronáutica Civil
Av. Amistad, Albrook, Edificio 870
Ciudad de Panamá
T: (507) 501 9072
F: (507) 501 9079
rkatz@aeronautica.gob.pa

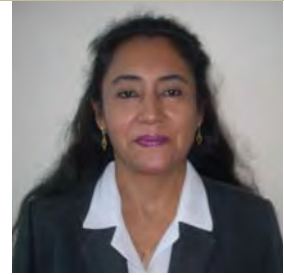


ENRIQUE A. HERRERA V. Coordinador de Asuntos Internacionales y Reglamentación de Transporte Aéreo AAC - Autoridad Aeronáutica Civil Av. Amistad, Albrook, Edificio 870 Ciudad de Panamá T: (507) 501 9072 F: (507) 501 9079 eherrera@aeronautica.gob.pa	
MOISÉS VÉLIZ AROSEMENA Vice Presidente de Relaciones con los Gobiernos COPA AIRLINES Complejo Business Park, Torre Norte Costa del Este, Panamá T: (507) 304 2534 F: (507) 304 2535 mveliz@copaair.com ejcastillo@copaair.com	

PARAGUAY

ALBERTO CÁCERES NAVARRO Asesor Jurídico - Jefe DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica Civil Ministerio de Defensa Nacional Av. Mcal. López e/Vice Pdte. Sanchez y 22 de Setiembre, 3° Piso, Asunción T: (595 21) 204 205 F: (595 21) 204 205 asesorjuridico@dinac.gov.py asesoria.juridica@dinac.gov.py	
MARÍA ROSA INÉS ZABALLA BALBINI Gerente de Estudios Económicos DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica Civil Ministerio de Defensa Nacional Av. Mcal. López e/Vice Pdte. Sanchez y 22 de Setiembre, 3° Piso, Asunción T: (595 21) 213 365 F: (595 21) 213 365 estudios_economicos@dinac.gov.py	

AURORA TORRES DE RODRÍGUEZ
Asesora de la Presidencia en el Área de Transporte Aéreo y Relaciones
Internacionales
DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Ministerio de Defensa Nacional
Av. Mcal. López e/Vice Pdte. Sanchez y 22 de Setiembre, 2° Piso, Asunción
T: (595 21) 203 615
F: (595 21) 213 406
torres.aurora@hotmail.com



PERÚ

ADOLFO SOTELO
Financial Controller
Lima Airport Partners SRL
Av. Elmer Faucett s/n. Callao, Perú
T: (51 1) 517 3621
F: (51 1) 517 3624
asotelo@lima-airport.com



REPÚBLICA DOMINICANA

JUAN M. JIMENEZ GARCÍA
Miembro de la Junta de Aviación Civil
en Representación de la Fuerza Aérea Dominicana
Base Aérea San Isidro, Provincia Santo Domingo Este
T: (1 809) 788 4191
F: (1 809) 596 4598
jimenezgarcia1313@hotmail.com



PABLO LÍSTER MARÍN
Secretario
Junta de Aviación Civil – JAC
Calle José Joaquín Pérez No 104, Gazcue
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 685 9863
T: (1 809) 689-4160
plister@jac.gob.do



URUGUAY

SERGIO PÉREZ LAURO

Director de Transporte Aéreo

DINACIA - Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica

Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519,

Paso Carrasco C.P. 12.100, Canelones, Uruguay

T: (598 2) 604 0408 Ext. 4040

F: (598 2) 604 0424

perezlau@adinet.com.uy



LUIS GIORELLO SANCHO

Asesor Jurídico

DINACIA – Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica

Av. W. Ferreira Aldunate 5519, C.P. 12.100 Paso Carrasco, Canelones, Montevideo

T: (598 2) 604 0408 int. 4223

F: (598 2) 604 0408 int. 4232

giosan@adinet.com.uy



ROBERTO PERDOMO PROTTI

Asesor Letrado

DINACIA - Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica

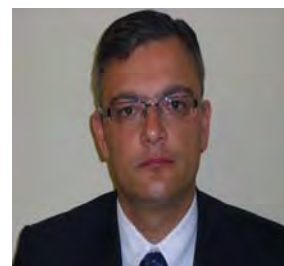
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519,

Paso Carrasco C.P. 12.100, Canelones, Uruguay

T: (598 2) 604 0408 Ext. 4041

F: (598 2) 604 0424

rperdomo@adinet.com.uy



MARÍA ANGÉLICA GONZÁLEZ SILVA

Asesor Legal y Secretaria Técnica

JNAC – Junta Nacional de Aeronáutica Civil

Rincón 575, Piso 12, Montevideo

T: (598 2) 915 1218

F: (598 2) 915 8598

juntaaeronautica@mtop.gub.uy

dntaereo@adinet.com.uy



ELINA RODRÍGUEZ BRIZUELA

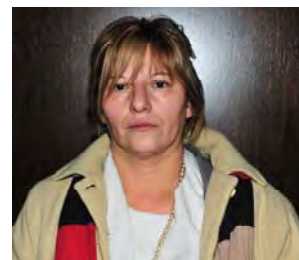
Directora de Transporte Aéreo

Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Rincón 575, 5to Piso, Montevideo

T: (598 2) 9158333 20517

Elina.rodriguez@dnt.gub.uy



MARÍA CECILIA DE MARCO
Gerente de Asuntos Legales
PLUNA
Miraflores 1445, Montevideo
T: (598 2) 604 2244
F: (598 2) 604 2260
Cecilia.demarco@pluna.com



ESTADOS NO MIEMBROS

ESTADOS UNIDOS

OLIVIER LAYLY
Director
Integrated Aviation Services – ACI World Partner
2025 Brickell Avenue, Suite 706, Miami, FL 33129
T: (1 305) 5461 831 / (54 9 11) 6634 1724
F: (1 786) 5130 0370
olivier.layly@iasvcs.com



ORGANIZACIONES INTERNACIONALES GUBERNAMENTALES

CLAC – COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

MARCO OSPINA YÉPEZ
Secretario
Av. Víctor Andrés Belaunde 147, Edificio Real Cuatro, 3° Piso
Centro Empresarial Real, San Isidro, Lima, Perú
Apartado Postal 27032, Lima, Perú
T: (51 1) 422 6905 / 422 9367
F: (51 1) 422 8236
clacsec@lima.icao.int



OACI – ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

NORA ADELA BISSO

Asesora Jurídica

Las Bases 132 – C.P. 1706 1206 Haedo, Partido de Morón,

Buenos Aires, Argentina

T: (54 11) 4650 4939

C: (54 9 11) 155-059-6417

Noraadela.bisso@gmail.com



ORGANIZACIONES INTERNACIONALES NO GUBERNAMENTALES

ACI-LAC Airports Council Internacional / Latin America – Caribbean

JAVIER MARTÍNEZ BOTACIO

Secretario Regional

Oficinas ACI-LAC, Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre

Salidas Internacionales, Quito, Ecuador

T: (593 2) 294 4978

C: (593) 9825 5408

jmartinez@aci-lac.aero



CARLOS BIANCHI

Abogado

Airports Council Internacional / Latin America – Caribbean - ACI-LAC

Honduras 5663, CAP. FED., Buenos Aires

Argentina

T: (54 11) 4852 6901

F: (54 11) 4852 6952

cbianchi@aa2000.com.ar



DIEGO GONZÁLEZ

Abogado

Airports Council Internacional / Latin America – Caribbean - ACI-LAC

Honduras 5663, CAP. FED., Buenos Aires

Argentina

Honduras 5663 – Capital Federal, Buenos Aires

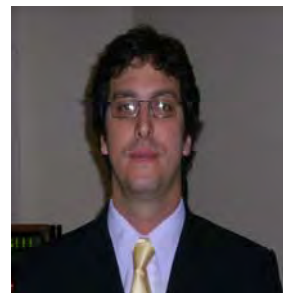
T: (54 11) 48526901

F : (54 11) 48526582

dgonzalez@aa2000.com.ar



GONZALO FERREIRO PELLA
Abogado
Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Honduras 5663, CAP. FED., Buenos Aires
Argentina
T: (54 11) 4852 6221
F: (54 11) 4852 6952
jalonso@aa2000.com.ar
gferreiro@aa2000.com.ar



ALADA - ASOCIACIÓN LATINO AMERICANA DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL

MARIO O. FOLCHI
Presidente
Arroyo 950, 6° Piso A,
Buenos Aires, Argentina
T: (54 11) 4327 0611
F: (54 11) 4327 0611
efolchi@tgweb.com

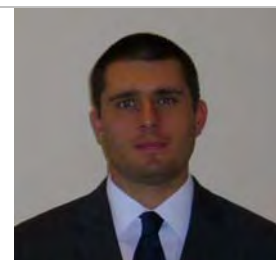


ALTA – ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA Y DEL CARIBE DE TRANSPORTE AÉREO

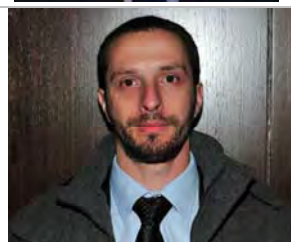
GONZALO YELPO
Director Legal
Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo - ALTA
Colonia 1066, Esc. 301, Montevideo 11.100, Uruguay
T. (598 2) 908 4115
F: (598 2) 9084115 Ext. 31
gyelpo@alta.aero



DANIEL CHEREAU
Gerente Proyectos, Combustible y Distribución
6355 NW 36 Street, Suite 601, Miami, FL 33166
T: (1 786) 388 0222
F: (1 786) 522 7315
dchereau@alta.aero



HERNÁN SZNYCER
Encargado Estudios y Análisis
Jorge Luis Borges 2018, Dpto. 7
Buenos Aires
T: (54 9 11) 6482 5223
hszyncer@alta.aero



IATA - INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION

PATRICIO SEPÚLVEDA

Regional Vice President Latin America & Caribbean
International Air Transport Association – IATA
703 Waterford Way (NW 62nd Ave),
Suite 600, Miami, FL 33126, Estados Unidos
T: (1 305) 779 9827
F: (1 305) 779 9827
sepulvedap@iata.org
restrepoc@iata.org



MARIA JOSÉ TAVEIRA

Country Manager, Argentina
Cerrito 866, 3er piso, Buenos Aires, Argentina
T: (54 11) 4324 7418
taveiram@iata.org
tirottas@iata.org



LUIS FELIPE DE OLIVEIRA

Assistant Director Commercial Fuel Services - The Americas, Africa and
the Middle East
International Air Transport Association
33, Route de l'Aéroport, 1215 Geneva 15 Airport
Switzerland
T: (41 22) 770 2803
C : (41 7) 9 844 9321
F : (41 22) 770 26 89
deoliveirl@iata.org



JUAN CARLOS VILLATE

Country Manager Colombia
Calle 94A #13-02 Oficina 101
Bogotá, Colombia
T: (57 1) 644-2060 EXT. 415
villatej@iata.org



INSTIBAEROSPA – INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL

GRISELDA D. CAPALDO
Vocal del Consejo Directivo
Olleros 2626, Buenos Aires – Ciudad Autónoma
C1426CRX
T: (54 11) 4552 0248
F: (54 11) 4552 0248
gdcapaldo@yahoo.com
gcapaldo@derecho.uba.ar



EDUARDO T. COSENTINO
Vicepresidente
Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la
Aviación Comercial
25 de Mayo 489, Piso 5, Buenos Aires, Argentina
T: (5411) 4313 5031
F: (5411) 4313 5031
etcosentino@langbehnycosentino.com.ar



INDUSTRIA

EMBRAER

LUIS FERNANDO VICENTE LOPES
Regional Director
EMBRAER
Av. Brigadeiro Faria Lima,
2170 – Sao Jose dos Campos
T: (55 12) 9185 2170
llopes@embraer.com.br



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

**COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL**



CLAC/GEPEJTA/25-INFORME
ADJUNTO 2

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

**LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION**

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ**

CLAC/GEPEJTA/25-NE/01
CORRIGENDUM 4
03/08/10

**VIGÉSIMO QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/25)**

(Buenos Aires, Argentina, 4 al 6 de agosto de 2010)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por la Secretaría)

**Cuestión 1: Transporte y política aérea
Punto Focal: Panamá**

Cuestión 1.1: Acuerdo multilateral de cielos abiertos (Chile)

Cuestión 1.2: Participación de la CLAC en el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI 2010

- Guía de Orientación (Secretaría)

Cuestión 1.3: “Sistema Estadístico Integrado” (Brasil y Ecuador)

Cuestión 1.4: Infracciones aeronáuticas (Panamá)

Cuestión 1.5: Sistema de reservas por computadora (Panamá)

- Informe del Grupo *ad hoc* sobre código de conducta / GDS (Panamá)

Cuestión 1.6: Actualización Decisiones CLAC

- Rec. A10-6 “Sobre el servicio al courier” - Respuestas al cuestionario (Panamá)

Cuestión 1.7: Proyectos de Decisión

- “Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea / aeropuerto” (México - Ponente)

- Cuestión 1.8: Cargos adicionales en los boletos – Proyecto de Resolución (Panamá y Brasil)
- Cuestión 1.9: Protección de viajeros por quiebra de aerolíneas (Secretaría)
- Cuestión 1.10: Precio del combustible en aviación (Panamá)
- Cuestión 1.11: Transporte de carga – optimización de procedimientos y documentación (Panamá)
- Cuestión 1.12: Base de datos - acuerdos interlineales (Panamá)
- Cuestión 1.13: Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A18-11 (Panamá)

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

- Cuestión 2.1: Política regional de medio ambiente – Proyecto nota de estudio / Asamblea OACI (México y Colombia)
- Ruido y emisiones (México)
 - Presentación IATA
- Cuestión 2.2: Procesos de concesión – Proyecto de resolución (México)
- Cuestión 2.3: Manual regulatorio de aeropuertos (México)
- Cuestión 2.4: Sistema de Gestión de rendimiento de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (Eficiencia aeroportuaria) (México)
- Cuestión 2.5: Actualización Res. A15-13 (Modelo costos para servicios aeroportuarios) (México - Ponente)
- Cuestión 2.6: Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A18-11 (México)
- Cuestión 2.7: Enfoque Sectorial Global para la Aviación y el Cambio Climático (México)

Cuestión 3: Capacitación
Punto Focal: Argentina

- Cuestión 3.1: Diagnóstico regional sobre centros de instrucción (Argentina)
- Cuestión 3.2: Armonización de programas (Argentina)
- Cuestión 3.3: Divulgación de cursos (Argentina)
- Cuestión 3.4: Centros de formación de pilotos (Argentina)
- Cuestión 3.5: Optimización del recurso humano (Argentina)
- Cuestión 3.6: Gestión de la CLAC en materia de capacitación (Secretaría)
- Cuestión 3.7: Reactivación del IPAC
- Informe de Panamá

- Informe verbal de la Secretaría

Cuestión 3.8: Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A18-11 (Argentina)

Cuestión 4: Navegación aérea
Punto Focal: Brasil

Cuestión 4.1: Proyecto de Acuerdo CE/CLAC (Acuerdo de Cooperación – Programa AIRE y OPTIMI) (Secretaría)

Cuestión 4.2: Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A18-11 (Secretaría)

Cuestión 5: Seguridad operacional
Punto Focal: Chile

Cuestión 5.1: Informe sobre seguridad operacional en la región (Chile)

Cuestión 5.2: Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación Panamericano (Secretaría – informe verbal)

Cuestión 5.3: Institucionalización del sistema y seguimiento

- Acuerdo Constitutivo para el establecimiento, operación y administración de una Organización Multinacional Regional (OMR) (Chile - Ponente)

Cuestión 5.4: Cooperación regional auditorías (Chile)

Cuestión 5.5: Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A18-11 (Chile)

Cuestión 6: Otros Asuntos

Cuestión 6.1: Conferencia Diplomática (Beijing, China, 30 de agosto – 10 de septiembre de 2010) para la adopción del:

- Protocolo de enmienda del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Convenio de Montreal de 1971) enmendado por el Protocolo de 1988; y
- Protocolo de enmienda del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Convenio de La Haya de 1970) (Secretaría)

Cuestión 6.2: Utilización de aeronaves civiles en actos ilícitos (Panamá)

Cuestión 6.3: Nuevas figuras delictivas en la aviación internacional (ALADA)

Cuestión 6.4: XXXVIII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial (Buenos Aires, Argentina, 20-22 de octubre 2010) (Secretaría)

**PROYECTO DE ACUERDO MULTILATERAL DE CIELOS ABIERTOS
PARA LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION
CIVIL**

Preámbulo

Los Gobiernos que suscriben, en adelante “los Estados Partes” o “las Partes” en el presente Acuerdo;

SIENDO PARTES en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

CONSIDERANDO que la celebración de un acuerdo multilateral sobre transporte aéreo internacional favorecerá la cooperación y el desarrollo de los países de la región latinoamericana;

DESEANDO facilitar la expansión de las oportunidades de los servicios aéreos internacionales de los países de la región;

CONVENCIDOS de la conveniencia de optimizar los recursos aeronáuticos y la infraestructura de la región;

CONSCIENTES de la necesidad de desarrollar la industria aeronáutica y de contemplar los derechos e intereses de los usuarios;

EXPRESANDO su voluntad de coordinar sus políticas aeronáuticas en sus relaciones entre sí y con respecto a terceros países y sistemas de integración; y

AFIRMANDO su compromiso a favor de la seguridad de las aeronaves, los pasajeros, la infraestructura y los terceros, así como de la facilitación y la protección del medio ambiente;

HAN ACORDADO lo siguiente:

**Artículo 1
Definiciones**

Para los fines del presente Acuerdo:

- a) “autoridad aeronáutica” es la entidad gubernamental designada en cada uno de los Estados Partes facultada para reglamentar el transporte aéreo internacional o su organismo u organismos sucesores;
- b) “Acuerdo” designa el presente Acuerdo y las correspondientes enmiendas;
- c) “capacidad” es la cantidad de servicios prestados en el marco del Acuerdo, medida generalmente por el número de frecuencias o toneladas de carga ofrecidas en un mercado, semanalmente o durante otro período determinado;
- d) “Convenio” designa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, incluyendo los Anexos adoptados en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio, y

las enmiendas de los Anexos o del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94, en la medida en que los Anexos y las enmiendas hayan llegado a ser aplicables para los Estados Partes;

e) “línea aérea designada” significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo;

f) “tarifas” significa los precios que deben ser pagados por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales estos precios se aplican, incluyendo los precios y comisiones de las agencias y de otros servicios auxiliares;

g) “territorio”, con relación a un Estado, designa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes y el espacio aéreo por encima de las mismas, bajo la soberanía de dicho Estado;

h) “servicio aéreo”, “servicio aéreo internacional”, “línea aérea” y “escala para fines no comerciales” tienen la significación que han recibido en el Artículo 96 del Convenio; y

i) “CLAC” designa a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Artículo 2 **Otorgamiento de derechos**

1. Cada Parte concede a las otras Partes los siguientes derechos para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional por las líneas aéreas de las otras Partes:

- a) el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;
- b) el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;
- c) el derecho de prestar servicios regulares y no regulares de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, ya sea separadamente o en combinación, desde puntos anteriores al territorio de la Parte que designa la línea aérea, vía el territorio de esa Parte y puntos intermedios, hacia cualquier punto en el territorio de la Parte que ha concedido el derecho y más allá, con plenos derechos de tráfico de tercera, cuarta, quinta y sexta libertad, con el número de frecuencias y el equipo de vuelo que estimen convenientes;
- d) el derecho de prestar servicios regulares y no regulares exclusivos de carga, entre el territorio de la Parte que concedió el derecho y cualquier tercer país, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea, con plenos derechos de tráfico hasta la séptima libertad, con el número de frecuencias y equipo de vuelo que estimen convenientes;
- e) el derecho de prestar servicios regulares y no regulares combinados, entre el territorio de la Parte que concedió el derecho y cualquier tercer país, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea, con plenos derechos de tráfico hasta la séptima libertad, con el número de frecuencias y equipo de vuelo que estimen convenientes;
- f) el derecho de prestar servicios regulares y no regulares de transporte aéreo, combinados de pasajeros y carga, o exclusivos de carga, entre puntos del territorio de la Parte que ha concedido el derecho de cabotaje (octava y novena libertad); y

- g) los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.
2. Cada línea aérea designada podrá, en cualquiera o en la totalidad de sus vuelos y a su opción:
- a) explotar vuelos en una o en ambas direcciones;
 - b) combinar diferentes números de vuelo en una operación de aeronave;
 - c) explotar servicios a puntos anteriores, intermedios y más allá y puntos en los territorios de las Partes en las rutas, en cualquier combinación y en cualquier orden;
 - d) omitir escalas en cualquier punto o puntos;
 - e) transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas;
 - f) explotar servicios a puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos;
 - g) hacer escala en cualquier punto dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;
 - h) transportar tráfico en tránsito a través del territorio de cualquiera de las otras Partes; y
 - i) combinar tráfico en la misma aeronave, independientemente de su punto de origen; sin restricciones geográficas o de dirección y sin perder ningún derecho a transportar tráfico concedido en virtud del presente Acuerdo.

Artículo 3

Designación y autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar tantas líneas aéreas como desee para explotar los servicios convenidos de conformidad con el presente Acuerdo y de retirar o modificar dichas designaciones. Las designaciones se comunicarán por escrito a las otras Partes por vía diplomática y al Depositario.
2. Al recibir la correspondiente designación y la solicitud de la línea aérea designada, en la forma y de conformidad con los requisitos prescritos para la autorización de explotación, cada Parte otorgará la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras, a condición de que:
- a) la línea aérea esté constituida en el territorio del Estado Parte que la designa y tenga su oficina principal en el territorio de dicha Parte.
 - b) la línea aérea esté bajo el control normativo efectivo del Estado Parte que la designa;
 - c) la Parte que designa la línea aérea cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 8 (Seguridad operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la aviación); y

- d) la línea aérea designada esté calificada para satisfacer las demás condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que examina la o las solicitudes.
3. Al recibir la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2, una línea aérea designada podrá iniciar la explotación de los servicios convenidos para los cuales ha sido designada, a condición de que cumpla las disposiciones aplicables del presente Acuerdo y las normas exigidas por la Parte que ha concedido la autorización.

Artículo 4 **Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización**

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho de negar las autorizaciones mencionadas en el Artículo 3 (Designación y autorización) del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por cualquiera de las otras Partes y de revocar y suspender dichas autorizaciones, o de imponer condiciones a las mismas, de forma temporal o permanente:
- a) en caso de que consideren que la línea aérea no está constituida en el territorio del Estado Parte que la designa y no tenga su oficina principal en el territorio de dicha Parte;
 - b) en caso de que consideren que la línea aérea no está bajo el control normativo efectivo del Estado Parte que la designa;
 - c) en caso de que la Parte que designa la línea aérea no cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 8 sobre Seguridad Operacional y el Artículo 9 sobre Seguridad de la Aviación; y
 - d) en caso de que dicha línea aérea designada no este calificada para satisfacer las demás condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.
2. A menos que sean indispensables medidas inmediatas para impedir la violación de las leyes y los reglamentos antes mencionados, o a menos que la seguridad operacional o la seguridad de la aviación requieran medidas de conformidad con las disposiciones del Artículo 8 sobre Seguridad Operacional o del Artículo 9 sobre Seguridad de la Aviación, los derechos enumerados en el párrafo 1 de este Artículo se ejercerán únicamente después que las autoridades aeronáuticas efectúen consultas de conformidad con el Artículo 31 (Consultas) del presente Acuerdo.

Artículo 5 **Aplicación de las leyes**

Las leyes y los reglamentos de cualquiera de las Partes que rigen la entrada y salida de su territorio de aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales, o que regulen la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras estén dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de las líneas aéreas designadas de las demás Partes.

Artículo 6

Transito directo

Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo no estarán sujetos más que a una inspección simplificada. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros derechos similares.

Artículo 7

Reconocimiento de certificados

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por cualquiera de las Partes y vigentes, serán reconocidos como válidos por las demás Partes para explotar los servicios convenidos, a condición de que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados y licencias, sean iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en cumplimiento del Convenio.
2. En caso de que los privilegios o las condiciones de las licencias y los certificados mencionados en el párrafo 1 anterior, expedidos por las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes a una persona o a una línea aérea designada o respecto de una aeronave utilizada en la explotación de los servicios convenidos, permitan una diferencia respecto de las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio y que dicha diferencia haya sido notificada a la Organización de Aviación Civil Internacional, la demás Partes pueden pedir que se celebren consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la práctica de que se trata.
3. No obstante, cada Parte se reserva el derecho de no reconocer, por lo que respecta a los vuelos sobre su propio territorio o el aterrizaje en el mismo, los certificados de aptitud y las licencias otorgadas a sus nacionales por las demás Partes.

Artículo 8

Seguridad operacional

1. Cada Parte podrá solicitar en todo momento la realización de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por las demás Partes en aspectos relacionados con las instalaciones y servicios aeronáuticos, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de aeronaves. Dichas consultas se realizarán dentro de los 30 días de presentada la solicitud.
2. Si después de realizadas tales consultas cualquiera de las Partes llega a la conclusión de que otra Parte no mantiene y administra de manera efectiva, en los aspectos mencionados en el párrafo 1, normas de seguridad operacional que satisfagan las normas en vigor de conformidad con el Convenio, se informará a dicha Parte de tales conclusiones y de las medidas que se consideren necesarias para cumplir las normas de la OACI. La otra Parte deberá tomar entonces las medidas correctivas del caso dentro de un plazo convenido.
3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio queda convenido, además, que toda aeronave explotada por o en nombre de una línea aérea de cualquiera de las Partes, que preste servicio hacia o desde el territorio de las demás Partes, podrá, cuando se encuentre en el territorio de alguna de estas últimas, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de esa Parte, a condición de que ello no cause demoras innecesarias a la operación de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el

Artículo 33 del Convenio de Chicago, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la misma se conforman a las normas en vigor establecidas en el Convenio.

4. Cuando sea indispensable adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad de las operaciones de una línea aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una o varias líneas aéreas de cualquiera de las demás Partes.

5. Toda medida tomada por cualquiera de las Partes de conformidad con el párrafo 4 anterior, se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.

6. Si se determina que cualquiera de las Partes sigue sin cumplir las normas de la OACI una vez transcurrido el plazo convenido, a que se refiere el párrafo 2 anterior, este hecho se notificará al Secretario General de la OACI. También se notificará a este último la solución satisfactoria de dicha situación.

Artículo 9 **Seguridad de la aviación**

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, su Protocolo complementario para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, así como con todo otro convenio o protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil al que las Partes estén adheridas.

2. Las Partes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la OACI y que se denominan Anexos al Convenio; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o la residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. Cada Parte notificará a las demás Partes de toda diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas de seguridad de la aviación de los Anexos. Cualquiera de las Partes podrá solicitar en todo momento la realización inmediata de consultas con las demás Partes sobre dichas diferencias.

4. Cada Parte conviene en que puede exigirse a los explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3) anterior, para la entrada, salida o permanencia en su territorio. Cada Parte se asegurará de que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, las tripulaciones, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de las aeronaves antes y

durante el embarque o la estiba. Cada Parte también considerará favorablemente toda solicitud de otra Parte para que adopte medidas especiales de seguridad razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos o instalaciones y servicios de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

6. Cada Parte podrá solicitar que se permita a sus autoridades aeronáuticas llevar a cabo una evaluación en el territorio de otra Parte, de las medidas de seguridad que aplican, o que prevén aplicar, los explotadores de aeronaves respecto a los vuelos que llegan procedentes del territorio de la primera Parte o que salen para el mismo. Las disposiciones administrativas para la realización de dichas evaluaciones se adoptarán de común acuerdo entre las autoridades aeronáuticas y se aplicarán sin demora a fin de asegurar que las evaluaciones se realizan de forma expedita.

7. Cuando cualquiera de las Partes tenga motivos razonables para creer que otra Parte se ha apartado de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte podrá solicitar la realización de consultas. Dichas consultas comenzarán dentro de los quince (15) días de recibida dicha solicitud de cualquiera de las Partes. En caso de que no se llegue a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días a partir del comienzo de las consultas, esto constituirá motivo para negar, revocar o suspender las autorizaciones de la o las líneas aéreas designadas por otra Parte, o imponer condiciones a las mismas. Cuando una emergencia lo justifique, o para impedir que continúe el incumplimiento de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte podrá adoptar medidas provisionales en todo momento.

Artículo 10

Seguridad de los documentos de viaje

1. Cada Parte conviene en adoptar medidas para garantizar la seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje.

2. A este respecto, cada Parte conviene en establecer controles sobre la creación, expedición, verificación y uso legítimos de los pasaportes y otros documentos de viaje y documentos de identidad expedidos por ella o en su nombre.

3. Cada Parte conviene también en establecer o mejorar los procedimientos para garantizar que los documentos de viaje que expida, sean de una calidad tal que no permita que sean fácilmente objeto de uso indebido y que, además, no puedan alterarse, reproducirse o expedirse indebidamente con facilidad.

4. En cumplimiento de los objetivos anteriores, cada Parte expedirá sus pasaportes y otros documentos de viaje de conformidad con las normas y recomendaciones del Documento vigente de la OACI sobre esta materia.

5. Cada Parte conviene, además, en intercambiar información operacional relativa a documentos de viaje adulterados o imitados y a cooperar con las otras Partes para reforzar la resistencia al fraude en materia de documentos de viaje, incluyendo su adulteración o imitación fraudulenta, el uso de documentos de viaje adulterados o imitados, el uso de documentos de viaje válidos por impostores, el uso indebido de documentos de viaje auténticos por titulares legítimos con miras a cometer un delito, el uso de

documentos de viaje vencidos o revocados y el uso de documentos de viaje obtenidos de modo fraudulento.

Artículo 11
Pasajeros no admisibles e indocumentados y personas deportadas

1. Las Partes conviene en establecer controles fronterizos eficaces.
2. A este respecto, cada Parte conviene en aplicar las normas y métodos recomendados del Anexo 9, Facilitación, al Convenio de Chicago relativos a pasajeros no admisibles e indocumentados y a personas deportadas a fin de intensificar la cooperación para combatir la migración ilegal.

Artículo 12
Cargos a los usuarios

1. Ninguna de las Partes impondrá o permitirá que se imponga a las líneas aéreas designadas de las demás Partes, cargos o derechos superiores a los que impone a sus propias líneas aéreas que explotan servicios internacionales similares.
2. Los cargos al usuario que impongan los organismos competentes de cada Parte a las líneas aéreas de las otras Partes serán justos, razonables y no discriminatorios.
3. Cada Parte estimulará la celebración de consultas entre los organismos competentes de su territorio y las líneas aéreas que utilicen sus servicios e instalaciones, y alentará a unos y otros a intercambiar la información que sea necesaria para permitir un examen minucioso que determine si los cargos son razonables.

Artículo 13
Derechos de aduana

1. Cada Parte, basándose en la reciprocidad, eximirá a una o más líneas aéreas designadas de otra Parte, en el mayor grado posible en virtud de sus leyes nacionales, de restricciones sobre importaciones, derechos de aduana, impuestos indirectos, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes nacionales que no se basen en el costo de los servicios proporcionados a la llegada, que graven o afecten a aeronaves, combustible, aceites lubricantes, suministros técnicos no durables y repuestos, incluyendo motores, equipos ordinarios de aeronave, provisiones de a bordo y otros productos tales como reservas de billetes y cartas de porte aéreo impresos, y a todo material impreso con el logotipo de la empresa y material publicitario corriente distribuido gratuitamente por dicha línea aérea designada, destinados a la explotación o al servicio de las aeronaves de la línea aérea designada de otra Parte y que explote los servicios convenidos.
2. Las exenciones concedidas en este Artículo se aplicarán a los productos mencionados en el párrafo 1:
 - a) que se introduzcan en el territorio de una Parte por o en nombre de las líneas aéreas designadas de otra Parte;

- b) que se encuentren a bordo de las líneas aéreas designadas de una Parte a su llegada al territorio de otra Parte o al salir del mismo;
 - c) que se lleven a bordo de las aeronaves de las líneas aéreas designadas de una Parte al territorio de otra Parte y que estén destinados para ser usados en la explotación de los servicios convenidos; o
 - d) que dichos productos se utilicen o consuman, entera o parcialmente, dentro del territorio de la Parte que otorga la exención, a condición de que su propiedad no se transfiera en el territorio de dicha Parte.
3. El equipo ordinario de a bordo, así como los materiales y suministros que normalmente se hallan a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes, sólo pueden descargarse en el territorio de otra Parte con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En ese caso, pueden mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta que se reexporten o se adopte otra medida al respecto de conformidad con los reglamentos aduaneros.

Artículo 14

Tributos

1. Las ganancias resultantes de la operación de las aeronaves de una línea aérea designada en los servicios aéreos internacionales, así como los bienes y servicios que le sean abastecidos, tributarán de acuerdo con la legislación de cada Parte.
2. Cuando exista entre las Partes un Acuerdo especial para evitar la doble tributación respecto a ingresos y capital, prevalecerán las disposiciones del mismo.

Artículo 15

Competencia leal

Cada línea aérea designada gozará de un trato no discriminatorio y de un entorno de competencia sana y leal al explotar rutas en virtud del presente Acuerdo, en el marco de las leyes sobre competencia de las Partes.

Artículo 16

Capacidad

1. Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada por otra Parte determine la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece, basándose en consideraciones comerciales propias del mercado.
2. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen del tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, ni el o los tipos de aeronaves utilizadas por las líneas aéreas designadas de cualquiera de las otras Partes, excepto cuando sea necesario por razones de aduana, técnicas, operacionales o ambientales, de conformidad con condiciones uniformes y compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

3. Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas designadas de otra Parte un derecho de preferencia, una relación de equilibrio, derechos por la no objeción o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sea incompatible con los fines del presente Acuerdo.

4. Para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2) de este Artículo, ninguna de las Partes exigirá a las líneas aéreas de otra Parte que presente para aprobación horarios, programas de servicios no regulares ni planes de operaciones, salvo cuando la normativa interna así lo exija y sobre una base no discriminatoria. En caso de que una Parte exija la presentación de tales datos, reducirá en lo posible los requisitos y procedimientos de la presentación que deben hacer las líneas aéreas designadas por la otra Parte.

Artículo 17 **Tarifas**

Cada línea aérea designada fijará sus tarifas para el transporte aéreo, basadas en consideraciones comerciales de mercado. La intervención de los Estados Partes se limitará a:

- a) impedir prácticas o tarifas discriminatorias;
- b) proteger a los consumidores respecto a tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen del abuso de una posición dominante;
- c) proteger a las líneas aéreas respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto; y
- d) requerir, si lo consideran útil, que se registren ante sus autoridades aeronáuticas las tarifas que se propongan cobrar las líneas aéreas de las otras Partes desde o hacia su territorio.

Artículo 18 **Leyes sobre la competencia**

1. Las Partes se informarán mutuamente acerca de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia y sus modificaciones, y de cualesquiera objetivos concretos que en ellas se persigan, que puedan afectar la explotación de los servicios de transporte aéreo con arreglo al presente Acuerdo. Identificarán, además, a las autoridades encargadas de su aplicación.

2. En la medida que lo permitan sus propias leyes y reglamentos, las Partes prestarán asistencia a las líneas aéreas de las demás Partes, indicándoles si determinada práctica propuesta por una línea aérea es compatible con sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia.

3. Las Partes se notificarán mutuamente si consideran que puede haber incompatibilidad entre la aplicación de sus leyes, políticas y prácticas sobre competencia y las cuestiones relativas a la aplicación del presente Acuerdo. El procedimiento de consulta previsto en el presente Acuerdo se empleará, si así lo solicita cualquiera de las Partes, para determinar si existe dicho conflicto y buscar los medios de resolverlo o reducirlo al mínimo.

4. Las Partes se notificarán mutuamente si tienen la intención de iniciar juicio contra la o las líneas aéreas de otra Parte, o acerca de la iniciación de cualquier acción judicial entre particulares con arreglo a sus leyes sobre competencia.

5. Las Partes procurarán alcanzar un acuerdo durante las consultas, teniendo debidamente en cuenta los intereses pertinentes de cada Parte.
6. En caso de no alcanzar un acuerdo, cada Parte, al aplicar sus leyes, políticas y prácticas sobre competencia, tomará en consideración las opiniones expresadas por otra la Parte y la cortesía y moderación internacionales.
7. La Parte, con arreglo a cuyas leyes sobre competencia se haya iniciado una acción judicial entre particulares, facilitará a las demás Partes el acceso al órgano judicial pertinente y, si corresponde, proporcionará información a dicho órgano. Tal información podría incluir sus propios intereses en el ámbito de las relaciones exteriores, los intereses de la otra Parte que ésta ha notificado y, de ser posible, los resultados de cualquier consulta con las demás Partes en relación con dicha acción.
8. Las Partes autorizarán, en la medida que lo permitan sus leyes, políticas nacionales y obligaciones internacionales, a sus líneas aéreas y nacionales, a revelar a las autoridades competentes de cualquiera de las Partes, información pertinente a la acción relacionada con las leyes sobre competencia, a condición de que dicha cooperación o revelación no sea contraria a sus intereses nacionales más importantes.

Artículo 19

Conversión de divisas y transferencia de ganancias

Cada Parte, de conformidad con su legislación, permitirá a las líneas aéreas designadas de otra Parte, a petición, convertir y transferir al extranjero, todos los ingresos locales provenientes de la venta de servicios de transporte aéreo y demás actividades conexas directamente vinculadas, que excedan de las cantidades gastadas localmente, permitiéndose su rápida conversión y transferencia sin restricciones ni discriminación, al tipo de cambio aplicable a la fecha de la solicitud de conversión y transferencia.

Artículo 20

Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo

Cada Parte, otorgará a las líneas aéreas designadas de otra Parte el derecho de vender y comercializar en su territorio servicios de transporte aéreo internacional, directamente o por medio de agentes u otros intermediarios, a discreción de la línea aérea, incluyendo el derecho de establecer oficinas en la red o fuera de la misma.

Artículo 21

Personal no nacional y acceso a servicios locales

Cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de otra Parte:

- a) traer a su territorio y mantener empleados no nacionales que desempeñen funciones de dirección, comerciales, técnicas, operacionales y otras especializadas que se requieran para proveer servicios de transporte aéreo, de forma compatible con las leyes y reglamentos en materia de entrada, residencia y empleo del Estado Parte que los recibe; y

- b) emplear los servicios y el personal de toda organización, empresa o línea aérea que trabaje en su territorio y esté autorizada a prestar dichos servicios.

Artículo 22 **Cambio de capacidad**

Una línea aérea designada, operando transporte aéreo internacional, puede en cualquier punto de cualquier tramo de las rutas convenidas, cambiar sin limitación el tipo o número de aeronaves utilizadas, a condición de que el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte que ha designado a la línea aérea y, en la dirección de retorno, el transporte al territorio de la Parte que ha designado sea una continuación del transporte desde más allá de ese punto.

Artículo 23 **Servicios de escala**

1. Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que figuran en el Anexo 6, cada Parte autorizará a las líneas aéreas designadas de las demás Partes, a elección de cada línea aérea, a:

- a) llevar a cabo sus propios servicios de escala;
- b) prestar servicios a una o varias líneas aéreas;
- c) asociarse con otros para crear una entidad proveedora de servicios; y
- d) seleccionar entre proveedores de servicios que estén en competencia.

2. Cuando las normas internas de una Parte limiten o imposibiliten el ejercicio de los derechos mencionados precedentemente, cada línea aérea designada deberá ser tratada de forma no discriminatoria en lo concerniente a los servicios de asistencia en tierra ofrecidos por un proveedor o los proveedores debidamente autorizados.

Artículo 24 **Compartición de códigos y arreglos de cooperación**

1. Al explotar o mantener los servicios autorizados en las rutas convenidas, toda línea aérea designada de cualquiera de las Partes puede concertar arreglos de comercialización tales como operaciones conjuntas, reserva de capacidad o acuerdos de códigos compartidos, con:

- a) una o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes;
- b) una o varias líneas aéreas de un tercer país; y
- c) un proveedor de transporte de superficie de cualquier país;

a condición de que todas las líneas aéreas en tales arreglos 1) tengan la autorización necesaria y 2) satisfagan los requisitos normalmente aplicados a tales arreglos.

2. Las Partes convienen en adoptar las medidas necesarias para asegurar que los consumidores estén plenamente informados y protegidos con respecto a los vuelos de código compartido efectuados hacia o desde su territorio y que, como mínimo, se proporcione a los pasajeros la información necesaria en las formas siguientes:

- a) verbalmente y, si es posible, por escrito en el momento de la reserva;
- b) en forma escrita en el itinerario que acompaña el billete electrónico, o en cualquier otro documento que remplace éste último, como la confirmación por escrito, incluyendo la información sobre las personas con las que puede comunicarse si surgen problemas e indicando claramente la línea aérea responsable en caso de daños o accidentes; y
- c) verbalmente por el personal de tierra de la línea aérea en todas las etapas del viaje.

Artículo 25 **Arrendamiento**

Las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves arrendadas de otra empresa, con o sin tripulación, con sujeción a las leyes y reglamentos de las Partes involucradas, a condición de que todas las líneas aéreas participantes en tales arreglos tengan la autorización apropiada y cumplan las disposiciones de los Artículos 8 (Seguridad operacional) y 9 (Seguridad de la aviación).

Artículo 26 **Servicios multimodales**

Cada línea aérea designada puede usar modos de transporte de superficie sin restricciones, juntamente con el transporte aéreo internacional de pasajeros y carga.

Artículo 27 **Sistemas de reserva por computadora (SRC)**

Cada Parte aplicará en su territorio los criterios y principios del Código de conducta de la OACI, para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora.

Artículo 28 **Prohibición de fumar**

- 1. Cada Parte prohibirá, o hará que sus líneas aéreas prohíban, fumar en todos los vuelos de pasajeros explotados por sus líneas aéreas entre los territorios de las Partes. Esta prohibición se aplicará en todos los lugares dentro de la aeronave y estará en vigor desde el momento en que la aeronave comienza el embarque de los pasajeros hasta el momento en que completa su desembarque.
- 2. Cada Parte tomará todas las medidas que considere razonable para asegurar el cumplimiento, por sus líneas aéreas, sus pasajeros y los miembros de tripulación, de las disposiciones de este Artículo, incluyendo la imposición de penas apropiadas por el incumplimiento.

Artículo 29 **Protección al medio ambiente**

Las Partes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente fomentando el desarrollo sostenible de la aviación. Con respecto a las operaciones entre sus respectivos territorios, las Partes acuerdan cumplir las normas y métodos recomendados (SARPS) de los Anexos del Convenio y las políticas y orientaciones vigentes de la OACI sobre protección del medio ambiente.

Artículo 30 **Estadísticas**

A requerimiento de las autoridades aeronáuticas, las Partes se proporcionarán mutuamente estadísticas periódicas o información similar relativa al tráfico transportado en los servicios convenidos.

Artículo 31 **Consultas**

1. Cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, solicitar consultas sobre la interpretación, aplicación, puesta en práctica, enmienda o cumplimiento del presente Acuerdo.
2. Dichas consultas se iniciarán dentro del plazo de treinta [30] días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud por escrito, a menos que las Partes convengan otra cosa.

Artículo 32 **Solución de controversias**

1. Si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, salvo aquellas que puedan surgir en relación al Artículo 8 (Seguridad Operacional) y al Artículo 9 (Seguridad de la Aviación), las autoridades aeronáuticas tratarán, en primera instancia, de solucionarla mediante consultas y negociaciones entre ellas.
2. Si las Partes no llegan a un acuerdo mediante consultas y negociaciones entre las autoridades aeronáuticas, intentarán solucionar la controversia por la vía diplomática.
3. Si el diferendo o controversia subsistiere, los Estados Partes podrán recurrir a todos los medios de solución de controversias previstos en la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 33 **Enmiendas**

Cualquiera de las Partes puede proponer al Depositario una o más enmiendas a las disposiciones del presente Acuerdo. Si es necesario celebrar negociaciones, la Parte que proponga la enmienda será sede de las mismas y el Depositario notificará a las Partes el lugar y fecha de la reunión, a lo menos con sesenta días de anticipación. Todas las Partes podrán participar en las negociaciones. La o las enmiendas entrarán en vigor únicamente después que hayan sido aceptadas por todas las Partes.

Artículo 34
Registro en la OACI

El presente Acuerdo y toda enmienda al mismo serán registrados por el Depositario en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 35
Denuncia

1. Cualquiera de las Partes podrá denunciar el presente Acuerdo dando aviso por escrito de la denuncia al Depositario, quien dentro de los diez (10) días de recibida la notificación de la denuncia notificará a las otras Partes.
2. La denuncia se hará efectiva doce (12) meses después de que el Depositario reciba el aviso, a menos que la Parte que denuncia retire su aviso mediante comunicación escrita enviada al Depositario dentro del período de 12 meses.

Artículo 36
Depositario

1. El original del presente Acuerdo será depositado ante la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), que será el Depositario del presente Acuerdo.
2. El Depositario enviará copias certificadas del Acuerdo a todas las Partes en el Acuerdo y a todos los Estados que puedan ulteriormente adherirse al mismo, esto es, a todos los Estados de la CLAC.
3. Después de la entrada en vigor del presente Acuerdo, el Depositario enviará al Secretario General de las Naciones Unidas una copia fiel certificada del presente Acuerdo para fines de registro y publicación de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas; y al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con el Artículo 83 del Convenio. El Depositario deberá, asimismo, enviar a dichos funcionarios internacionales copia fiel certificada de toda enmienda que entre en vigor.
4. El Depositario deberá poner a disposición de las Partes copia de toda decisión o fallo arbitral emitido de conformidad con el Artículo 33 (Solución de controversias) del presente Acuerdo.

Artículo 37
Reservas

El presente Acuerdo admite reservas.

Artículo 38
Firma y ratificación

1. El presente Acuerdo estará abierto para la firma de los Gobiernos de los Estados de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.
2. El presente Acuerdo estará sujeto a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán ante el Depositario.

Artículo 39
Adhesión

Una vez que el presente Acuerdo entre en vigor, todo Estado que sea miembro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil podrá adherirse al presente Acuerdo depositando un instrumento de adhesión ante el Depositario.

Artículo 40
Entrada en vigor

1. El presente Acuerdo entrará en vigor a los treinta (30) días a partir de la fecha de depósito del tercer instrumento de ratificación y, posteriormente, para cada Parte a los treinta (30) días después del depósito de su instrumento de ratificación o adhesión.
2. El Depositario informará a cada Parte de la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo.

HECHO en..... , a... de..... de 2010, en idiomas español, portugués e inglés.

**Vigésimo Quinta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos,
Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo de la Comisión
Latinoamericana de Aviación Civil.**

**Declaración presentada por la República Argentina con referencia a la
Cuestión 1.1 del Orden del Día: “Acuerdo Multilateral de Cielos
Abiertos”.**

Buenos Aires, Argentina, 4 de agosto de 2010.

Ante el estado de desarrollo con el que actualmente cuenta el proyecto de Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los países de la CLAC, la República Argentina considera oportuno dar a conocer su opinión al respecto, así como las razones que fundan la misma.

Sin dudas, la comúnmente denominada “Política de Cielos Abiertos” puede constituirse en una herramienta útil para dar respuesta a legítimos intereses de determinados países, en función de sus propias necesidades.

Como es sabido, los países que conforman la CLAC reconocen una diversidad muy amplia en numerosos aspectos, dentro de los cuales se cuentan sin dudas aquellos referidos a la geografía, la extensión del territorio, la economía, los recursos, la población, el comercio interno e internacional que ellos desarrollan, y otros más. Esto hace que, necesariamente, las realidades de estos Estados también sean muy diversas entre sí, pudiéndose difícilmente encontrar dos países que se asemejen en todos los aspectos mencionados.

Esta diferencia de realidades es ciertamente condicionante a la hora de tomar decisiones, por parte de los respectivos gobiernos, en cuanto hace a la determinación de su política nacional e internacional. Desde luego, se encuentra incluida en ella la política aerocomercial misma, la cual es diseñada por cada país en base a su propia realidad fáctica y a sus necesidades funcionales.

En tal sentido, la República Argentina no es ni puede ser una excepción, y por ello se encuentra enteramente comprometida con una política especialmente elaborada para atender a su propia realidad, la cual está marcada por numerosos factores. Entre ellos se cuentan:

- Una gran extensión territorial.
- Una población compuesta a la vez por mega-centros urbanos y por poblaciones pequeñas, muchas veces distantes y aisladas.
- La necesidad de asegurar servicios que atiendan las rutas declaradas como “de interés general”.
- La necesidad de reafirmar el principio de que los derechos de tráfico aéreo son propiedad del Estado y expresión de su soberanía.

- La necesidad de resaltar que la negociación de los mismos responde a los mismos principios que rigen a todo acto de comercio, entre los cuales se cuenta el del beneficio recíproco de las partes.

Es de hacer notar que estos y muchos otros principios tienen en la República Argentina el rango de ley nacional y, en consecuencia, no son el fruto de un mero análisis coyuntural sino de una política aerocomercial nacional de cumplimiento obligatorio.

Es por ello que la República Argentina se encuentra abocada a la puesta en práctica de un plan estratégico para atender a todas estas necesidades, el cual tiene como eje la recuperación y saneamiento de su línea aérea nacional y emblemática. A los fines de garantizar el cumplimiento de este objetivo, se encuentra en plena etapa de consolidación el denominado Plan de Negocios de Aerolíneas Argentinas, emprendimiento que reconoce recientes precedentes en otros países dentro y fuera de la región latinoamericana. Este plan estratégico no sólo está destinado a atender estas necesidades internas mencionadas, sino que –y esto es muy importante– redundará también en concretos beneficios regionales, como ser los importantes convenios ya firmados con la hermana República del Brasil para la provisión de nuevas aeronaves destinadas a una amplia renovación de la flota nacional.

La política de Cielos Abiertos, como ya se expresó, responde a un modelo muy particular de relación entre Estados, cuya conveniencia, oportunidad y mérito merece ser evaluada caso por caso, de acuerdo con las realidades y necesidades de los países que decidan adoptarla. Esta realidad se patentiza en el hecho de que el mismo esquema de Acuerdo de Cielos Abiertos que ha logrado abrirse paso a través de algunos ejemplos a nivel mundial, experimenta a la vez dificultades serias y muy concretas para ser adoptado y adaptado por otros países, incluso entre aquellos que se hallan en similares niveles de desarrollo político, económico y social.

En consecuencia, si bien la República Argentina reconoce –como se manifestó anteriormente– que un Acuerdo de Cielos Abiertos puede dar satisfactoria respuesta a las necesidades de determinados países en materia aerocomercial, las diferentes realidades que cada Estado experimenta en su faz interior y en su relación con los demás Estados imponen la necesidad de que la política aerocomercial se ajuste a estas mismas realidades.

En tal sentido, y sin perjuicio de la respetable labor que lleva adelante la CLAC en esta materia, la República Argentina se ve en la necesidad de dejar expresado ante este distinguido foro que tal concepción de Cielos Abiertos no resulta aplicable a nuestro país en la actual situación. Ello se debe no sólo a las circunstancias ya explicadas, sino también al hecho de que en no pocos casos las previsiones de este tipo de acuerdos colisionan directamente con expresos mandatos contenidos en la legislación aeronáutica nacional.

Cabe aclarar asimismo que lo dicho en ningún modo implica menoscabo alguno en las relaciones de tráfico aéreo que la República Argentina tradicionalmente sostiene y honra con los demás países, ni limita el crecimiento de su mercado aéreo, como lo demuestra el reciente ingreso al mismo de nuevos operadores extranjeros.

Finalmente, es importante destacar que la presente declaración tiene por única pretensión permitir a este digno foro tomar conocimiento de la situación descripta, a los fines de que los Estados aquí representados puedan apreciar con claridad no sólo la naturaleza de la relación aerocomercial que la República Argentina está decidida a mantener con los demás países, sino, fundamentalmente, las razones que la justifican y avalan.

REPÚBLICA DE COLOMBIA

AERONAUTICA CIVIL

Bogotá, julio 19 de 2010
Unidad Administrativa Especial



Señor

MARCO OSPINA

Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)
Lima - Perú

Asunto: Nota de estudio Scanners Corporales

Respetado señor Ospina:

Tengo el agrado de dirigirme a su despacho en consideración a su comunicación CLAC 3.7.37/412, mediante la cual solicita hacer llegar a esa Secretaría una nota de estudio sobre el tema en referencia.

Sobre el particular deseamos precisar que la intervención de Colombia, se dio en los siguientes términos.

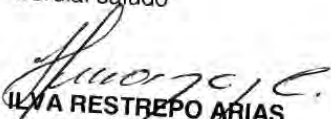
"Colombia piensa que como bloque regional se podría presentar una nota de estudio en la cual se fije una posición orientada a que si bien los Estados debemos adoptar todas las medidas y buenas prácticas que contribuyan a la seguridad de la Aviación, las mismas deben ser medidas y acordes con la realidad mundial, porque un despliegue excesivo de tecnología y de implementación de esas medidas (scanner corporal) atenta contra la facilitación y la economía de las aerolíneas y aeropuertos".

Así mismo, en las conclusiones de la Secretaría con relación a la Cuestión 1.2 del Orden del Día: Participación de la CLAC en el 37º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI 2010, expreso:

b) Solicitar a Colombia que en la próxima reunión del GEPEJTA presente una nota de estudio relacionada a los scanners corporales (cuestión 14), a efectos de consensuar una posición por parte de la CLAC en esta materia.

En este orden de ideas me permito manifestarle que si bien la delegación de Colombia expreso una opinión en este sentido, no cuenta con los insumos suficientes para realizar una nota de estudio sobre ese tema, de otra parte evaluado nuestro aporte el mismo no apunta a que Colombia elaborara la referida nota.

Cordial saludo


ILVA RESTREPO ARIAS

Jefe Oficina de Transporte Aéreo

Proyectó: Jorge Quintana Julianas
Revisó: Jorge Quintana

Cobrança de Adicionais

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC – Brasil

Rogério Teixeira Coimbra

Buenos Aires, Agosto/2010



Introdução

→ Cobrança de itens de custo à parte das tarifas aéreas:

✓ **Adicional de Combustível**

✓ **Adicional de Emissão**

Histórico do Adicional de Combustível

- ✈ Com a volatilidade nos preços do petróleo, as empresas alegavam ter problemas em ajustar o preço e registrar suas tarifas
- ✈ O Adicional de Combustível foi uma solução, a princípio temporária, para reduzir a necessidade de alterações de tarifas no GDS

Histórico do Adicional de Combustível

- ✈ Resolução IATA 116ss
 - ✓ **Cobrança do *Fuel Surcharge* no campo “*Other charges*” do *Air Waybill (AWB)*, sob o cód. “MY”**
- ✈ No Brasil, o mercado passou a incorporar o adicional gradativamente no transporte aéreo de carga. Posteriormente, o mesmo foi feito para o transporte internacional de passageiros

Contexto Atual

- ✈ A cobrança, que teria caráter temporário, já tem mais de 10 anos e os preços do petróleo não retornaram aos patamares anteriores
- ✈ Havia controle dos países sobre as tarifas, o que gerava custos para alterar os registros. Isso não existe mais.
- ✈ As empresas utilizam ferramentas do mercado financeiro para minimizar os impactos da oscilação do preço do petróleo (*Hedge*)

Contexto Atual

- ✈ Cobrança de adicionais, em particular o de combustível, gera problemas de comparabilidade e prejudica competição
- ✈ Um custo indissociável deve estar contemplado dentro da tarifa

Adicionais x Preço Único

- Custos cobrados à parte
 - ✓ Estabilidade artificial
 - ✓ Confusão entre taxas particulares e governamentais
 - ✓ Prejuízo à percepção do consumidor (assimetria de informação) = Prejuízo à concorrência
- Preço Único
 - ✓ Maior transparência
 - ✓ Possibilidade de comparação de preços = Maior competição
 - ✓ Sem prejuízo à liberdade tarifária

Falta de Padronização

→ O registro se efetua sob os seguintes códigos:

✓ Q

✓ YQ

✓ YR

→ A comparação de preços fica comprometida:

Sistema GDS	EMPRESAS AÉREAS					
	Empresa A		Empresa B		Empresa C	
Utilização dos códigos	Q		YQ/YR		Sem Adicional	
1ª Tela – Tarifas apresentadas	R\$ 500,00		R\$ 500,00		R\$ 600,00	
2ª Tela – Venda do Bilhete	Tarifa + Adicional	Taxas	Tarifa	Taxas + Adicional	Tarifa	Taxas
	R\$ 650,00	R\$ 50,00	R\$ 500,00	R\$ 200,00	R\$ 600,00	R\$ 50,00
Valor total do Bilhete	R\$ 700,00		R\$ 700,00		R\$ 650,00	

Adicional de Emissão

→ Custos indissociáveis

- ✓ A intenção da regulamentação proposta é impedir que apenas itens indissociáveis do serviço básico de transporte aéreo sejam cobrados à parte da tarifa, a exemplo do adicional de combustível

→ Cobrança por canais menos eficientes

- ✓ A compra/venda do bilhete é um item indissociável do serviço básico, mas, se a empresa já disponibiliza um canal cujos custos estão incorporados à tarifa (internet), não é prudente impedir que ela cobre à parte pelo uso de canais de comercialização que ela considera menos eficientes

Canais de Venda Menos Eficientes

- ✈ Se o custo vem embutido na passagem, o passageiro não observa que está pagando a mais por serviços menos eficientes
 - ✓ A diferenciação é desejável, pois beneficia a escolha dos canais mais eficientes
- ✈ As empresas devem deixar claro que o valor cobrado pela venda assistida de passagens é um serviço opcional

Assimetria de Informação

- O consumidor utiliza o campo tarifa para comparar preços, pois crê que o campo taxa não irá variar de uma empresa para outra
- Empresas que apresentam os custos cobrados à parte no campo taxa tendem a excluir produtos potencialmente mais baratos daquelas que não o fazem

Assimetria de Informação

- ✈ Para o consumidor, adicionais são itens que vão além da prestação do serviço básico
- ✈ Os adicionais de emissão (em alguns casos) e de combustível não podem ser classificados como opcionais, uma vez que são indissociáveis da prestação do serviço

Regulação do Transporte Aéreo

- Um dos casos em que a regulação econômica se faz necessária é quando há assimetria de informação
- A norma proposta visa reduzir a assimetria de informação, dar maior transparência e, conseqüentemente, aumentar a concorrência

Aplicação

- ✈ O objetivo da norma é reduzir a assimetria de informações e dar mais transparência
 - ✓ A cobrança dos custos indissociáveis em separado do preço final deve ser coibida
- ✈ Exemplos de aplicação de normas:
 - ✓ Brasil (Resoluções 138 e 139)
 - ✓ União Europeia (obrigatoriedade de se exibir o preço final - Regulamento (CE) nº 1008/2008 do Parlamento Europeu)
 - ✓ Estados Unidos (em estudo)



ANAC

Agência Nacional de Aviação Civil - Brasil



A37-xx/xx
EX/7
14/6/10

ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 28 de septiembre – 8 de octubre de 2010)

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente

ELABORACIÓN DE UN MARCO MUNDIAL PARA ABORDAR LAS EMISIONES DE CO₂ DE LA AVIACIÓN

(Nota presentada por [insertar los nombres de los Estados que apoyan])

RESUMEN

Las medidas para abordar la cuestión de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de la aviación internacional deben coordinarse mediante un marco mundial de la OACI basado en principios bien fundados y dirigido a lograr objetivos ambiciosos. Si bien se reconoce que las medidas basadas en criterios de mercado son parte integral de una gama más amplia de medidas necesarias para encarar estas emisiones, dichas medidas, incluidos los planes de comercio de derechos de emisión, sólo deben aplicarlas los Estados a los explotadores de aeronaves de otros Estados contratantes sobre la base del acuerdo mutuo entre esos Estados.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) convenir en que las medidas para abordar las emisiones de GEI de la aviación internacional se coordinen mediante un marco mundial de la OACI basado en principios bien fundados y dirigido a lograr objetivos ambiciosos;
- b) convenir en que las medidas basadas en criterios de mercado sólo deben aplicarlas los Estados a los explotadores de aeronaves de otros Estados contratantes sobre la base del acuerdo mutuo entre esos Estados.

Objetivos estratégicos:

C – Protección del medio ambiente – Minimizar los efectos perjudiciales para el medio ambiente de las actividades de la aviación civil mundial

Repercusiones financieras:

No se aplica

Referencias:

No se aplica

1. MARCO MUNDIAL PARA ABORDAR LAS EMISIONES DE GEI DE LA AVIACIÓN

1.1 El cambio climático es uno de los problemas que definen nuestra época. Mientras la aviación internacional desempeña una función vital en el desarrollo económico y social, especialmente – pero no exclusivamente – en las economías en desarrollo, debe ser incluida en las iniciativas mundiales para reducir las emisiones de GEI que impulsan el cambio climático causado por el hombre.

1.2 El reto de acercar diferentes opiniones e intereses y conciliar diferentes principios jurídicos y políticas no se puede subestimar. Es evidente que abordar la cuestión de las emisiones de GEI procedentes de la aviación requiere el compromiso activo y positivo y la cooperación de los Estados y la industria.

1.3 A fin de asegurar el crecimiento seguro, ordenado y sostenible de la aviación civil internacional en todo el mundo, existe una necesidad urgente de que los Estados miembros de la OACI convengan en un marco mundial de la OACI como el medio apropiado para abordar las emisiones de GEI procedentes de la aviación internacional y evitar medidas unilaterales potencialmente contradictorias y perjudiciales.

1.4 Por consiguiente, se invita a la Asamblea a convenir en que las medidas para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de la aviación internacional se coordinen mediante un marco mundial de la OACI basado en principios bien fundados y dirigido a lograr objetivos ambiciosos, reconociendo el valor de las propuestas de la industria y fundándose en ellas.

2. LA APLICACIÓN DE MEDIDAS BASADAS EN CRITERIOS DE MERCADO EXIGE EL CONSENTIMIENTO MUTUO

2.1 A fin de abordar efectivamente las emisiones de GEI procedentes de la aviación internacional y promover el crecimiento sostenible del sector, es necesario un conjunto global de medidas de mitigación, que incluyen tecnología, biocombustibles sostenibles, medidas operacionales y de infraestructura, así como medidas basadas en criterios de mercado, incluidos los planes de compensación de carbono.

2.2 Sin embargo, no todas las medidas son apropiadas para todos los Estados y cada Estado es responsable de determinar y decidir el alcance de las políticas y medidas adecuadas a sus circunstancias nacionales y la oportunidad para aplicarlas. Por lo tanto, no incumbe a los Estados aplicar unilateralmente políticas a actividades que se desarrollan más allá de sus fronteras ni imponer medidas a los explotadores fuera de su jurisdicción.

2.3 Por consiguiente, se invita a la Asamblea a convenir en que las medidas basadas en criterios de mercado sólo deben aplicarlas los Estados a los explotadores de aeronaves de otros Estados contratantes sobre la base del acuerdo mutuo entre esos Estados.



A37-xx/xx
EX/7
14/6/10

ASSEMBLY --- 37TH SESSION

EXECUTIVE COMMITTEE

Montréal, 16 to 18 June 2010

Agenda Item 17: Environmental protection

DEVELOPMENT OF A GLOBAL FRAMEWORK FOR ADDRESSING AVIATION CO₂ EMISSIONS

(Presented by [insert names of supporting States])

EXECUTIVE SUMMARY

Measures addressing greenhouse gas (GHG) emissions from international aviation must be coordinated through a global framework under ICAO based on sound principles and aimed at achieving ambitious targets. While recognizing that market-based measures are an integral part of a wider range of measures necessary to effectively address these emissions, any market-based measures, including emissions trading schemes, must only be applied by States to other Contracting States' aircraft operators on the basis of mutual agreement between those States.

Action: The Assembly is invited to

- a) agree that measures addressing GHG emissions from international aviation shall be coordinated through a global framework under ICAO based on sound principles and aimed at achieving ambitious targets
- b) agree that market-based measures must only be applied by States to other Contracting States' aircraft operators on the basis of mutual agreement between those States

Strategic objectives

C - Environmental Protection - Minimize the adverse effect of global civil aviation on the environment

Financial implications

Not applicable

References

Not applicable

1. A GLOBAL FRAMEWORK FOR ADDRESSING AVIATION GHG EMISSIONS

1.1 Climate change is one of the defining issues of our time. While international aviation plays a vital role in global economic and social development, especially - but not exclusively - in developing economies, it must be included in global efforts to reduce GHG emissions that are driving man-made climate change.

1.2 The challenge of bringing together differing views and interests and reconciling different legal and policy principles, cannot be underestimated. It is clear that addressing GHG emissions from international aviation requires the active and positive engagement and cooperation of States and industry.

1.3 To insure the safe, orderly and sustainable growth of international civil aviation throughout the world, there is an urgent need for ICAO member states to agree on a global framework under ICAO as the appropriate means of addressing GHG emissions from international aviation and avoid potentially conflicting and harmful unilateral policy measures.

1.4 The Assembly is thus invited to agree that measures addressing GHG emissions from international aviation shall be coordinated through a global framework under ICAO based on sound principles and aimed at achieving ambitious targets, recognizing the value and building upon industry proposals.

2. APPLICATION OF MARKET-BASED MEASURES REQUIRES MUTUAL CONSENT

2.1 To effectively address GHG emissions from international aviation and promote the sustainable growth of the sector, a comprehensive basket of abatement measures is needed, including technology, sustainable biofuels, operational and infrastructure measures, as well as market-based measures including carbon offsets.

2.2 However, not all measures are appropriate for all States and individual States are responsible for identifying and deciding the scope and timing of applying policies and measures that suit their national circumstances. It is therefore not incumbent upon States to unilaterally apply policies to activities outside their borders or impose measures on operators outside their jurisdiction.

2.3 The Assembly is thus invited to agree that market-based measures must only be applied by States to other Contracting States' aircraft operators on the basis of mutual agreement between those States.

END



Un marco mundial para abordar las emisiones de CO₂ en la aviación

Juan Carlos Villate

IATA



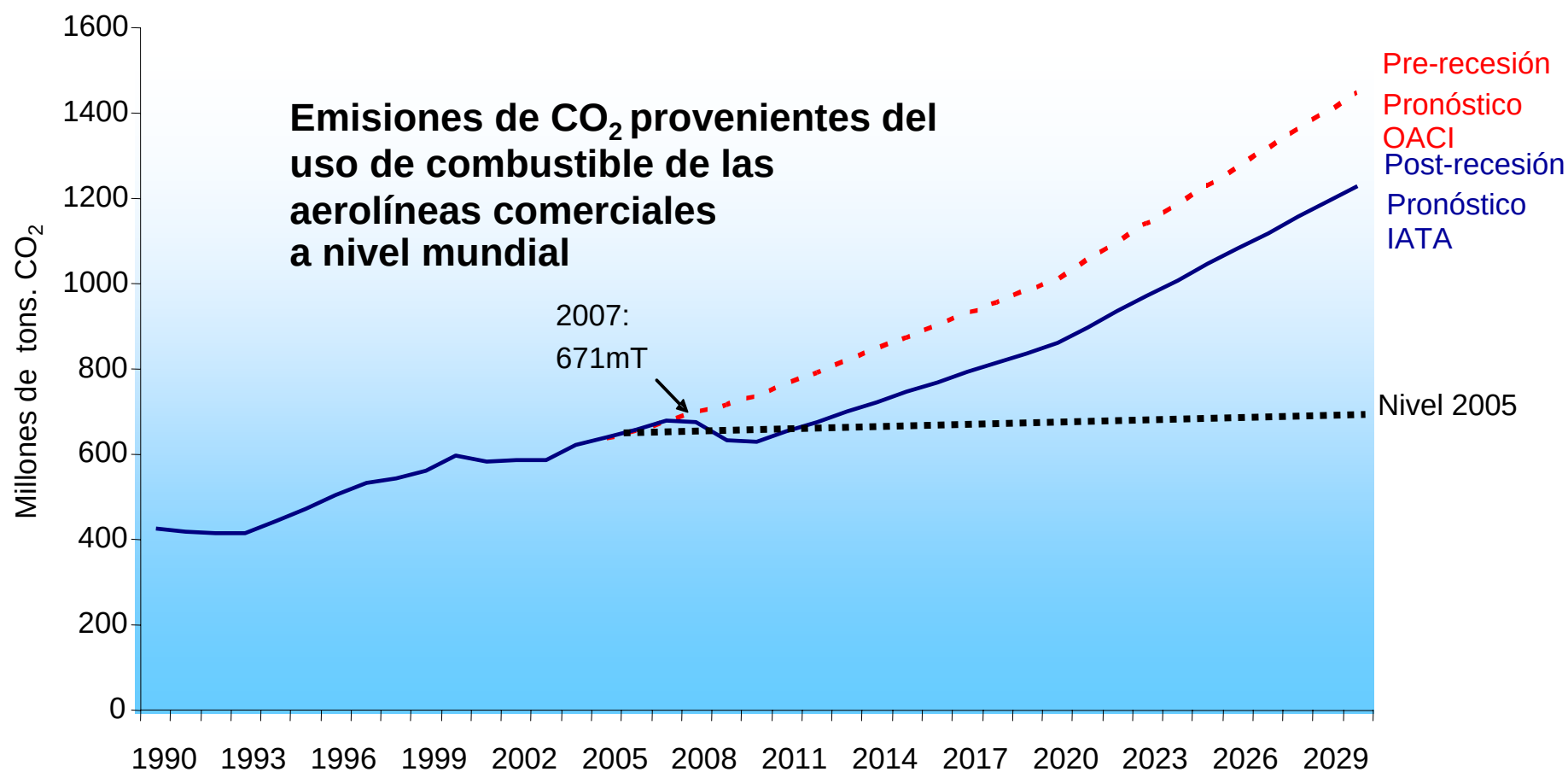
La aviación es un factor clave para el desarrollo socioeconómico

- 2.2 mil millones de pasajeros
- 32 millones de empleos
- 8% del PIB mundial (US\$ 3.5 trillones)
- 2% de las emisiones de CO2 causadas por el hombre a nivel mundial
- Impulsor vital para el turismo y comercio



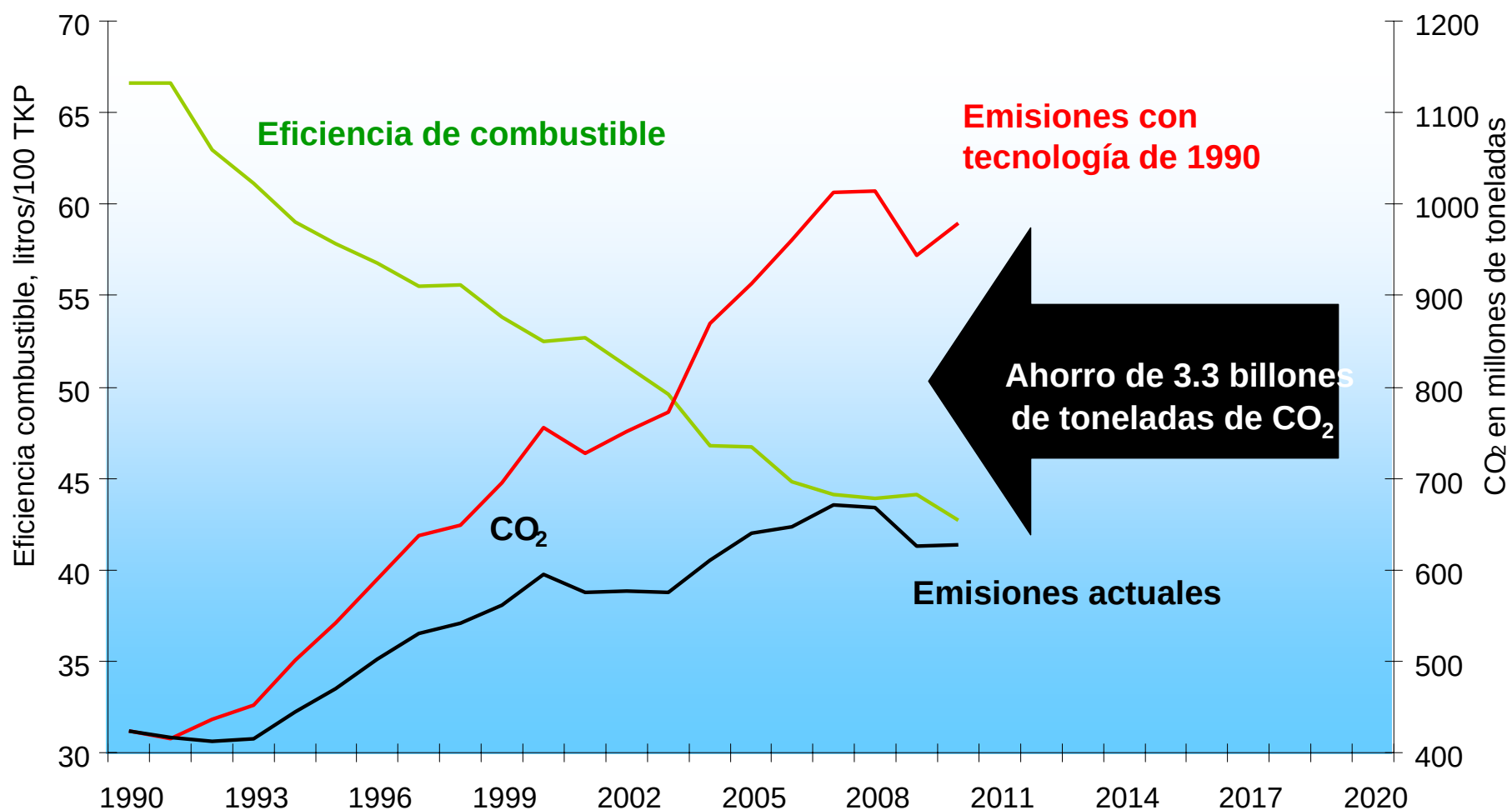


Tenemos un gran desafío en cuanto a emisiones





Y hemos logrado importantes avances





Y nuestras metas son ambiciosas

2010

1.5% anual de
eficiencia de
combustible

Rumbo a
CNG

2020

CNG de 2020

Implementación de
enfoque sectorial
mundial

2050

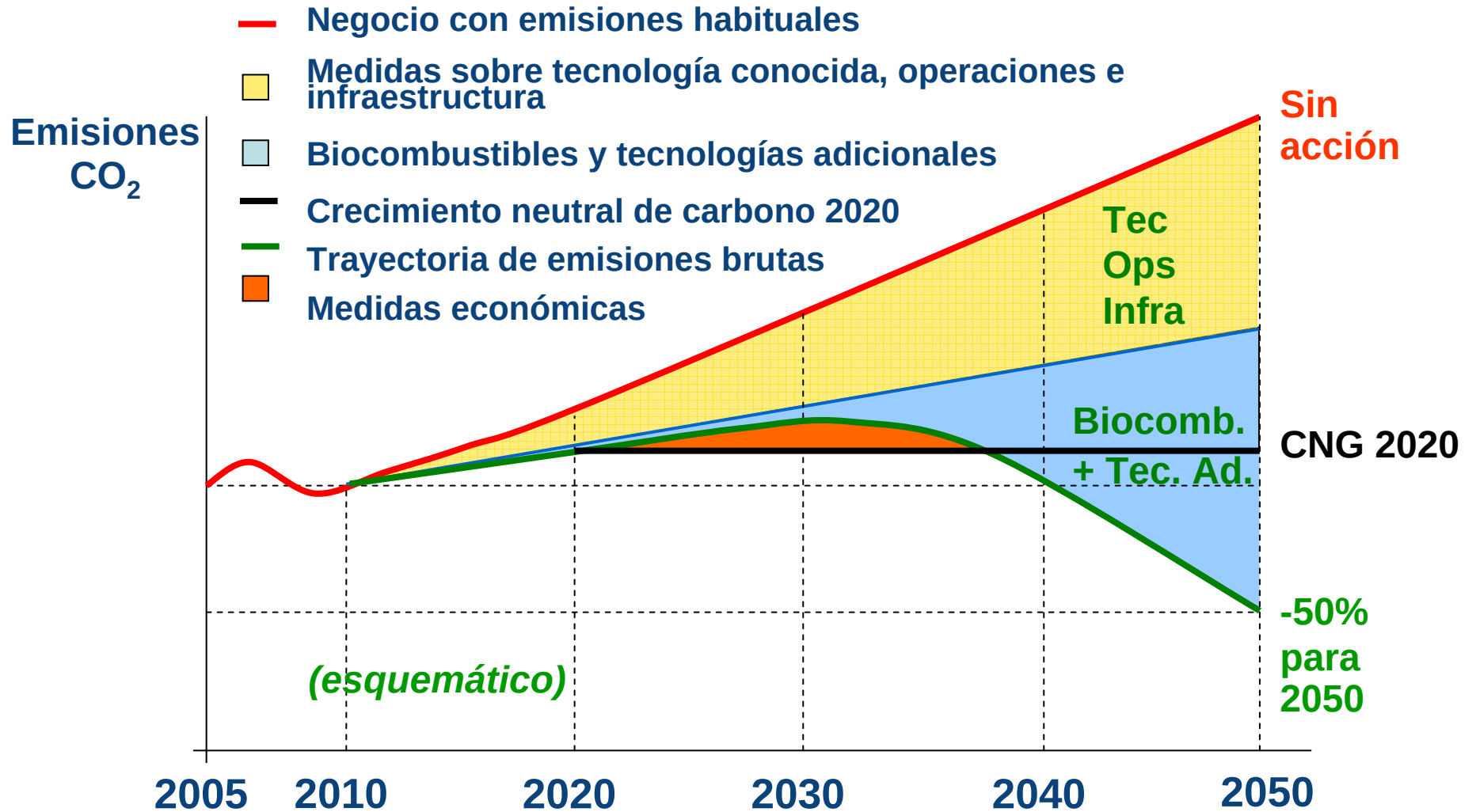
50% de
reducción en
emisiones netas
de CO₂ respecto
a niveles de
2005

Estrategia de cuatro pilares para la industria

- Invertir en nuevas tecnologías
- Volar de manera más eficiente
- Uso y construcción de infraestructura eficiente
- Uso de medidas económicas efectivas



Mapa de reducción de emisiones de la industria



La aviación necesita un marco mundial basado en principios sólidos

- Contabilización de emisiones a nivel mundial
- Sin doble cálculo de emisiones
- Abordar emisiones de acuerdo a un paquete de medidas
 - Tecnológicas, incluyendo biocombustibles
 - Infraestructura
 - Operaciones
 - Económicas, incluyendo compensaciones
- Priorizar la reinversión de ingresos en reducción de carbono
- Consideración de las distintas necesidades de los estados
- Reglas claras para los operadores entre los mercados



Sin un marco solido y global la aviación esta en riesgo

- **Esquema de intercambio de emisiones UE**
 - Distorsión competitiva

- **Reciprocidad en ETS**
 - Australia
 - USA
 - Japon

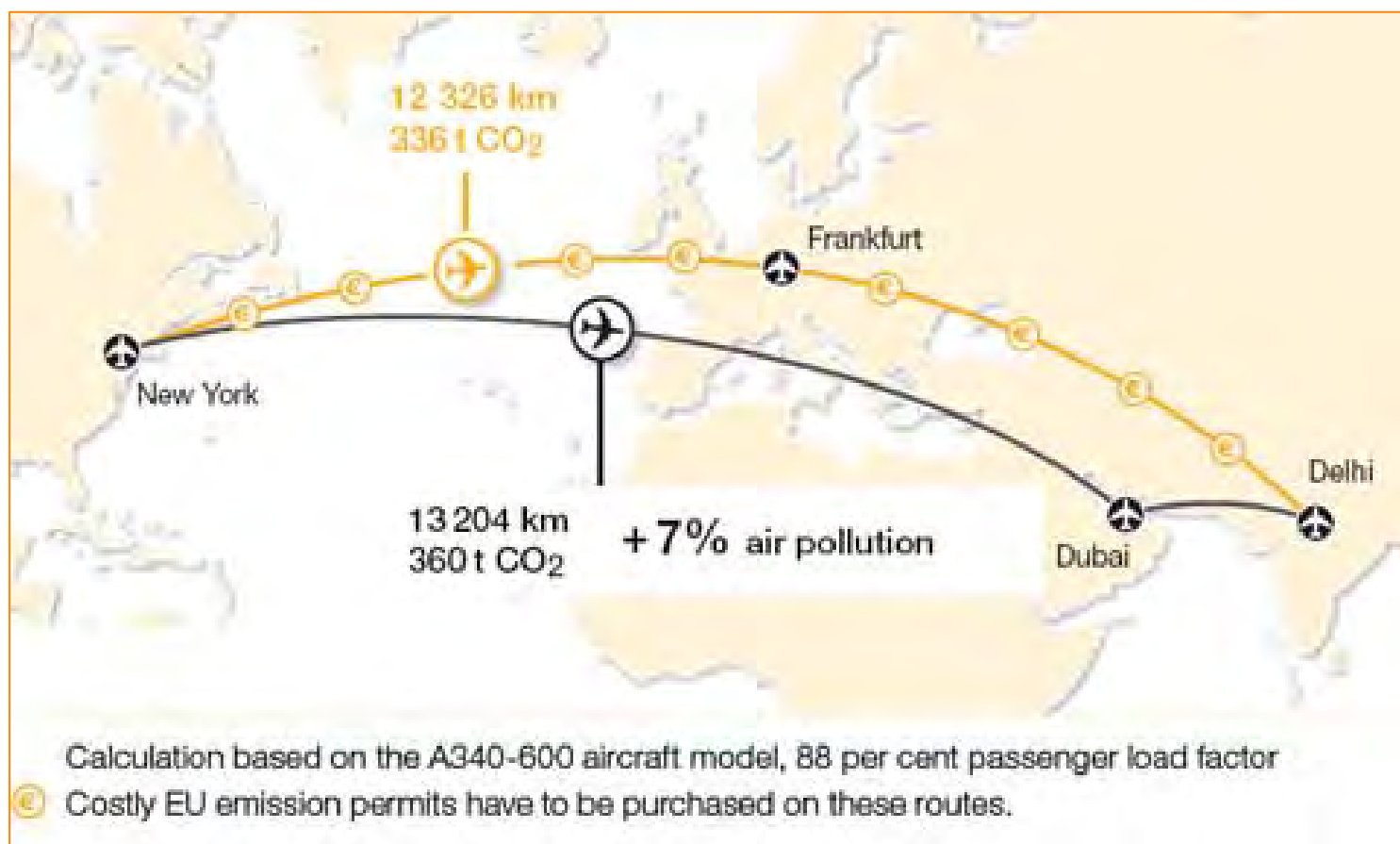
...



**Doble contabilidad
costos y complejidad**

- **Proliferacion de impuestos nacionales**
 - Alemania € 26/Pax
- **Medidas discriminatorias**
 - CE – veto a operacion de aerolineas que se perciba incumplen ETS

UE ETS – Distorsión competitiva?



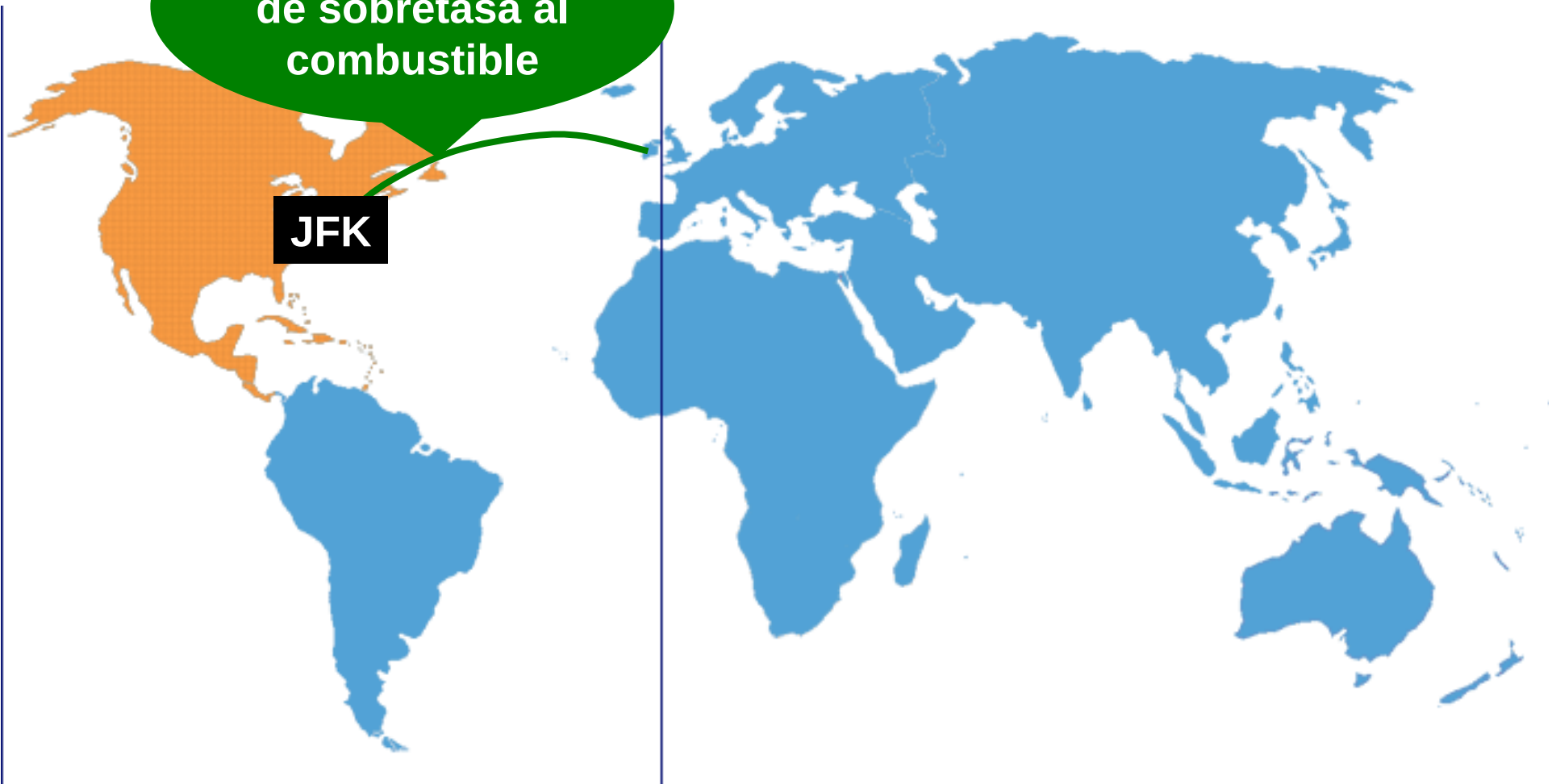
Source: Lufthansa

Impacto potencial de legislaciones individuales...



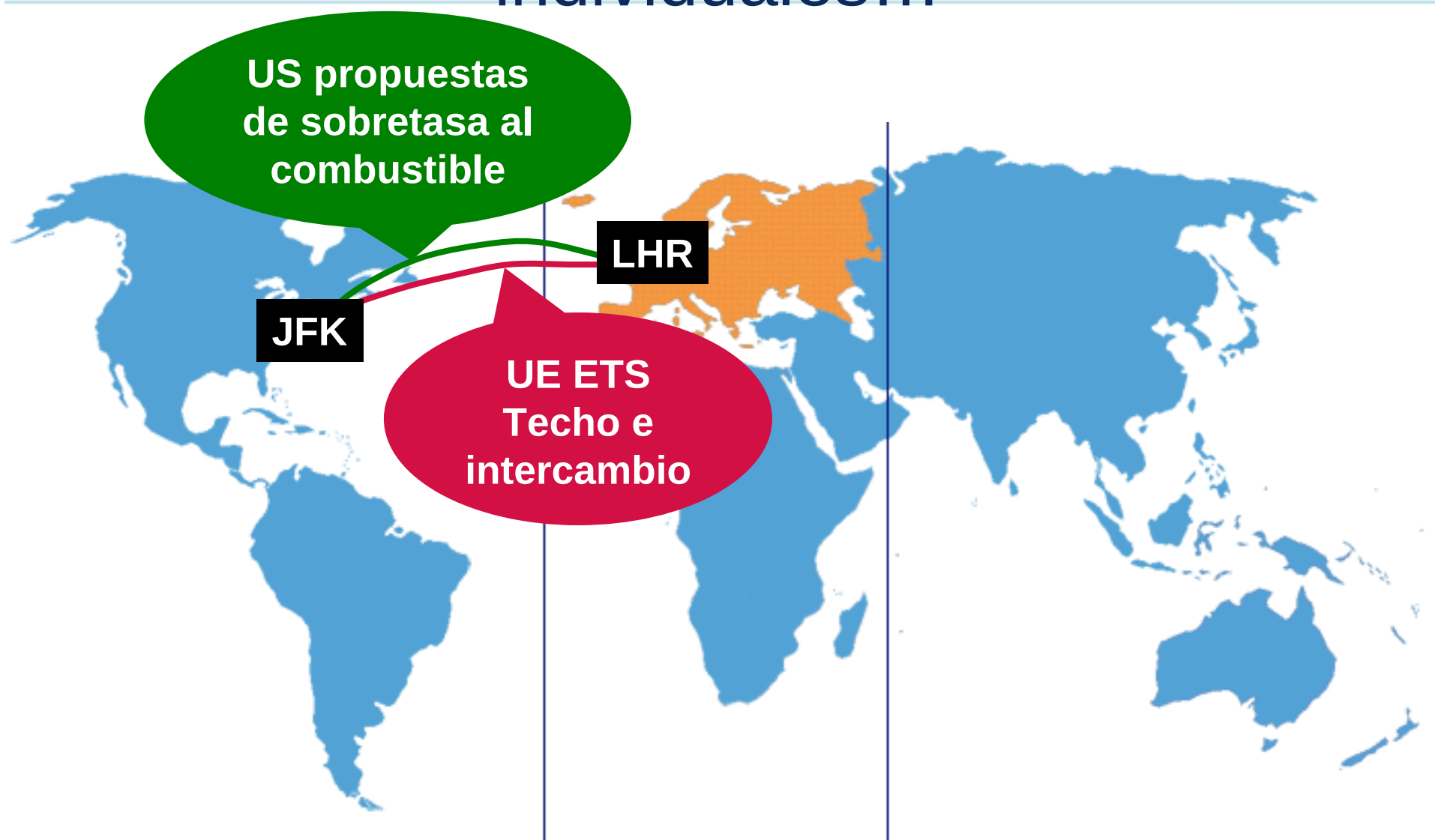
US propuestas
de sobretasa al
combustible

JFK



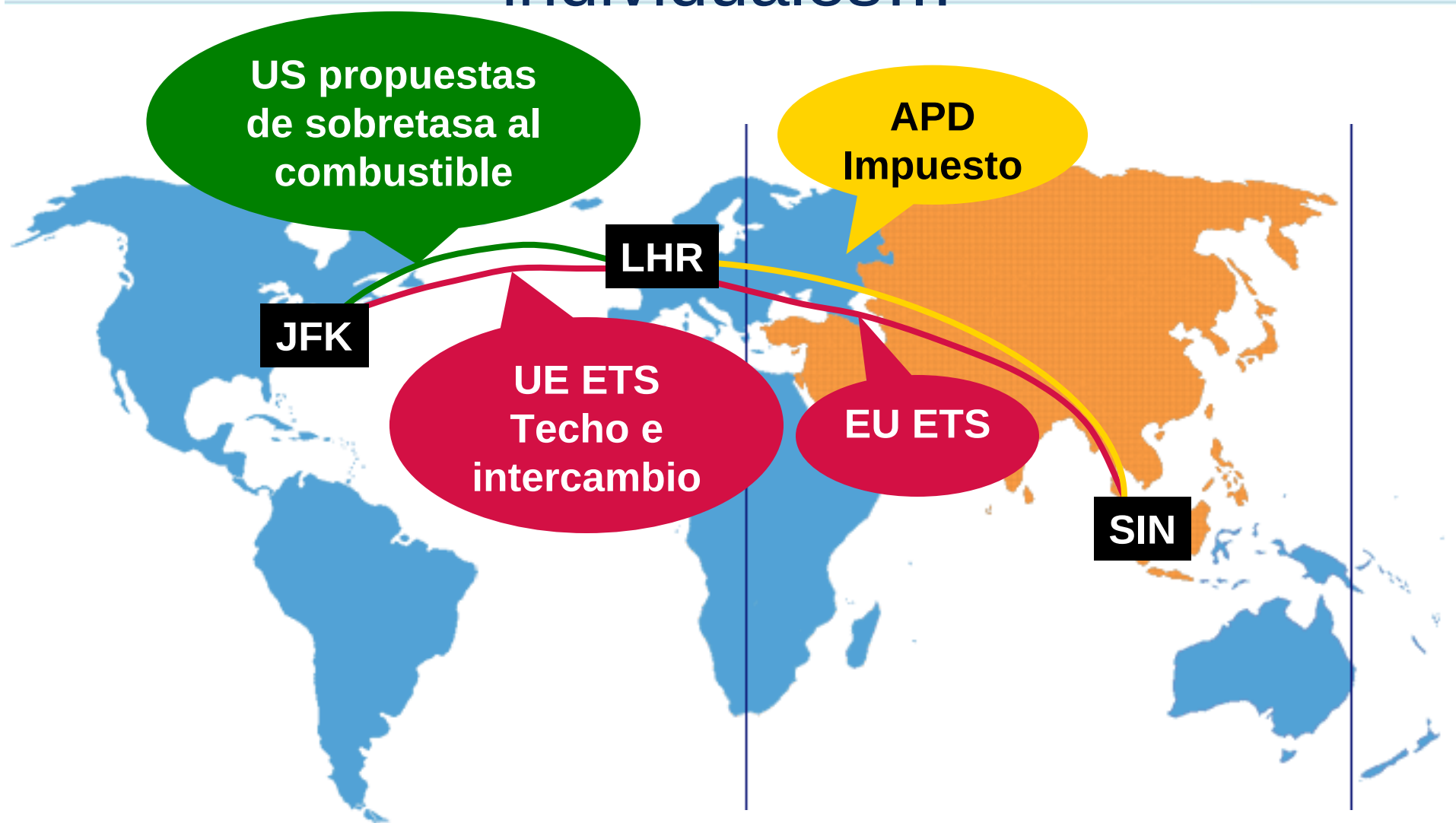


Impacto potencial de legislaciones individuales...



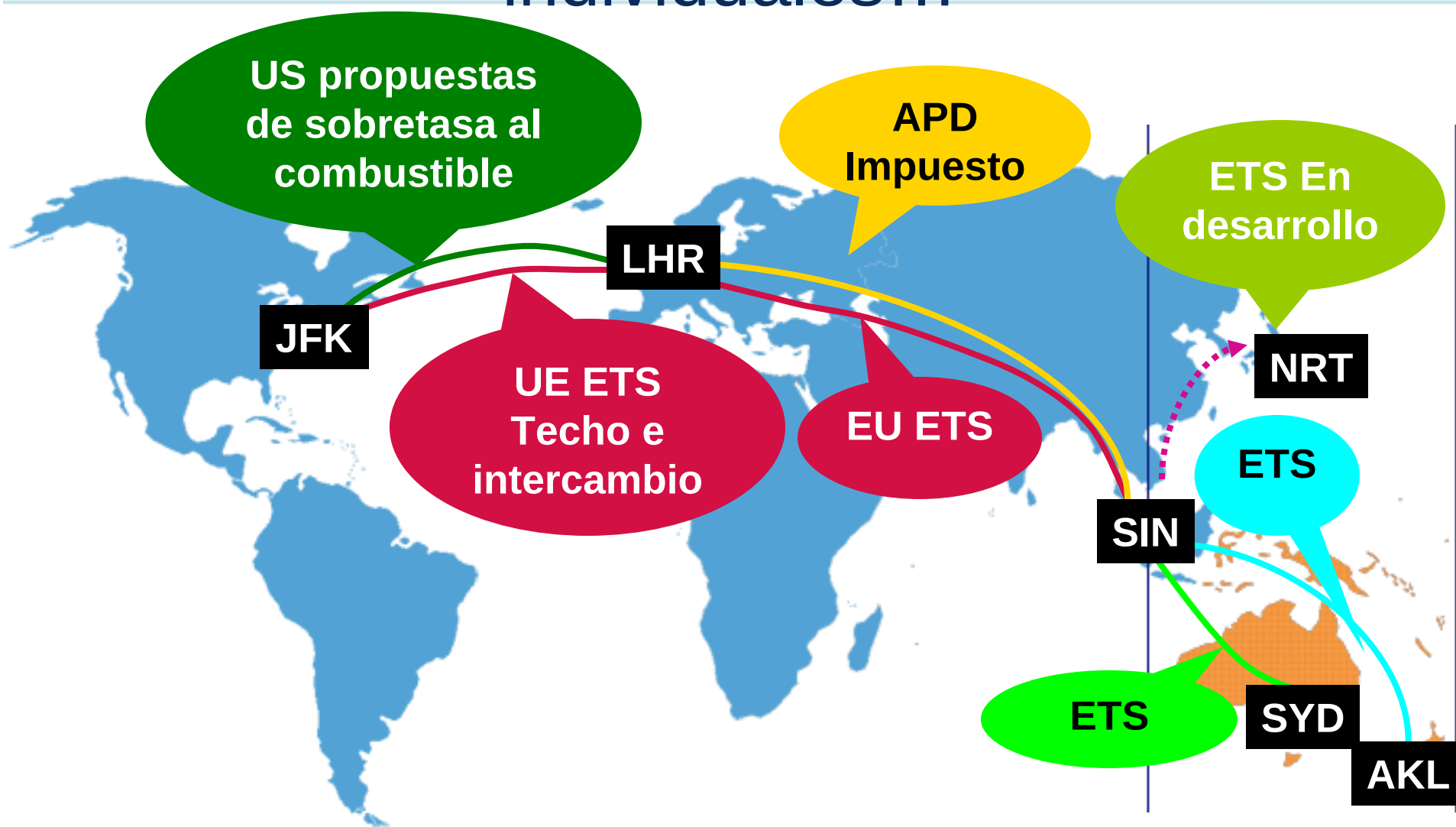


Impacto potencial de legislaciones individuales...





Impacto potencial de legislaciones individuales...



Cómo pueden colaborar los Gobiernos?

Acordando

- Un enfoque coordinado de políticas
- Un marco mundial según OACI para abordar las emisiones de la aviación



Evitando

- Un enfoque fragmentado de políticas
- Uso unilateral de medidas nacionales/regionales





La Asamblea 37° de la OACI constituye una
oportunidad única

Necesitamos su apoyo
para un marco mundial
que aborde las emisiones de CO₂ en la aviación



28 Septiembre - 8 Octubre 2010

Montreal, Canadá





COP 16 – Cancún

- La industria aeronáutica es un actor interesado y comprometido
- IATA quiere apoyar a los gobiernos, formando parte de las delegaciones nacionales, prestando asesoría en lo que sea necesario.

Un marco mundial para abordar las emisiones de CO₂ en la aviación

Juan Carlos Villate

IATA



RESOLUCIÓN A15-13
GUÍA METODOLÓGICA PARA EL CÁLCULO DE LOS COSTOS DE LOS SERVICIOS
AEROPORTUARIOS Y DE NAVEGACIÓN AÉREA EN LA REGIÓN

CONSIDERANDO que entre las funciones de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) está la de propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la CLAC, de conformidad a su Estatuto, tiene la facultad de desarrollar estudios económicos sobre el transporte aéreo en la región;

CONSIDERANDO que los procesos de privatización y/o concesión de aeropuertos en los Estados de la región latinoamericana han incidido en los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea;

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

CONSIDERANDO que la tecnología en las comunicaciones y en la informática ha dado lugar a la globalización, la cual ha sido posible gracias a la presencia de la aviación a nivel mundial;

CONSIDERANDO que la industria aeronáutica enfrenta situaciones derivadas de una nueva dinámica mundial, la desregulación y la liberalización, reflejadas en alianzas, fusiones, consolidaciones, incremento de la competencia en precios y tarifas;

CONSIDERANDO que las autoridades aeronáuticas, responsables de velar por la seguridad de la aviación y sujetas a restricciones presupuestarias por parte de los Estados con prioridades de gasto social, también enfrentan complejos problemas para apoyar el desarrollo de la demanda en el sector;

CONSIDERANDO la necesidad de que las autoridades aeronáuticas, las líneas aéreas y los administradores de terminales aeroportuarios actúen como socios cooperadores para buscar las soluciones a los problemas del sector;

CONSIDERANDO que tanto el Documento 9562 de la OACI “Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos”, como el Documento 9161/3 “Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea” establecen directrices para el cálculo de los derechos y tasas de los servicios aeronáuticos;

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

CONSIDERANDO que los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea de la región se deben establecer con absoluta transparencia para conocimiento de todos los interesados.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE instar a los Estados miembros a tomar en cuenta la siguiente guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios en la región:

GUÍA METODOLÓGICA PARA EL CÁLCULO DE LOS COSTOS DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y DE NAVEGACIÓN AÉREA EN LA REGIÓN

1. BASES PARA UN SISTEMA DE FINANCIAMIENTO SANO

Un sistema de financiamiento perdurable es aquel que permite que todos los actores de un sector logren cubrir sus costos, es decir, las líneas aéreas cubran sus costos y obtengan utilidades razonables para mantener la inversión. Lo mismo ocurre con los concesionarios de aeropuertos, quienes deben construir, hacer inversiones y mantener en buen nivel de servicio los terminales de pasajeros, ya que éstos deben recibir las adecuadas facilidades por las que cancelan el valor de sus tarifas.

El Estado o la entidad aeronáutica deberá recuperar los costos de brindar los servicios en forma eficiente, lo que le permitirá garantizar un buen servicio a los pasajeros y a los concesionarios, ofrecerles participar en negocios razonablemente rentables.

Los contratos entre el Estado y las entidades privadas que exploten servicios aeroportuarios deberán ser motivo de una licitación abierta donde se establezcan y conozcan por todos, con absoluta transparencia, las condiciones requeridas, fórmulas de evaluación y criterios utilizados.

Se deberá definir claramente el procedimiento de licitación así como el contrato final. Además, el Estado deberá reservarse el derecho de implementar las medidas pertinentes para el seguimiento y control operativo de la concesión.

Se deberá establecer mecanismos mediante los cuales las privatizaciones no generen aumentos excesivos en las tasas y derechos por servicios aeroportuarios.

2. INGRESOS

Conforme a la política de autofinanciamiento, el operador de la infraestructura de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea deberá cobrar por los servicios que provee a sus usuarios. El origen del cobro radica en que cada usuario solventa el valor del servicio que utiliza. Estos cobros deben realizarse de acuerdo a los siguientes conceptos:

- a) Tasas aeronáuticas: Se refieren al cobro efectuado por los servicios de navegación aérea, servicios aeroportuarios (aterrizaje, iluminación, estacionamiento, etc), servicios de meteorología aeronáutica y otros.
- b) Derechos aeronáuticos: Se refieren principalmente a los valores cobrados a los pasajeros como retribución a las facilidades que la organización les provee en los terminales aéreos.
- c) Concesiones: Este cobro se justifica por el arriendo de espacios en terminales aéreos e infraestructura de propiedad de la organización que se entrega a operadores, como el caso de hangares, lozas, terrenos y otros.

3. PROPOSICIÓN DE UN SISTEMA DE COSTOS AERONÁUTICOS

A continuación, se propone un sistema de costos aeronáuticos que tiene por objetivo definir los criterios generales a utilizar en la estructura de este sistema de costos y analizar la información necesaria para el proceso de determinación de los costos:

3.1 Objetivos del sistema

Es posible determinar distintos tipos de costos, dependiendo de la finalidad de dicha información.

Considerando que la organización requiere esta información con el objeto de servir de apoyo a su gestión y como una base sólida que permita un sistema de tarifas aeronáuticas representativas de los costos y que, a su vez permita el autofinanciamiento de la organización, este sistema de costos debe permitir:

- a) Conocer los costos de operación de las diferentes unidades de la organización, sean estas de carácter operativo, de apoyo técnico o administrativo.
- b) Determinar los costos directos, indirectos y totales de los principales servicios proporcionados por la organización.
- c) Distribuir de manera proporcional a su nivel de consumo, la totalidad de costos, entre las distintas actividades a prestarse a los usuarios de los servicios de navegación aérea.”

3.2 Conceptos básicos

- a) Costo: Se entiende por costo al valor de los bienes sacrificados y de los recursos productivos empleados en el proceso de obtener beneficios futuros, bienes o servicios. Para los fines de manejo de información económico financiera, el costo es medido en unidades monetarias. Bajo este prisma, se considera parte integral del costo, el valor de todos los bienes y recursos empleados en la producción u oferta de los servicios de la organización.
- b) Objetivo de costos: Se denomina objetivo de costos al elemento constituido por cualquier actividad o conjunto de actividades para las cuales se requiera conocer, en forma separada, su costo; e.g., servicios, productos, procesos, departamentos, proyectos y, en general, cualquier unidad definida en la estructura organizacional.
- c) Costo real: Corresponde a los costos efectivamente incurridos durante un período determinado en la prestación de un servicio, elaboración de un producto o ejecución de un proceso.
- d) Costo medio: Equivale al costo total incurrido en la prestación de un servicio u operación de una unidad, dividido por el nivel de actividad del período, o bien, por una unidad de tiempo.
- e) Costo directo: Son aquellos costos, factibles de asociar o identificar fácilmente, con un cierto objetivo de costos.
- f) Costo indirecto: Son aquellos costos que, por no ser fácilmente identificables con un determinado objetivo de costos, es preciso distribuirlos entre los diferentes objetivos que comparten el uso de los recursos respectivos.
- g) Costo total: Es el resultado de la suma de los costos directos e indirectos y, por tanto, considera la totalidad de los recursos sacrificados en la obtención del bien o servicio.
- h) Costos predeterminados: Son costos estimados, basándose en la evolución de los costos reales y el nivel de actividad presupuestado y se calculan generalmente para un período contable.
- i) Unidad operativa: Comprende aquella unidad de la organización que tiene la responsabilidad de proveer el servicio final al usuario.
- j) Unidad de apoyo técnico: Es la unidad que, si bien no provee el servicio final al usuario, provee algún servicio al interior de la organización y su costo debe distribuirse entre las unidades que apoya.
- k) Unidad administrativa: Se considera a la organización que participa en la responsabilidad de coordinar y administrar los esfuerzos de las unidades operativas y de apoyo.

3.3 Criterios propuestos

3.3.1 Rubros de costo

Un sistema de costos, en primer lugar, mide recopilando la información correspondiente ordenada por rubros, normalmente de acuerdo a su naturaleza; y, posteriormente, asigna o distribuye los costos entre los diferentes objetivos de costos.

La estructura del sistema de costos presentada considera cuatro grandes rubros de costo, los que concentran la totalidad de los recursos empleados en la generación de los servicios:

- a) Recursos humanos: Deben reflejar el costo total que implica proveer con el personal a la organización necesario e idóneo para la obtención de los servicios. Este rubro debe considerar el total de remuneraciones canceladas al personal de la organización; asimismo, se debe integrar a este rubro el costo de la capacitación y el perfeccionamiento que requieren los funcionarios para el cumplimiento eficiente de sus labores profesionales. Como parte del costo en

recursos humanos, se deben incluir, además, las regalías directas o indirectas de que goza el funcionario, tales como gastos en medicina preventiva y curativa, bienestar social, bonos de productividad u otros y otros beneficios que si bien no conforman parte de sus remuneraciones fijas, forman parte de las condiciones inherentes a la situación del mercado laboral y a la legislación en que se encuentra inmersa la organización.

- b) Infraestructura, instalaciones, equipos y activos: Deben considerar el valor relacionado al desgaste de los mismos, producto de su utilización en el proceso de proveer los servicios por parte de la organización. Este rubro debe considerar el total del costo de depreciación de terminales, pistas, construcciones en general, sistemas de ayudas a la navegación, sistemas de comunicaciones, sistemas de procesamiento de datos, vehículos, instalaciones y bienes muebles en general, cuya duración sea mayor a un período contable. Este costo representa el valor de reposición de estos bienes, por lo que el cálculo de depreciación debe corresponder a la vida útil efectiva de los bienes.
- c) Insumos: Incluye el costo de los elementos de consumo necesarios para la operación de todas las unidades. En este rubro se reflejan todos los consumos necesarios para la operación, desde los repuestos para sofisticados equipos hasta el papel que se utiliza en oficinas. Se debe tener presente registrar sólo el costo de los elementos consumidos y no el costo de insumos adquiridos, ya que eventualmente se adquieren insumos para satisfacer las necesidades de más de un período contable. Del mismo modo, se pueden efectuar consumos de materiales que hayan sido adquiridos en períodos anteriores.
- d) Gastos de operación: Deben contener todos los gastos que no constituyan insumos, como diferentes servicios contratados a terceros, gastos de energía, comunicaciones, transporte, evaluación de proyectos, gastos financieros, en general, todo egreso que no constituya gasto en personal, insumos, o inversión real.

3.3.2 Inversiones

Se deberá mantener siempre como objetivo primordial de la organización, el brindar la seguridad y el apoyo necesario a las operaciones aéreas, para lo cual se deberá invertir en nuevas soluciones tecnológicas.

El valor de la depreciación, considerado en el sistema de costos, tiene por objeto recuperar las capacidades de la infraestructura, equipos e instalaciones que se han perdido en el proceso de proveer servicios. Sin embargo, satisfacer los aumentos de demanda y solventar los costos que significan implementar nuevas tecnologías superan grandemente el costo de depreciación calculado por el sistema.

Por tanto, se deberá prever un costo de desarrollo de nuevas capacidades, lo que significa inversión real para la organización. El costo de desarrollo determinado, ha de ser asociado únicamente al servicios a que está destinado, evitando así que usuarios no relacionados carguen con parte de dicho costo.

- a) La propia organización: En este caso, la organización proveedora de los servicios deberá incluir, mediante el cálculo de costos predeterminados, el costo que significará un programa de desarrollo, ya sea de infraestructura aeroportuaria o de desarrollo tecnológico de nuevas capacidades.
- b) La empresa privada: Ante la situación de crecientes necesidades de inversión, recursos financieros escasos y altos costos de oportunidad social, los Estados deberán implementar programas de concesiones aeroportuarias. Estas consisten en la participación del sector privado para la construcción y/o ampliación de terminales de pasajeros y de carga y la explotación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos que se definan en cada aeropuerto. En este caso, es el privado quien provee los servicios, luego es quien cobra y recauda los derechos de facilitación al pasajero, por los servicios que le presta. Lo anterior implica que será de responsabilidad del privado determinar el valor a cobrar al pasajero por el uso del edificio, mediante algún criterio financiero, no obstante existir un marco regulatorio para controlar esta situación, previamente acordado con la autoridad aeronáutica y el Estado. Con esto, se tiene que el servicio cobrado

mediante la “ tasa de embarque” deja de ser un servicio prestado por la organización, y además financieramente no es costo para ella. Lo mismo ocurrirá con la privatización de otros servicios que se prestan al interior de los aeropuertos, tales como puentes de embarque, vehículos de embarque, carga aérea y otras concesiones, ya sean éstas aeronáuticas o no aeronáuticas.

- c) El Estado: En aquellos aeropuertos de menor envergadura que, por sus niveles de tráfico, no son atractivos para el sector privado, el Estado debe participar a través de la inversión. Este mayor costo, en la medida que sea traspasado a la organización, deberá considerarse dentro de sus costos.

3.3.3 Requisitos para implementar un sistema de costos

Deberán considerarse los siguientes requisitos básicos para la implantación de un sistema de costos aeronáuticos:

- a) Estructura organizacional dada: Para que la información de costos sea útil, será necesario que la organización disponga de una estructura organizacional que permita una clara asignación de las responsabilidades y los ámbitos de acción de cada una de ellas. El objetivo es asociar, en la medida que sea posible, gastos e ingresos a unidades organizacionales; éstas se deberán utilizar para efecto del sistema de costos como unidades para acumular costos.
- b) Sistema de captura de información básica adecuado: Será necesario considerar la calidad de la información a emitir, los procesos necesarios para generarla, los controles y procesos de validación a utilizar. De igual manera, se deberá minimizar la multiplicidad de procesamiento independientes o reprocesamientos, a través del uso de información a escala central accesible por todas las unidades que interactúan con el sistema. Los procesos de registro de la información deberán ser confiables y deben permitir la implementación de comunicaciones adecuadas con el sistema de costos, el cual utiliza información proveniente de distintas fuentes y sistemas.
- c) Información de calidad representativa: La información que alimenta al sistema de costos deberá representar de manera fidedigna el comportamiento normal de la organización en la prestación de servicios; es decir, las perturbaciones que eventualmente se puedan producir por alguna situación particular que afecte de manera notoria a los costos o la cantidad de servicios prestados, deberán corregirse y entregar al sistema la información que correspondería en un funcionamiento normal de la organización.
- d) Funciones de producción o proceso definidas: Dentro de las variables a considerar en el diseño de un sistema de costos, será necesario identificar los procesos en cada unidad de la organización vinculada a la prestación de los servicios. Las unidades no operativas prestan servicios destinados a satisfacer a clientes internos. Para efectos del sistema de costos, se considerarán las interacciones con las unidades operativas. Las unidades operativas llevan a cabo las actividades necesarias para proveer de servicios a los clientes externos de la organización. Con el fin de realizar procesos de asignación que reflejen de manera apropiada el esfuerzo dedicado en la prestación de cada servicio, será necesario determinar, de manera rigurosa, el uso de recursos en la prestación de cada uno de ellos, ya sean recursos financieros, humanos u otros.
- e) Servicios y niveles de actividad asociados definidos: Será necesario, al momento de implementar un sistema de costos, disponer de una clara definición de los servicios prestados por la organización. La información de recursos utilizados por una unidad y los ingresos que eventualmente pueda obtener tiene escaso valor si es que no se contrasta con la información del nivel de actividad de los servicios prestados por ella. Un uso eficiente de los costos fijos se traducirá en una disminución de los costos unitarios de la unidad, al incrementarse el volumen de servicios prestados.

3.3.4 Metodología de costos

El sistema de costos a implementar deberá proporcionar información de costos al nivel de unidades internas de la organización y de los servicios finales prestados por ésta.

La información de costos por unidades utiliza la estructura organizacional actualmente vigente para acumular, al interior de cada una de las unidades definidas, los recursos utilizados en la prestación de servicios, ya sean estos servicios a otras componentes de la organización o bien servicios a clientes externos.

La distribución de los costos incurridos por las unidades de apoyo y administrativas al área operativa de la organización corresponde a la primera etapa del proceso de asignación de los costos. Este proceso de distribución deberá considerar una base de distribución única y representativa del esfuerzo y dedicación de recursos que se brinda a cada unidad operativa a la cual se está distribuyendo los costos.

La siguiente etapa deberá consistir en el proceso de asignación de costos de las unidades operativas a los servicios. Cada una de las unidades ya ha absorbido la totalidad de los costos de las unidades de apoyo y administrativas. Esta etapa de distribución exige, por su importancia, una alta rigurosidad en la identificación de las bases de asignación mediante las que se procederá a efectuar la asignación de la totalidad de los costos acumulados a los diferentes servicios prestados; y, para lo cual, es necesario realizar un análisis exhaustivo de las actividades desarrolladas al interior de cada unidad operativa. La base de asignación es la relación con los recursos empleados en la unidad y en la prestación de cada uno de los servicios que proporciona utilizando estos recursos.

Finalmente, la información de costos medios y marginales se determina mediante la utilización de la información del nivel de actividad para los diferentes servicios prestados.

3.3.5 Principios de tarificación

La tarificación deberá seguir los siguientes principios generales:

- a) Deberá ser equitativa y no discriminatoria; es decir, se deberá cobrar por un mismo servicio el mismo valor a todos los usuarios.
- b) Ser representativa de los costos medios, en la medida que las organizaciones que proveen los servicios no tengan objetivos de lucro sino de autofinanciamiento.
- c) En determinadas circunstancias, el enfoque de tarificación basado en costos medios, podrá ampliarse para incluir la fijación de tarifas basado en principios económicos.
- d) La red aeroportuaria deberá autofinanciarse mediante el cobro a los usuarios, incluyendo los costos de provisión de infraestructura **y, en el caso de los aeropuertos concesionados, un rendimiento razonable sobre las inversiones que realicen**
- e) Los sistemas de ayudas a la navegación aérea y de control de tránsito aéreo deberán autofinanciarse con el correspondiente cobro a los usuarios.
- f) Deberá tender a la eliminación de subsidios cruzados y exenciones.
- g) Deberá tener una estructura lo más simple posible.

4. METODOLOGÍA PARA RECOPIAR INFORMACIÓN DE INGRESOS Y GASTOS DE UN ESTADO

4.1 Identificación del Estado (Ejemplo)

Número de aeropuertos y aeródromos	90
Extensión del espacio aéreo	26.8 millones de Km ²
Radioayudas	125
Radares	14 (6 millas)
Total pasajeros	4.479.867
Total carga	304.077.000 Kg
Operaciones totales	142.432
Operaciones comerciales	137.475

Operaciones de carga	4.957
Personal involucrado	3.200

4.2 Proposición metodológica para el análisis de costos

4.2.1 Objetivo

Medir el flujo de ingresos y egresos que tiene el sistema aeronáutico de cada país a fin de determinar los valores de los costos y su adecuada aplicación en las tarifas cobradas a usuarios medidos a niveles de servicios estandarizados.

4.2.2 Antecedentes

Se entiende como adecuada aplicación a la correspondencia de los cobros de los servicios prestados con los costos concurrentes (sean directos e indirectos, fijos o variables).

Se entiende como sistema aeronáutico al conjunto de facilidades y servicios que se otorga para el funcionamiento de toda la industria aeronáutica por diversas entidades.

4.2.3 Metodología

La metodología que se propone está contenida en dos áreas:

- a) Dimensión del ámbito de acción del sistema aeronáutico: Corresponde a la información que permite dimensionar los recursos asignados versus el tamaño de las tareas encomendadas. En este sentido, es necesario conocer lo siguiente:
 - Número de aeropuertos, categoría **y situación jurídica** de los mismos mismos **(operado y administrado por el Estado, operado por un Concesionario, operado por ambos).**
 - Extensión del espacio aéreo a controlar.
 - Cantidad y tipo de radioayuda a la navegación.
 - Pasajeros, operaciones aéreas y toneladas de carga de los tres últimos años.
 - Características y tamaño de la aviación general.
 - Número de personas involucradas.
- b) Resultado económico: Significa identificar los ingresos y costos (se entiende en su concepto amplio incluyendo gastos, expensas y cualquier flujo de caja pagado) de las distintas entidades que operan el sector, a fin de identificar posibles desvíos fuera del sector aeronáutico de los ingresos percibidos o la incorporación de elementos que no son concurrentes ni representan servicios prestados.

La identificación propuesta para los ingresos es la siguiente:

- Servicios: En esta columna se deben identificar todos los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos ofrecidos en los aeropuertos del país.
- Concepto de cobro: Es aquel que engloba al servicio en tasas, derechos, concesiones, combustible, etc.; es decir, el nombre legal del cobro.
- Monto recaudado: Es el ingreso recibido por cada concepto de cobro por el periodo de un año.
- Pagador del servicio: Es el que debe asumir el pago de dicho servicio.
- Organismo recaudador: Es el que recibe el dinero proveniente del pago de dicho servicio.

La identificación propuesta para costos e inversión es la siguiente:

- Concepto de costo: Rubro o tipo de gasto que origina el costo. Es el valor monetario que se usa en producir los servicios.
- Pagador del costo o gasto: Prestador del servicio, mantenedor y otros que efectúan los desembolsos para pagar dichos servicios.
- Monto: Valor que se incurre en dólares en el año.

5. PROPOSICIÓN DE MATERIAS DE ESTUDIO PARA LA RECAUDACIÓN DE TARIFAS

Para que el sistema tarifario sea transparente, este deberá estar basado en costos. Por lo tanto, el primer paso será determinar los valores de los recursos que se sacrifiquen en prestar un servicio que determinen los costos. A continuación debe tenerse un sistema para traspasar estos costos a tarifas:

5.1 Objetivo

Proveer un sistema tarifario, transparente, autoreajutable, que permita a aquellos que prestan los servicios, recuperar sus costos totales y, a los usuarios, pagar valores conocidos, equitativos y no discriminatorios por servicios aeronáuticos y, que sea permanente en el tiempo.

5.2 Principios y criterios

Para que un sistema cumpla con el objetivo que se ha planteado, deberá estar basado en ciertos elementos que guíen y modelen su desarrollo.

5.2.1 Principios

- Tarifa equitativa y no discriminatoria
- Representa el costo real
- Permite el autofinanciamiento
- Elimine los subsidios cruzados y las exenciones
- Tarifas variables según el peso máximo de despegue (PMD)
- Considera la separación de los servicios aeronáuticos de los comerciales aeroportuarios
- Considera el sistema de concesiones privadas
- Considera ~~sólo~~ la inversión estatal en red de **determinados** aeropuertos por razones de rentabilidad social **y la inversión privada en aeropuertos concesionados por razones de rentabilidad comercial.**
- Tarifas competitivas
- Reajustabilidad técnica y transparente
- Sistema tarifario simple

5.2.2 Criterios

a) De capital:

- Depreciación por obsolescencia tecnológica: Ya que la inversión en equipamiento de sistemas para aeronavegación representa parte importante del costo total, es el avance tecnológico más que el uso el factor que deprecia el capital. Lo mismo se aplica a la gran mayoría de las instalaciones necesarias para asegurar la seguridad de las operaciones aéreas.
- Gran capacidad versus uso: Tomando en cuenta el punto anterior que trata el incremento de las economías de escala, de tal forma que se aprovechen al máximo las capacidades instaladas, disminuyendo el costo marginal de las operaciones.
- Costos según prendido–apagado: Los insumos utilizados para mantener operativo el sistema incrementan el costo de operación, por el hecho de funcionar y no proporcionalmente al flujo de aeronaves que lo utiliza.
- Fuertes economías de escala: Considerando las diferentes capacidades de las distintas instalaciones, se deberá tender a alcanzar operaciones cercanas a lo óptimo para cada instalación.

b) Peso máximo de despegue (PMD):

- Según el costo de proveer el servicio: Existen componentes del costo que tienen relación con el tamaño (PMD) de las aeronaves; asimismo, para tener capacidad de apoyar las

operaciones de aeronaves de mayor PMD, las instalaciones requieren mayores inversiones.

- Según el ingreso del usuario (PMD a): Las aeronaves de mayor tamaño implican mayores ingresos; asimismo, los costos operacionales de los usuarios, en los que las tasas aeronáuticas representan uno más de ellos, guardan una proporción respecto de sus PMD. Se debe considerar esta misma proporción para el cálculo de tarifas.

c) Exenciones:

El sistema deberá tender a la eliminación de las exenciones. Las que no sea posible eliminar, se deberá cuantificar y determinar su real incidencia en los costos, al mismo tiempo que verificar la eventual recuperación de estos subsidios por parte del Estado, quien es el que determina estas exenciones.

d) Servicios meteorológicos y certificados:

Las tarifas determinadas para estos servicios serán las equivalentes al costo real que significa proporcionarlos.

e) Concesiones:

- Valor de mercado: En los valores aplicados a las concesiones deberá primar este criterio, el cual es equitativo y no discriminatorio, a la vez que asegura un ingreso proporcional al valor económico del bien concesionado.
- Licitaciones: Mediante el uso de este criterio en el otorgamiento de las concesiones se logra la mayor transparencia.
- Sólo terrenos.
- Transparencia: Por ser bienes del Estado los que se otorgan en concesión, este criterio es fundamental para asegurar la correcta administración del sistema.

5.3 Concepto de meta de recaudación

5.3.1 Meta: Es una cantidad de recursos definidos por alcanzar, en la cual se consideran, aparte de los costos y las inversiones, el nivel de actividad que permita un funcionamiento y continuidad en las operaciones y la prestación de los servicios.

5.3.2 Consideraciones: Con el fin de determinar la meta de recaudación, la base para generar todos los cálculos posteriores es el nivel de actividad. Una vez definido el nivel de actividad que se prevea para el período en estudio, se podrá calcular los costos, ingresos e inversiones asociadas a este nivel de actividad.

Se deberá considerar también todos aquellos factores que de una u otra forma inciden en el financiamiento del sistema. Dentro de los factores más relevantes se encuentran los siguientes:

- Análisis de las operaciones (nivel y tipo de actividad) por cada aeropuerto y aeródromo del sistema.
- Políticas de inversión estatal, ya sea en nuevas capacidades o en proyectos de rentabilidad social, y su impacto en el sistema.
- El impacto que tendrán las concesiones a privados en los ingresos.
- Se debe determinar también las fuentes más relevantes desde el punto de vista de los ingresos de operación.
- El costo de desarrollo que requiere el sistema aeronáutico durante el período en estudio.
- El costo de provisión de los servicios será determinante en el cálculo de la meta de recaudación, por cuanto ésta deberá equipararse a los costos totales del sistema.

Ejemplo:

Concepto	Costo contable	Costo de desarrollo	Total
----------	----------------	---------------------	-------

Ruta	5.724.988		5.724.988
Aproximación	10.141.774		10.141.774
Aterrizaje	6.799.801		6.799.801
Estacionamiento	2.123.429		2.123.429
Pasajeros	10.543.135	17.200.000	27.743.135
Actuaciones	2.096.090		2.096.090
Total	37.429.217	17.200.000	54.629.217

Comparación de costos y recaudación por concepto:

Concepto	Costo	Recaudación	Costo/Recaudación
Servicio en ruta	5.724.988	2.436.891	2,35
Aproximación y aterrizaje	16.941.575	8.195.474	2,07
Estacionamiento	2.123.429	587.028	3,62
Pasajeros	27.743.135	21.104.118	1,31
Concesiones y arriendos	0	3.995.578	0,00
Otros servicios	2.096.090	1.775.919	1,18
Total	54.629.217	38.095.008	1,43

6. PROPOSICIÓN SISTEMA TARIFARIO

Sobre la base de los antecedentes planteados anteriormente, a continuación se propone el sistema tarifario que plantea una estructura simple y uniforme para las tarifas de los distintos servicios provistos a los usuarios, cuya forma genérica es la siguiente:

$$\text{CARGO} = F * K_i * X * \text{PMDa}$$

o TARIFA

En los siguientes párrafos se presentan las modalidades para llevar a la práctica este planteamiento conceptual:

En la formula indicada, “F” es una constante definida de forma que permita la recaudación total de los costos de proveer los distintos servicios. En general se tiene que:

$$F = C / S$$

En donde, “C” representa el costo total de proveer el servicio determinado durante un período de tiempo dado (normalmente un año) y “S” representa las unidades de cobro correspondientes. En general se tiene que:

$$S = \sum K_i * X * \text{PMDa}$$

Tanto en la fórmula genérica como en la anterior que define “S”, los significados de los parámetros son los siguientes:

K_i = es una variable que representa los diferentes niveles o categorías de un determinado servicio, e.g., en el caso del servicio de aterrizaje, el parámetro “ K_i ” podría variar de acuerdo con la categoría del servicio prestado.

X = Es también una variable y representa la cantidad o magnitud del servicio prestado, es así que, en el caso del servicio de aterrizaje, “X” tomará el valor de “1”. En el caso del servicio de estacionamiento, “X” representará un lapso de tiempo y, en el caso de servicio en ruta, indicará la distancia en la que se prestó el servicio (km, millas).

a = es una constante que refleja la relación entre el PMD y el valor del servicio prestado. Su valor fluctuará entre “0.35” y “1”.

6.1 Servicios definidos

6.1.1 Servicio en ruta

En este caso, el costo de proveer el servicio no hace diferenciación entre aeronaves de diferente PMD; sin embargo, el valor del servicio desde el punto de vista de quien lo recibe, es en función del PMD y creciente con el mismo. La OACI recomienda adoptar una tarifa proporcional a la raíz cuadrada del PMD, i. e., $a = 0.5$. En esta proposición, se plantea basar la determinación de este parámetro en los costos operacionales de las aeronaves, de modo que la tarifa represente un porcentaje constante sobre dichos costos. Este parámetro se calcula en 0.35 y equivale aproximadamente a la raíz cúbica del PMD.

En este caso, la variable “X” representa la distancia recorrida. Esta distancia deberá ser calculada como la distancia efectiva en la cual se ha recibido el servicio.

En cuanto al parámetro “Ki”, su valor depende del tipo de servicio. En este aspecto, se tiene vuelos controlados utilizando aerovías y vuelos visuales. En el caso de los vuelos controlados, el parámetro es “1”; y, en los vuelos visuales, es equivalente a “0” ya que no se presta el servicio.

6.1.2 Servicio de aproximación

Para el servicio de aproximación se debe utilizar el mismo concepto para la constante “a” que en el caso de servicio en ruta, por las mismas razones expuestas.

La variable “X”, toma el valor de “1”. Para la variable “Ki”, se propone definir tres categorías, dependiendo del equipamiento existente para asistir la aproximación, con los siguientes valores:

Aproximación:(Equipos CT, ILS, luces, otros)

Ki = AP1	PRECISION	1,6
Ki = AP2	NO PRECISION	1,0
Ki = AP3	SIN SERVICIO	0,0

6.1.3 Servicio de aterrizaje

En este caso, se ha estimado que la tarifa proporcional al PMD es suficiente para recuperar los costos, por lo que “a = 1”.

La calidad del servicio provisto no depende de la capacidad instalada del sistema, sino más bien, de lo que requiere cada tamaño de aeronave. Por lo tanto, no se estima necesario establecer categorías y, el parámetro “Ki” también toma el valor de “1”. Obviamente, la variable “X = 1”.

6.1.4 Servicio de estacionamiento

En este caso, hay dos factores que inciden en el costo de proveer el servicio: la resistencia estructural y las dimensiones necesarias, siendo este último el de mayor incidencia. En términos generales, el área ocupada por una aeronave tiende a ser proporcional al cuadrado de su longitud; en tanto, que su PMD tiende a ser proporcional al cubo de la longitud. Se obtendría así que la superficie ocupada es

aproximadamente igual al PMD elevado a dos tercios. Sin embargo, un análisis realizado sobre el peso y dimensiones de diversos aviones indicó que el valor correcto que se propone adoptar es “a = 0.8”.

La variable “X” representa el tiempo de permanencia en el lugar de estacionamiento.

Se definieron valores para la variable “Ki” conforme a la ubicación y escasez de cada tipo de sitio, las categorías y valores propuestos son:

Estacionamiento:

Ki = ES1	Embarques/Carga	1,0
Ki = ES2	Sitio Pavimentado	0,2
Ki = ES3	Sitio sin Pavimentar	0,0

6.2 Valores parámetros “F”

Como se indicara anteriormente, el parámetro “F” debe ser definido de forma tal que sea recaudado el total de los costos de proveer los servicios. Para realizar esto, se deberá contar con la información de los costos predeterminados para el período y el correspondiente nivel de actividad para los diferentes servicios prestados.

Aplicando los conceptos mencionados a la información de costos y nivel de actividad, se obtendrá el siguiente cuadro: (Ejemplo)

$$F = C/S$$

$$S = \sum Ki * X * PMDa$$

VALORES DE LA CONSTANTE “F” EN US\$					
Concepto y Unidad de medida	Ki	Unidades de cobro	Unidades ponderadas	Meta de recaudación	Valor “F” (US\$)
Servicios en ruta 0,35			268.629.124	10.034.100	0,04
Ru (Km*Ton)	1	268.629.124	268.629.124		
Aproximación			559.916	17.775.335	31,75
Ap-1 (Ton 0,35)	1,6	203.154	325.046		
Ap-2	1	234.870	234.870		
Ap-3	0	2.159	0		
Aterrizaje				14.297.212	2,53
At (Ton)	1	5.649.574	5.649.574	11.917.910	
Estacionamiento primera hora			1.852.436	3.721.697	
Es-1 (Hora*Ton 0,8)	1	1.184.273	1.184.273	2.379.302	
Es-2	0,2	0	0		
Es-3	0	3.962	0		
Estacionamiento horas siguientes			668.163	1.342.395	2,01
Es-1 (Hora*Ton 0,8)	1	539.136	539.136		
Es-2	0,2	645.137	129.027		
Es-3	0	61.200	0		
Embarque pasajeros			7.285.802	48.625.000	6,67
Em-1 (Pax)	3	1.493.091	4.481.703		
Em-2	1	2.749.093	2.749.093		
Em-3	0,7	78.580	55.006		

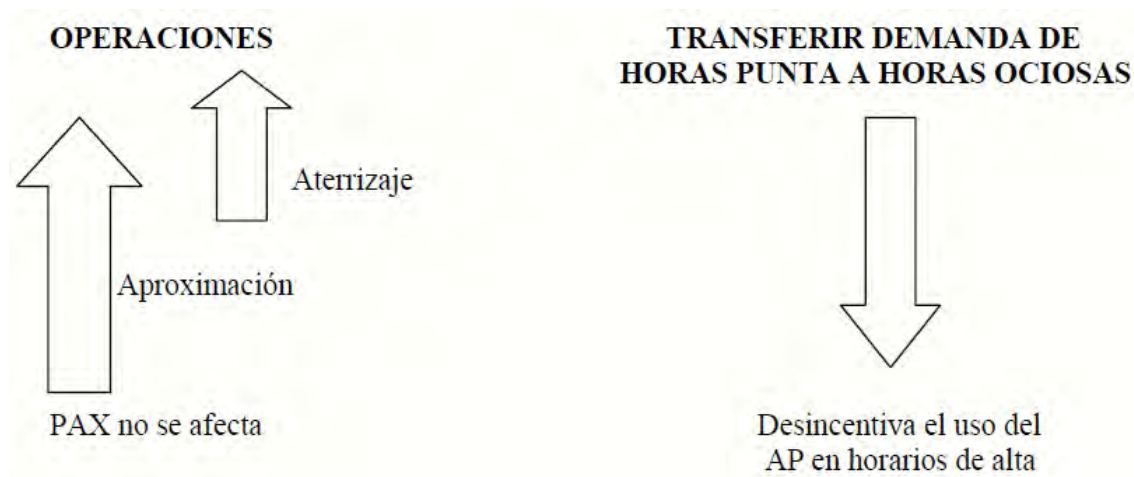
6.3 Congestión

La congestión puede comenzar a producirse cuando el flujo de operaciones se acerca al 50% de la capacidad nominal de las pistas.

En caso de existir problemas de congestión, para desincentivar el uso del aeropuerto en las horas en que esta se produzca, se podrán aumentar las tarifas de aproximación y aterrizaje, ya que ambos sistemas requieren inversiones. Este recargo no debe ser general, sino que deberá producir señales efectivas a los operadores, en caso de existir restricción de pista en ciertos horarios, ya esa capacidad deberá ser aprovechada por las aeronaves de mayor capacidad, las cuales hacen igual uso que las aeronaves de menor tamaño y que transportan menor cantidad de pasajeros.

Se deberá establecer una tarifa mínima por aterrizaje y aproximación durante los horarios de congestión, equivalente a la tarifa normal para aeronaves de cierto PMD límite. Los aviones con PMD mayor al límite no deberán tener recargo. Ello es coherente con el propósito de reservar la capacidad de pista, cuando ésta se hace escasa para las aeronaves de mayor tamaño que transportan un mayor número de pasajeros. Un incremento general en las tasas en los horarios de congestión desincentivaría por igual a las aeronaves de distintos tamaños, con lo que se perdería el objeto de eficiencia planteado.

Podrá también contemplarse tarifas más bajas a los usuarios de estos servicios en periodos de escaso tráfico, fijando una tarifa que incentive a las aeronaves de mayor PMD a hacer uso de las instalaciones. Esta tarifa podrá ser igual a la tarifa máxima aplicada a las aeronaves de menor PMD.



6.4 Tasa operacional anual (TOA)

Manteniendo los principios de autofinanciamiento, tarifas equitativas, no discriminatorias y que sean representativas del costo real que implica la provisión de los servicios, para el caso de las aeronaves pequeñas ($PMD < 5,7$ Ton) se tomará como base para el cálculo de la TOA el costo total, que significa proveer los distintos servicios a estas aeronaves, durante el período. Este costo, que representa el total del costo a recuperar, se divide entre las unidades de cobro (representativas de la suma de todos los PMD) correspondientes a las aeronaves que se encuentran vigentes en el Registro de Aeronaves.

Lo anterior se expone en el cuadro siguiente:

(Supuesto: todas las aeronaves cuyo $PMD < 5.7$ pagan tasas por servicios)

Cálculo factor "F"

Clasificación	Unidades de cobro	Meta de recaudación	Valor "F" (US\$)
0 – 2	5.848	1.219.057	208,46
2 - 5,7	7.425	1.084.531	146,07
0 - 5,7	13.273	2.303.612	173,56

Si aeronave > 5,7 → TOA → parte fija
 ↘ parte variable (50 % menos)

Punto de corte 750 aterrizajes / año

>750 → conviene TOA → beneficio L.A. nacionales
 <750 → conviene tasas variables
 NO ⇒ barreras de entrada

6.5 Servicios a los pasajeros

Se deberá revisar la diferencia entre el derecho aplicable a los vuelos nacionales con respecto a los internacionales. Para ello se deberán verificar los costos de proveer estos servicios en cada aeródromo y el correspondiente movimiento de pasajeros. Según ello, el costo del pasajero de vuelo internacional equivale a 2,96 veces el costo del pasajero nacional. Por lo tanto, el parámetro "Ki" tomará el valor "3" para el caso del pasajero internacional. En cuanto a los vuelos nacionales, se distinguen dos categorías de facilidades en los aeródromos, a las que se les asignarán los valores "1" y "0,7", respectivamente.

Tomando en consideración los costos totales del período para proveer estos servicios, se ha confeccionado la tabla que se muestra a continuación:

("Ni" representa el número anual de pasajeros de categoría "i")

Regresión cuociente = 2,96 (Costo por AP Pax nac. v/s int.)

Pax int. = 3 Pax nac.

CALCULO F - PAX

$$\begin{aligned} \text{TASA} &= F * K_i \\ F &= C/S \\ S &= \sum K_i * N_i (\#PAX) \end{aligned}$$

Categoría	Nº de Pax	Ki	Unidades de cobro
Pax nac. 1	2.749.093	1,0	2.749.093
Pax nac. 2	78.580	0,7	55.006
Pax internacional	1.493.901	3,0	4.481.703
Total			7.285.950
Costo a recuperar (US\$)			48.624.996
Valor "F" (US\$)			6,67

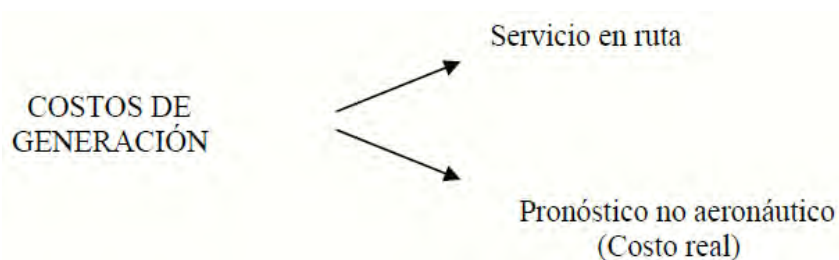
6.6 Otros servicios

6.6.1 Meteorología

Los costos que implican la generación y distribución de la información meteorológica, deben dividirse en dos áreas: la meteorología aeronáutica y la no aeronáutica.

Los costos de la meteorología aeronáutica deberán recuperarse a través de las tasas aeronáuticas, ya que dichos costos forman parte del costo de proveer los servicios aeronáuticos.

Los costos de la meteorología no aeronáutica deberán ser cubiertos en su totalidad por los usuarios que requieren estos servicios, mediante el cobro por los diferentes tipos de informes y estudios meteorológicos.



6.6.2 Inscripciones y certificaciones

Estos derechos deberán ser proporcionales a la capacidad de pago (PMDa) en el caso de actuaciones que involucre a aeronaves.

En cualquier otro caso, se deberá tener como objetivo recuperar el costo real que implica el servicio prestado (ETEAS, FBO, etc.).

CONCESIONES

Privado	→	Terminales PA
DGA	→	FBO, ETEAS, mantenimiento vehículos, antenas, plataforma, helicópteros
Cobro por terrenos	→	Licitaciones, referencia mercado

Ejemplo:

Proposición sistema tarifario					
Aproximación			617.308	19.638.634	718,90
Ap- 1 Ton 0,35	2	223.997	358.364		
Ap- 2	1	258.944	258.944		
Ap- 3	0	2.380	0		
Aterrizaje				15.313.324	2,46
At Ton	1	6.228.655	6.228.655	12.764.927	
Estacionamiento primera hora			2.042.311	3.986.203	
Es- 1 Hora * Ton 0,8	1	1.305.661	1.305.661	2.546.276	
Es- 2	0	0	0		
Es- 3	0	4.368	0		
Estacionamiento horas siguientes			763.650	1.437.805	1,95
Es- 1 Hora * Ton 0,8	1	594.398	594.398		
Es- 2	0	711.263	142.253		
Es- 3	0	67.473	0		
Embarque Pasajeros			8.032.597	52.080.764	6,48
Em- 1 Pax	3	1.647.026	4.941.078		
Em- 2	1	3.030.875	3.030.875		
Em- 3	1	86.634	60.644		

6.7 Glosario de términos

- a) PMD: Peso máximo de despegue
- b) AP1: Servicio de aproximación de primera categoría (precisión); AP2 de segunda categoría (no precisión); AP3 tercera categoría (sin servicio)
- c) ILS: Sistema de aterrizaje por instrumentos (Instrument Landing System)
- d) Pax: Pasajeros
- e) U. U. COBRO: Unidades de cobro
- f) FBO: Base fija de operaciones, normalmente prestan servicios a aeronaves ejecutivas.
- g) ETEA(S): Entidad(es) técnica especializada aeronáutica. Son organizaciones cuyo objetivo es realizar trabajo técnico aeronáutico, se incluyen entre ésta: fábricas de aeronaves, maestranzas de aviación, centros de reparaciones, talleres, etc

XXXVIII JORNADAS IBEROAMERICANAS DE DERECHO
AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN
COMERCIAL



20, 21 y 22 de octubre de 2010
Ciudad Autónoma de Buenos Aires
República Argentina

BIENVENIDOS

Las XXXVIII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial han sido convocadas por el prestigioso Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, y se desarrollarán durante los días 20, 21 y 22 de octubre de 2010 en la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires (Av. Figueroa Alcorta 2263, Ciudad Autónoma de Buenos Aires).

El objetivo de este evento, en el que se encontrarán los profesionales más destacados de la materia a nivel internacional, es continuar enriqueciendo y desarrollando estas áreas del derecho en el marco de los diferentes países de iberoamérica e invitados, utilizando el intercambio de conocimientos y experiencias.

Será una actividad académica integrada con el mundo de los negocios, la industria aeronáutica y la aviación comercial. Concurrirán empresas, instituciones, personalidades y autoridades aeronáuticas nacionales e internacionales, extendiendo desde iberoamérica la invitación a otros países participantes.

Los invitamos, entonces, a participar de este desafío...

www.jidaedac.com.ar



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO
Y DE LA AVIACION COMERCIAL
Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)



Facultad de Derecho
Universidad de Buenos Aires

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE
DERECHO AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO Y
DE LA AVIACIÓN COMERCIAL



XXXVIII JORNADAS
IBEROAMERICANAS DE
DERECHO AERONÁUTICO Y
DEL ESPACIO Y DE LA
AVIACIÓN COMERCIAL

20, 21 Y 22 DE OCTUBRE DE 2010



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO
Y DE LA AVIACION COMERCIAL

Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

Facultad de Derecho
Universidad de Buenos Aires

www.jidaedac.com.ar



XXXVIII JORNADAS IBEROAMERICANO DE
DERECHO AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO Y DE
LA AVIACIÓN COMERCIAL



20, 21 y 22 de octubre de 2010
Ciudad Autónoma de Buenos
Aires

PROGRAMA

1er. Día

9.00hs.: Ceremonia Inaugural.

10.00hs.: Homenaje y Laudatio al Prof. Emérito Dr. Federico Videla Escalada a cargo del Prof. Emérito Dr. José D. Ray

11.00 a 12.30hs.: “Nuevas Fórmulas de Colaboración Empresarial”.

Relatores: Lic. Antonio FALCONE (Argentina)
Dr. José G. ASSIS DE ALMEIDA (Brasil)

12.30 a 12.45hs.: Pausa para café.

12.45 a 13.30hs.: Presentación de Comunicaciones, Debate y Aprobación de Conclusiones.

14.00hs.: Reunión y almuerzo del Consejo Directivo.

2do. Día

9.00 a 10.00hs.: “Sistemas de Garantías sobre Aeronaves. La Perspectiva Internacional. Futuro del Convenio de Cape Town. Ginebra de 1948”.

Relatores: Hernán A. GÓMEZ (Argentina)
Carlos SIERRA (México)

10.00 a 10.15hs.: Pausa para café.

10.15 a 12.00hs.: “Seminario sobre Registro de Aeronaves”. Mesa redonda.

Coordinador de la Mesa: Dr. Cayetano AGUAYO SIERRA (España)

Dr. Hernán A. GÓMEZ (Jefe del Registro Argentino)

Dr. Emilio ALVAREZ ALVAREZ (Jefe del Registro Español)

Dr. David DUEÑAS SANTANDER (Jefe del Registro Chileno)

Dra. Sueli MARTINS DE MACEDO (Jefe del Registro Brasileiro)

Dra. Danielle DOUZIDOU (Jefe del Registro Francés)

Lic. Oscar RODRIGUEZ MEDINA (Jefe del Registro Mexicano)

12.00 a 13.30hs.: Presentación de Comunicaciones, Debate y Aprobación de Conclusiones.

13.45hs.: Asamblea Ordinaria y Extraordinaria de Miembros del Instituto.

3er. Día

9.00 a 10.00hs.: “Seguros Aeronáuticos”.

Relatores: Héctor PERUCCHI (h) (Argentina)
Dr. Julio COSTA (Brasil).

10.00 a 11.00hs.: Presentación de Comunicaciones, Debate y Aprobación de Conclusiones.

11.00 a 11.30hs.: Pausa para café.

11.30 a 12.30hs.: “El E-Commerce en el Contrato de Transporte Aéreo de Mercaderías”.

Relatores: Dr. Carlos TORNERO (Canadá).
Prof. Dr. Ignacio QUINTANA CARLO (España)

12.00 a 13.30hs.: Presentación de Comunicaciones, Debate y Aprobación de Conclusiones.

19.00hs.: Ceremonia de clausura.

AUTORIDADES DEL INSTITUTO

Presidente:

Dr. Aparicio Gallego (España)

Vicepresidentes:

Dr. Eduardo T. Cosentino (Argentina)

Dr. Jorge Álvarez Méndez (República Bolivariana de Venezuela)

Dra. María del Ángel Iglesias Vázquez (España)

Dr. Álvaro Lisboa Montt (Chile)

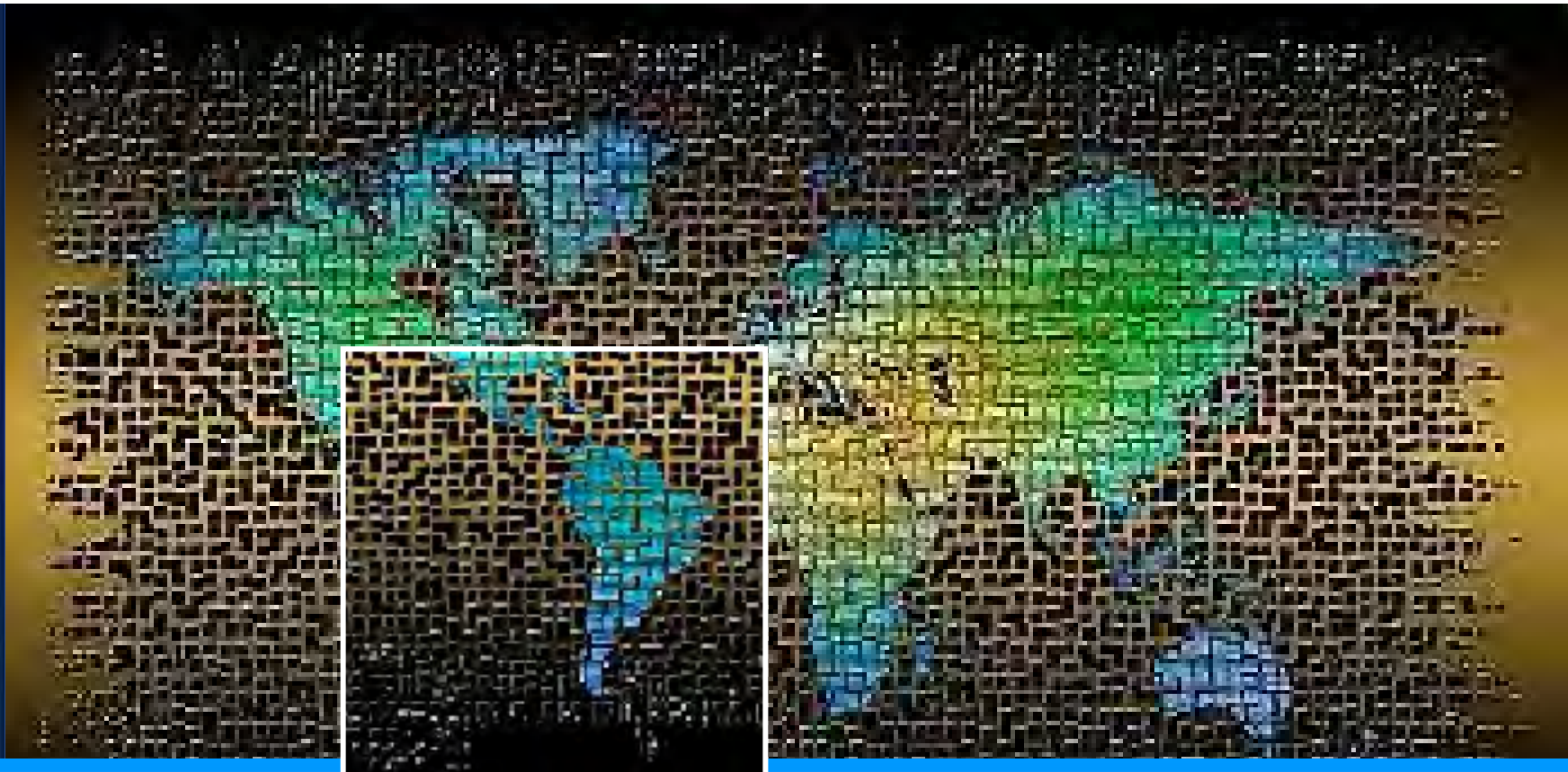
Secretario General:

Dr. Cayetano Aguayo Sierra

COMITÉ ORGANIZADOR

- Dr. Eduardo T. Cosentino
- Dra. Griselda Capaldo
- Lic. María Alejandra Biedma
- Dra. Alejandra Bradley
- Dr. Hernán A. Gómez
- Dra. Melisa Sinigaglia
- Dra. Natalia Sluga
- Dr. Carlos Vassallo

Inscripciones:
Sitio Web: www.jidaedac.com.ar
E-mail: info@jidaedac.com.ar
Tel.: +54 11 4576-6401



PRESENTACIÓN CIPE ARGENTINA





E-LEARNING

- El *e-Learning* equivale a la inevitable transformación de todas las formas de educación y aprendizaje en el siglo XXI.
- En la actualidad, la influencia del *e-Learning* no debe ser ignorada por las instituciones empeñadas en mejorar la calidad de la educación.
- La inteligencia Artificial y su uso a través de la Web aplicado al diseño de arquitecturas y sistemas de *e-Learning*, contribuye a la resolución de muchos problemas, pérdidas de tiempo, de esfuerzo y de recursos totalmente innecesaria.



BENEFICIOS

Bajos Costos

Elimina los costos de viajes, reduce el tiempo de entrenamiento de las personas y reduce significativamente las necesidades de infraestructura.

Alta capacidad de respuesta

Es posible llegar a un número ilimitado de personas simultáneamente, de manera virtual.

Consistencia

Las personas pueden acceder a los mismos contenidos presentados en diversas formas y niveles de aprendizaje.

Aprendizaje 7x24

Habilidad para actualizar los contenidos de manera fácil y rápida, para luego distribuirla de una forma ágil y dinámica, hacia un gran número de trabajadores.



CARACTERISTICAS DE LA PLATAFORMA

- I. Facilita la actualización y manejo dinámico del contenido de los cursos
- II. Permite incorporar nuevos cursos y estilos de entrenamiento en un único sistema inteligente
- III. Facilita la capacitación a nivel global, sorteando las barreras geográficas
- IV. Posibilita el monitoreo y seguimiento exhaustivo de la performance de los alumnos
- V. Incorpora estilos de capacitación y formas de evaluación teórica y práctica en una única plataforma
- VI. Facilita la capacitación universal en diferentes idiomas



CÓMO FUNCIONA LA PLATAFORMA E-LEARNING?



ESQUEMA DE LA PLATAFORMA

Sistemas Externos



1. Módulo de Tablero de Control



2. Módulo de Reportes



3. Módulo de Pagos



4. Módulo de Certificación



5. Módulo de Comunicación



6. Módulo de Inscripción



7. Módulo de Curso



8. Módulo de Alumno



9. Módulo de Profesor



10. Módulo de Seguridad





GRÁFICAS WEB CIPE



GRAFICA DEL SITIO WEB DEL CIPE





GRAFICA DEL SITIO WEB DEL CIPE





GRAFICA DEL SITIO WEB DEL CIPE





GRAFICA DEL SITIO WEB DEL CIPE





GRAFICA DEL SITIO WEB DEL CIPE





GRAFICA DEL SITIO WEB DEL CIPE





PLATAFORMA E-LEARNING



CURSOS



Aula



Foro



Chat



Mensajería



Adjuntos

Esquema Diapositivas Notas Buscador

- ▶ Presentación
- ▶ Navegabilidad a través del curso
- ▶ Contenidos
 - Qué son las mercancías peligrosas
 - Etiquetado
 - Marcado
 - Aceptación**
- ▶ Ejercicios
 - Ejercicio 1
 - Ejercicio 2
 - Ejercicio 3
 - Ejercicio 4
- ▶ Tareas
 - Tarea 1
 - Tarea 2
- ▶ Evaluación
- ▶ Fin

¿Preguntas?



00:00:00

00:00:00





- ▶ Presentación
- ▶ Navegabilidad a través del curso
- ▶ Contenidos
 - Lección 1
 - Lección 2
 - Lección 3
 - Lección 4
- ▶ Ejercicios
 - Ejercicio 1
 - Ejercicio 2
 - Ejercicio 3
 - Ejercicio 4
- ▶ Tareas
 - Tarea 1
 - Tarea 2
- ▶ Evaluación
- ▶ Fin

¿Preguntas?



00:00 / 15:04

PLAYING

00:00 / 15:04





PLATAFORMA E-LEARNING



SIMULADOR



Controlador de Tránsito Aéreo

(00:00 / 15:04)



Simulador



Foro



Chat



Mensajería



Adjuntos

Esquema Dispositivos Notas Buscador

- ▶ Presentación
- ▶ **Navegabilidad a través del curso**
- ▶ Contenidos
 - Leción 1
 - Leción 2
 - Leción 3
 - Leción 4
- ▶ Ejercicios
 - Ejercicio 1
 - Ejercicio 2
 - Ejercicio 3
 - Ejercicio 4
- ▶ Tareas
 - Tarea 1
 - Tarea 2
- ▶ Evaluación
- ▶ Fin



ELI 354 PLANE

00:02/00:02





Controlador de Tránsito Aéreo

(00:00 / 15:04)



Simulador



Foro



Chat



Mensajería



Adjuntos

Esquema Dispositivos Notas Buscador

- ▶ Presentación
- ▶ **Navegabilidad a través del curso**
- ▶ Contenidos
 - Leción 1
 - Leción 2
 - Leción 3
 - Leción 4
- ▶ Ejercicios
 - Ejercicio 1
 - Ejercicio 2
 - Ejercicio 3
 - Ejercicio 4
- ▶ Tareas
 - Tarea 1
 - Tarea 2
- ▶ Evaluación
- ▶ Fin



ELC 354 PLANE

00:02/00:02





PLATAFORMA E-LEARNING



AULAS



Mercancías Peligrosas

(00:00 / 15:04)



Aula



Foro



Chat



Mensajería



Adjuntos

Esquema

Diapositivas

Notas

Buscador

- ▶ Presentación
- ▶ Navegabilidad a través del curso
- ▶ Contenidos
 - Qué son las mercancías peligrosas
 - Etiquetado
 - Mercado
 - Aceptación**
- ▶ Ejercicios
 - Ejercicio 1
 - Ejercicio 2
 - Ejercicio 3
 - Ejercicio 4
- ▶ Tareas
 - Tarea 1
 - Tarea 2
- ▶ Evaluación
- ▶ Fin





Controlador de Tránsito Aéreo

(00:00 / 15:04)



Aula



Foro



Chat



Mensajería



Adjuntos

Esquema

Dispositivos

Notas

Buscador

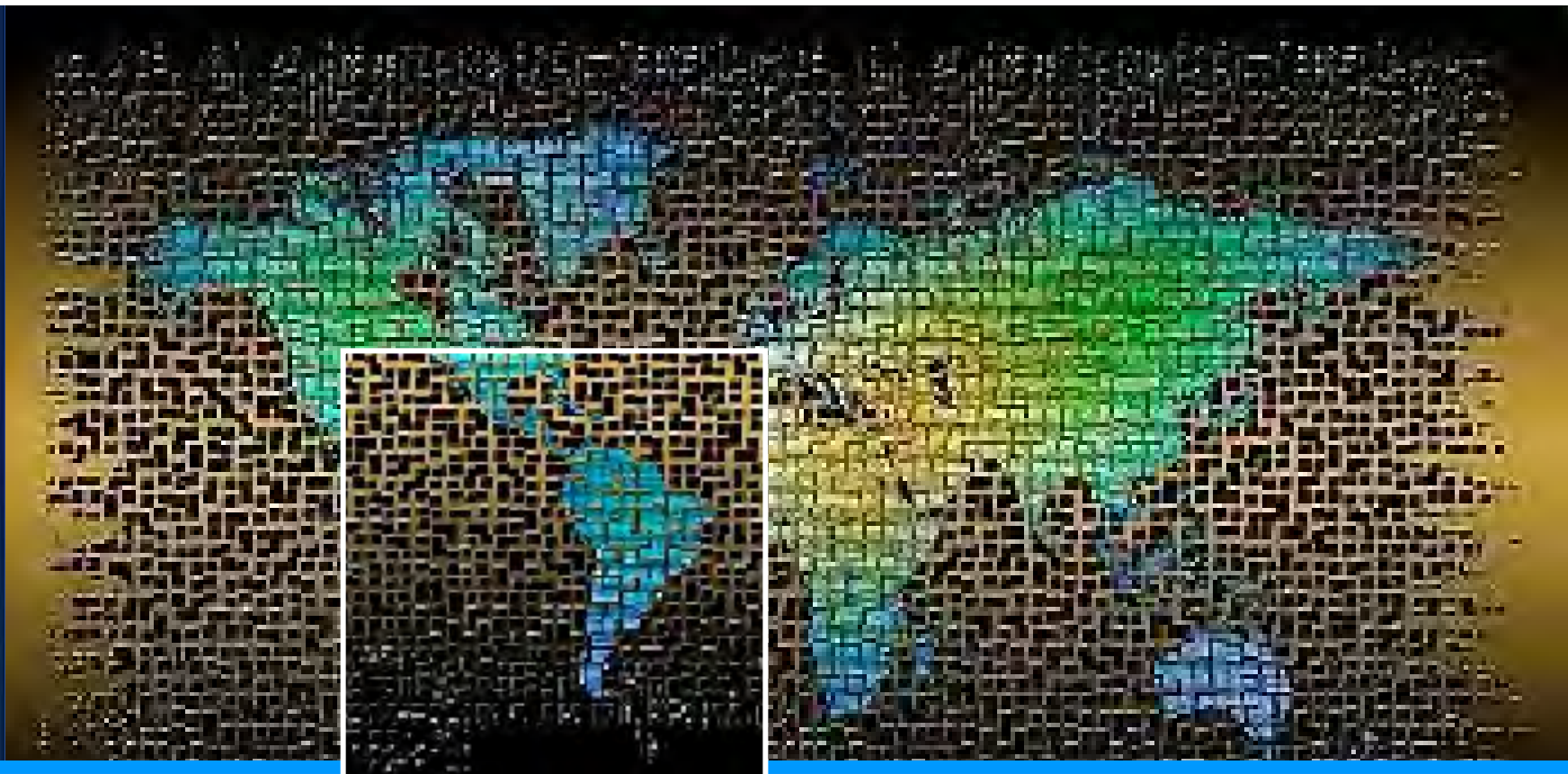
- ▶ Presentación
- ▶ Navegabilidad a través del curso
- ▶ Contenidos
 - Lección 1
 - Lección 2
 - Lección 3
 - Lección 4
- ▶ Ejercicios
 - Ejercicio 1
 - Ejercicio 2
 - Ejercicio 3
 - Ejercicio 4
- ▶ Tareas
 - Tarea 1
 - Tarea 2
- ▶ Evaluación
- ▶ Fin



3:07:54

00:00:00





FIN

