

**SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/7)**

(Ciudad de La Habana, Cuba, 28 al 30 de marzo de 2001)

INFORME

Lugar y fecha de la Reunión

1. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) celebró su Séptima Reunión entre los días 28 y 30 de marzo de 2001 en Ciudad de La Habana, Cuba.

Secretaría y participantes

2. La Secretaría estuvo a cargo del señor Marco Ospina Yepez, Secretario de la CLAC y participaron en la reunión 67 delegados representando a 16 de los Estados miembros, 1 organización gubernamental y 2 organismos internacionales. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 1**.

Ceremonia de apertura

3. Durante la ceremonia de apertura, el Sr. Argimiro Ojeda Vives, Vicepresidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, se dirigió a los participantes, declarando inaugurada la reunión. El texto del discurso aparece como **Adjunto 2**. Asimismo, a solicitud del Secretario de la CLAC, los delegados guardaron un minuto de silencio recordando el fallecimiento del Dr. Oscar Luis Alberto Pérez Amiama, funcionario argentino que contribuyó sustancialmente con el trabajo de la CLAC.

Orden del Día

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

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Panel sobre gestión de aeropuertos.
Tarea Nro. 17 de la Secretaría

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/7-NE/02

5. La Secretaría presentó una nota de estudio en la que se detallaban los antecedentes y las razones por las cuales el Comité Ejecutivo había aprobado la realización del

panel de la referencia. Adicionalmente, recordó que el Comité Ejecutivo, en su LVIII reunión (Santo Domingo, República Dominicana, noviembre de 2000), había decidido incorporar este tema dentro del programa de la CLAC para el presente bienio, tomando en cuenta el interés de los Estados miembros en materia de gestión de aeropuertos.

6. Los siguientes temas fueron tratados durante el Panel:

- a) *“El modelo de gestión y comercialización de los aeropuertos de Cuba”* a cargo del Sr. Luis Ibáñez Cruz, Director de la Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos – ECASA (**Adjunto 4**).
- b) *“Plan de negocios y elementos fundamentales en la administración del Aeropuerto de Ezeiza”* a cargo del Sr. Ernesto Gutiérrez, Director General de Aeropuertos Argentina 2000 (**Adjunto 5**).
- c) *“Diseño de un plan comercial para aeropuertos”* a cargo del Sr. Juan Lema, Asesor del Presidente de AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) para la transición operativa del nuevo área terminal de Madrid, Barajas, España (**Adjunto 6**).

7. Antes de iniciar el debate, el experto de Argentina informó que la concesionaria de los principales aeropuertos argentinos, Aeropuertos Argentina 2000, actuaba bajo el control del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) que a la vez estaba supervisada por la Subsecretaría de Transporte Aero comercial y que por un decreto reciente se había constituido una comisión especial para tratar de resolver ciertos conflictos contractuales que existen entre el concesionario y el Estado Nacional.

8. Por otro lado, durante el período de preguntas y respuestas, los expertos se interesaron en diversos temas, especialmente sobre los relacionados con la metodología que aplican las empresas concesionarias para el cobro de tarifas aeroportuarias y las acciones que se estaban realizando para ejercer el control de estas tarifas a fin de que, tomando en cuenta los procesos de privatización en la región, no excedieran los niveles esperados.

9. De igual manera, consideraron conveniente que este tema se siga tratando en el seno de la CLAC, dado que todavía existe en la región algunos aeropuertos en proceso de privatización y otros que aun no lo han hecho, y se esperaba que los futuros procesos se hagan con el debido resguardo de las situaciones que han ocurrido.

Conclusión

10. El Grupo de Expertos tomó nota de las exposiciones de los panelistas y de las preguntas efectuadas por los expertos presentes y luego de un interesante debate acordó someter al Comité Ejecutivo las siguientes conclusiones:

- a) Tomando en cuenta la importancia de este tema para los Estados de la región, ya que continúan los procesos de privatización, sería conveniente seguir tratando este tema en el seno de la CLAC.
- b) Solicitar a los Estados miembros que informen a la Secretaría sobre la metodología que aplican las empresas concesionarias para el cobro de tarifas aeroportuarias y las acciones que se están tomando para ejercer el control de las mismas y evitar el encarecimiento del transporte aéreo en la región.
- c) Instar a los Estados miembros para que la metodología a emplearse en la fijación de tarifas siga los lineamientos de la OACI, tomando en cuenta las declaraciones del Consejo sobre Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea, el Manual sobre aspectos económicos de los aeropuertos y el Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea en ruta.

Cuestión 2 del
Orden del Día:

Participación de la CLAC en el 33° Período de Sesiones de la
Asamblea de la OACI.

Tarea Nro. 7 del Comité Ejecutivo

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/7-NE/03

11. Al tratar este punto del Orden del Día, la Secretaría informó sobre la convocatoria de la OACI al 33° Período de Sesiones de su Asamblea, la misma que se llevará a cabo entre los días 25 de setiembre y 5 de octubre del presente año en la sede de dicha Organización, para lo cual se acompañaba el Orden del Día pertinente. De igual manera recordó que, como en oportunidades anteriores, se había previsto que los Estados miembros de la CLAC mantengan una reunión ampliada del Comité Ejecutivo un día antes de la citada Asamblea y varias reuniones matutinas de coordinación mientras dure la misma, con el propósito de definir posiciones y concretar acciones respecto a los temas que se vayan a discutir en el transcurso de la misma.

12. Por tal motivo, prepararía una “Guía de Orientación” que de manera resumida permitiese a las delegaciones orientarse respecto a las posiciones y/o acciones a tomar en la discusión de temas de interés regional, tomando como base el Orden del Día de la Asamblea de la OACI y los acuerdos que se alcancen en el seno de la CLAC con anterioridad a la Asamblea.

13. Informó también sobre una comunicación recibida del Representante de Uruguay ante el Consejo de la OACI y Coordinador del GRULAC, Sr. César Borucki, en la que se consideraban algunos puntos sobresalientes del Orden del Día que revestían importancia para los miembros de la CLAC.

14. Con relación a la cuestión 39.1 del citado Orden del Día, “Aspectos financieros de la cuestión de las cuotas atrasadas”, se refirió a los Estados miembros que podrían tener problemas por el pago y corrían el riesgo de no ejercer el voto durante la Asamblea.

15. Sobre este particular, informó también que el día 8 de abril de 2001, previo a la celebración del Coloquio sobre Medio Ambiente (Montreal, Canadá, 9 al 11 de abril de 2001), representantes de la Conferencia Europea de Aviación Civil, la Comisión Africana de Aviación Civil, la Comisión Árabe de Aviación Civil y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil se reunirían para discutir, entre otras cosas, el tema de apoyo mutuo para los Estados de sus respectivas regiones que se presentarán como candidatos a miembros del Consejo de la OACI.

16. Por otro lado, manifestó que hasta la fecha de preparación de la nota de estudio, sólo se había recibido información de la OACI (notas de estudio) respecto a la Cuestión 9 “Elección de los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo”. Al respecto y como en oportunidades anteriores, con el fin de procurar que se conserven los puestos que actualmente mantiene la región Latinoamericana en el Consejo de la OACI, consideró necesario que las Administraciones de Aviación Civil de los Estados miembros coordinen debidamente con sus Cancillerías para obtener el apoyo necesario para las candidaturas de los Estados Latinoamericanos que forman la “plancha” de la CLAC, la cual, hasta el momento, estaba constituida de la siguiente manera:

Grupo I	Brasil
Grupo II	México, Argentina y Venezuela
Grupo III	Paraguay, Costa Rica y (Estado por definir)

17. En este sentido, la Secretaría sometió a consideración del GEPEJTA la siguiente estrategia:

A través de la Secretaría

- a) Instar a los Estados de la región que aún no han definido su candidato que lo hagan lo antes posible y comuniquen tal decisión a la Secretaría.
- b) Invitar a los Estados miembros a que, apenas se les notifique la lista de los candidatos latinoamericanos, la difundan, solicitando a los países con quien mantengan relación su apoyo a las candidaturas oficiales.
- c) Para dar mayor eficacia a esta gestión, instar a los Estados miembros que el trabajo de difusión señalado se realice en la esfera de sus Ministerios de Relaciones Exteriores, complementando su labor con acercamientos a las Autoridades Aeronáuticas.
- d) Solicitar a los Estados que estas acciones se intensifiquen cuanto más próxima sea la fecha de las elecciones.

A través de la Presidencia de la CLAC

- a) Negociar con los Presidentes de los otros Organismos Regionales (CAFAC, CEAC, CAAC) todo lo referente a las candidaturas para mantener los asientos con que actualmente disponen los países de la región latinoamericana en el Consejo de la OACI.
- b) Mantener con la debida antelación, si es posible, reuniones personales con los Presidentes señalados.

18. El experto de Brasil informó que su Administración estaba esperando los contactos a través de la Cancillería para apoyar la postulación de Costa Rica y Paraguay; asimismo, ratificó el deseo de su país de conservar su puesto en el Grupo I.

19. Por su parte, la experta de Cuba indicó que su país había recibido una solicitud para apoyar la candidatura de Barbados dentro del Grupo III, motivo por el cual, presentaba esta posición en el seno de la CLAC para ver la posibilidad de contar con el apoyo de los Estados miembros, tal como se había realizado en ocasiones anteriores. Informó también, que se estaba pensando proponer un Acuerdo de Rotación a los países del CARICOM. Finalmente, manifestó el apoyo de Cuba a los países de la región en cada uno de los Grupos y que se gestionarían las acciones pertinentes con su Cancillería.

20. De igual manera, el experto de Costa Rica señaló que su Administración estaba realizando las gestiones en Cancillería para impulsar su candidatura al Consejo de la OACI, y manifestó su apoyo a los Estados de la región que también estaban postulando.

21. El experto de Paraguay, por su parte, confirmó la candidatura de su Estado al Consejo de la OACI, indicando que ya se habían iniciado las gestiones necesarias a través de la Cancillería de su país para su postulación formal. Asimismo, manifestó el apoyo de su país a los candidatos de los otros Estados de la región dentro de los diferentes Grupos.

22. El experto de Argentina expresó que su país mantenía su candidatura para el Consejo de la OACI y que las coordinaciones con Cancillería ya se habían efectuado. De igual manera, manifestó el apoyo de su país a todos los Estados de la región que postulaban a un escaño en el Consejo de la OACI.

23. El experto de México también manifestó el interés de su país de continuar en el Consejo de la OACI. Asimismo, ratificó el apoyo a los países de la región y exhortó a los Estados miembros que ya tienen definida su intención de participar en estas elecciones que efectúen las coordinaciones necesarias con sus Cancillerías a la brevedad posible.

24. El GEPEJTA tomó nota sobre la información proporcionada por los expertos cubanos acerca de la candidatura de Barbados y la Secretaría informó que no se había recibido ningún pedido oficial; y que de haberlo, se someterá a consideración del Comité Ejecutivo en su próxima reunión.

25. El experto de Bolivia sugirió que, a través de la Secretaría de la CLAC, se transmita a los Estados la plancha de los candidatos de la región al Consejo de la OACI con el propósito de que las autoridades aeronáuticas de la región, en conjunto, tomen medidas coordinadas con sus respectivas Cancillerías.

Conclusión

26. Luego de tomar conocimiento de la información proporcionada, el GEPEJTA acordó que:

- a) En las reuniones que medien entre ésta y la Asamblea de la OACI (LIX Comité Ejecutivo, GEPEJTA/8 y LX Comité Ejecutivo), los Estados aporten ideas para introducirlas en la “Guía de Orientación” e intercambien criterios para fijar la posición regional en cada punto del Orden del Día.
- b) Es necesario disponer con suficiente antelación de las notas de estudio que los Estados de la CLAC interesados pretendan presentar a la Asamblea de la OACI, con el fin de analizarlas y obtener el apoyo de los demás Estados miembros, si así lo decidieran.
- c) Exhortar a los Estados miembros del área del Caribe para que, lo antes posible, den a conocer el nombre del Estado para completar la “plancha” que presentará la CLAC al resto de Comisiones Regionales con el propósito de facilitar la negociación por parte de los Estados de la región.
- d) Sugerir al Comité Ejecutivo que inste a los Estados a pagar sus cuotas pendientes con la OACI, a fin de alcanzar el éxito en las elecciones y lograr los objetivos planteados.
- e) La Secretaría dé a conocer a los Estados miembros el texto de la Resolución A21-10 de la OACI, en la cual se reflejan los procedimientos para los Estados que tienen cuotas pendientes de pago.

Cuestión 3 del Orden del Día:

Avances del Grupo *ad hoc* encargado de elaborar una política regional en materia de medio ambiente.
Tarea Nro. 2 del Comité Ejecutivo

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/7-NE/15

27. El GEPEJTA analizó la nota de estudio recordando que durante la Cuarta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/4) (Montevideo, Uruguay, setiembre de 1999) se había constituido un Grupo *ad hoc*

conformado por Argentina, Brasil (Ponente), Chile, Ecuador, Uruguay, IATA, AITAL y la FAA (EEUU), el mismo que trabajaría sobre los temas de medio ambiente en la región latinoamericana, llevando adelante un proceso de evaluación a fin de establecer una política regional en esta materia.

28. Se observó que este Grupo había tenido su primera reunión con motivo del GEPEJTA/6 (San José Costa Rica, julio de 2000) en la que Brasil había ofrecido todo el apoyo técnico necesario a los miembros del Grupo para el cumplimiento de las tareas encomendadas, tomando en cuenta las necesidades que se pudieran presentar. Se reconoció que lamentablemente no se había obtenido la respuesta esperada por parte de los miembros del grupo *ad hoc* para llevar a cabo su segunda reunión, por lo que consideró conveniente que se establezca una nueva fecha para llevar a cabo esta segunda reunión, la misma que se debería programar en fecha posterior al “Coloquio sobre los aspectos ambientales de la aviación” convocado por la OACI que se llevará a cabo entre los días 9 y 11 de abril de 2001.

29. La Secretaría informó sobre las conclusiones y recomendaciones del CAEP, alcanzadas durante su quinta reunión (Montreal, Canadá, 8 al 17 de enero de 2001).

30. Respecto al Orden del Día de la Asamblea de la OACI y tomando en cuenta que todavía no se disponía de algún pronunciamiento del Grupo *ad hoc* en esta materia, así como la importancia de este tema para la región, los expertos consideraron que se debía llevar alguna posición de la CLAC a la citada Asamblea, por lo que se acordó solicitar a Brasil que presente en la próxima reunión un documento de trabajo para fijar posiciones.

31. Con relación a este mismo tema, la experta cubana sometió a consideración del GEPEJTA los siguientes lineamientos, que podrían ser considerados cuando Brasil desarrolle el documento de trabajo y se discuta la posición de la CLAC que se incluirá en la Guía de Orientación:

- *Se reconozca a la OACI como único órgano de autoridad para determinar las reglas y establecer normas relativas al medio ambiente en la aviación civil internacional.*
- *Los Estados contratantes no deberían establecer normas unilaterales en sus países, fuera de las establecidas por la OACI, que pudieran ser perjudiciales para terceros.*
- *Los Estados no deberían establecer soluciones regionales en perjuicio de otras regiones.*
- *Se tenga en cuenta la postura de los países en desarrollo y sus capacidades de cumplir con las nuevas exigencias promulgadas, teniendo en cuenta si los costos financieros están fuera del alcance de sus posibilidades.*

- *Las nuevas normas que se establezcan debían adoptarse para con las aeronaves y motores de nuevo diseño, debiendo evitar su aplicación a las aeronaves viejas en explotación, las cuales tienen una corta vida de servicio remanente.*
- *Se debería adoptar la aplicación de cualquier método técnico y/o operacional certificable que lleven a las aeronaves a cumplir con las exigencias existentes y las de nueva promulgación.*
- *Se debe adoptar medidas que impidan el uso de los terrenos alrededor de los aeropuertos.*

Conclusión

32. Luego de tomar nota de la información proporcionada, el GEPEJTA acordó lo siguiente:

- a) Sugerir a Brasil que, en su calidad de Ponente del Grupo *ad hoc* encargado de elaborar una política regional en materia de medio ambiente, establezca una nueva fecha para llevar a cabo la segunda reunión, esperando los resultados del “Coloquio sobre los aspectos ambientales de la aviación”.
- b) Exhortar a los Estados a que participen del Coloquio convocado por la OACI.
- c) Encargar a Brasil la elaboración de un documento de trabajo que sirva como base para sustentar una posición regional en esta materia durante la Asamblea de la OACI, para lo cual se podría tomar en cuenta las sugerencias presentadas por los expertos de Cuba y los comentarios que cada Estado haga llegar.

Cuestión 4 del Orden del Día:

Procesos de integración en todos los niveles (mundial, regional y subregional) y relación con otros organismos internacionales ***Tarea Nro. 5 del Comité Ejecutivo***

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/7-NE/07

33. La Secretaría inició su presentación recordando que durante el bienio anterior había continuado la tarea de seguimiento y evaluación de los aspectos políticos, económicos y jurídicos de integración mundial, regional y subregional, manteniendo informado de ello tanto al GEPEJTA como al Comité Ejecutivo, cumpliendo de esa manera con su labor de fortalecimiento de los procesos de integración.

34. En el marco de la presentación se refirió a la IX Reunión Ordinaria del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) (Lima, Perú, 1 y 2 de febrero de 2001), a la Asociación de Estados del Caribe (AEC), a la participación de la Comunidad Andina de Naciones en el I Foro Nacional ALCA / Perú (Lima, 1 de febrero de 2001), a las Reuniones del Consejo de Comercio de Servicios de la Organización Mundial de Comercio (OMC) (Ginebra, Suiza, 4 y 5 de diciembre de 2000), y a la VII Reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas - Acuerdo de Fortaleza (Santiago de Chile, 1 y 2 de marzo de 2001).

35. Durante el debate, el experto de Cuba informó que la reunión del Grupo de Trabajo y de Expertos en Transporte Aéreo de la AEC, prevista a realizarse durante los días 15 y 16 de marzo de 2001, se había pospuesto para el mes de mayo.

36. Con relación al Acuerdo de Fortaleza, se hizo referencia al avance sobre la liberalización de los servicios regionales, y al consenso alcanzado sobre la adopción en la subregión de un procedimiento normativo similar al de Brasil para otorgar los permisos de operación de todos los vuelos subregionales.

37. Por su parte, el experto argentino, al referirse a la posición adoptada por su país en la última reunión del consejo de autoridades aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza, manifestó que el interés de Argentina era reforzar y revitalizar este Acuerdo, respetando sus principios y objetivos. Por esa razón, al avanzar sobre los acuerdos bilaterales en la propuesta que se hizo en la última reunión, Argentina consideraba que se estaba desarticulando el Acuerdo, razón por la cual su país no había apoyado la modificación.

38. Con relación a las Reuniones del Consejo de Comercio de Servicios de la Organización Mundial de Comercio (OMC), el GEPEJTA reafirmó la posición regional de considerar a la OACI como el foro apropiado para desarrollar la reglamentación económica del transporte aéreo. También se manifestó que la OACI debía dar prioridad a la realización de un trabajo sustancial en los temas en cuestión y convocar a una Conferencia sobre reglamentación del transporte aéreo, lo más pronto posible.

39. La experta de la Comunidad Andina de Naciones se refirió a los proyectos futuros de la CAN sobre los procesos de integración, los mismos que apuntaban a las negociaciones en el marco del ALCA, siendo el propósito lograr una mayor relación a nivel de los bloques, del Pacto Andino y MERCOSUR; así como con otros países de América Latina, y entre ellos, los del triángulo norte (Guatemala, El Salvador y Honduras). Manifestó que se está tratando de consolidar los procesos de integración, no sólo al nivel de bienes, sino del comercio de personas, bienes, capitales y servicios. Finalmente, informó que se ha programado una reunión del Grupo de Trabajo previa a la próxima reunión del CAAA en la que se verá la posibilidad de reformular las decisiones comunitarias para caminar hacia una profundización de las normas; y que, de acuerdo al mandato de los Jefes de Estados Andinos se trataba de avanzar en la política de integración entre la CAN y MERCOSUR para llegar a posiciones conjuntas y lograr un posible acercamiento de los dos bloques.

Conclusión

40. El GEPEJTA tomó nota de la información proporcionada y acordó sugerir al Comité Ejecutivo:

- a) Apoyar la posición de que la OACI es el Organismo intergubernamental mejor capacitado para considerar todo lo relacionado al tema de los servicios de transporte aéreo, por lo que no es necesario ampliar el Anexo de Transporte Aéreo sobre el acuerdo general del comercio de servicios en la OMC. En ese orden de ideas, las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros deberían efectuar los acercamientos necesarios con las autoridades de comercio de cada país para mantener esta posición.
- b) Instar a los Estados miembros a llevar una posición común a la Asamblea de la OACI para impulsar la realización de una Conferencia sobre Reglamentación del Transporte Aéreo lo antes posible.
- c) Continuar con su labor de fortalecimiento de la integración regional y subregional.
- d) Continuar con la tarea de seguimiento y evaluación de los aspectos políticos, económicos y jurídicos de los procesos de integración mundial, regional y subregional.

Cuestión 5 del Orden del Día:

Constitución de Grupos *ad hoc*:

- Grupo *ad hoc* encargado de elaborar una política regional en materia de seguridad aeroportuaria
Tareas N° 2 del Comité Ejecutivo y 13 de la Secretaría
- Grupo *ad hoc* encargado de la ampliación del sistema estadístico de la CLAC
Tarea N° 19 de la Secretaría

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/7-NE/05

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/7-NE/06

41. La Secretaría presentó una nota de estudio que resumía los antecedentes sobre la constitución de un Grupo *ad hoc* en materia de seguridad aeroportuaria, haciendo hincapié que dentro del marco de esta actividad, se imponía la necesidad de concretar acuerdos de cooperación entre los países, a fin de optimizar y elevar los niveles de seguridad en el ámbito aeronáutico y la eficacia en los procedimientos para la lucha contra los actos de interferencia ilícita.

42. Se refirió también a que la coordinación de la seguridad con la facilitación debe ser constante para lograr un punto de equilibrio entre ambos sectores, de modo que las medidas de seguridad se apliquen en condiciones que permitan conservar la ventaja de la rapidez propia del transporte aéreo. Informó además sobre la realización del Sexto Seminario AVSEC/FAL para las Regiones SAM y NACC que se llevará a cabo del 11 al 15 de junio de 2001 en la ciudad de Asunción, Paraguay.

43. Basándose en la evaluación de las necesidades de equipamiento y alternativas de financiamiento y considerando que los Estados no disponen de suficientes medios para su adquisición, el experto de México sugirió que este Grupo *ad hoc*, tome en cuenta las conclusiones alcanzadas durante las dos Conferencias sobre seguridad aeroportuaria, en las cuales participaron algunos países de la región; la primera de ellas convocada por la FAA y Bolivia, y la segunda convocada por la FAA y Uruguay. Asimismo, sugirió la posibilidad de contemplar el establecimiento de un grupo de carácter permanente para poder llevar a cabo las labores de coordinación en la región, logrando de esa manera, el objetivo de conseguir el financiamiento requerido para el equipamiento y garantizar el trabajo que se está realizando bajo los lineamientos de la OACI.

44. Finalmente, la Secretaría sometió a consideración del GEPEJTA la propuesta de que el Grupo *ad hoc* encargado de elaborar una política regional en materia de seguridad aeroportuaria celebre su primera reunión esa misma tarde.

45. Con relación a la constitución del Grupo *ad hoc* encargado de la ampliación del sistema estadístico de la CLAC, la Secretaría presentó la nota de estudio pertinente, destacando el mandato de la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santo Domingo, República Dominicana, noviembre de 2000) referente a la adopción de la Resolución A14-9 “Nuevo Sistema Estadístico de la CLAC”

46. Por otro lado, la Secretaría sometió a consideración del GEPEJTA la propuesta de que el Grupo *ad hoc* encargado de la ampliación del sistema estadístico de la CLAC celebre su primera reunión la tarde del 29 de marzo de 2001, en la misma ciudad de La Habana.

Conclusión

47. Luego de tomar conocimiento de la información proporcionada, el GEPEJTA acordó constituir los Grupos *ad hoc*: El primero encargado de elaborar una política regional en materia de seguridad aeroportuaria, y el segundo encargado de la ampliación del sistema estadístico de la CLAC; asignándoles las siguientes funciones y términos de referencia:

Grupo *ad hoc* encargado de elaborar una política regional en materia de seguridad aeroportuaria

- a) Levantar información sobre la aplicación de normas, métodos recomendados y directrices de la OACI en la región, elaborando una encuesta para preparar un diagnóstico de la situación en la Región.

- b) Desarrollar un mecanismo de coordinación entre los diferentes Estados miembros sobre el desarrollo de planes maestros de seguridad aeroportuaria, de conformidad con el Apéndice 1 del Anexo 17.
- c) Evaluar las necesidades de capacitación buscando alternativas de aporte (Estados donantes) a fin de contribuir al mecanismo de la OACI.
- d) Evaluar las necesidades de equipamiento y alternativas de financiamiento, considerando que los Estados no disponen de suficientes medios para su adquisición.
- e) Elaborar los lineamientos necesarios para establecer una política regional en materia de seguridad aeroportuaria.

Nota: Este Grupo *ad hoc* debe estar constituido por técnicos especializados en la materia y tanto sus reuniones como sus acuerdos deberán recibir tratamiento reservado por los temas que allí se discuten.

Grupo *ad hoc* encargado de la ampliación del sistema estadístico de la CLAC

- a) Evaluar los sistemas estadísticos de los Estados miembros y su homogeneización en el ámbito regional.
- b) Evaluar la confiabilidad y oportunidad en el recibo y proceso de la información estadística.
- c) Incorporar al sistema información relativa al número de movimientos, utilización de la capacidad, y demás índices de interés para la región.
- d) Actualizar la parte informática del nuevo sistema, para ponerla a tono con la modernidad.

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

**Revisión del tiempo de vigencia de las Resoluciones Estatutarias.
Tarea Nro. 1 de la Secretaría**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/7-NE/04

48. El GEPEJTA analizó la nota de estudio presentada por la Secretaría en donde se recordaba que la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santo Domingo, República Dominicana, noviembre de 2000) aprobó, entre otras, la Resolución A14-3; la misma que incluía los “Métodos y Procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC”.

49. Dicha decisión señalaba, entre otras cosas, el tiempo límite que una Resolución estatutaria debe permanecer aguardando el número suficiente de aprobaciones de los Estados miembros para entrar en vigor. Conforme lo señalado, se presentó el estado de aprobación de las Resoluciones estatutarias que tenían más de cinco años aguardando el número mínimo de aprobaciones de los Estados miembros para entrar en vigor: Res A4-1 “Enmienda al Estatuto y al Reglamento Interno de la CLAC” y Res A4-3 “Enmienda al Estatuto de la CLAC”.

50. Por otro lado y a manera de información se presentó el estado de aprobación de otras dos Resoluciones estatutarias, que si bien se encontraban aguardando el número mínimo de aprobaciones de los Estados miembros para entrar en vigor, a la fecha de la próxima Asamblea estarían más cerca de cumplir los cinco años; i.e. Res A12-5 “Enmiendas al Estatuto de la CLAC” y Res A13-1 “Ampliación del área geográfica de la CLAC para la incorporación de otros Estados de América”.

51. Iniciado el debate, el GEPEJTA consideró que las Resoluciones A4-1 y A4-3 eran enmiendas muy importante para regularizar una situación existente y que, faltando solamente dos ratificaciones, sería lamentable su derogación. Por este motivo, propuso que se aguarde a la última reunión del Comité Ejecutivo antes de la Asamblea de la CLAC y que el Presidente de la CLAC envíe una comunicación a los Estados que aún no las han ratificado para que lo hagan a la brevedad posible.

52. Respecto a la Resolución A12-5, el GEPEJTA concordó en que dicha Decisión era muy significativa para los Estados ya que daba mayores condiciones de flexibilidad a la CLAC para relacionarse con otros Organismos Internacionales. Finalmente, acerca de la Resolución A13-1, se consideró que sería lamentable no obtener el número suficiente de ratificaciones ya que hoy en día los bloques económicos están cada vez más integrados y más fuertes. En ese orden de ideas, se coincidió en sugerir el aumento del plazo de su análisis a una Asamblea más, con el fin de esperar los nuevos avances en las negociaciones del ALCA y demás coordinaciones regionales existentes en el continente americano, incluyendo el Caribe.

Conclusión

53. El GEPEJTA consideró conveniente sugerir al Comité Ejecutivo lo siguiente:

- a) Aguardar a la última reunión del Comité Ejecutivo antes de la Asamblea de la CLAC para la revisión del estado de aprobación de las Resoluciones A4-1 y A4-3.
- b) Aumentar del plazo de análisis de las Resoluciones A12-5 y A13-1 a una Asamblea más, con el fin de esperar los nuevos avances en las negociaciones del ALCA y demás coordinaciones regionales existentes en el continente americano, incluyendo el Caribe.

- c) Encargar al Presidente de la CLAC el envío de una comunicación exhortando a los Estados miembros que todavía no han depositado los respectivos instrumentos de aprobación, a que lo hagan lo antes posible.

Cuestión 7 del
Orden del Día:

Privatización de aeropuertos y costos de los servicios aeroportuarios
Tarea Nro. 6 del Comité Ejecutivo

Presentación oral de la Secretaría
Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/7-NE/19

54. La Secretaría inició su presentación recordando que el Comité Ejecutivo venía realizando un seguimiento a los procesos de privatización de aeropuertos en la región y dada la importancia de este asunto había decidido incorporar el tema relacionado a la “privatización de aeropuertos y costos de los servicios aeroportuarios” al Programa de Trabajo de la CLAC para el presente bienio.

55. Dentro de este marco, señaló que existían serios problemas en la coordinación interna de los Estados entre las administraciones de aviación civil, los organismos reguladores, los operadores de los aeropuertos y las líneas aéreas, lo que hacía que estos actores recurran a los diferentes organismos internacionales en busca de información, capacitación, participación en reuniones, financiamiento, etc. Informó que después de la reciente reunión realizada en Chile por el BID, IATA y AITAL, se había observado que el BID otorgaba financiamiento para algunas entidades de privatización de aeropuertos, lo cual era desconocido por la propia autoridad aeronáutica.

56. En ese orden de ideas, informó que se habían mantenido conversaciones preliminares entre CLAC, OACI, IATA, AITAL y BID para la realización de un evento conjunto, a fin de que los organismos reguladores, los organismos que explotan los aeropuertos, las autoridades aeronáuticas y las líneas aéreas discutan este tema en un solo foro ampliado. Se observó que este evento podría realizarse dos días antes de la próxima reunión del GEPEJTA (Salvador de Bahía, Brasil, 29 al 31 de agosto de 2001), con lo que Brasil, en su calidad de Estado anfitrión estuvo de acuerdo.

57. A continuación, el experto de México realizó una presentación sobre “los elementos de valor agregado a los aeropuertos regionales (concepto de puerto interior)”, la misma que estuvo a cargo del Organismo Descentralizado de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (**Adjunto 7**).

58. Respecto a lo planteado por la Secretaría, los expertos expusieron sus comentarios y experiencias sobre el tema, destacando que era necesario conocer los entes que en cada uno de los Estados estaban interviniendo en los temas aeronáuticos y que se debía hacer un levantamiento completo de dicha información con el propósito de invitarlos a participar en el evento de Salvador de Bahía.

59. Como resultado de ese debate, el GEPEJTA señaló que todo el trabajo que se realiza en la aviación civil debería ser coordinado sin que la autoridad aeronáutica pierda su competencia técnica, recordando siempre que ante los organismos especializados OACI y CLAC, el Estado es el responsable, independientemente de los organizadores que se vayan creando a su interior, para tratar los temas de aviación civil.

Conclusión

60. El GEPEJTA acogió favorablemente la propuesta de la Secretaría y acordó sugerir que:

- a) En coordinación con OACI, IATA, AITAL y BID, la Secretaría de la CLAC elabore la agenda y colabore en la organización de este Coloquio para los días 27 y 28 de agosto de 2001, en la ciudad de Salvador de Bahía, Brasil, ya que sería muy beneficioso para los Estados que en esta época de transición estructural y funcional se cuente con el apoyo de los organismos internacionales en un foro ampliado.
- b) La Secretaría de la CLAC solicite a los Estados miembros información relacionada con los diferentes organismos y autoridades que en cada uno de ellos intervienen en materia de aviación civil; i.e. entiéndase autoridades aeronáuticas, organismos reguladores, operadores de aeropuertos, etc.

Cuestión 8 del Orden del Día:

Servicio al cliente y calidad total

Tarea Nro. 9 del Comité Ejecutivo

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/7-NE/08

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/7-NE/20

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/7-NE/10

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/7-NI/03

61. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/7-NE/08 señalando que el Comité Ejecutivo durante su LVII Reunión (Buenos Aires, Argentina, setiembre de 2000) había acordado incluir el tema de “Servicio al cliente y calidad total” dentro del Programa de Trabajo de la CLAC. Señaló también que la Recomendación A14-2 de la CLAC sobre “Derechos del usuario”, al considerar necesario tutelar estos derechos como principal sostén de la industria, hacía referencia a los servicios que tiene que recibir el usuario por parte de la línea aérea; así mismo, recomendaba la adopción de la “Cartilla de derechos del usuario del servicio aéreo” como texto de orientación.

62. Consideró que era necesario que los Estados proporcionen toda la información pertinente sobre la aplicación de alguna legislación y/o normatividad que ampare al cliente del servicio de transporte aéreo, ya sea dentro del marco específico de la defensa del consumidor; o

si las Administraciones de Aviación Civil de cada Estado o alguna institución en particular realiza certificaciones a las líneas aéreas exigiendo el cumplimiento de normas para asegurar la calidad de los servicios que otorgan.

63. Al respecto, presentó información de solamente tres Estados miembros: Cuba, Ecuador y Perú; observándose que uno de ellos contaba con una institución u organismo que ampara los derechos del usuario en general. En este sentido, sugirió al GEPEJTA que los demás Estados proporcionen información sobre sus legislaciones relativas a este tema a fin de contar con suficientes elementos que permitan emitir una decisión regional que garantice a los usuarios del transporte aéreo un servicio eficiente con la más alta calidad.

64. Respecto a este tema, el experto de Cuba presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/7-NE/20, señalando los aspectos más significativos del Decreto Ley N° 182 sobre normalización y calidad.

65. Por su parte, el experto de la IATA presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/7-NE/10 sobre el marco de referencia global IATA de servicio al cliente, refiriéndose a un conjunto de pautas sugeridas a sus líneas aéreas, con el objetivo básico de que éstas puedan brindar a los usuarios del transporte aéreo el mejor servicio posible, y que éste sea del pleno conocimiento de ellos. Indicó que a través de este marco de referencia, las líneas aéreas miembros de IATA acordaban desarrollar sus propios compromisos y planes de servicios al cliente.

66. Seguidamente, el experto de Argentina hizo la presentación de una nota informativa en la que daba a conocer la normatividad relativa a servicio al cliente y calidad total existente en su país.

67. Durante el debate, los expertos observaron claramente la diferencia en el cumplimiento del contrato de transporte aéreo, la cartilla de derechos del usuario y lo que tiene que ver servicio aeroportuario y expusieron sus comentarios y experiencias en lo referente a la existencia de “Consejos de Usuarios” en sus respectivos países. Asimismo, respecto a la Cartilla del Usuario, consideraron que debía especificarse el tiempo máximo de retardo que puede tener un vuelo y el tiempo máximo que puede esperar un pasajero para hacer el reclamo de su derecho.

68. Se puntualizó también que debía diferenciarse el “usuario aeroportuario” del “usuario del transporte aéreo”, y la necesidad de que, para una próxima reunión del GEPEJTA, se trate el tema de la competencia y el alcance que cada una de las autoridades tiene sobre los diferentes tipos de usuarios y las diferentes formas en que los usuarios utilizan la infraestructura y los servicios. Asimismo, se observó la necesidad de implementar un método que mida la calidad estándar mínima para evaluar los servicios al usuario.

Conclusión

69. Luego de tomar conocimiento de la información presentada, el GEPEJTA acordó sugerir al Comité Ejecutivo lo siguiente:

- a) Los Estados que aun no lo han hecho, proporcionen información sobre sus legislaciones en materia de servicio al cliente y calidad total, a fin de contar con suficientes elementos de juicio para emitir una decisión regional que garantice a los usuarios del transporte aéreo un servicio eficiente con la más alta calidad.
- b) Considerando la experiencia de Costa Rica en la materia, se le encargue la elaboración de un proyecto de Decisión para ser discutido en la próxima reunión del GEPEJTA, el mismo que debería incluir, entre otros, los siguientes aspectos:
 - i) Consejos de Usuario en los Estados miembros;
 - ii) Existencia de dos tipos de servicio: aeroportuario y de las líneas aéreas (este último tomando en cuenta el contrato de transporte aéreo y la cartilla);
 - iii) Conocimiento del usuario sobre el procedimiento para presentar sus quejas y obtener soluciones; y,
 - iv) Disposición de un método de medida de calidad estándar para evaluar los servicios del usuario.

Cuestión 9 del
Orden del Día:

Implantación de los sistemas CNS/ATM (Seguimiento de los aspectos económicos, jurídicos e institucionales)
Tareas Nro. 12 del Comité Ejecutivo y 18 de la Secretaría

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/7-NE/17

70. Al presentar su nota de estudio, la Secretaría señaló que la CLAC, desde sus inicios, había apoyado las actividades de la OACI; en particular, la implementación de los planes de navegación aérea en los Estados miembros. Asimismo, también señaló que había realizado el seguimiento, mediante la participación de delegados que representen a la CLAC, en las reuniones del GREPECAS y de sus Subgrupos, tomando en cuenta la importancia que el Organismo Regional le viene dando a los temas económicos, institucionales y jurídicos de los sistemas CNS/ATM.

71. Respecto a la Sexta reunión del subgrupo de coordinación de la implantación CNS/ATM (CNS/ATM/IC/SC/6) que tuvo lugar en la ciudad de Santa Cruz, Bolivia, del 3 al 6 de octubre de 2000, informó que el Sr. Andrés Kucharsky Cortez, Jefe del Departamento de Navegación Aérea de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Bolivia, había asistido como Observador de la CLAC. En su informe se refirió a la agenda tratada y destacó los temas de interés para la CLAC y las conclusiones alcanzadas.

72. Al iniciarse el debate, la experta de Cuba informó que durante el 21° período de sesiones del Comité Jurídico de la OACI (agosto/setiembre de 2000), el grupo de estudio para los aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM había realizado un recuento del trabajo desde 1996, examinando no sólo los aspectos jurídicos de los sistemas GNSS sino también otros como comunicaciones, vigilancia y gestión de tránsito aéreo, habiéndose acordado dar prioridad al estudio de los aspectos jurídicos. Observó la existencia de un distanciamiento o falta de información y coordinación entre la parte técnica y jurídica para el seguimiento a la implantación de estos sistemas, por lo que consideró necesario que se concreten acciones para el seguimiento de esta tarea en el seno de la CLAC y que se logren los mecanismos que permitan que la parte jurídica acelere el establecimiento de normativas de carácter jurídico e institucional que requiere la aplicación de los sistemas CNS/ATM, partiendo del principio de soberanía.

73. Complementando esta información, el experto de Uruguay dio a conocer algunos aspectos sobre su participación en el Seminario de Navegación por Satélite, auspiciado por la Dirección de Electrónica y Protección al Vuelo de Brasil y la FAA de los Estados Unidos, señalando que lamentablemente la región seguía retrasada en el ámbito jurídico.

74. A este respecto, el experto de Brasil ofreció una planta de especialistas de la Dirección de Electrónica y Protección al Vuelo de su país que podría hacer una presentación durante una próxima reunión donde estén presente todas las autoridades aeronáuticas, ya sea durante el GEPEJTA/8 o durante el Comité Ejecutivo de Santa Cruz, Bolivia, dejando dicha decisión a criterio de la Secretaría.

Conclusión

75. El GEPEJTA tomó conocimiento de la información presentada y acordó sugerir al Comité Ejecutivo que:

- a) Se encargue a la Secretaría realizar las coordinaciones necesarias para la realización de una presentación sobre los sistemas CNS/ATM en una próxima reunión.
- b) Se continúe con el seguimiento de los aspectos económicos, jurídicos e institucionales de los sistemas CNS/ATM.

Cuestión 10 del Orden del Día:

Capacitación profesional del personal de aviación civil y de las líneas aéreas.

Tarea Nro. 16 de la Secretaría

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/7-NE/11
Nota informativa CLAC/GEPEJTA/7-NI/01
Nota informativa CLAC/GEPEJTA/7-NI/02

76. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/7-NE/11 recordando que la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santo Domingo, República Dominicana, noviembre de 2000) había incluido en el Programa de Trabajo para el bienio 2001-2002 la capacitación profesional del personal de los Estados y líneas aéreas de la región en materia de transporte aéreo. Asimismo, señaló que ésta había sido una tarea permanente asignada a la Secretaría, ya que la formación y el perfeccionamiento del personal que trabaja en la administración destinada a la aviación civil eran objetivos permanentes de las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros, y que el entrenamiento del personal aeronáutico a estándares internacionales era un prerequisite para que la aviación civil en la región continúe su desarrollo de manera segura y ordenada, en cumplimiento de las responsabilidades de cada Estado.

77. Consciente de la importancia de este aspecto, y teniendo en cuenta que algunos Estados miembros no disponen de medios propios para promover la capacitación profesional, se presentó información sobre los centros de instrucción aeronáutica de reconocida competencia en el nivel técnico, superior y gerencial, con el objetivo de preparar, programar y dictar cursos para fortalecer la gestión de las actividades de aviación civil; i.e. lista de los cursos ofrecidos por la OACI para el año 2001; Seminario sobre Prevención de Accidentes de Aviación, ofrecido por la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC) (31 de marzo al 2 de abril de 2001, El Cairo, Egipto); Cursos ofrecidos por el Colegio de Estudios en Administración Superior de México (CEAS), y Seminario sobre Seguridad Operacional en la Aviación Civil – Diagnóstico y Tratamiento (Buenos Aires, Argentina, 16 al 20 de abril de 2001), organizado por la Secretaría de Relaciones Institucionales y Subsecretaría de Transporte Aerocomercial de Argentina.

78. Por su parte, el experto de Argentina presentó una nota informativa sobre los cursos de perfeccionamiento en idioma español que se dictan en el CIPE, adjuntando información específica sobre el “Curso de Investigación de Accidentes de Aviación” previsto a realizarse en el Aeropuerto Nacional de Ezeiza (CIPE) entre los días 4 al 15 de junio de 2001. Para este curso, puso a disposición dos becas que serían coordinadas por la Secretaría de la CLAC. De igual manera, presentó información complementaria sobre la actividad que tiene previsto realizar el Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC) durante el año 2002.

79. Seguidamente, el experto de Cuba realizó una presentación informativa sobre el sistema de capacitación de la aviación civil cubana e hizo una reseña global de la capacitación diseñada por su país para enfrentar las necesidades de diferente tipo, es decir, tanto en lo técnico como en lo administrativo. La información pertinente se acompaña como **Adjunto 8**.

Conclusión

80. Luego de tomar conocimiento de la información proporcionada, el GEPEJTA acordó sugerir al Comité Ejecutivo que:

- a) Los Estados miembros que disponen de centros de instrucción envíen sus programas de cursos a la Secretaría, con la debida antelación, para que esta información sea circulada.

- b) La Secretaría continúe informando, sin duplicar esfuerzos con la OACI, sobre los cursos que se dicten en la región.
- c) Se analice la posibilidad de realizar un panel sobre “capacitación de aviación civil” en una próxima reunión del GEPEJTA.

Cuestión 11 del
Orden del Día:

Armonización de disposiciones respecto a la implantación a nivel regional de los sistemas de registro electrónico de tarifas y billetes de pasajes electrónicos.

Tarea No. 10 del Comité Ejecutivo

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/7-NE/12

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/7-NI/04

81. La Secretaría presentó una nota de estudio en la que, tal como se había acordado durante la Quinta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/5) (Lima, Perú, marzo de 2000), constaba el levantamiento de información respecto a la legislación disponible en los Estados miembros en materia de emisión de billetes electrónicos, esto con el fin de evaluar la posibilidad de armonizar los dispositivos jurídicos y proponer una directriz en el ámbito regional en esta materia.

82. Respecto al registro electrónico de tarifas señaló que, al parecer, en la mayoría de los Estados miembros no existían dispositivos legales específicos sobre la materia. Solamente un país había iniciado un proceso de implementación de estos registros. Por tal motivo y teniendo en cuenta que en la mayoría de los Estados de la región las tarifas ya no eran aprobadas por la autoridad aeronáutica sino que éstas sólo se registraban, sugirió que sería conveniente que los expertos analizaran sus respectivas legislaciones a fin de estandarizar en una sola decisión los criterios a emplearse para los procedimientos de registro electrónico.

83. Con relación a la emisión de billetes electrónicos, indicó también que algunos Estados no habían considerado este tema en sus legislaciones. En algunos de ellos, se estaba analizando la posibilidad de emitir billetes electrónicos; en otros, se había establecido la información mínima que debía constar en ellos. En ese sentido, sugirió al GEPEJTA que sería importante contar con una normativa que distinga dichas figuras y señale claramente sus alcances y limitaciones, con el objetivo de garantizar a los usuarios y operadores del transporte aéreo la mayor seguridad jurídica posible en sus relaciones comerciales.

84. Más adelante, la experta de Colombia presentó una nota informativa sobre la política tarifaria de su país, señalando que ésta consistía en un régimen de libertad vigilada en el cual las aerolíneas registraban ante la autoridad aeronáutica las tarifas a aplicar junto con sus condiciones y ésta las aprobaba o desaprobaba de acuerdo a ciertos criterios. Resaltó la importancia de contar con un sistema computarizado de registro electrónico de tarifas y dio a conocer las características y funcionamiento de este sistema en su país.

85. Durante el debate, el experto de Brasil señaló que los sistemas electrónicos de tarifas para efectos de registro eran muy importantes ya que las empresas aéreas registran sus tarifas “on line”. Indicó que mediante el sistema ATPCO (Air Tariff Publishing Company) todas las empresas del mundo tienen acceso a las tarifas de una línea aérea y pueden conocer si están aprobadas o no por el gobierno; asimismo, señaló que los proveedores de estos sistemas otorgan, sin costo alguno, el entrenamiento necesario al personal de la autoridad aeronáutica que adquiere el sistema. Finalmente, manifestó que el registro electrónico “on line” era una herramienta que permitía que la autoridad aeronáutica realice una fiscalización de las tarifas.

86. Por su parte, el experto de Argentina informó que su país estaba en proceso de actualización normativa y que las experiencias de Brasil y Colombia eran pautas a tomar en cuenta e implementar normas necesarias en su sistema para un registro electrónico de tarifas adecuado. En cuanto a la emisión de billetes electrónicos, señaló que en su país existían varios proyectos tendientes a establecer una normativa sobre documentación electrónica en materia de contratos en general y no específicamente sobre billetes de pasaje.

87. Respecto al registro electrónico de tarifas, la experta de Ecuador señaló que su país contaba con la Resolución 31-98 del Consejo de Aviación Civil que reemplazaba la Resolución 12-98, en la cual se establecían las condiciones para el registro de tarifas, siendo ésta una normativa genérica y amplia. Indicó que, sobre la base de esta regulación, se reciben las tarifas con un plazo de 8 días de antelación a la entrada en vigencia. Respecto a la emisión de billetes electrónicos, informó que anteriormente en su país se había procedido al sellado de los boletos, pero debido a la emisión de boletos electrónicos, en la actualidad se registraba únicamente la numeración previa a su emisión.

88. El experto de Costa Rica manifestó que su país se encontraba en la etapa de preparación de una legislación que le permitirá adecuar estos sistemas. Al respecto, señaló que de acuerdo a ley se requería la aprobación de las tarifas por parte del Consejo Técnico de Aviación Civil; sin embargo, con relación a Convenios Internacionales se había negociado que sea únicamente registro y no “aprobación”. Indicó que si bien la ley exigía la aprobación de las tarifas, no existía el procedimiento, por lo que se estaba trabajando en la posibilidad de establecer una banda tarifaria, con límites máximos y mínimos, sobre los cuales la aprobación sería automática sobre un límite de máximos y mínimos. Por otro lado, respecto a la venta de boletos de manera electrónica, se consideró que debía existir una regulación mínima.

89. El experto de Paraguay informó que el registro de tarifas en su país se hacía manualmente y que próximamente se iba a proceder al registro electrónico. Informó también que su país se encontraba en un proceso de actualización de la legislación aeronáutica y que se encontraba en el Congreso Nacional un nuevo código aeronáutico que establecía nuevas normativas fundamentales del derecho aeronáutico, en donde se prevé legislación tarifaria, entre otras.

90. El experto chileno, por su parte, señaló que su país no contaba con legislación respecto al registro electrónico de tarifas ni a emisión de billetes electrónicos. Indicó que actualmente se llevaba un registro manual de tarifas y que éste se había complicado por la

cantidad y diversidad de las mismas y que se presentaban problemas en el cumplimiento de la fecha de validez.

91. El experto de Venezuela informó que su país contaba con una Resolución que obligaba a las empresas a hacer una solicitud para el registro de las tarifas. Añadió que este registro era manual y que en la citada resolución existían algunos parámetros que debía seguir la empresa para presentar la solicitud, sobre todo si quería aumentar las tarifas. Por último, indicó que el control de las tarifas en su país se hacía a través de los jefes de aeropuerto.

Conclusión

92. Al tomar nota de los comentarios vertidos por los expertos, el GEPEJTA acordó someter a consideración del Comité Ejecutivo las siguientes conclusiones:

- a) Con el propósito de que los Estados se puedan familiarizar de la mejor manera con el tema de registro electrónico de tarifas, sería conveniente encargar a la Secretaría realice los contactos pertinentes para invitar a algún representante de ATPCO a una próxima reunión del GEPEJTA para dar una charla sobre las facilidades de su sistema.
- b) Con respecto a los Estados que tienen un registro electrónico específico, como en el caso de Colombia, se solicita que realicen una presentación visual del sistema en la próxima reunión del GEPEJTA para que el resto de expertos lo conozcan y sirva como ejemplo para esbozar un proyecto de Decisión.
- c) Con respecto a la emisión de billetes electrónicos y tomando en cuenta que existe muy poca información y que los Estados no disponen de reglamentación, se solicitó a México que también realice una presentación en la próxima reunión formulando un proyecto de Decisión.

Cuestión 12 del Orden del Día:

**Informe de la Sexta Reunión del Grupo *ad hoc* encargado de la
revisión y actualización de las Resoluciones y recomendaciones de la
CLAC (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador,
Uruguay, AITAL y Secretaría (Ponente))**
Tarea Nro. 1 de la Secretaría

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/7-NE/14

93. En este punto del Orden del Día, la Secretaría, en su calidad de Ponente del Grupo *ad hoc* encargado de la revisión y actualización de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC, hizo la presentación del Informe correspondiente a su sexta reunión realizada en la ciudad de La Habana, Cuba, el día 27 de marzo de 2001.

94. Informó que luego de analizar las Decisiones tarifarias Res A6-5, Res A6-7, Res A6-8, Res A6-9, Rec A6-2, Rec A7-3 y Rec A8-3, los comentarios sugeridos por IATA y la Secretaría, así como los criterios vertidos durante el debate, el Grupo *ad hoc* acordó sugerir al GEPEJTA que inicie el trámite su derogación, encargando a la Secretaría la elaboración de una Decisión genérica que recoja los siguientes temas: conocimiento por parte del pasajero de las condiciones o restricciones tarifarias, control y fiscalización por parte de las autoridades aeronáuticas sobre el cumplimiento de las obligaciones de los transportadores, registro y aprobación de tarifas, y protección de la sana competencia entre los transportadores.

Conclusión

95. Luego del debate, el GEPEJTA acordó someter al Comité Ejecutivo el inicio del trámite de derogación de las Decisiones tarifarias señaladas en el párrafo anterior y encargar a la Secretaría la elaboración de una Resolución más genérica, la misma que debería considerar los siguientes elementos y que se analizaría con motivo de la próxima reunión del GEPEJTA (Salvador, Brasil, 29 al 31 de agosto de 2001):

- a) Conocimiento del pasajero de las condiciones o restricciones tarifarias.
- b) Control y fiscalización por parte de las autoridades aeronáuticas sobre el cumplimiento de las obligaciones del transportador.
- c) Registro y aprobación de tarifas.
- d) Protección de la sana competencia entre los transportadores.

Cuestión 13 del Orden del Día:

**Estudio para determinar la posibilidad de armonizar la
reglamentación de los Estados miembros en materia de otorgamiento
de permisos de operación.**

Tarea Nro. 1 del Comité Ejecutivo

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/7-NE/13

96. El experto de Panamá presentó la nota de estudio que contenía los resultados y conclusiones de la encuesta para determinar la posibilidad de armonizar la reglamentación de los Estados miembros en materia de otorgamiento de permisos de operación en rutas ya negociadas en los acuerdos y/o convenios bilaterales.

97. Señaló que mediante el ejercicio efectuado se había logrado conocer la legislación sobre la materia en la región, por lo que consideró conveniente sugerir al GEPEJTA se exhorte a los Estados miembros que hagan el esfuerzo para la agilización del trámite de los documentos en el menor tiempo posible dentro de sus respectivas dependencias involucradas en el proceso de tramitación de los permisos de operación.

98. Durante el debate, algunos expertos informaron al GEPEJTA sobre los requisitos esenciales para el otorgamiento de permisos de operación en sus respectivos Estados.

99. Por su parte, la Secretaría recordó que el propósito de esta tarea era el de armonizar los requisitos para el otorgamiento de permisos de operación, para que éstos sean más expeditos y sencillos; sin embargo, observó que el problema era encontrar la manera de armonizar estos requisitos, superando el engorroso proceso de expedición de las leyes de los Estados. Asimismo, sugirió al GEPEJTA que tome en cuenta el trabajo se viene realizando sobre la materia tanto en el Acuerdo de Fortaleza como en la Comunidad Andina de Naciones.

100. A fin de alcanzar un grado de uniformidad en cuanto a la regulación en los países de la región, el experto de Argentina ofreció su colaboración a Panamá para elaborar conjuntamente algún texto que se pueda adoptar como modelo.

Conclusión

101. Luego del debate, el GEPEJTA acordó someter a consideración del Comité Ejecutivo las siguientes conclusiones:

- a) Que se continúe con la tarea de armonizar la normatividad para el otorgamiento de permisos de operación, encargando a Panamá y Argentina la elaboración de un proyecto para ser discutido en la próxima reunión del GEPEJTA.
- b) Que la Secretaría proporcione a los Estados señalados la información disponible del Acuerdo de Fortaleza y la Comunidad Andina.
- c) Que se exhorte a los Estados miembros para que hagan el mayor esfuerzo posible para agilizar los trámites, dentro de sus respectivas dependencias, en el proceso de otorgamiento de permisos de operación.

Cuestión 14 del Orden del Día:

Características jurídicas y económicas del Proyecto Unidroit. ***Tareas Nro. 1 del Comité Ejecutivo y 7 de la Secretaría***

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/7-NE/18

102. El experto de la IATA hizo la presentación de la nota de estudio en representación de AITAL donde se indicaban los antecedentes del Proyecto Unidroit, el desarrollo y estado actual del tratado, el marco internacional propuesto y los beneficios del mismo.

103. Se refirió también a las características básicas del sistema, al establecimiento de un criterio uniforme para crear un "interés internacional" sobre equipo aeronáutico, a la creación de una norma sobre prioridad entre los derechos que puedan constituirse sobre ese equipo sobre

la base de un registro internacional especial, y a la determinación de soluciones en caso de incumplimiento sobre la venta, arrendamiento y cancelación del registro de la aeronave.

104. Indicó además que este Convenio ayudará a satisfacer la gran demanda de mecanismos financieros para adquirir aeronaves y equipo aeronáutico en Latinoamérica durante los próximos 20 años; también reducirá la presión para que los gobiernos provean soporte financiero y les asistirá en sus programas de privatización, cuando ellos sean deseables, y contribuirá a una mejor seguridad aérea al permitir que las aerolíneas en muchas jurisdicciones modernicen su flota de aeronaves; motivo por el cual AITAL manifestaba su apoyo irrestricto a este Convenio.

105. Señaló además que, considerando la necesidad de que el Tratado mantenga su orientación comercial y entre en vigor aceleradamente, AITAL solicitaba que los Estados de la CLAC que:

- a) Tomen en consideración la importancia del Tratado.
- b) Reconozcan que como un instrumento de derecho internacional privado con objetivos financieros y económicos, el Convenio debe mantener su orientación comercial y entrar en vigor con el menor número de ratificaciones posibles.
- c) Reconozcan que los textos propuestos equilibran la necesidad económica con otros intereses, a través de disposiciones optativas, permitiéndole a los Estados reflejar su política sin generalizar los términos del tratado, lo cual anularía su propósito.
- d) Asistan a la Conferencia Diplomática que tendrá lugar en Sudáfrica en noviembre del presente año y apoyen el Convenio y Protocolo en los términos propuestos.

106. A este respecto, el experto de Brasil informó sobre los antecedentes del tratado y manifestó que su país apoyaba plenamente la Conferencia Diplomática pero que no concordaba con que el citado Convenio entre en vigor con el menor número de ratificaciones, considerando la importancia de este documento para los Estados.

107. Por su parte, la experta de Uruguay invitó a los Estados a reflexionar sobre el tema, ya que consideraba que los países de la región iban a tener complicaciones en la aplicación de los derechos internos. Asimismo, señaló que se debía analizar la aplicabilidad de este Convenio en cada Estado y si éstos estaban preparados para afrontarlo. Coincidió con Brasil sobre el número de ratificaciones y consideró que el costo interno de cada Estado iba a ser importante tomando en cuenta que se debía mantener un registro por 24 horas durante todos los días del año. Por último, sugirió al GEPEJTA la necesidad de que los Estados lleven a la próxima Conferencia (Ciudad del Cabo, del 29 de octubre al 16 de noviembre de 2001) una posición en bloque y unánime.

108. El experto de Argentina coincidió plenamente con el planteamiento de Uruguay, ya que este Convenio incluye cuestiones que producirán cambios muy profundos en todas las legislaciones de la región. Informó también que en su país se ha formado un grupo integrado con miembros de la Cancillería para analizar estos aspectos, sugiriendo que lo mismo debía ser hecho por los otros países de la región.

109. La experta de Cuba, al apoyar lo señalado por los expertos de Argentina y Uruguay, indicó que había una fuerte presión de la industria para que con sólo tres firmas el Convenio entre en vigor; y propuso mantener la posición de que no fueran menos de treinta firmantes, a fin de proteger los intereses de los países en desarrollo. Señaló también que en dicho Acuerdo existían algunos puntos que estaban “encorchetados”, es decir, sin acuerdo y se corría el riesgo que dichos aspectos no se resolverían en la Conferencia Diplomática. Señaló además que en el citado Convenio existían aspectos que, de cierta manera, convenían a algunos países de la región, pero que especialmente respondía a intereses de una entidad privada y sugirió que se traslade a las respectivas autoridades de los Estados miembros la revisión del texto del Convenio, particularmente los párrafos que se encuentran entre corchetes y las conclusiones de los temas debatidos en el Comité Jurídico de la OACI.

Conclusión

110. Luego de tomar conocimiento de las opiniones vertidas por los expertos, el GEPEJTA acordó someter a consideración del Comité Ejecutivo las siguientes conclusiones:

- a) Que la Secretaría envíe una carta exhortando a los Estados que revisen el “Proyecto de Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil” y el “Proyecto de Protocolo de dicho Convenio sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico al interior de cada una de sus administraciones, coordinando con las instituciones involucradas, a efectos de poder tener una visión clara, especialmente en lo que tiene que ver con lo no acordado en el Comité Jurídico de la OACI que aparece en el texto “entre corchetes”.
- b) Después de esta revisión, sería necesario que en la próxima reunión del GEPEJTA se intercambien criterios y que allí se pueda discutir y esbozar un proyecto de posición regional para someterse a la aprobación del Comité Ejecutivo.
- c) Incluir el análisis de este asunto en las discusiones del Comité Ejecutivo a realizarse en Montreal, antes de la Asamblea de la OACI y, de esa forma, poder llegar a la Conferencia Diplomática con una posición regional consensuada.
- d) Pedirle a AITAL que participe en esas reuniones con los criterios de las líneas aéreas para que el diálogo sea compartido.

**Cuestión 15 del
Orden del Día:****Otros asuntos**

- Actualización de la información sobre el precio de combustible de aviación en la región

Tarea Nro. 8 de la Secretaría

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/7-NE/16

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/7-NE/09

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

112. Por su parte, el experto de IATA presentó una nota de estudio en la que mostraba un análisis referido al *status* existente en la región en materia de precios de combustible. Este análisis contemplaba, entre otros, los factores que habían contribuido a que los precios fuesen más elevados, tal como la participación gubernamental en la fijación de los precios, el gravamen impositivo implícito y explícito, los gravámenes que no agregan valor, los niveles de competencia limitados, la fijación de precio basada en una “paridad de importación” a pesar de ser en algunos casos exportadores netos, los procesos de privatización de aeropuertos, y la consiguiente tendencia a imponer diversos gravámenes al carguío de combustible.

113. En ese sentido, sugirió al GEPEJTA que considere la necesidad de que los Estados miembros de CLAC pongan su mejor esfuerzo para obtener el compromiso de sus gobiernos de llevar a cabo un plan de acción tendiente a:

- a) eliminar la participación gubernamental en la fijación del precio del combustible de aviación;
- b) eliminar todo impuesto, ya sea implícito o explícito, que grave el combustible cargado para vuelos internacionales, de acuerdo con las recomendaciones de OACI;
- c) asegurarse que todas y cada una de las tasas que graven el combustible de aviación, tenga bases justificadas, y que los ingresos generados sean únicamente empleados en beneficio de las instalaciones de combustible requeridas para apoyar las operaciones de las líneas aéreas;
- d) inducir la abierta competencia en el suministro y entrega en el aeropuerto del combustible de aviación, donde el abastecimiento exclusivo

permanezca como la solución más beneficiosa (e.g. los sistemas de boca-toma de combustible), asegurándose que exista un sistema consultivo transparente que involucre a todas las partes, incluyendo las líneas aéreas;

- e) variar la fijación de precios basada en la paridad de importación en aquellos países que exportan combustible de aviación, y en donde la fijación de precio se encuentra bajo control de las autoridades; y,
- f) garantizar que los procesos de privatización de aeropuertos no conllevarán precios de combustible de aviación más elevados, pues no hay ninguna razón valedera para que ello ocurra.

114. La experta de Ecuador inició el debate aclarando que, respecto al informe presentado por IATA, el IVA en su país no era reembolsable. Sobre los costos de combustible, indicó que aunque Ecuador era un país petrolero, el costo de los insumos para este proceso era demasiado alto, lo que encarecía la tarifa.

115. El experto de Paraguay manifestó que su país tenía el precio de combustible más elevado de la región debido a que, además de no ser un país petrolero, el combustible era importando de Argelia, pero que gracias a la firma de un acuerdo con Venezuela se esperaba abaratar este precio. Indicó también que otra situación que incidía en el costo del combustible era la liberalización del precio y la importación que se realiza en dólares, moneda que había sufrido una variación negativa respecto a su moneda local. Respecto al cuadro presentado por IATA, dejó en claro que la tasa que se imponía era a la empresa concesionaria de proveer el combustible en el aeropuerto y no a la línea aérea, pero que estas empresas trasladaban ese costo a las líneas aéreas.

116. Por su parte, el experto de Bolivia, al referirse a la propuesta de IATA sobre eliminar la participación gubernamental en la fijación de precios de combustible, manifestó que había ciertas situaciones en las que la fijación de los precios internacionales estaba sujeta a variaciones originadas en entidades ajenas a la actividad aeronáutica. Aclaró que en su país existía un menor precio para las compañías nacionales en función del interés de servicio público y por los altos costos que tienen los operadores por el tipo de aeropuertos y el bajo tráfico.

Conclusión

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

- a) Encargar a la Secretaría que solicite a los Estados que no han desglosado el impuesto del precio que actualicen la información; y a los Estados que no han respondido, que lo hagan lo más pronto posible.

- b) Solicitar a los Estados que hagan llegar sus comentarios a la Secretaría sobre la tabla presentada por IATA para la elaboración de una tabla comparativa que se discutirá en la próxima reunión del GEPEJTA, con miras a la preparación de un proyecto de Decisión.

118. Por otro lado, en este último punto de la Agenda, la delegada de Cuba informó oficialmente que por Acuerdo Número 3737, el Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros de su país aprobó la adhesión de Cuba al Acuerdo para el establecimiento del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional CLAC/OACI y que sólo falta la ratificación por parte del Consejo de Estado.

Clausura

119. Para finalizar, el Coordinador agradeció su elección y el apoyo ofrecido por la Secretaría y por los Estados. También agradeció a todo el personal involucrado en el desarrollo de la Reunión, y deseó a los participantes un feliz retorno a casa. Asimismo, el Secretario de la CLAC expresó su sincero agradecimiento a todo el personal y a las Autoridades de Cuba por el apoyo recibido. Finalmente, el Sr. Argimiro Ojeda Vives, Vicepresidente de Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, se dirigió a los participantes, declarando clausurada la reunión.

LISTA DE PARTICIPANTES**ESTADOS MIEMBROS****ARGENTINA****TOMÁS RODOLFO MANZANARES**

Jefe Departamento OACI CRA
Comodoro Pedro Zanni 250, oficina 182 Blanco
Buenos Aires

Tel (5411) 43176411
Fax (5411) 43176411
Email dtoaci@faa.mil.ar

HORACIO KNOBEL

Director de Acuerdos y Legislación de la Dirección Nacional
de Transporte Aerocomercial
Hipólito Irigoyen 250, P.12° - 1235
Buenos Aires

Tel (5411) 43497306
Fax (5411) 43497307
Email hknobe@mecon.gov.ar

CECILIA RICOY

Jefe División Estadísticas de la Dirección Nacional de
Transporte Aerocomercial
Hipólito Irigoyen 250, P. 12° of. 1208
Buenos Aires

Tel (5411) 43497322
Fax (5411) 43497328
Email ericoy@mecon.gov.ar

MARCELO ORFILA

Director de Comercial Aeropuertos Argentina 2000
Aeropuerto Ezeiza
Buenos Aires

Tel (5411) 54802573
Fax (5411) 54802576
Email morfila@aa2000.com.ar

DIEGO SEFERCHEOGLOU

Area Infraestructura Aeropuertos Argentina 2000
Bosares 4061
Buenos Aires

Tel (5411) 54802689
Fax (5411) 54802559
Email dsefercheoglou@aa2000.com.ar

BOLIVIA**JUAN URRUTIA PLAZA**

Jefe Dpto. Asuntos y Organismos Intern. DGAC
Av. Mariscal Sta. Cruz # 1278, Piso 4°
La Paz

Tel (591) 2377136 / 2374142
Fax (591) 8119323
Email jurrupla@hotmail.com

JULIO BERNARDO ANDRADE REQUENA
Asesor Jurídico DGAC
Palacio de Comunicaciones, DGAC
Av. Mariscal Sta. Cruz # 1278, Piso 4º, La Paz

Tel (591) 2377136 / 2374141
Fax (591) 8119323
Email dgacleg@ceibo.entelnet.bo

BRASIL

LUIZ ADONIS BATISTA PINHEIRO
Asistente da CERNAI
Av. Marechal Camara 233 12º Piso
Rio de Janeiro, CEP 20-020-080

Tel (5521) 2406748 / 5441195
Fax (5521) 2406022
Email cernai@maerj.gov.br

MANOEL V. SCHUBNELL DE REZENDE LIMA
Jefe de División de Seguridad y Facilitación DAC
Rua Santa Luzia 651, Sala 512, CEP 20030-040
Rio de Janeiro

Tel (5521) 38146720 /6750
Fax (5521) 38146902
Email chie5@dac.gov.br

MARIA REGINA OLIVEIRA DE QUEIROZ
Asesora de CERNAI
Av. Marechal Camara 233 12º Piso
Rio de Janeiro, CEP 20-020-080

Tel (5521) 2406147
Fax (5521) 2406022
Email apc.cernai@maerj.gov.br

VIRGINIO LOUREIRO
Asesor Especial Presidencia EMBRATUR
Centro de Convenciones do Bahía Salvador Bahíatursa
Armação S/N, Salvador, Bahia

Tel (5571) 3708690
Fax (5571) 3708697
Email imd@bahiatursa.ba.gov.br

JUCIARA MELO
Directora de Operaciones de Bahiatursa
Centro de Convenciones de Bahía
Praia de Armação, s/n Salvador, Bahia

Tel: (5571) 3708406 / 07
Fax (5571) 3716109
Email juciara@bahiatursa.ba.gov.br

CHILE

LORENZO SEPÚLVEDA BIGET
Subdirector de Planes DGAC
Miguel Claro 1314
Santiago

Tel (562) 4107510
Email sdplan@agac.cl

EDUARDO ALVARADO
Jefe del Departamento Técnico Económico JAC
Amunátegui 139, P7
Santiago

Tel (562) 6731020
Fax (562) 6983148
Email ealvarado@mtt.cl

COLOMBIA**CLAUDIA ESGUERRA BARRAGÁN**

Jefe División Transporte y Asuntos Intern. DGAC
Aeropuerto el Dorado, Piso 4 of.403
Bogotá

Tel (571) 4139598
Fax (571) 4135024
Email cesguerr@aerocivil.gov.co

COSTA RICA**RICARDO MADRIGAL**

Vicepresidente Consejo de Aviación Civil, DGAC
San José

Tel (506) 2801770
Fax (506) 2802340

LUIS FALLAS ACOSTA

Jefe Asesoría Legal
DGAC
San José

Tel (506) 2964602
Fax (506) 2964602
Email lfallasaco@hotmail.com

MARIO RODRIGUEZ VARGAS

Director CETAC
Sabanilla de Montes de Oca
San José

Tel (506) 3903285
Fax (506) 2964602

FERNANDO SOTO CAMPOS

Subdirector de Aviación Civil
Alajuela
San José

Tel (506) 2900090
Fax (506) 2312107
Email dgacsg@racsa.co.cr

CUBA**VÍCTOR GONZALEZ CALERO**

Director de Transporte Aéreo y
Relaciones Internacionales IACC
La Habana

Tel (537)551170 / 551123
Fax (537) 334577
Email victor.gonzalez@iacc.avianet.cu

CONCEPCIÓN MARTÍNEZ MIRANDA

Especialista Transporte Aéreo IACC
23 No.64 La Rampa
La Habana

Tel (537)551170 / 551123
Fax (537) 334577
Email concepcion.martinez@iacc.avianet.cu

ISABEL LEÓN RIQUELME

Directora Jurídica IACC

Calle 23 No.64

La Habana

Tel (537) 551131

Fax (537) 334553

Email isabel.leon@iacc.avianet.cu

ABEL. S. ALVAREZ GRAVE DE PERALTA

Asesor Jurídico IACC

Calle 23 #64, Vedado

La Habana

Tel (537) 551131

Fax (537) 334553

Email abel.alvarez@iacc.avianet.cu

GALINA PÉREZ GOLDA

Especialista en Aeródromos IACC

Calle 23 No. 64, Vedado

La Habana

Email galina.perez@iacc.avianet.cu

FIDEL ARA CRUZ

Especialista en Aeronavegación IACC

Jefe del Grupo ATM

Calle 23 No. 64 Vedado, La Habana

Tel (537)551121

Fax (537) 551183

Email dam@iacc.avianet.cu

DIEGO MARTÍNEZ RODRÍGUEZ

Representante Proyecto TRAINAIR

Av. 47 esq.18.Cca (Playa)

La Habana

Tel (537) 223765

Fax (537) 240416

Email trainair@ceniai.inf.cu

ALBERTO BARRERAS

Especialista en Seguridad Aeronáutica IACC

Calle 23 No. 64, Vedado

La Habana

Tel (537) 551115

JULIÁN RODRÍGUEZ RAMOS

Jefe del Departamento de Seguridad

Calle 23 No.64, Vedado

La Habana

Tel (537) 551688

AMADO HERNÁNDEZ NODARSE

Especialista en Relaciones Internacionales

Calle 23 No.64, Vedado

La Habana

Tel (537) 551123

VÍCTOR FERNÁNDEZ GONZÁLEZ

Jefe de Capacitación IACC

Calle 23 No.64, Vedado

La Habana

Tel (537) 551128

Fax (537) 662272

Email victor.fernandez@cacsa.avianet.cu

GUILLERMO SALT

Especialista en Aeronavegabilidad IACC
Calle 23 No.64, Vedado
La Habana

Tel (537) 551124
Fax (537) 334451
Email dia@iacc.avianet.cu

ECUADOR**FANNY SOTO ORTÍZ**

Jefe Departamento Estudios Economicos y Facilitación,
DGAC
Buenos Aires 149 Av. 10 de Agosto
Quito

Tel (5932) 552987
Fax (5932) 563995
Email fany_soto@hotmail.com

SANDRA REYES CORDERO

Asistente de Política Aeronáutica DGAC
Buenos Aires Oe 163 y Av. 10 de Agosto
Quito

Tel (5932) 552687
Fax (5932) 563995
Email dacsis@ramt.com

MARCELO SERRANO PROAÑO

Jefe Departamento Seguridad Aeroportuaria
Buenos Aires 149 y 10 de Agosto
Quito

Tel (5932) 552450
Fax (5932) 552450
Email marceloserrano@latinmail.com

VÍCTOR RIVERA CADENA

Jefe Sección Facilitación y Gestión Aeroportuaria
Buenos Aires Oe1-153
Quito

Tel (5932) 552987
Fax (5932) 238364
Email variverac@hotmail.com

FARID MANTILLA

Jefe de la Sección de Estadísticas DGAC
Buenos Aires No.149
Quito

Tel (5932) 552987
Fax (5932) 552987
Email faridmantilla@hotmail.com

GUATEMALA**MARIO ROLANDO SOZA MAURICIO**

Director DGAC
Dirección General de Aeronautica Civil Zona 13
Guatemala

Tel (502) 3320162
Fax (502) 3324050

MANUEL SALVADOR POLANCO RAMÍREZ

Asesor - Consultor DGAC
Terminal Aérea Zona 13
Guatemala

Tel (502) 3310290
Fax (502) 3671627
Email marbella @gua.net

DIANA AGUILAR

Coordinadora Proyecto OACI
Edificio Terminal Aérea, Zona 13, 3er nivel
Guatemala

Tel (502) 3670215
Fax (502) 3670215
Email oacigua@internet.net.gt

HONDURAS**JUAN DE DIOS RODRÍGUEZ GALO**

Subdirector de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Toncontin
Tegucigalpa

Tel (5042) 2347065
Fax (5042) 2333683
Email toncontin@yahoo.com

MÉXICO**DIONISIO MENDEZ**

Experto Técnico, Representación Permanente de México ante
el Consejo de la OACI
999 University Suite 1440
Montreal, Canadá

Tel (514) 9546156
Fax (514) 9545838
Email dmendez@icao.int

AARON VILLAR BERNAL

Subdirector Seguridad Aeroportuaria
Providencia 807 Col. del Valle
México

Tel (525) 5431350
Fax (525) 6693845
Email tornadoi@hotmail.com

HECTOR COLIN MARTINEZ

Director de Tarifas
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Nueva York No.115 Col. Napoles, Ciud.de México

Tel (525) 6827525
Fax (525) 6826465
Email hcolin@gob.mx

RENÉ ULISES REYES CHAVELA

Subdirector de Sistemas
Providencia No. 807
México

Tel (525) 6877246
Email rrchavel@sct.gob.mx

MARIO ANTONIO LOUSTAUNAU

Ministro Embajada de México
Calle 12 No. 518 Miramar, Playa
La Habana

Tel (537) 247723 al 25
Fax (537) 242717
Email marco.loustaunau@embamex.cu

PANAMÁ**HUMBERTO CHAVARRIA**

Subdirector General Técnico, DAC
Apartado 7501 - 7615, Zona 5
Panamá

Tel (507) 3150217
Fax (507) 3150721
Email tta@aeronautica.gob.pa

DIEGO HURTADO

Asesor de Transporte Aéreo
Albrook Field, edif 805 Apartado 7501
Panamá

Tel (507) 3150198
Fax (507) 3150395
Email diegoh200@hotmail.com

ENRIQUE HERRERA

Director de Transporte Aéreo
Aeropuerto Marcos A. Gelabert Edificio 805
Apdo. 7501, Panamá

Tel (507) 3150243
Fax (507) 3150395

SERGIO EMILIO RODRIGUEZ PRETELT

Director Nacional de Seguridad Aeroportuaria
Aeropuerto Internacional de Tocumen
Panamá

Tel (507) 2384292
Fax (507) 2384455

ROLANDO VERBEL ARROCHA

Jefe de Seguridad Aeroportuaria
Aeropuertos Marcos A. Gelabert
Panamá

Tel (507) 3150249
Fax (507) 3150249

JOSE ANTONIO PÉREZ SALAMERO

Asesor Técnico, Dirección General
c/57 Obarrio Edificio Las Veraneras
Panamá

Tel (507) 3150210

PARAGUAY**CEFERINO FARÍAS SERVÍN**

Subdirector de Transporte Aéreo DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Setiembre Edif. M.D.N.
3º piso, Asunción

Tel (595)21213365
Fax (592) 21213365
Email staaai@dinac.gov.py

REPUBLICA DOMINICANA**JULIAN TAMAREZ**

Encargado de Aeródromos, DGAC
Av. México esq. Dr. Delgado
Edificio Oficinas Gubernamentales, Santo Domingo

Tel (809) 2217909 ext.308
Fax (809) 2212103
Email j.tamarez@codetel.net.do

OLGA YASILYS HERASME

Encargada Asuntos Internacionales Aeronáutica Civil
Dirección General Aeronáutica Civil
Santo Domingo

Tel (809) 2217909
Fax (809) 2218816

URUGUAY**FELIX A. TORNONI**

Director DINACIA
Yi - 1444- 2do. Piso
Montevideo

Tel (5982) 9008877
Fax (5982) 9008879

JORGE JACKSON

Director Instituto Adiestramiento Aeronáutico
Yi - 1444- 2do. Piso
Montevideo

Tel (5982) 322-7767
Fax (5982) 322-8049
Email dgaciaa@adinet.com.uy

MARIA ANGÉLICA GONZÁLEZ

Asesora MTOP
Rincón 575, Piso 5to.
Montevideo

Tel (5982) 9165459
Fax (5982) 9163122
Email dntaereo@adinet.com.uy

GUSTAVO ONETO

Asesor de Transporte Aéreo Comercial DGAC
Yi - 1444- 2do. Piso
Montevideo

Tel (5982) 9008877
Fax (5982) 9008079

VENEZUELA**KEYLA CUICAS**

Jefe División Aviación Comercial Internacional
Parque Central-Torre Este-Piso 39
Caracas

Tel (58212) 5092200 / 5092218
Fax (58212) 5092280

PABLO MENDOZA

Jefe Oficina de Transporte Aéreo
Aeropuerto Simón Bolívar/ Maiquetía
Urb. La Trinidad, Calle Arichuna Quinta, N° 16-25
Caracas

Fax (58212) 3551370

OBSERVADORES**CAN****ROSA MARIA GRACIELA ORTIZ ORIGGI**

Gerente Proyecto Transporte Aéreo
Paseo de la República 3895, Lima 27, Peru

Tel (511) 4111400

Fax (511) 2213329

Email gortiz@comunidadandina.org

IATA**RODRIGO DURAN**

Subdirector Regional Am. Lat.
Av.11 septiembre N° 2155 Torre A Of. 903
Santiago, Chile

Tel (562) 233063

Fax (562) 2324687

Email duranr@iata.org.

PABLO RIVAS MATUS

Secretario Latam Task Force de Costos de Infraestructura
Aeroportuaria y ATS
Av.11 septiembre N° 2155 Torre A Of. 903
Santiago, Chile

Tel (562) 2330063

Fax (562) 2324687

Email rivasp@iata.org

ALADA**DIEGO GONZALEZ**

Miembro Corporativo - Asociado
Honduras 5663 2do Piso Buenos Aires
Argentina

Tel (5411) 47796918

Fax (5411) 47796952

Email dgonzalez@aa2000.com.ar

PANELISTAS**ERNESTO GUTIERREZ**

Director General Aeropuertos Argentina 2000
Balbastro 2397
Buenos Aires, Argentina

Tel (5411) 54802587
Fax (5411) 54802343
Email egutierrez@aa2000.com.ar

LUIS IBAÑEZ

Director ECASA
La Habana, Cuba

Tel (537) 2664001
Fax (537) 335724

JUAN LEMA

Asesor Director General AENA
C/Peonias 2, Edificio Piovera Azul
Madrid, España

Tel (3491) 3212805
Email jilema@aena.es

**PALABRAS DEL SR. ARGIMIRO OJEDA VIVES, VICEPRESIDENTE DEL
INSTITUTO DE AERONÁUTICA CIVIL DE CUBA**

Señor Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil
Señores Delegados de los países latinoamericanos
Señores Observadores

En nombre de la Aviación Civil de Cuba, me resulta muy grato darles todos la más cordial bienvenida y desearles una agradable estancia en nuestro país.

Cuba se honra en tener a cada uno de ustedes en su calidad de representantes de los Estados miembros de la CLAC para el desarrollo de la séptima reunión del Grupo de Expertos en asuntos políticos, económicos y jurídicos del transporte aéreo.

Nuestro país se encuentra inmerso en desarrollar la industria del turismo, y para un país isleño, el transporte aéreo es fundamental para poder impulsar esta rama. Por esto le damos tanta importancia a los aspectos que se discuten en estas reuniones, para que el transporte aéreo pueda desarrollarse en beneficio de quienes utilizan este medio de transportación.

En lo referido a la aviación civil, en los últimos años hemos avanzado en el campo regulatorio ya que se han puesto en vigor 19 Reglamentos y 3 Manuales de Procedimientos, que norman las diferentes actividades en el ámbito aeronáutico, acorde con las recomendaciones de los Anexos del Convenio de Chicago.

De igual forma, se elaboró el proyecto de “Ley de la Aviación Civil”, la cual se encuentra en trámite de consulta constitucional y deberá ser aprobada en el primer semestre de este año, por las instancias de gobierno correspondientes, para su entrada en vigor.

Hemos realizado serias inversiones en la actividad de aeronavegación dirigidas a garantizar la prestación de los servicios aeronáuticos, teniendo en cuenta los requerimientos técnicos internacionalmente establecidos y con el objeto de elevar la seguridad de los vuelos, entre las que se encuentran las siguientes:

- Se creó una red de centrales telefónicas digitales que tiene su telediscado aeronáutico nacional.
- Se automatizó la mensajería AFTN compatible con SITA.
- Se han instalado en todos los aeropuertos internacionales equipos VHF/AM en sus respectivas torres de control con frecuencia principal, auxiliar de aproximación y de emergencia.
- Se han instalado instrumentos de control y medición meteorológica así como una estación meteorológica automatizada en el aeropuerto José Martí.

- Se creó el Banco de datos NOTAM automatizado con intercambio con más de 70 países.
- Se han instalado y entrado en funcionamiento 5 posiciones de radares primarios y secundarios que dan cobertura a toda la FIR de Cuba y 5 estaciones VHF/AM que también dan cobertura a la FIR de Cuba.
- Está en proceso para ser culminado este año, el nuevo Centro de Control de Tránsito Aéreo de Cuba automatizado al 100%.
- Existe la estación satelital para la recepción de la información meteorológica mundial WAFS.
- También existe una estación satelital que garantiza la fotografía vía satélite de la información meteorológica.
- Existe una estación satelital en comunicación con todos los centros adyacentes del Caribe Central.
- Se está llevando a cabo un proceso de digitalización de la carta aeronáutica.
- Se realizó la campaña del levantamiento geodésico para las nuevas coordenadas WGS/84.
- Se completó el plan de radio ayudas a la navegación con equipamiento VOR/DME e ILS en los principales aeropuertos.

También se está ejecutando una serie de inversiones aeroportuarias, dirigidas a la ejecución de un grupo de obras fundamentales. Entre las inversiones más importantes podemos citar las siguientes:

- Como resultado del desarrollo turístico en la provincia de Ciego de Ávila se construye el nuevo Aeropuerto Internacional “Jardines del Rey” en Cayo Coco, con una capacidad de 600 pasajeros en una primera etapa; una pista de 3200 x 45 metros y una plataforma para 5 aeronaves: 2 de pequeño y mediano porte y 3 de gran porte.
- Se está construyendo la nueva Torre de Control y Bloque Técnico del Aeropuerto “José Martí”, la que sustituirá a la Torre de Control actual y alcanza unos 49.5 metros de altura y una de observación de 46.5 metros que le permite visualizar todo el aeródromo y sus cuatro terminales aéreas.
- También en el aeropuerto “José Martí”, se también construye los nuevos almacenes de carga internacional.
- Asimismo, se construye el nuevo ACC de la República de Cuba, el cual está situado al noroeste de la Terminal Aérea III y sustituirá al ATC actual, abarcando un área de 72 metros x 33 metros, equipándose con tecnología moderna.

Paralelamente, con el proceso de desarrollo proyectado en las esferas técnicas, hemos desarrollado un trabajo de preparación y superación de los factores humanos, a través de nuestros planes de capacitación.

Las direcciones principales de la capacitación han estado dirigidas a la preparación técnica especializada y gerencial, así como hacia la calidad de los servicios, comercialización, CNS/ ATM, computación, idioma y preparación de instructores.

Para garantizar esos planes de capacitación, contamos con mas de 500 profesores e instructores en todo el sistema de la aviación civil y tres centros de instrucción, los cuales son: Centro de Adiestramiento de la Aviación (Escuela Técnica), Centro de Capacitación Aeronáutica (Gerencial) y Escuela Nacional de la ENSA.

Distinguidos Participantes:

En este encuentro iniciamos un nuevo período de trabajo de la CLAC y, con la participación de todos ustedes, podremos lograr el fortalecimiento de nuestro Organismo Regional.

La agenda de la reunión es amplia, y se discutirán aspectos importantes como la gestión aeroportuaria donde prestigiosos especialistas nos expondrán sus experiencias y debatiremos las nuestras, con el objetivo de llegar a conclusiones provechosas para todos los explotadores de aeropuertos.

De igual forma, se analizará la participación de la CLAC en el 33 período de sesiones de la Asamblea de la OACI donde, entre otras cuestiones, se elegirá un nuevo Consejo. Debemos darle apoyo a nuestros países latinoamericanos y caribeños.

Nos pondremos al tanto con los procesos de integración en todos los niveles y la relación con otros organismos internacionales, y como aunaremos esfuerzos y posiciones consensuadas en lo que a la elaboración de una política regional en materia de medio ambiente se refiere.

Otro aspecto que debatiremos es el servicio al cliente y la calidad total, cuestión que tanta importancia está cobrando en el mundo, donde no se puede competir si no se brinda el servicio con calidad y se protege al cliente.

Seguimos trabajando en la implantación de los sistemas CNS/ATM, donde la parte técnica está muy adelantada pero los aspectos jurídicos e institucionales deben acelerarse, en aras de lograr acuerdos institucionales multilaterales.

ORDEN DEL DÍA

(Presentado por la Secretaría)

1. Panel sobre gestión de aeropuertos.
Tarea Nro. 17 de la Secretaría
2. Participación de la CLAC en el 33º período de Sesiones de la Asamblea de la OACI.
Tarea Nro. 7 del Comité Ejecutivo
3. Avances del Grupo *ad hoc* encargado de elaborar una política regional en materia de medio ambiente.
Tarea Nro. 2 del Comité Ejecutivo
4. Procesos de integración en todos los niveles (mundial, regional y subregional) y relación con otros organismos internacionales.
Tarea Nro. 5 del Comité Ejecutivo
5. Constitución de Grupos *ad hoc*:
 - Grupo *ad hoc* encargado de elaborar una política regional en materia de seguridad aeroportuaria.
Tareas Nro. 2 del Comité Ejecutivo y 13 de la Secretaría
 - Grupo *ad hoc* encargado de la ampliación del sistema estadístico de la CLAC.
Tarea Nro. 19 de la Secretaría
6. Revisión del tiempo de vigencia de las Resoluciones Estatutarias.
Tarea Nro. 1 de la Secretaría
7. Privatización de aeropuertos y costos de los servicios aeroportuarios.
Tarea Nro. 6 del Comité Ejecutivo
8. Servicio al cliente y calidad total
Tarea Nro. 9 del Comité Ejecutivo
9. Implantación de los sistemas CNS/ATM (Seguimiento de los aspectos económicos, jurídicos e institucionales)
Tareas Nro. 12 del Comité Ejecutivo y 18 de la Secretaría
10. Capacitación profesional del personal de aviación civil y de las líneas aéreas.

Tarea Nro. 16 de la Secretaría

11. Armonización de disposiciones respecto a la implantación a nivel regional de los Sistemas de Registro Electrónico de Tarifas y Billetes de Pasajes Electrónicos.
Tarea Nro. 10 del Comité Ejecutivo.
12. Informe de la Sexta Reunión del Grupo *ad hoc* encargado de la revisión y actualización de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Uruguay, AITAL y Secretaría (coordinador)).
Tarea Nro. 1 de la Secretaría
13. Estudio para determinar la posibilidad de armonizar la reglamentación de los Estados miembros en materia de otorgamiento de permisos de operación.
Tarea Nro. 1 del Comité Ejecutivo
14. Características jurídicas y económicas del Proyecto Unidroit.
Tareas Nro. 1 del Comité Ejecutivo y 7 de la Secretaría
15. Otros asuntos.
 - Actualización de la información sobre el precio del combustible de aviación en la región.
Tarea Nro. 8 de la Secretaría

**SEMINARIO INTERNACIONAL SOBRE GESTIÓN, EXPLOTACIÓN Y
DESARROLLO COMERCIAL DE AEROPUERTOS**

**EL MODELO DE GESTIÓN Y
COMERCIALIZACIÓN DE LOS
AEROPUERTOS DE CUBA**

Autor: Ing. Luis Ibañez Cruz
 Director General de la Empresa Cubana de aeropuertos y Servicios
 Aeronáuticos.

EL MODELO DE GESTIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE LOS AEROPUERTOS DE CUBA

Autor: Ing. Luis Ibañez Cruz
Director General de la Empresa Cubana de aeropuertos y Servicios
Aeronáuticos.

INTRODUCCIÓN.

Durante los últimos diez años, un importante cambio se ha verificado en la economía cubana, motivado por tres factores fundamentales:

El primero es el desmoronamiento del campo socialista que posibilitaba al país un intercambio comercial en condiciones muy favorables, con el acceso a tecnologías, producciones, alimentos, combustibles y materias primas, todo lo cual representaba más del 80 % del intercambio mercantil del país.

El segundo factor, es las condiciones de bloqueo económico que desde el mismo triunfo de la Revolución ha impuesto el imperialismo Yankee a este pequeño país,, recrudecido en esta última década.

Por otra parte y como tercer factor, LAS importantes transformaciones en la economía mundial se llevaban a cabo, tales como el proceso de globalización impulsado por los avances científicos y tecnológicos, con la acción a gran escala de las empresas transnacionales cada vez más poderosas.

Es este escenario complejo adverso y hostil, que además de ocasionar muy graves consecuencias a escala universal, el que provoca serios trastornos en el desenvolvimiento de la economía cubana y que nos llevaron al **período especial**.

Así, nuestro pequeño país, encamina sus primeros esfuerzos en detener la caída de la economía y en retomar después su crecimiento, realizando las transformaciones necesarias para adaptarnos a las realidades que impone ese contexto internacional que mencionamos.

Aquí se enmarca la estratégica decisión de impulsar el turismo como un sector capaz de imprimir el dinamismo necesario a la economía y generar los necesarios ingresos en plazos relativamente breves que pudieran, además, reanimar e integrar otros sectores de la economía. Así, la industria sin chimeneas se constituía en el motor impulsor de la economía cubana y es hoy el más importante sector en nuestro país.

Teniendo en cuenta que Cuba es una Isla, esto significó el punto de partida para el desarrollo de las gateras de entrada y salida para garantizar el movimiento de los visitantes extranjeros que se proyectaban: LOS AEROPUERTOS

DESARROLLO

A finales de la década de los ochenta, en Cuba, existían 15 aeropuertos para el servicio doméstico fundamentalmente y solo llegaban vuelos internacionales al Aeropuerto Internacional "José Martí" de Ciudad de La Habana, funcionando como el HUB de los vuelos domésticos. Estas facilidades aeroportuarias, se encontraban en las ciudades fundamentales de acuerdo a la división político administrativa del país.

Sin embargo el desarrollo del turismo, además de potenciar el conocimiento de nuestras ciudades, vinculadas al desarrollo de nuestra cultura y al proceso de unión de las dos culturas; la occidental y la autóctona, abría también las posibilidades de internacionalización de nuestros paraísos naturales conformados por playas únicas, parajes inhóspitos, flora, fauna; lugares, muchos de ellos, nunca visitados por el hombre.

¿ Qué pasos debía orientar entonces la Aviación civil para dar el necesario soporte a estas expectativas de desarrollo de la industria turística del país ?:

En primer lugar, se tomaron las acciones necesarias para reorganizar la actividad aeroportuaria de manera de crear estructuras dinámicas de gestión y control, lo que no se garantizaba con la existencia de una Dirección para aeropuertos dentro de la Empresa Cubana de Aviación.

En Mayo de 1995, la creación de ECASA (Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos), con la misión de DIRIGIR Y MANTENER LA RED AEROPORTUARIA DE CUBA Y GARANTIZAR SERVICIOS CON EFICIENCIA Y CALIDAD COMPARABLES A LOS MAS ALTOS ESTANDARES INTERNACIONALES.

La ECASA, debía reorganizar las actividades de los aeropuertos y reorientar su gestión sobre la base de la calidad y la eficiencia. Así, las actividades de combustibles partiendo desde la compra del combustible de aviación a los proveedores extranjeros, su recepción, almacenamiento, distribución y suministro a las aeronaves debían ser estructuradas y pasar a ser atendidas por ECASA. De igual forma, los servicios a la navegación aérea, la vigilancia, control del tránsito aéreo, servicios de comunicación, de información y meteorológicos, necesitaban renovación en su concepción y gestión.

Los servicios en rampa a las aeronaves y a los pasajeros requerían de ser revolucionados, basados en la creación de nuevas y confortables facilidades, introducción de equipamiento tecnológico y preparación del personal de los servicios.

La estructura organizativa de la nueva empresa quedó conformada por una pequeña unidad corporativa central, donde se generan las políticas y estrategias en cada una de

las direcciones de trabajo y desde donde se ejerce en control y supervisión de las operaciones aeronáuticas, de administración, financieras etc.

Los aeropuertos, que en un inicio fueron 15 y ya hoy suman 23, se organizaron en Zonas aeroportuarias que funcionaban como unidades de negocios con una independencia relativa, que con el decursar del tiempo ha estado incrementándose, facilitando con ello una gestión más flexible

En segundo lugar, debió tomarse una decisión estratégica ante la disyuntiva de:

1. Optar por desarrollar el aeropuerto de la ciudad capital como la puerta fundamental para las conexiones internacionales y a partir de ello, potenciar una red de vuelos domésticos hacia los puntos de interés del turismo o
2. Desarrollar Aeropuertos para vuelos internacionales en aquellos puntos de interés para el turismo, por aislados que ellos estuvieran.

Aquí vino la decisión de optar por la segunda variante, lo que se fundamentó, entre otras razones en que El mercado turístico principal que se proyectaba, procedía de Europa, por lo que luego de un agotador viaje de 9 a 10 horas de vuelo, la propuesta de un tránsito de 1-2 horas más y luego un vuelo doméstico de otro tanto, representaría un elemento desalentador. No así el atractivo que significaba el volar directamente al destino deseado. Esto constituyó un valor agregado al producto turístico.

¿ Que ha constituido la ECASA para el desarrollo comercial aeroportuario.

A partir de 1995, se comenzó a trabajar bajo un plan especialmente diseñado, con el objetivo de “ubicar adecuadamente a los aeropuertos cubanos en el mapa económico mundial”, sobre todo en la esfera de la industria turística. Así, se comenzaron a ejecutar un grupo de acciones dirigidas a crear las condiciones necesarias en cada polo turístico, para ofrecer en ellos las prestaciones óptimas y seguras a las líneas aéreas y sus pasajeros.

Estas acciones, se pueden delimitar en tres etapas:

1. En los primeros 3 años, entre 1995 y 1998, se llevó a cabo el proceso de construcción de las obras de las Terminales de pasajeros de:
 - Cayo Largo, CON CAPACIDAD PARA 600M PASAJEROS POR HORA, ACONDICIONADA Y EQUIPADA DE ACUERDO A LOS STANDARDS EUROPEOS DE SERVICIOS.
 - Holguín, Camagüey, dos terminales con el mismo diseño y diferente color, las que tienen una capacidad de 750 pasajeros por hora e igualmente equipada para satisfacer altos standards.
 - La nueva Terminal No. 3 del Aeropuerto Internacional José Martí, la más grande y espaciosa de nuestro país

- La ampliación de las facilidades terminales en el aeropuerto de Varadero y apertura de pequeños aeropuertos domésticos como Trinidad, Cayo Coco, Cayo Las Brujas y Santa Lucía.
 - En estos momentos se trabaja en la construcción de un nuevo aeropuerto Internacional en Cayo Coco, el cual contará en su explotación con la participación de Aena y el Nuevo Centro de Control de Área (ACC) de la República de Cuba, y una moderna torre de control en nuestro principal aeropuerto en La Habana, ambos equipados con tecnología de punta.
2. En todos estos años se implementó un plan de construcción de facilidades para el gaseo centralizado de combustibles en las principales terminales aéreas, permitiendo operaciones cómodas rápidas y seguras, lo que se acompañó de un plan de elevación de la calidad de estos combustibles a las más altos standards reconocidos, inspeccionados por Shell International.
 3. El equipamiento especial para atender a las aeronaves, también ha sido un objetivo de trabajo en el que se ha avanzado. Hoy podemos decir que podemos prestar los servicios HANDLING requeridos que compiten en calidad y tiempo de ejecución con cualquier aeropuerto en otros lugares del mundo.
 4. Se han instalado además, modernos sistemas de ayuda a la navegación y de vigilancia en ruta y se moderniza del Centro de control de área. La Zona de Información de vuelo de nuestro país es totalmente cubierta y controlada por nuestro personal y nuestros equipos.

Sin embargo, en materia de los servicios, el hombre hace la diferencia y si tenemos en cuenta que los aeropuertos son la primera y última impresión que tiene un visitante sobre nuestro país, podemos concluir la importancia del factor humano en el logro de nuestros propósitos. Por ello, a la par del desarrollo de las infraestructuras se han desarrollado amplios planes que han permitido:

- ➔ Capacitar a los trabajadores, funcionarios y cuadros en temáticas actuales de la gestión aeroportuaria, como lo son el MARKETING, IDIOMA INGLES, NEGOCIACIONES, ATENCION Y CUIDADO DEL CLIENTE, CONTABILIDAD, CONTROL INTERNO y otras, y calificación y recalificación constante en las especialidades técnicas. En ECASA se garantiza un mínimo de 2 actividades de capacitación por cada trabajador en un período de un año
- ➔ Montaje y asimilación de nuevas tecnologías para el procesamiento de pasajeros, como nuevos sistemas para el chequeo de pasajeros y equipajes, sistemas modernos de información a pasajeros, sistema para el control de documentos, nuevas tecnologías de revisión por Rayos X de equipajes y detectores magnéticos para pasajeros.

En cuanto a la coordinación y la profesionalidad de las diferentes instituciones que intervienen en las actividades del aeropuerto.

- Se han diseñado los standards de servicios de los aeropuertos, los cuales son de obligatorio cumplimiento de cada una de las entidades que operan dentro de las facilidades aeroportuarias, establecidos a través de contratos.
- Se han establecido los comités de facilitación de los aeropuertos, que funcionan de acuerdo a las regulaciones del comité de facilitación nacional y en los cuales participan todos los involucrados en las operaciones aeroportuarias. Estos comités sesionan con una frecuencia mensual.
- El proceso de retroalimentación se lleva a cabo a partir de encuestas de satisfacción y medición de los aspectos con los que IATA establece sus monitoreos anuales para seleccionar a los mejores aeropuertos. Utilizamos para ello modernas herramientas como la INTERNET.
- Se implementaron comisiones de atención a las reclamaciones para facilitar que estas sean canalizadas, y solucionadas.

La óptica de todo este proceso, fue la de preceder en todo momento el desarrollo de las facilidades que creaba el turismo, de manera que los aeropuertos estuvieran dispuestos para las operaciones apenas las primeras habitaciones y centros de descanso y recreación estuvieran disponibles.

Otro factor común en todo el proceso de desarrollo, ha sido el cuidado del medio ambiente, la protección a todo costo de las características endémicas de cada región, la toma de medidas para evitar o disminuir la contaminación sónica y de elementos corrosivos. Todo ello en estrecha coordinación con las autoridades de medio ambiente del país

Todo esto ha conllevado a que el panorama económico haya cambiado radicalmente en la gestión aeroportuaria. En el año 1995 las utilidades antes de impuestos que se generó a partir de la gestión de la red aeroportuaria de Cuba, creció en un 11,0 %, siendo aun las fuentes fundamentales de esos ingresos, los producidos por la venta de los combustibles y lubricantes de aviación a las líneas aéreas y los servicios en rampa a las aeronaves. En ese entonces volaban a nuestro país 16 líneas aéreas, las cuales conectaban fundamentalmente a las ciudades de La Habana y Varadero con ciudades de Canadá, México y algunas de Europa, como Madrid, Berlín y Moscú

En el año 1996, el crecimiento fue de un 21 %, manteniéndose un crecimiento paulatino año por año hasta el recién concluido año 2000. Hoy vuelan a nuestros aeropuertos 68 líneas aéreas de las más importantes del mundo, que permiten conectar a nuestra pequeña Isla con ciudades como París, Londres, Madrid en Europa; Montreal Quebec Toronto, Miami y Nueva York en Norteamérica. Río de Janeiro, Caracas, Buenos Aires , Ciudad México, Panamá y muchas otras en NUESTRA América Latina, ciudades de Africa y eventualmente algunas de Asia y Australia.

El desarrollo de los servicios aeroportuarios y aeronáuticos no se detiene, por el contrario, con el crecimiento sostenido del turismo en el país se hace impostergable la

apertura de nuevas capacidades y el aumento de la exigencia para lograr una constante elevación de la calidad. Nuestros planes de desarrollo, contemplan; el crecimiento y el mejoramiento de nuestras facilidades para garantizar servicios de excelencia a nuestros clientes:

ECASA ha llegado a un punto de su gestión, donde se hace necesaria la aplicación de la tecnología informática a un nivel alto de automatización de procesos y de flujo de información de operaciones y administración. Es precisamente ese nuestro reto para el futuro.

El desarrollo de los valores empresariales y la creación de una cultura de servicios a la par de la asimilación de nuevas tecnologías de información, componen el centro de la dirección estratégica de nuestra organización.

Esta proyección contribuirá en su justa medida al desarrollo del transporte aéreo en Cuba, al desarrollo y los planes estratégicos de nuestro país y a potenciar a nuestra AMERICA y en especial a nuestra área del caribe como importante destino turístico a escala mundial.

Al mirar en forma retrospectiva los trabajos realizados hasta hoy y ver los resultados y las transformaciones de los servicios aeroportuarios y de aeronavegación, podemos afirmar que se ha logrado soportar el desarrollo del programa de nuestra industria turística nacional en materia de garantizar las llegadas y salidas de visitantes a través de los aeropuertos. Esto tiene un matiz realmente importante si tenemos en cuenta que los ritmos de crecimiento en materia de movimiento de turistas, se ha comportado con una media de entre el 15% y el 25% anuales, ritmos estos realmente difíciles de sostener.

No quiere decir que todo esté resuelto de forma satisfactoria y que no existan tareas para seguir mejorando los servicios.

Es importante señalar que los cambios acaecidos durante estos 10 años en las estructuras de organización, tanto internas de la Aviación, como en general en los organismos de la administración central del Estado, han permitido la fluidez de estos procesos transformadores.

Lo alcanzado hasta ahora, sólo significa para la Aviación cubana, lo que se puede hacer, con el concurso de todos, y el compromiso de seguir adelante en el perfeccionamiento de la calidad de los servicios que se prestan a las líneas aéreas y a los viajeros que nos visitan.

MUCHAS GRACIAS

Diseño de Planes Comerciales de Aeropuertos

Juan I. Lema Devesa
La Habana, marzo 2001

Contenido

→ 1. Objetivos de los Planes Comerciales de Aeropuertos

→ 2. Resultados Esperados

→ 3. Método de Realización

☞ Trabajos previos

☞ Sesiones de trabajo en el Aeropuerto

✎ Diagnóstico

✎ Visión y posicionamiento del Aeropuerto

✎ Análisis de Opciones de desarrollo de la Actividad Comercial

☞ Integración con el Plan de Acciones Global

→ 1. Objetivos de los Planes Comerciales de Aeropuertos

→ 2. Resultados Esperados

→ 3. Método de Realización

☞ Trabajos previos

☞ Sesiones de trabajo en el Aeropuerto

✎ Diagnóstico

✎ Visión y posicionamiento del Aeropuerto

✎ Análisis de Opciones de desarrollo de la Actividad Comercial

☞ Integración con el Plan de Acciones Global

- ➔ **I. Planificación de la actividad comercial del Aeropuerto a medio plazo**
- ➔ **II. Definición de los objetivos comerciales y herramienta de seguimiento**
- ➔ **III. Compromiso entre Aeropuertos y Dirección**

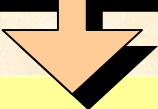
→ Los Planes Comerciales de los Aeropuertos forman parte del conjunto del Plan Estratégico :

Objetivo

→ Fijar las políticas que permitan :

- ☞ Crecimiento eficiente de la Actividad Comercial
- ☞ Dar respuesta a las necesidades de los Clientes actuales y potenciales

- ✓ Diagnóstico del posicionamiento actual
- ✓ Estimación del potencial de desarrollo
- ✓ Evaluación de las implicaciones del cambio.
- ✓ Definición del potencial de crecimiento

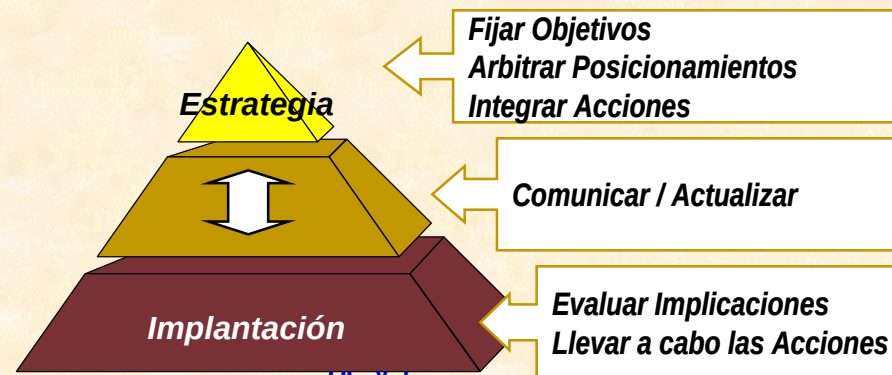
- 
- Integrar las Acciones necesarias
 - Implantar los Planes Comerciales

¿Porqué un Plan Comercial del Aeropuerto?

- ✎ El Plan Estratégico se está desarrollando para el conjunto de los aeropuertos.
- ✎ Sin embargo, la materialización de este Plan se producirá principalmente en los aeropuertos, que forman las Unidades de Negocio.
- ✎ Por otra parte, es clave la participación de los aeropuertos en la definición de la estrategia.

→ Beneficios de los Planes Comerciales :

- ✎ Permiten hacer participar a los aeropuertos en la definición de la estrategia global
- ✎ Ayudan a definir el posicionamiento del aeropuerto
- ✎ Permiten enriquecer el Plan Estratégico con la visión desde los aeropuertos, más ligada a la gestión del día a día.
- ✎ Ayudan a entender mejor las dificultades con que se van a encontrar los aeropuertos en su implantación



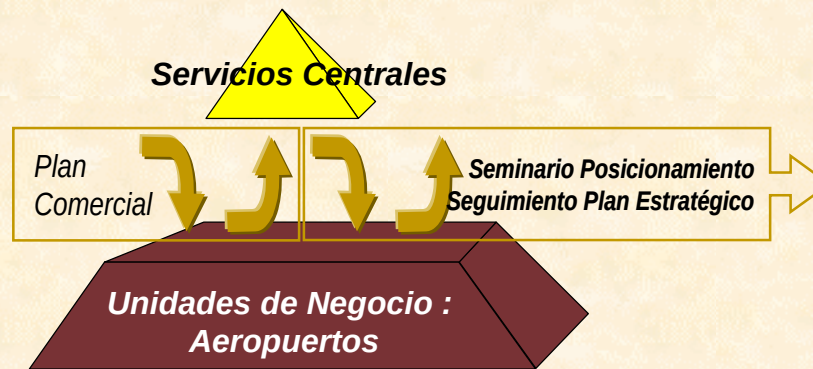
→ El Plan Comercial no es un resultado final

→ Es un punto de partida, el primer eslabón de una cadena de comunicación entre Servicios Centrales y los Aeropuertos, para la definición y el posterior seguimiento / actualización del Plan Estratégico

→ El Papel de Servicios Centrales es doble :

→ Fijar Objetivos / Arbitrar, desde el **conocimiento** de la realidad de los Aeropuertos.

→ **Comunicar** los Objetivos / Criterios a los Aeropuertos para que éstos se posicionen, y analicen las implicaciones.

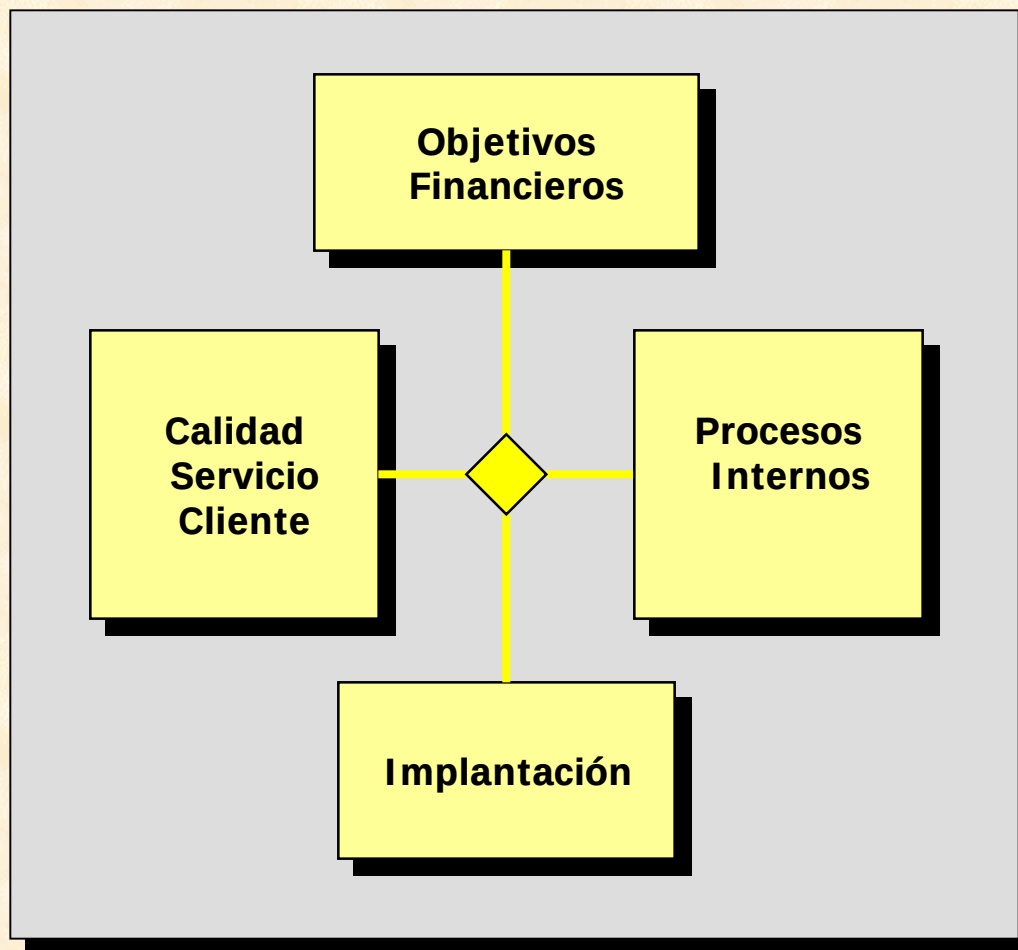


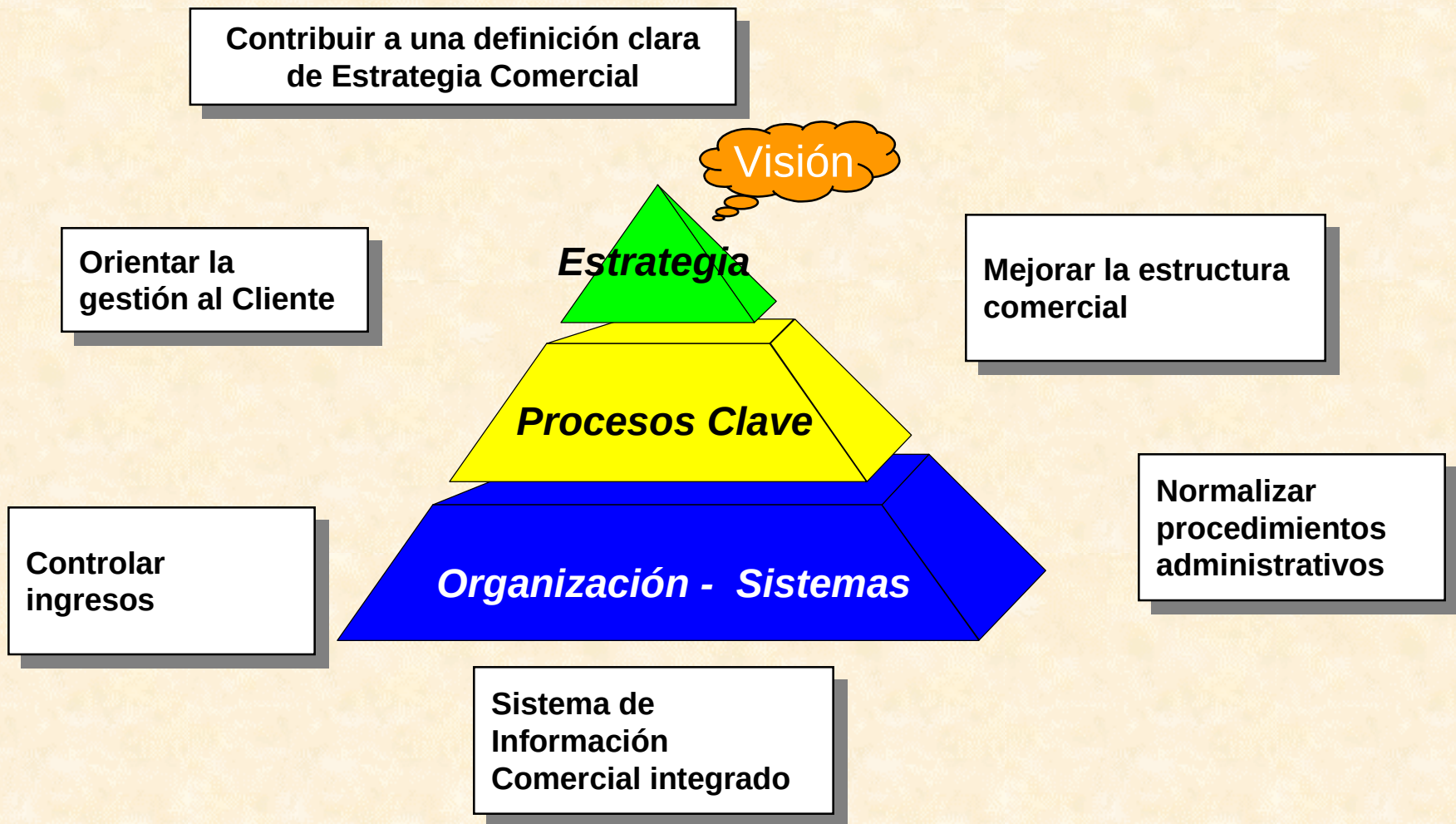
Es preciso un nuevo enfoque para la Actividad Comercial en base a criterios claros :

- Enfocar hacia el **Cliente Final**, como Receptor del Servicio y Emisor del Ingreso
- Esclarecer la relación con los **Cientes Primarios** :
 - ☞ Definición de su calidad de servicio al Cliente Final
 - ☞ Apoyo en el desarrollo de su Actividad



Se empleará un Cuadro de Mando para el seguimiento de objetivos





→ 1. Objetivos de los Planes Comerciales de Aeropuertos

→ 2. Resultados Esperados

→ 3. Método de Realización

✎ Trabajos previos

✎ Sesiones de trabajo en el Aeropuerto

✎ Diagnóstico

✎ Visión y posicionamiento del Aeropuerto

✎ Análisis de Opciones de desarrollo de la Actividad Comercial

✎ Integración con el Plan de Acciones Global

El resultado de este trabajo será la redacción de un documento del “Plan Comercial del Aeropuerto”, que incluirá :

→ 1. Caracterización del Aeropuerto

☞ 1.1. Entorno

- ✎ 1.1.1. Influencias Institucionales
- ✎ 1.1.2. Entorno Socio-Económico y su Evolución

☞ 1.2. Datos del Aeropuerto

- ✎ 1.2.1. Infraestructuras actuales
- ✎ 1.2.2. Oferta Comercial
- ✎ 1.2.3. Estructura de Ingresos y Gastos

☞ 1.3. Mercados y Clientes

- ✎ 1.3.1. Estadísticas de Tráfico
- ✎ 1.3.2. Segmentación de Clientes y Características

☞ 1.4. Dimensionamiento Interno

→ 2. Visión del Aeropuerto

☞ 2.1. Análisis DAFO

☞ 2.2. Posicionamiento Global del Aeropuerto

→ 3. Estrategia Comercial del Aeropuerto

☞ 3.1. Desarrollo Comercial del Área Terminal y Accesos

- ✎ 3.1.1. Posicionamiento
- ✎ 3.1.2. Visión y Principios
- ✎ 3.1.3. Cuadro de Mando

☞ 3.2. Servicios a Compañías

- ✎ 3.2.1. Posicionamiento
- ✎ 3.2.2. Visión y Principios
- ✎ 3.2.3. Cuadro de Mando

☞ 3.3. Carga

- ✎ 3.3.1. Posicionamiento
- ✎ 3.3.2. Visión y Principios
- ✎ 3.3.3. Cuadro de Mando

➔ 4. Plan de Acciones

- ☞ 4.1. Resumen de Acciones por Bloque de Negocio
- ☞ 4.2. Calendario de Acciones
- ☞ 4.3. Nueva Oferta Comercial

➔ 5. Proyección

☞ 5.1. Potencial de Ingresos y Calidad

- ✎ 5.1.1. Potencial de Crecimiento
- ✎ 5.1.2. Elementos de Apoyo a la Valoración
- ✎ 5.1.3. Priorización de las Actuaciones

☞ 5.2. Implicaciones

➔ ANEXO: Fichas de Acciones

→ 1. Objetivos de los Planes Comerciales de Aeropuertos

→ 2. Resultados Esperados

→ 3. Método de Realización

☞ Trabajos previos

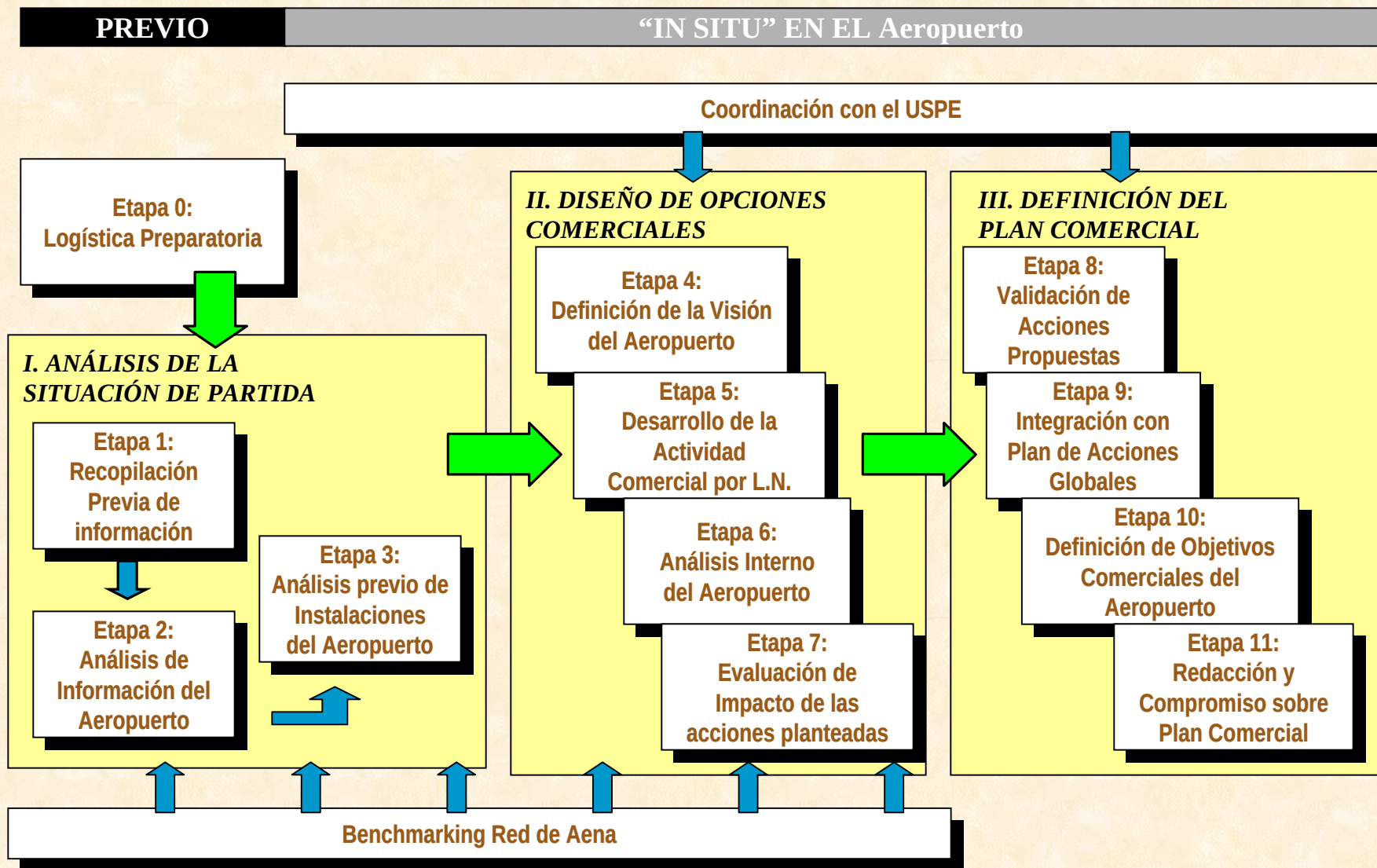
☞ Sesiones de trabajo en el Aeropuerto

- ✎ Diagnóstico

- ✎ Visión y posicionamiento del Aeropuerto

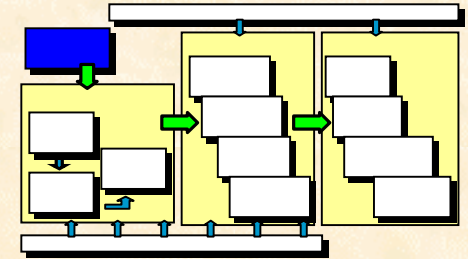
- ✎ Análisis de Opciones de desarrollo de la Actividad Comercial

☞ Integración con el Plan de Acciones Global



→ ETAPA 0: LOGÍSTICA PREPARATORIA

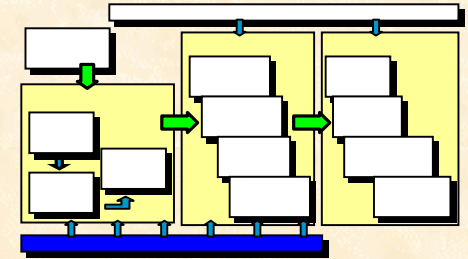
Previamente al comienzo del proyecto de redacción del Plan Comercial del Aeropuerto, se realizarán las siguientes tareas preparatorias:



- ☞ 1. Preparación del equipo de proyecto:
- ☞ 2. Planificación definitiva del proyecto:
- ☞ 3. Comunicará previa con Coordinador del Plan Comercial en el Aeropuerto

→ BENCHMARKING

→ Durante las etapas 1 a 7, se aprovechará el conocimiento que se vaya acumulando del conjunto de Aeropuertos, para sacar mejores prácticas y permitir aplicarlo al análisis de oportunidades de negocio del Aeropuerto, analizando:

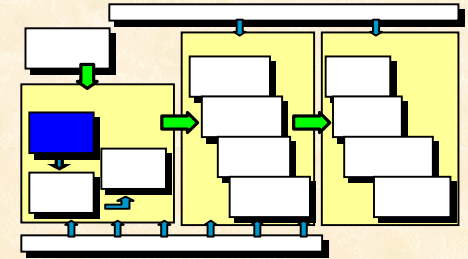


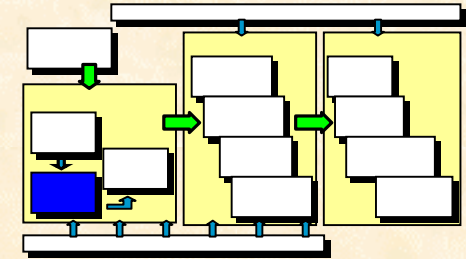
- ✎ Indicadores de gestión
- ✎ Ratios comerciales por línea de negocio
- ✎ Criterios de diseño de espacios comerciales
- ✎ Criterios de relación con clientes primarios y finales
- ✎ Modelos de definición de oportunidades de negocio
- ✎ Cualquier otro aspecto de la gestión comercial susceptible de ser analizado y aplicado al Aeropuerto en estudio

→ ETAPA 1: RECOPIACIÓN PREVIA DE INFORMACIÓN RELEVANTE DEL Aeropuerto

☞ 1. Se deberá recabar la información sobre:

- ✎ .Planos del Aeropuerto: Plano Director, Recinto del Aeropuerto, Terminales
- ✎ Datos disponibles sobre cada línea de negocio en SS.CC.
- ✎ Posibles informes de gestión de que se disponga sobre el Aeropuerto, incluyendo toda la información disponible sobre costes de explotación
- ✎ .Organigrama del Aeropuerto, y competencias
- ✎ Información disponible sobre posibles estudios en marcha (o previstos) en el Aeropuerto: ampliación de terminal, remodelación de espacios comerciales, ...
- ✎ .Estudios y ratios de calidad de servicio realizados en el pasado
- ✎ .Criterios de selección de los concesionarios para las diferentes actividades comerciales
- ✎ Evolución del Tráfico
- ✎ Benchmarking





→ ETAPA 2: ANÁLISIS DE INFORMACIÓN DEL Aeropuerto

☞ 1. Con la información recogida en la fase anterior, se realizarán los siguientes estudios necesarios para una mejor comprensión de la problemática del Aeropuerto:

- ✎ Análisis de la evolución de los ingresos comerciales del Aeropuerto por línea de negocio
- ✎ Principales puntos débiles del Aeropuerto sobre los que incidir en las reuniones de trabajo.
- ✎ Detección de posibles primeras **opciones de mejora** de la actividad comercial del Aeropuerto

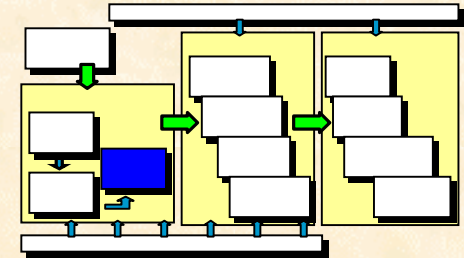
☞ 2. Se realizarán también en esta fase, de cara a una mejor comprensión de las posibilidades de desarrollo, estudios externos sobre:

- ✎ Influencias institucionales
- ✎ Entorno socio-económico y su evolución

→ ETAPA 3: ANALISIS PREVIO DE INSTALACIONES DEL Aeropuerto

1. Toma de contacto con el Aeropuerto : Se realizará previamente a la reunión con el Director del Aeropuerto una sesión de toma de contacto con el coordinador del Plan Comercial, con el objetivo de:

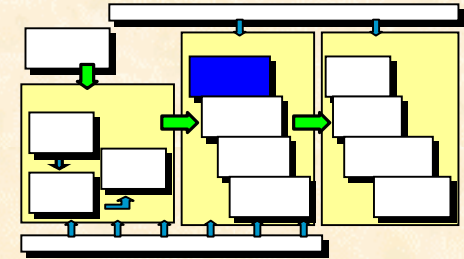
- ✎ Presentación de planificación de visita al Aeropuerto, y consenso sobre actividades
- ✎ Definición de criterios de funcionamiento para las reuniones a celebrar en el Aeropuerto
- ✎ Presentación previa de los objetivos del Plan Comercial
- ✎ Planificación de las reuniones y convocatoria de personas implicadas



→ ETAPA 4: DEFINICIÓN DE LA VISIÓN DEL Aeropuerto

→ 1. Previamente al seminario de definición de la visión del Aeropuerto, se realizará una presentación del Plan Comercial de Aena:

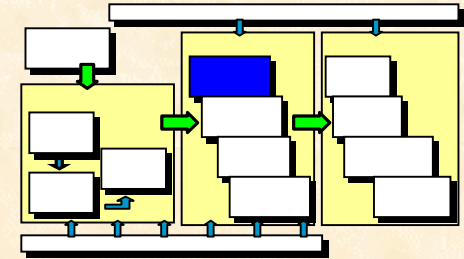
- ✍ Énfasis en los objetivos de los Planes Comerciales, sus beneficios, y metodología de implantación.
- ✍ Para esta reunión se convocará a los responsables de todos los departamentos, con el fin de que el Plan Comercial tenga la mayor divulgación posible dentro del Aeropuerto.



→ 2. A continuación, se definirá la visión del Aeropuerto:

☞ A nivel Global :

✎ ¿A dónde va nuestro Aeropuerto? ¿Cuál es nuestro compromiso de crecimiento y rentabilidad?



☞ Captación de Tráfico :

✎ ¿A qué mercados queremos dirigirnos? ¿Debemos competir a nivel regional, nacional, internacional?

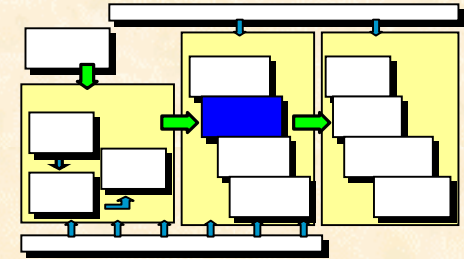
☞ Desarrollo Comercial del Área Terminal

✎ ¿Quiénes son nuestros clientes objetivo (Pasajeros, Acompañantes, Personal Aeropuerto, Entorno) y cuáles sus necesidades a satisfacer? ¿Cuál es (son) nuestro(s) negocio(s) actuales / futuros y por qué? ¿Qué rango de servicios y productos debemos ofrecer?

✎ ¿Con qué criterios se está (debería estar) desarrollando el Área Terminal?

ETAPA 5: DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL POR LÍNEA DE NEGOCIO

En esta etapa se realizarán una serie de reuniones monográficas, por Línea de Negocio, con el objetivo de definir tanto las acciones ya emprendidas,



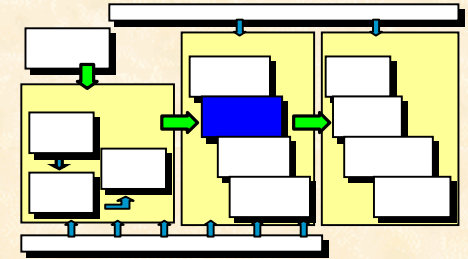
Para el análisis de cada línea de negocio, se discutirán los siguientes aspectos:

- ✎ Descripción y Segmentación del Mercado
- ✎ Posicionamiento del Aeropuerto en cada línea de negocio
- ✎ Objetivos Preliminares planteados por el Aeropuerto
- ✎ Factores Críticos por L.N : Importancia para la consecución de los Objetivos
- ✎ Indicadores de gestión comercial : Situación histórica
- ✎ Acciones realizadas / en marcha
- ✎ Posible meta a corto y largo Plazo para cada indicador

ETAPA 5: DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL POR LÍNEA DE NEGOCIO

El objetivo de estas reuniones de trabajo es poner en común todas las posibles acciones que puedan repercutir en un mejor aprovechamiento de la actividad comercial del Aeropuerto, incidiendo en:

- Incremento de los ingresos comerciales
- Mejora de la calidad de servicio
- Mejora en las condiciones de la gestión comercial del Aeropuerto



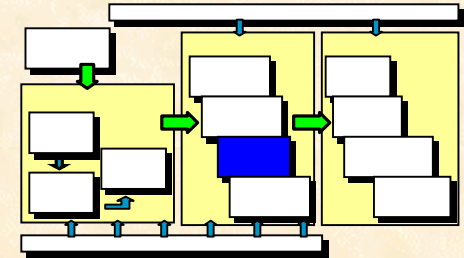
ETAPA 6: ANÁLISIS INTERNO DEL Aeropuerto

En base a las acciones planteadas en las sesiones anteriores, y basándose en el mapa de procesos objetivo definido para la actividad comercial, se tratará de evaluar la actual dimensión comercial en el Aeropuerto, analizando:

- ☞ Los procesos comerciales
- ☞ Sistemas soporte empleados en la gestión comercial
- ☞ Flujos de información
- ☞ Personal asignado a cada tarea

El objetivo es definir los requerimientos para el cumplimiento de los procesos objetivo, así como para poder cumplir con las acciones definidas en las sesiones anteriores, sobre:

- ☞ Personal
- ☞ Sistemas de Información
- ☞ Apoyo desde SS.CC.



ETAPA 7: EVALUACIÓN DE IMPACTO DE LAS ACCIONES PLANTEADAS

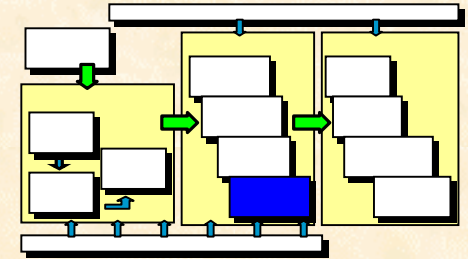
Estudio detallado del coste/beneficio de cada acción, las sinergias entre diferentes acciones que puedan fundirse en una acción más global, y los requerimientos que genera en:

- ☞ Inversiones
- ☞ Contratación /reubicación de personal
- ☞ Nuevos procedimientos / sistemas de información necesarios

Especificar cada uno de los factores críticos para su evaluación .

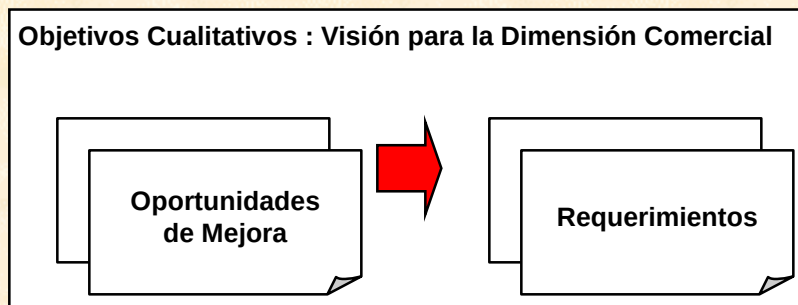
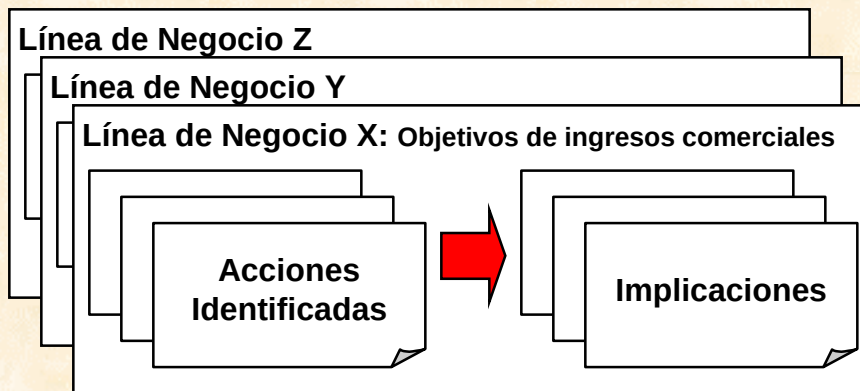
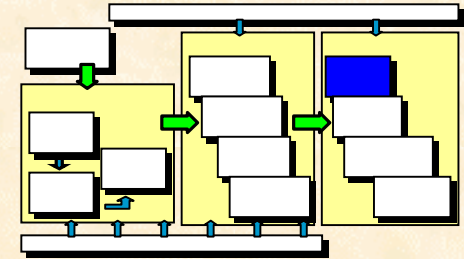
Cada acción estará valorada en función del aporte que realice a la mejora de la actividad comercial:

- ☞ Incremento de ingresos comerciales del Aeropuerto
- ☞ Mejora de la calidad al cliente final
- ☞ Mejora de los procesos comerciales del Aeropuerto



ETAPA 8: VALIDACIÓN DE ACCIONES PROPUESTAS

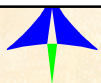
El conjunto de acciones se integrarán para cada Línea de negocio, con los requerimientos (Organización / Sistemas / Procesos) que permiten la potenciación de la Dimensión Comercial. El resultado será un documento de discusión (“Borrador de discusión del Plan Comercial del Aeropuerto”),



Borrador de discusión del Plan Comercial del Aeropuerto

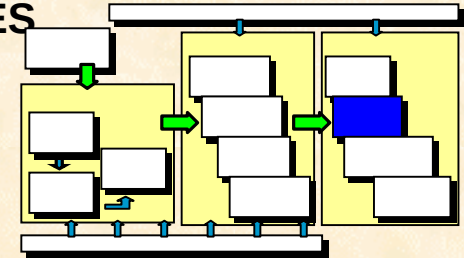
Incluye:

- Objetivos de crecimiento de ingresos comerciales del Aeropuerto
- Planificación Acciones
- Inversiones / Financiación/Recursos
- Cambios en Estructura Interna
- Implicaciones para SS.CC. Y para el Aeropuerto



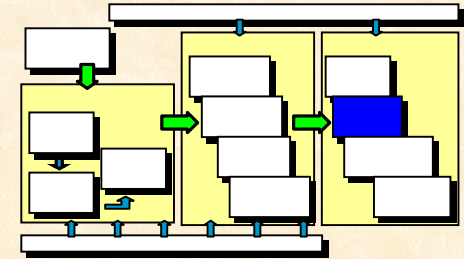
→ ETAPA 9: INTEGRACIÓN CON PLAN DE ACCIONES GLOBALES

- El documento resultante (borrador de plan comercial) se discutirá y validará:



- ✎ Integrar el Plan Comercial del Aeropuerto en el Plan Estratégico y plan de acciones globales, con el objetivo de comprobar su alineación con la estrategia global definida para el conjunto de Aeropuertos.

- ✎ Obtención de un consenso sobre las modificaciones que pueda suponer para el Plan Comercial del Aeropuerto, en términos de plazos, objetivos cuantitativos, y requerimientos de recursos, inversiones,...



**Cumplir los objetivos
comerciales**

**Dirigir la Dimensión
Comercial de Aena**



- 1. Objetivos Comerciales del Aeropuerto**
- 2. Cuadro de Mando de la Dirección Comercial**
- 3. Compromiso de implantación del Plan Comercial**

→ ETAPA 10 : DEFINICIÓN DE OBJETIVOS COMERCIALES

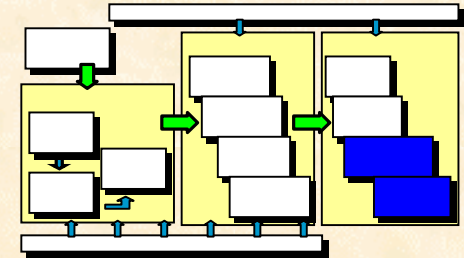
☞ El documento resultante de la etapa anterior permitirá

definir los objetivos comerciales:

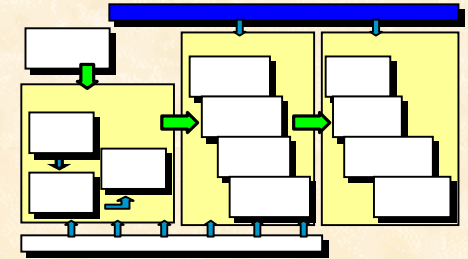
- ✎ La fijación de objetivos comerciales para el Aeropuerto, entre Dirección del Aeropuerto y Servicios Centrales.
- ✎ Compromiso de ambas partes de apoyo a la consecución del Plan Comercial.

→ ETAPA 11: REDACCIÓN Y COMPROMISO SOBRE EL PLAN COMERCIAL

- ✎ Finalmente, se procederá a la redacción final del Plan Comercial del Aeropuerto, de cuyo seguimiento se encargará desde ese momento tanto el responsable comercial del Aeropuerto como Dirección Comercial.



→ COORDINACIÓN CON EL USPE



- ✎ Coordinar los esfuerzos con otros trabajos en curso
(ej: Planes de Negocio,...)

- ✎ Comprobar la adecuación a la estrategia global de Aena

- ✎ Validar hitos de proyecto

Propuesta

“ELEMENTOS DE VALOR AGREGADO A LOS AEROPUERTOS REGIONALES”

(Concepto de Puerto Interior)

Objetivos

- Utilizar al aeropuerto como centro de desarrollo regional.
- Integrar un Centro Industrial y de Desarrollo que opere en condiciones de Puerto Interior, con zona franca o in bond y que otorgue todos los servicios necesarios a los industriales para un trabajo eficiente y productivo a nivel mundial.

Objetivos

- Proponer un esquema de financiamiento, desarrollo y operación, por medio de una entidad independiente, impulsado por el Gobierno (Federal o Estatal), con la participación y responsabilidad de inversionistas, desarrolladores y operadores del sector Privado.

Concepto General

- El Puerto Interior deberá de operar como un polo de atracción nacional e Internacional.
- El Puerto Interior y las empresas ahí instaladas, deberán cumplir con las normas internacionales ISO 9000, para la calidad de los productos y de los servicios, y de las ISO 14000 como normas ambientales.

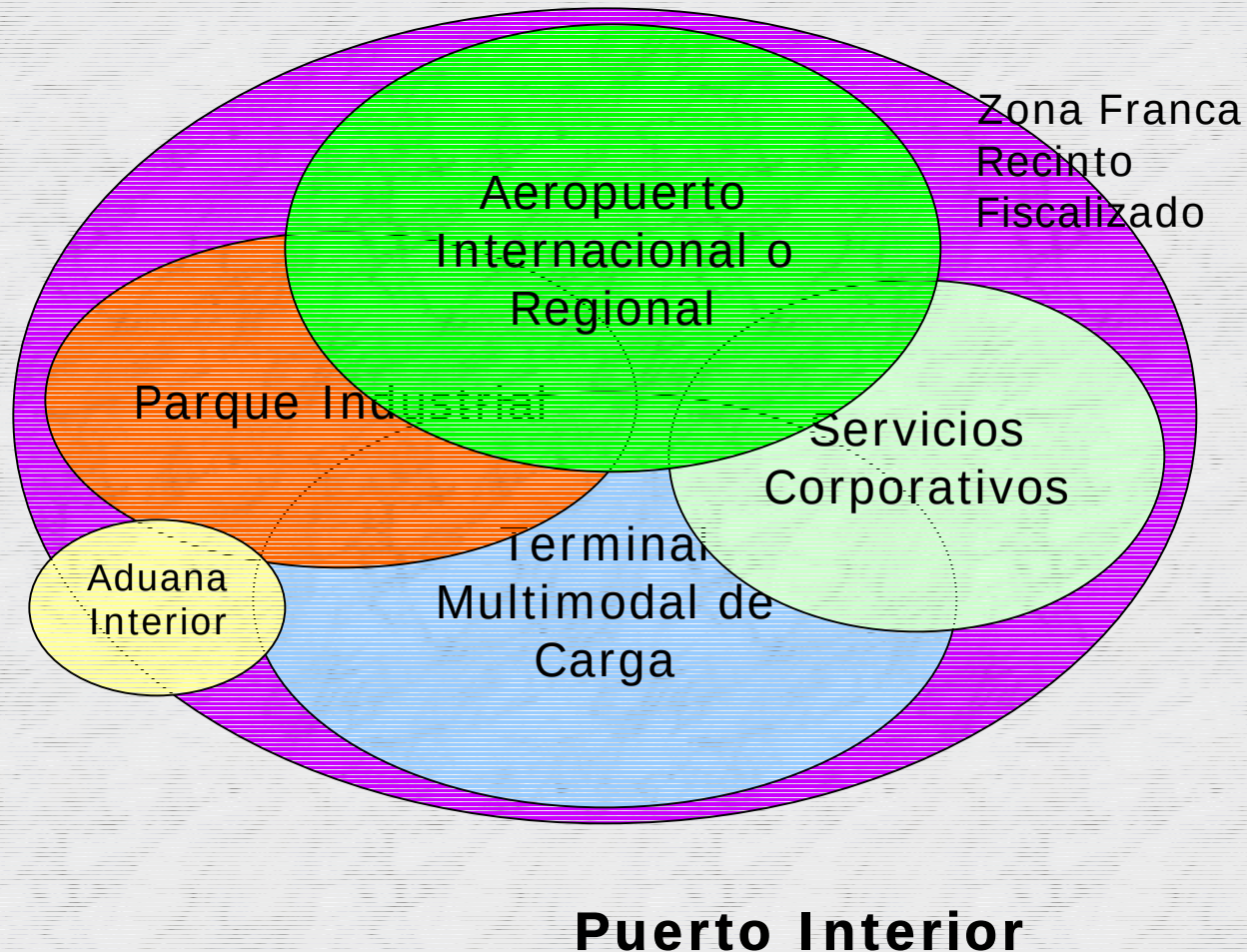
Concepto General

- Las actividades de Investigación y Desarrollo, de la Industria de media y alta tecnología, de la Industria automotriz, así como las actividades de Almacenamiento y Distribución, y todos sus servicios complementarios, deberán de operar en un ambiente especialmente diseñado para lograr la mayor eficiencia a nivel mundial.

Concepto del Proyecto

- El Puerto Interior es un área con características de zona franca inbond que incluye diversos servicios para el desarrollo.
 1. Aeropuerto Internacional.
 2. Terminal Multimodal de carga terrestre y aérea.
 3. Parque Industrial en zona franca inbond.
 4. Área de Administración y Servicios Corporativos.

Concepto del Proyecto



Aeropuerto Internacional

- El Puerto Interior tendrá como elemento ancla fundamental de su desarrollo el aeropuerto Internacional o Regional.
- Zonas industriales con acceso directo a los servicios del Aeropuerto incluyendo terrenos con frente de aire.
- Terminales de carga aérea y servicios de distribución y logística aérea.

Terminal Multimodal

- Acceso a los sistemas de transporte carretero, ferroviario y aéreo concretando un centro de logística internacional o Regional.
- Terminal de contenedores.
- Terminal de Carga Aérea nacional e internacional.
- Aduana Interior.

Parque Industrial

- El parque industrial deberá contar con la infraestructura necesaria para la ubicación de la Industria Ligera de Exportación, de Media y Alta Tecnología.
- Las áreas industriales deberán gozar de todos los servicios municipales, servicios de telecomunicación, Datos y Multimedia, así como con sistema de distribución de energía eléctrica y gas natural.

Servicios Corporativos

- En las áreas Administrativas del Centro se localizarán los servicios requeridos para la operación eficiente de las empresas instaladas.
- Oficinas gubernamentales relacionadas con las actividades industriales y de aduana.

Servicios Corporativos

- Oficinas corporativas, bancos y del área financiera, y de servicios,
- Hoteles, Restaurantes, Comercios, y demás servicios requeridos para el funcionamiento adecuado del Puerto Interior.

Plan Maestro

- El Plan Maestro incluirá la integración en un conjunto armónico y funcional de cuatro elementos principales:
 - Aeropuerto Internacional.
 - Terminal Multimodal.
 - Area Industrial.
 - Area Corporativa.

Plan Maestro

- El Plan Maestro deberá definir las características del uso del suelo del área seleccionada así como su perímetro de limitación.
- Determinar las características de las obras de infraestructura de cabeza y su ubicación.

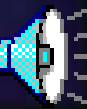
Plan Maestro

- Indicar las redes de instalaciones y servicios necesarios.
- Desarrollar su estructura vial primaria y secundaria así como las áreas necesarias para intercambio de transportación local-regional, y de comunicación interna.



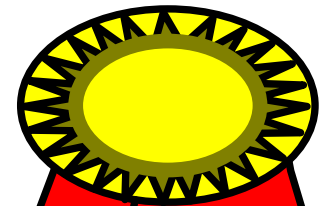
El Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba

Presenta



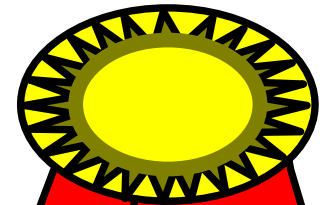


Sistema de Capacitación de la Aeronáutica Civil Cubana





Sistema de Capacitación de la Aeronáutica Civil Cubana



EMPRESAS QUE COMPONEN EL SISTEMA DE LA AVIACIÓN CUBANA



Algunas estadísticas

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

INCREMENTO DE VISITANTES AL PAÍS



CANTIDAD DE
VISITANTES

Modernización

■ Nuevas terminales internacionales

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



■ Introducción de nuevas aeronaves como :

- DC-10
- ATR-42
- Airbus-320
- L-410

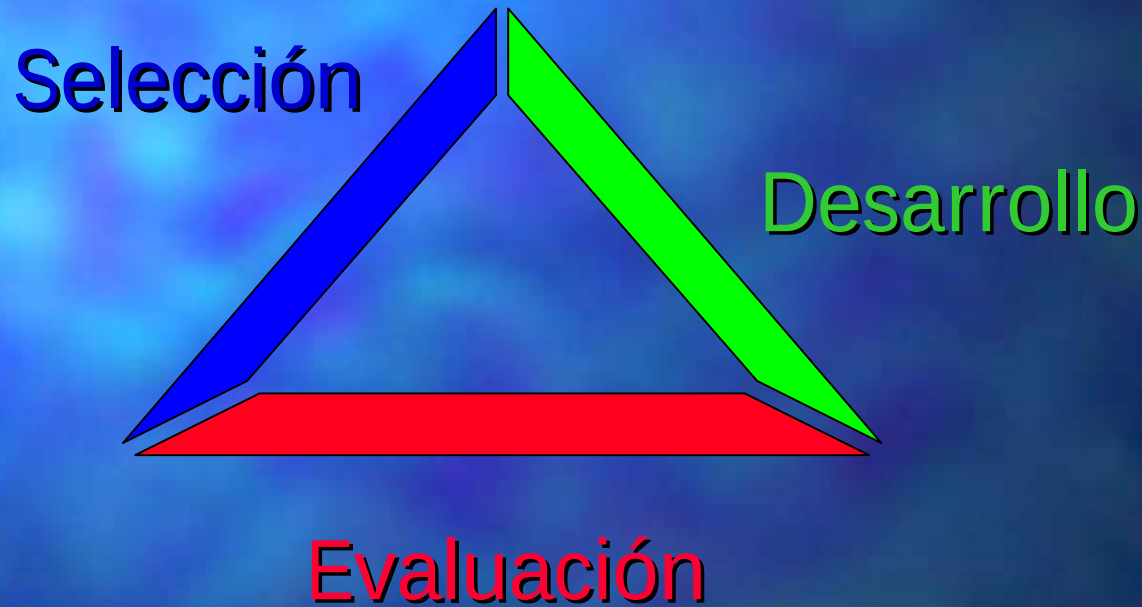


Misión de la Dirección de Recursos Humanos

Garantizar un adecuado proceso de integración del personal de la aviación, dirigido a alcanzar la profesionalidad necesaria en cada empleado, para lograr niveles de seguridad y calidad en los servicios, comparables a los estándares internacionales.



Integración de personal

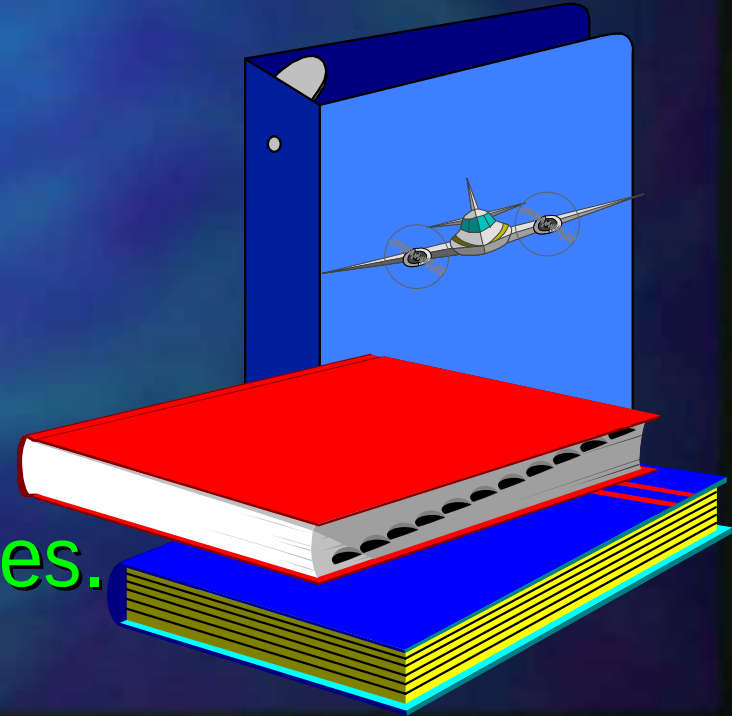


Objetivos de la política de capacitación

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

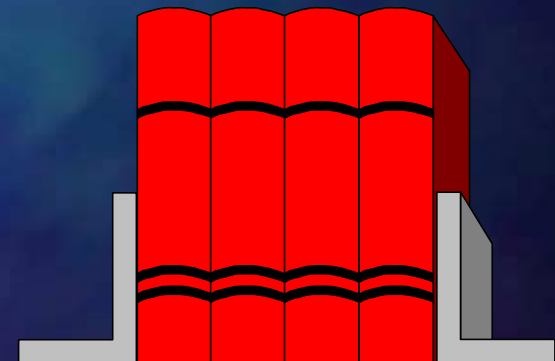
Direcciones principales de capacitación

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



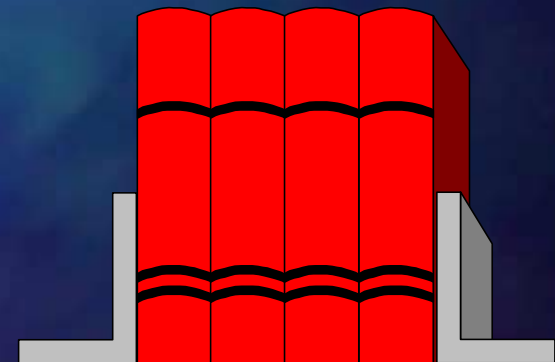
Proceso de Planificación de la Capacitación

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



Proceso de Planificación de la Capacitación

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



Elementos fundamentales del proceso de capacitación

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



Centro de Capacitación Aeronáutica

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



Área de Gerencia

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

Área de Desarrollo

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

Área de Computación

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



Área de idioma

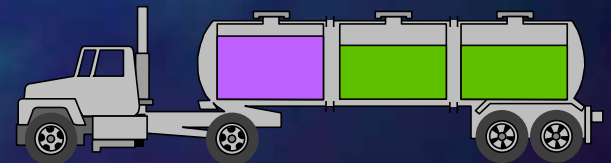
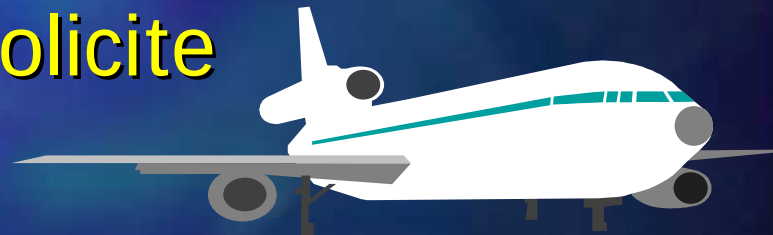
- Ingles básico spectrum 1 y 2.
- Ingles basico spectrum 3 y 4.
- Air speak.

Área Docente

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

Centro de Adiestramiento de la Aviación

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



En las áreas de:
Computación,
Idiomas y
Docente.

Se desarrollan los mismos
cursos que en el CCA.

Área de Servicios Aeronáuticos

- Radar.
- ILS .
- VOR.
- DME
- AIS.
- Meteorología aeronáutica .
- ATC.
- CNS/ATM.

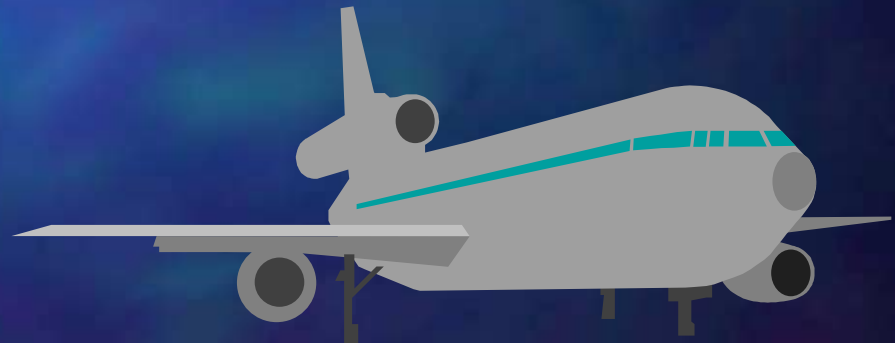


Área de Servicios Aeroportuarios

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

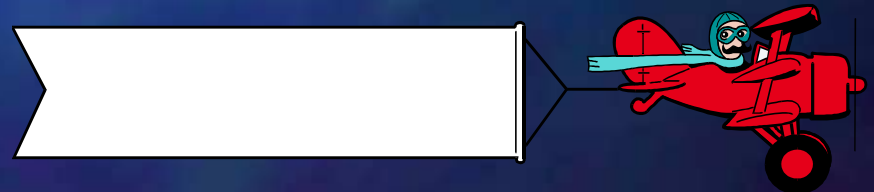
Área de Aviones

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



Escuela Nacional de la ENSA

Esta destinada fundamentalmente a la preparación del personal de la Empresa Nacional de Servicios Aéreos, tanto en cursos especializados de aviación como de otras especialidades complementarias.



Colaboración internacional

Países participantes en cursos.

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

Modalidades

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

Total de estudiantes extranjeros en los últimos tres años.

151



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

Abraham Lincoln



Muchas Gracias

