

LXII REUNIÓN DEL COMITE EJECUTIVO

(Lima, Perú, 19 y 20 de septiembre de 2002)

INFORME

Presidencia, lugar y fecha de la Reunión

1. Bajo la presidencia del Sr. Ricardo Lloret, Primer Vicepresidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) se celebró la LXII Reunión del Comité Ejecutivo, los días 19 y 20 de septiembre de 2002 en la ciudad de Lima, Perú, en el salón “Armendáriz” del Hotel & Suites Las Américas.

Secretaría y participantes

2. La Secretaría estuvo a cargo del señor Marco Ospina, Secretario de la CLAC y participaron en la reunión 95 delegados representando a 13 Estados miembros, 2 Estados no miembros y 5 organismos internacionales. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 1**.

Ceremonia de apertura

3. El Sr. Ricardo Lloret, Primer Vicepresidente de la CLAC, dio la bienvenida a las delegaciones participantes y agradeció a las Autoridades peruanas por la oportunidad de celebrar una reunión del Comité Ejecutivo en ese país. Seguidamente, el Sr. Renato Claudio Costa Pereira, Secretario General de la OACI, se dirigió a los participantes manifestando su complacencia por participar en la LXII reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC. Por último, el señor Javier Reátegui Roselló, Ministro de Transportes y Comunicaciones de la República del Perú, inauguró oficialmente la reunión. Los textos de los discursos aparecen como **Adjuntos 2, 3 y 4**, respectivamente.

Orden del Día

4. El Comité Ejecutivo adoptó el Orden del Día, tal como se detalla en el **Adjunto 5** del presente informe.

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Examen y aprobación de las conclusiones de la Décima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/10) (Ciudad de México, México, 17 y 19 de julio de 2002)

Nota de estudio CLAC/CE/62-NE/02

5. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/CE/62-NE/02 mediante la cual se sometía a consideración del Comité Ejecutivo el Informe de la Décima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/10) realizada en Ciudad de México, México, los días 17 y 18 de julio de 2002. El Secretario fue presentando punto por punto los temas discutidos y las conclusiones alcanzadas en la citada reunión.

Política regional en materia de medio ambiente – Proyecto de Resolución (Brasil). (Cuestión 1 del Orden del Día). Tarea Nro. 3 del Comité Ejecutivo

6. La Secretaría informó que durante la Décima reunión del GEPEJTA, se había considerado la necesidad de desactivar el Grupo *ad hoc* sobre medio ambiente y encargar a Brasil el seguimiento de los temas tratados en el seno de la OACI, como observador permanente y único representante latinoamericano en el CAEP, e informar regularmente a la CLAC, a fin de adoptar las medidas pertinentes y reactivar el Grupo *ad hoc* en caso de así requerirlo.

7. De igual manera, manifestó que se había efectuado un análisis detallado del proyecto preliminar de Resolución sobre esta materia y que, en vista de la necesidad de realizar algunos cambios de forma que ayudarían a adecuar dicho proyecto a la realidad de la región, se había considerado conveniente que Brasil, en su calidad de Líder del Grupo *ad hoc*, los analice y los incorpore al Proyecto de Resolución.

8. En ese sentido, en vista que Brasil había enviado el proyecto de Resolución con las enmiendas sugeridas por el GEPEJTA, la Secretaría lo incluyó dentro del Informe y lo sometió a consideración del Comité Ejecutivo.

Conclusión

9. El Comité Ejecutivo acogió favorablemente las propuestas del GEPEJTA y, luego de analizar nuevamente el proyecto de resolución acordó lo siguiente:

- a) Desactivar el Grupo *ad hoc* sobre medio ambiente y encargar a Brasil realice el seguimiento de estos temas en el seno de la OACI y presente regularmente información a la CLAC, a fin de adoptar las medidas pertinentes y reactivar el Grupo *ad hoc* en caso de así requerirlo.
- b) Acoger favorablemente el siguiente proyecto de Resolución para su ulterior aprobación por la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, 4 al 8 de noviembre de 2002):

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A15-P**DECLARACIÓN DE LA POLÍTICA Y ESTABLECIMIENTO
DE PRÁCTICAS PERMANENTES DE LA CLAC
RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE**

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

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

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

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

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

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

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

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

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

- Apéndice A - Política general
 - Apéndice B - Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos y/o de textos de orientación relativos a la calidad del medio ambiente
 - Apéndice C - Políticas y programas basados en un “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido de las aeronaves
 - Apéndice D - Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3
 - Apéndice E - Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionados con el ruido
 - Apéndice F - Planificación y gestión de la utilización de los terrenos
 - Apéndice G - Aeronaves supersónicas – El problema del estampido sónico
 - Apéndice H - Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera
 - Apéndice I - Medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves
2. Solicitar a todos los Estados miembros continuar apoyando activamente la política, las normas y las prácticas relacionadas con el medio ambiente, aprobadas por la Asamblea de la CLAC.
 3. Solicitar al Comité Ejecutivo que, en cada revisión de la declaración refundida de políticas y prácticas de la OACI relacionadas a la protección del medio ambiente contenida en la Resolución A33-7, se encargue de presentar un análisis de la misma, de forma tal que se evalúe, en el ámbito de la CLAC, la orientación e introducción de los cambios realizados por la Asamblea de la OACI.

APÉNDICE A

Política General

1. Declarar que la CLAC, conciente de los efectos adversos en el medio ambiente que pueden relacionarse con la actividad de la aviación civil y de su responsabilidad, así como de la responsabilidad de los Estados miembros de lograr la mayor compatibilidad posible entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente, promoverá el desarrollo del transporte aéreo en consonancia con la realidad de los países de la región y en armonía con el medio ambiente.
2. Acoger las políticas de la OACI y sus prácticas permanentes relacionadas con la protección al medio ambiente, tomando en consideración las necesidades de los Estados miembros.
3. Solicitar al Comité Ejecutivo adoptar las medidas necesarias para mantenerse informado sobre todos los aspectos de la aviación relacionados con el medio ambiente y que conserve la iniciativa en la formulación de directrices sobre el tema, sin dejar esa iniciativa a otras organizaciones.

4. Alentar a los Estados miembros a desarrollar acciones conjuntas de apoyo y cooperación técnica con miras a posibilitar la implantación de programas de medio ambiente en el seno de la CLAC y de acciones coordinadas, en el contexto de la OACI.
5. Solicitar a los Estados miembros abstenerse de adoptar medidas unilaterales con respecto al medio ambiente que podrían resultar perjudiciales para el desarrollo de la aviación civil internacional, particularmente, en la región.

APÉNDICE B

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

1. Acoger la adopción, por la Asamblea de la OACI, de la nueva norma, más estricta, respecto al ruido de las aeronaves para incluirla en el Anexo 16, Volumen I, nuevo Capítulo 4, establecido por la Resolución A33-7.
2. Recomendar al Comité Ejecutivo a apoyar, con la ayuda y la cooperación de los grupos de expertos de la CLAC y de otras organizaciones internacionales, el desarrollo de las labores relacionadas con el establecimiento de normas, métodos recomendados y procedimientos, y de textos de orientación referentes a las repercusiones de la aviación en el medio ambiente, observando las políticas continuas de la OACI.
3. Solicitar a los Estados miembros adoptar las medidas necesarias para coordinar el tratamiento de las cuestiones de medio ambiente con miras a ampliar su conocimiento y discusión en el seno de la CLAC.
4. Solicitar a los Estados miembros adoptar, cuando sea apropiado, las medidas que la CLAC apruebe con respecto al párrafo 2 de este Apéndice.

APÉNDICE C

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

1. Alentar a los Estados miembros a adoptar el concepto de enfoque equilibrado como herramienta para la gestión del problema del ruido en los aeropuertos. Este enfoque consiste en la utilización equilibrada de sus cuatro elementos: reducción del ruido en la fuente (aeronave), planificación y gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos operacionales de atenuación del ruido y restricciones a las operaciones.
2. Exhortar a los Estados miembros a adoptar el concepto de enfoque equilibrado, teniendo en cuenta la orientación de la OACI y de la CLAC, las obligaciones jurídicas, acuerdos existentes, leyes actuales y políticas establecidas pertinentes, cuando aborden problemas respecto del ruido en sus aeropuertos internacionales.

3. Instar a los Estados miembros a instituir un proceso transparente al considerar medidas para mitigar el ruido, incluyendo:
 - (a) una evaluación del problema del ruido en determinado aeropuerto basándose en criterios objetivos y mensurables y en otros factores pertinentes;
 - (b) una evaluación de los costos probables y los beneficios de diversas medidas posibles y, basándose en esta evaluación, selección de medidas con el objeto de obtener ventajas máximas en relación con el medio ambiente de la manera más eficaz en función del costo; y
 - (c) disposiciones para la divulgación de los resultados de la evaluación, para la consulta con los interesados y la solución de controversias.
4. Instar a los Estados miembros a promover y apoyar los estudios, investigaciones y programas de desarrollo y tecnológicos dirigidos a reducir el ruido en la fuente o por otros medios.
5. Exhortar a los Estados miembros a aplicar políticas de planificación y gestión de utilización de los terrenos para limitar el desarrollo de actividades incompatibles en áreas expuestas al ruido.
6. Instar a los Estados miembros a aplicar procedimientos operacionales de atenuación del ruido, en la medida posible, sin afectar a la seguridad operacional.
7. Exhortar a los Estados miembros a no aplicar restricciones a las operaciones como primer recurso, sino sólo después de haber considerado las ventajas que se pueden obtener de otros elementos del enfoque equilibrado y de manera compatible con el Apéndice E de esta Resolución.
8. Solicitar a los Estados miembros cooperar estrechamente, en la medida de lo posible, para garantizar la armonización de programas, planes y políticas, hasta donde sea posible.
9. Solicitar a los Estados miembros asegurar que la aplicación de toda medida para atenuar el ruido sea compatible con el principio de no-discriminación del Artículo 15 del Convenio de Chicago.
10. Solicitar a los Estados miembros considerar las condiciones económicas particulares de los países de la región cuando se definan las políticas para la atenuación del ruido de las aeronaves.
11. Solicitar a los Estados miembros mantener informado al Comité Ejecutivo acerca de sus políticas y programas para mitigar el problema del ruido de las aeronaves en la aviación civil internacional.

12. Solicitar al Comité Ejecutivo evaluar continuamente la evolución de la repercusión del ruido de las aeronaves y elabore la orientación de la CLAC que sea necesaria para ayudar a los Estados miembros a aplicar el concepto de enfoque equilibrado para la gestión del ruido.
13. Instar a los Estados miembros a prestar el apoyo correspondiente a la labor de la CLAC en este tema de forma coordinada con la OACI, con miras al desarrollo de la aviación civil en la región.

APÉNDICE D

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

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

en sus territorios puedan ser retiradas de dichas operaciones gradualmente, hasta el año 2010;

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

- c) la aplicación de toda restricción de acuerdo con los principios de no discriminación establecidos por el Artículo 15 del Convenio de Chicago que prevé un tratamiento tan favorable para los explotadores extranjeros como el ofrecido a los explotadores nacionales en los mismos aeropuertos.

APÉNDICE E

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

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

- h) informen a la CLAC, así como a los otros Estados miembros interesados, acerca de todas las restricciones impuestas.

APÉNDICE F

Planificación y gestión de la utilización de los terrenos

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

5. Solicitar al Comité Ejecutivo establecer procedimientos para orientar la gestión de la utilización de los terrenos, particularmente en aquellas partes donde aún pueda existir la posibilidad de evitar problemas de ruido de las aeronaves en el futuro.

APÉNDICE G

Aeronaves supersónicas – El problema del estampido sónico

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

APÉNDICE H

Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera

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

5. Solicitar a los Estados miembros fomentar la aplicación de medidas operacionales como medio de limitar o reducir la repercusión en el medio ambiente de las emisiones de los motores de las aeronaves.
6. Invitar a los Estados miembros y organizaciones internacionales a mantener informada a la CLAC sobre los desarrollos en este campo.
7. Instar a los Estados miembros para que realicen estudios adicionales en el nivel cuantitativo, con miras a evaluar la contribución individual respecto al problema de la contaminación atmosférica global.

APÉNDICE I

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

1. Solicitar al Comité Ejecutivo continuar elaborando orientación para los Estados miembros sobre la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado a fin de reducir o limitar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, particularmente para mitigar las repercusiones de la aviación en el cambio climático, y elaborar propuestas concretas y proporcionar asesoramiento, tan pronto como sea posible, a la Conferencia de las Partes de la CMCCNU.
2. Exhortar a los Estados miembros y al Comité Ejecutivo para que, teniendo en cuenta los intereses de todas las partes involucradas, evalúen el costo y las ventajas de las diversas medidas con el fin de abordar las emisiones de los motores de las aeronaves del modo más eficaz en función al costo, y adopten medidas compatibles con el marco descrito a continuación, y a los Estados miembros para que se esfuercen por tomar medidas de forma sistemática, tanto para las emisiones de la aviación interior como de la internacional:
 - a) Mecanismos voluntarios
 - (1) Alentar a los Estados miembros y a las otras partes interesadas a que adopten medidas de corto plazo para limitar o reducir las emisiones procedentes de la aviación internacional, en particular por medio de mecanismos voluntarios.
 - (2) Instar al Comité Ejecutivo a que facilite las medidas a través de directrices (por ejemplo, para cuantificar, supervisar y verificar la reducción de las emisiones o las medidas adoptadas) para dichos mecanismos, incluyendo un acuerdo voluntario modelo.
 - b) Gravámenes relacionados con las emisiones
 - (1) Instar a los Estados miembros a que se abstengan de introducir tasas y tarifas de medio ambiente relacionadas a la emisión de aeronaves.

- (2) Instar a los Estados miembros a que se abstengan de tomar medidas unilaterales para introducir gravámenes relacionados con las emisiones que sean incompatibles con la orientación actual.
 - (3) Instar al Comité Ejecutivo a que realice más estudios y elabore orientación adicional sobre el asunto.
- c) Comercio de los derechos de emisión
- (1) Respaldar la elaboración de un sistema abierto de comercio de los derechos de emisión para la aviación internacional.
 - (2) Solicitar al Comité Ejecutivo que elabore con prioridad las directrices para el comercio abierto de los derechos de emisión para la aviación internacional, concentradas en el establecimiento de las bases estructurales y jurídicas para la participación de la aviación en un sistema abierto de comercio de los derechos y que incluyan elementos fundamentales como presentación de informes, supervisión y cumplimiento, proporcionando al mismo tiempo la flexibilidad requerida para que sean compatibles con el proceso CMCCNU.
3. Instar a los Estados miembros a no considerar la adopción de cualquier tipo de tasa o impuesto con el propósito de reducir la repercusión atmosférica causada por las operaciones de las aeronaves, teniendo en consideración los resultados alcanzados en los estudios realizados por el CAEP.

Crterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total – Proyecto de Resolución (Costa Rica). (Cuestión 2 del Orden del Día). Tarea Nro. 9 del Comité Ejecutivo

10. La Secretaría informó que durante el GEPEJTA/10 los Expertos habían analizado el proyecto de Resolución A14-C, elaborado por Costa Rica, con el apoyo de Chile, Colombia, Perú, Uruguay e IATA, sobre “Crterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total”, el mismo que consideraron conveniente someterlo a consideración del Comité Ejecutivo.

11. Durante el debate, al analizar el proyecto de Resolución, el delegado de Brasil manifestó la importancia de analizar el tema sobre los sistemas de reserva por computadora, ya sea a través de una Decisión de la CLAC o dentro de su Programa de Trabajo para el próximo bienio.

12. Se hicieron algunos cambios de forma sugeridos por los delegados, los mismos que el Comité Ejecutivo consideró conveniente incorporarlos al documento en revisión.

Conclusión

13. El Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información presentada y concluyó lo siguiente:

- a) Incorporar al programa tentativo de trabajo de la CLAC para el próximo bienio el análisis del tema relacionado a los sistemas de reserva por computadora.
- b) Acoger favorablemente el siguiente proyecto de Resolución, para su ulterior aprobación por parte de la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, 4 al 8 de noviembre de 2002):

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A15-C

CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE SERVICIO AL CLIENTE Y CALIDAD TOTAL

CONSIDERANDO que entre los objetivos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) se encuentran los de lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional y satisfacer las necesidades respecto a un transporte aéreo regular, eficaz y económico de la aviación civil;

CONSIDERANDO que es función de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo, así como, lograr un desarrollo más acelerado de la facilitación en el movimiento de pasajeros, carga y correo;

CONSIDERANDO que el transporte aéreo es un servicio público y que, en virtud de ello, los Estados deben procurar y garantizar su óptimo funcionamiento;

CONSIDERANDO que para obtener y mantener un nivel de calidad óptimo, es necesario establecer pautas generales que los países puedan seguir, estableciendo medios de supervisión adecuados;

CONSIDERANDO que la seguridad aeroportuaria se relaciona directamente con la calidad del servicio al cliente, tema de alta prioridad en cuanto a las necesidades actuales;

CONSIDERANDO que bajo el enfoque de calidad total, se hace necesario tomar en cuenta a todos los usuarios, tanto del servicio del transporte aéreo, como de los servicios aeroportuarios;

CONSIDERANDO que es deseable propender por un servicio de transporte aéreo y aeroportuario de óptima calidad, que minimice la insatisfacción del usuario.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Aprobar los siguientes criterios y directrices de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios, a fin de que sean adoptados por los Estados en la medida que sean compatibles con sus legislaciones:

CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE SERVICIO AL CLIENTE Y CALIDAD TOTAL

CAPÍTULO PRIMERO

Definiciones

- 1.1 Para los efectos de la presente norma, entiéndase por:
- 1.1.1 Calidad: El conjunto de características de un producto o servicio que le confieren la aptitud para satisfacer las necesidades del cliente.
- 1.1.2 CLAC: Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.
- 1.1.3 Cliente: Persona que compra en un establecimiento o utiliza sus servicios.
- 1.1.4 Desembarque: El acto de salir de una aeronave, después del aterrizaje, exceptuados los tripulantes o pasajeros que continúen el viaje durante la siguiente etapa del mismo vuelo directo. Se entiende que el desembarque concluye cuando el pasajero ingresa al edificio terminal del aeropuerto respectivo.
- 1.1.5 Embarque: El acto de subir a bordo de una aeronave con objeto de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que hayan en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo. Se entiende que el embarque inicia cuando el pasajero abandona el edificio terminal del aeropuerto respectivo.
- 1.1.6 Equipaje de mano u objetos de mano: Son aquellos elementos requeridos por el pasajero que no sean prohibidos o peligrosos y cuyo peso y volumen permita su transporte en los portaequipajes ubicados arriba de los asientos o debajo de estos. Su peso no afectará el peso máximo admisible del equipaje de cada pasajero.
- 1.1.7 IATA: Asociación Internacional de Transporte Aéreo.
- 1.1.8 OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.
- 1.1.9 Operador aeroportuario: Es el responsable de la gestión aeroportuaria.
- 1.1.10 Paquetes todo incluido: El producto ofrecido por una aerolínea o su representante incluyendo además de los billetes de pasaje para el transporte aéreo, porción terrestre, es decir, alojamiento, alimentación, transporte aeropuerto - hotel - aeropuerto, y tours, ente otros.
- 1.1.11 Responsabilidad del transportador: Se inicia desde el momento en que el pasajero se dirige a la aeronave, abandonando el terminal, muelle o edificio del aeropuerto, hasta que acceda a sitios similares una vez concluido el vuelo, todo ello rigiéndose por lo establecido en los Convenios Internacionales del Sistema de Varsovia o los que lo modifiquen o sustituyan.

1.1.12 Sistema de Varsovia: Abarca el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia, en 1929 y los Convenios conexos, entiéndase, Convenio de Guadalajara, Convenio de Guatemala, Convenio de Montreal 1975, Convenio de La Haya, y las modificaciones correspondientes. Asimismo, se incluye el Convenio de Montreal de 1999, una vez que entre en vigencia para los Estados que lo hayan ratificado.

1.1.13 Servicio aéreo: Incluye todo transporte público, regular o no, realizado por aeronave. Entiéndase todo servicio aéreo realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, carga o correo.

1.1.14 Sistema de calidad: Conjunto de elementos que están relacionados entre sí, integrados por manual de calidad, equipos de medición, procedimiento, personal capacitado y atención al cliente.

1.1.15 Transportador o transportista: Empresa que presta servicios de transporte por aeronave, efectuados mediante remuneración.

1.1.16 Usuario: Personas que utilizan los servicios aéreos y/o aeroportuarios en calidad de pasajeros, incluyendo aquellas personas físicas o jurídicas que intervienen en la actividad del transporte aéreo como “operadores”, que para el buen desempeño de su labor requieren de los medios idóneos para hacerlo. Abarca tanto el concepto de pasajero, como el de operador; entendiéndose líneas aéreas, compañías de seguridad, instituciones del Estado y otros concesionarios.

CAPÍTULO SEGUNDO

Derechos y deberes de los usuarios del servicio de transporte aéreo y de los transportadores

2.1 INFORMACIÓN, RESERVAS Y BILLETES DE PASAJE

2.1.1 Derechos del pasajero y deberes del transportador

2.1.1.1 Información. Durante la solicitud de la reserva, el pasajero tiene derecho a que el transportador o su representante le informe sobre:

- a) Los vuelos disponibles, precisando claramente si se trata de vuelos directos y sin escala (*non stop*), de vuelos con escala o con conexión, debiendo quedar señalado el lugar y hora previstas para las mismas, según el itinerario programado y/o si se trata de un vuelo en código compartido entre aerolíneas.
- b) Los tipos de tarifas disponibles en la aerolínea en que solicita el servicio. En caso de tratarse de una agencia de viajes, los tipos de tarifas de las distintas compañías aéreas para el vuelo solicitado y su vigencia, todo con indicación clara de las restricciones aplicables en caso de existir y de las condiciones de reembolso.

- c) El valor del billete de pasaje conforme a la tarifa aplicada discriminando cualquier suma adicional (IVA, tasa aeroportuaria, impuesto de salida o cualquier otro sobre costo autorizado) que deba ser pagado por el pasajero.
- d) Los aeropuertos y terminales aéreas de origen y destino del vuelo ofrecido.
- e) El tipo o capacidad de la aeronave prevista para el vuelo, si lo solicita.
- f) Las condiciones del transporte respecto a: reservas y cancelaciones, adquisición de billetes de pasaje, tarifas y sus condiciones, limitaciones de equipaje, elementos que no se pueden transportar y en general los deberes, restricciones y requisitos que debe cumplir el pasajero para que le presten un adecuado servicio de transporte aéreo.
- g) Cuando no se le informe directamente al pasajero sobre las condiciones generales del contrato de transporte aéreo, el transportador o la agencia de viajes deberá tener disponibles los medios necesarios para que el pasajero consulte dicha información o indicarle el lugar o medio en donde pueda encontrarlas. La anterior información debe estar contenida entre otras, en el contrato de transporte que se incorpore en el billete de pasaje o en el manual de pasajes.

2.1.1.2 Reservas

2.1.1.2.1 Solicitud de reserva

La reserva puede ser solicitada por el pasajero personalmente, por teléfono, o por cualquier medio electrónico o mensajes de datos, en cuanto sean disponibles, contactando directamente a la aerolínea respectiva o por conducto de una agencia de viajes.

2.1.1.2.2 Récord de reserva

Al efectuarse la solicitud de reserva y ser aceptada esta, al pasajero debe asignársele un récord de la misma, el cual le será informado con la mayor claridad posible, indicándole particularmente la clase de tarifa.

2.1.1.2.3 Protección de la información

Al entregar el pasajero sus datos personales, estos deben ser utilizados únicamente para la formalización de la reserva y para poder suministrarle datos relacionados con el servicio de transporte, y serán protegidos por el transportador o sus representantes, para evitar su utilización con fines indebidos.

2.1.1.2.4 Respeto de la reserva

Efectuada la reserva, ésta debe ser respetada a menos que no haya sido confirmada oportunamente.

2.1.1.2.5 Información sobre cambios

En caso de producirse algún cambio en cuanto al vuelo, el horario o en general cualquier aspecto que afecte la reserva acordada, la aerolínea o la agencia de viajes, por cuyo conducto se haya efectuado la reserva (si ésta última hubiese tenido conocimiento), deberá informarlo al pasajero por el medio más rápido posible (teléfono, fax, correo electrónico, etc.) a más tardar con cuatro (4) horas de antelación al vuelo.

2.1.1.3 Billetes de pasaje

Las aerolíneas deberán hacer su máximo esfuerzo para ofrecer el precio más bajo en los billetes de pasaje y dar a conocer las condiciones de las tarifas aplicadas.

2.1.1.3.1 Adquisición de billetes de pasaje

Con la adquisición del respectivo billete de pasaje, el pasajero adquiere los siguientes derechos:

- a) Que se le suministre la información de que trata el numeral 2.1.1 si no la hubiera obtenido anteriormente.
- b) Que se le expida el correspondiente billete de pasaje en los términos acordados. Dicho billete de pasaje deberá contener, además de la información señalada en la ley, el texto del respectivo contrato de transporte aéreo de la aerolínea, en letra clara, de tamaño legible y en un color de tinta que haga contraste con el del papel. En el caso de expedición de billetes de pasaje por vía electrónica, la información básica del contrato de transporte deberá ser conocida por el pasajero.
- c) Que la tarifa que se le cobre corresponda a la vigente al momento de la adquisición del billete de pasaje, de acuerdo al tipo de tarifa escogida. Dicha tarifa debe ser respetada mientras esté vigente.

2.1.1.3.2 Vigencia

El billete de pasaje tendrá una vigencia máxima de un (1) año, sin perjuicio de que el transportador la prorrogue, o tendrá la vigencia especial de la tarifa en que se adquirió.

Una vez expirado el término anterior, si el pasajero decide viajar, la aerolínea o la agencia reexpedirá un nuevo billete de pasaje, sin perjuicio de los costos adicionales que deba asumir el pasajero en consideración a la tarifa vigente. Del mismo modo, si el pasajero decide no viajar tendrá derecho a que la aerolínea le reembolse el valor pagado por el billete de pasaje, sin perjuicio de las deducciones a que haya lugar.

2.1.1.3.3 Errores en la expedición del billete de pasaje

En caso de detectar el pasajero un error en la información contenida en el billete de pasaje, puede solicitar su inmediata corrección al transportador o agente.

2.1.1.3.4 Desistimiento del pasajero

El pasajero podrá desistir del viaje antes de su iniciación dando aviso al transportador con al menos veinticuatro (24) horas de antelación a la realización del vuelo. En estos casos el transportador o su representante, cuando corresponda y conforme a lo acordado con el transportador, podrá retener un porcentaje de reducción de acuerdo a las estipulaciones desarrolladas por la empresa que hayan sido aprobadas por la autoridad aeronáutica o autoridad competente, en cuyo caso, el reembolso se hará conforme a las condiciones de la tarifa, el cual no podrá exceder del 10% del valor del billete de pasaje, salvo que se trate de tarifas promocionales debidamente aprobadas, en cuyo caso el reembolso se hará conforme a las condiciones de la tarifa.

2.1.1.3.5 Transporte de menores

Un pasajero adulto puede viajar en trayectos nacionales con un niño menor de dos años sin pagar tarifa alguna por este, siempre y cuando el menor viaje en sus brazos y no ocupe un asiento.

En los países en los que rigen controles tarifarios, se les podrá cobrar a los niños menores de doce años en vuelos nacionales, una tarifa máxima equivalente a las dos terceras partes de la tarifa correspondiente, con derecho a ocupar asiento.

Los beneficios de que tratan los párrafos anteriores no serán obligatorios para la aerolínea cuando se trate de tarifas promocionales, debidamente aprobadas.

Los pasajeros menores de que trata el presente numeral, en caso de no viajar con sus padres o un adulto responsable, deberán hacerlo encomendados a la aerolínea, conforme a las condiciones señaladas por esta, la cual podrá cobrar cargos adicionales en caso de requerirse la asignación de personal adicional para la custodia del menor o cualquier cuidado adicional que implique costos para ella. Dichos costos deben ser de conocimiento público y serán informados a sus padres o un adulto responsable a cargo del menor, al momento de adquirir el billete de pasaje.

2.1.1.3.6 Cumplimiento de promociones

El transportador debe garantizar el cumplimiento de los planes de *viajero frecuente* y demás promociones ofrecidas al pasajero, que sean legalmente permitidas. En estos casos, primarán las condiciones especiales de las tarifas promocionales que hayan sido aprobadas.

A los efectos de esta norma, se consideran programas de *viajero frecuente*, los ofrecidos por las aerolíneas como estrategia de mercadeo para estimular la fidelidad de sus clientes, permitiéndoles acumular millas a medida que viajen en los vuelos de dicha aerolínea o mediante el uso de otros servicios previamente definidos, las cuales podrían ser utilizadas en la adquisición de billetes de pasaje para viajes posteriores en las rutas que ellas ofrecen.

Las promociones ofrecidas deben ser absolutamente claras y sus tarifas aéreas debidamente registradas y/o aprobados por la autoridad competente. En caso de que sus condiciones se anuncien públicamente, deberá cumplirse a cabalidad con lo anunciado.

2.1.1.3.7 Paquetes todo incluido

Cuando se ofrezcan paquetes “todo incluido” el transportador y/o su representante deberá informar claramente al pasajero las condiciones de dicho producto.

En todo caso, la aerolínea no será responsable por los servicios adicionales al transporte aéreo comprendidos en los “paquetes todo incluido” que no hayan sido organizados directamente por ella.

2.1.2 Deberes del Pasajero y Derechos del Transportador

2.1.2.1 Información

2.1.2.1.1 Veracidad de la información

El pasajero debe suministrar a la aerolínea o al agente de viajes información veraz sobre sus datos personales. Tales datos deberán incluir al menos, nombre completo, documento de identidad, dirección, domicilio y teléfono de contacto en el lugar de adquisición del billete de pasaje o de origen del viaje y el nombre dirección y teléfono de una persona en cualquier lugar a quien sea posible contactar en caso de accidente, o de cualquier otra contingencia. En caso que la información dada a la aerolínea sea errónea, incompleta o inexacta, no será obligación informar al pasajero sobre los cambios que ocurran en los vuelos e itinerarios.

2.1.2.2 Reservas

2.1.2.2.1 Confirmación de reservas

Si la aerolínea o su representante lo solicitan, la reserva debe ser confirmada por el pasajero, de acuerdo con las condiciones especiales aplicables y conforme le sea indicado.

Para la confirmación de la reserva, las aerolíneas podrán exigir al pasajero o su representante, el número del billete de pasaje adquirido por el pasajero o prueba de su adquisición.

Asimismo, con el fin de minimizar las prácticas de sobreventa y garantizar la seriedad de las reservas las aerolíneas, directamente o a través de sus representantes, podrán exigir al momento de la reserva o confirmación el pago de un anticipo del valor del pasaje, en efectivo o respaldado por una tarjeta de crédito, el cual se imputará a su precio cuando se materialice la compra.

Sin las anteriores condiciones, la aerolínea o su representante podrá abstenerse de efectuar la reserva o cancelarla según corresponda.

2.1.2.2.2 Reconfirmación

La aerolínea podrá exigir que la reserva confirmada del cupo de regreso, una vez efectuado el vuelo de ida, sea reconfirmada por el pasajero con una antelación no inferior a veinticuatro (24) horas, salvo que el regreso esté previsto para el mismo día.

2.1.2.2.3 Omisión en la confirmación

Si el pasajero no confirma o reconfirma su reserva conforme a lo señalado en los numerales precedentes, el transportador podrá disponer del respectivo cupo, sin perjuicio de que dicho pasajero pueda solicitar una nueva reserva para fecha posterior.

2.1.2.2.4 Cancelación o cambio de reserva

Cuando la reserva no se vaya a utilizar, el pasajero deberá cancelarla con antelación no inferior a veinticuatro (24) horas al vuelo, a menos que se trate de regreso el mismo día. Cualquier cambio pretendido en su reserva, deberá solicitarlo con la misma antelación siempre que no se trate de tarifas que tengan restricciones y deberes especiales de confirmación, asumiendo eventuales sobrecostos según las condiciones de la tarifa y las disponibilidades del cupo.

2.1.2.2.5 Reserva de jaula para mascotas

El pasajero informará en el momento de la reserva si llevará consigo mascota para la respectiva separación de jaula siempre y cuando la aerolínea disponga de dicho servicio. Asimismo, el pasajero deberá informar sobre cualquier otro elemento cuyo transporte pueda ser restringido.

2.1.2.3 Billetes de pasaje y tarifas

2.1.2.3.1 Plazos para adquisición de billetes de pasaje

Si al momento de efectuar la reserva se le informa al pasajero que debe adquirir y pagar los billetes de pasaje antes de una fecha determinada en relación con ciertas tarifas, este deberá hacerlo y acreditar el pago a más tardar en dicha fecha, acatando las condiciones aprobadas al transportador para la misma. En caso contrario, la reserva podrá ser cancelada sin necesidad de aviso.

2.1.2.3.2 Pago del precio

Al momento de la adquisición del billete de pasaje, el pasajero está obligado a pagar su precio conforme a la tarifa vigente en la forma acordada (efectivo, crédito, tarjeta de crédito, cheque, etc.).

2.1.2.3.3 Excedentes

El pasajero deberá pagar el excedente, en caso de que decida viajar haciendo uso de un cupo bajo una tarifa superior a la acordada previamente o por fuera de los términos pactados en las tarifas promocionales. Del mismo modo se le reembolsará el excedente en caso de viajar en una categoría o clase inferior a la adquirida.

2.2 EJECUCIÓN DEL TRANSPORTE

2.2.1 Derechos del pasajero y deberes del transportador

2.2.1.1 Expedición de tarjeta de embarque

Presentado el billete de pasaje por parte del pasajero al transportador en el mostrador (*counter*) y verificada la existencia de la reserva o cupo para el respectivo vuelo y el cumplimiento de los demás requisitos exigibles para el viaje (pasaporte, visados, etc.), se le deberá expedir la correspondiente tarjeta de embarque o autorización para embarcarse en el vuelo, informándole acerca de la hora prevista, muelle o sala, condiciones para el embarque e indicando si el viaje se realiza bajo código compartido. En el mismo momento, al pasajero se le entregarán los correspondientes talones, en relación con el equipaje que afore o registre para su transporte en bodega, como constancia de su entrega a la aerolínea.

2.2.1.2 Aviso para el embarque

Una vez en la sala de embarque, al pasajero se le debe informar el momento en que ha de pasar a bordo de la aeronave, con las instrucciones pertinentes al respecto. En caso de no existir puentes de abordaje en el respectivo aeropuerto, el pasajero deberá ser conducido hasta la aeronave, guiado por un representante del transportador o mediante el empleo de vehículos destinados al efecto, de conformidad con las disposiciones aplicables sobre operaciones y seguridad aeroportuaria establecidos por la respectiva autoridad.

2.2.1.2.1 Pasajeros en conexión en una misma aerolínea

Si al momento de disponer el embarque para el trayecto inicial de un pasajero con conexión en una misma aerolínea existiere cualquier tipo de demora o fuere previsible que en condiciones normales de vuelo éste no llegará con suficiente antelación al punto de conexión, la aerolínea deberá informarle tal circunstancia, brindándole la opción de desistir del viaje, sin que haya lugar a penalidad alguna.

2.2.1.3 Admisión del pasajero

El pasajero deberá ser admitido para su embarque y posterior transporte, previa presentación del billete de pasaje y/o tarjeta de embarque, a no ser que el transportador tenga justificación legal para negarse a prestarle el servicio. En ningún caso podrán existir consideraciones que impliquen discriminación de tipo racial, político, religioso, nacionalidad o de cualquier otra índole, en relación con la admisión del pasajero.

2.2.1.4 Facilitación del embarque/desembarque

El transportador deberá disponer de los recursos técnicos, humanos y logísticos necesarios para facilitar los trámites de presentación y embarque o desembarque del pasajero y su equipaje, en condiciones razonables de comodidad, siempre y cuando el pasajero se presente a tiempo y cumpla las instrucciones pertinentes.

2.2.1.5 Transporte del pasajero

El pasajero deberá ser transportado conforme a lo contratado, de acuerdo con la tarifa, itinerario, frecuencia y horario pactados, siempre que cumpla con los deberes y obligaciones contenidos en el presente reglamento.

2.2.1.6 Tratamiento al pasajero

Durante todo momento el pasajero deberá ser tratado por el transportador o sus representantes y empleados, con dignidad y respeto.

2.2.1.7 Información sobre cambios o demoras

El transportador o su representante deberá informar al pasajero sobre demoras en los vuelos, cancelación y desvío de los mismos. Durante el vuelo, al pasajero se le suministrará la información relativa al viaje, en cuanto esté al alcance de la tripulación y no entorpezca sus labores.

2.2.1.8 Anuncios sobre seguridad

Al pasajero se le suministrará antes y durante el vuelo la información necesaria para su seguridad (sobre uso de equipo de emergencia, evacuación, etc.) mediante demostraciones físicas, anuncios, medios audiovisuales e impresos. Asimismo, se le proporcionará una permanencia con las máximas condiciones de seguridad durante el vuelo, de conformidad con los estándares y normas de aviación civil internacional, aplicables al respecto. Las obligaciones del transportador en relación con la seguridad del pasajero se inician desde el momento en que este se dirige a la aeronave, abandonando el terminal, muelle o edificio del aeropuerto, hasta que acceda a sitios similares una vez concluido el vuelo, todo ello rigiéndose por lo establecido en los Convenios Internacionales del Sistema de Varsovia o los que lo modifiquen o sustituyan.

2.2.1.9 Pasajeros especiales

Los pasajeros con alguna limitación y los adultos mayores que requieran asistencia especial, así como los niños menores de cinco (5) años y las mujeres embarazadas, junto con sus acompañantes (en caso de ser necesario), tendrán prelación para el embarque. La aerolínea deberá brindar a estos pasajeros la asistencia necesaria para su ubicación en la aeronave y en lo posible asignarles el asiento más cómodo de conformidad con la tarifa seleccionada.

En el caso de enfermos graves que requieran viajar con un médico, la aerolínea deberá asignar cupo y embarcar prioritariamente tanto al enfermo como al médico acompañante.

2.2.1.9.1 Cuidados para pasajeros enfermos, con discapacidad mental o menores

Cuando el transportador, a sabiendas, admita a bordo pasajeros enfermos, con discapacidad mental o menores de edad deberá prestarles los cuidados ordinarios que exija su estado o condición. Asimismo, prestará auxilio y los cuidados que estén a su alcance en relación con pasajeros que súbitamente sufran lesiones o presenten alguna enfermedad durante el vuelo, dentro de sus posibilidades.

Para el transporte de tales pasajeros, las aerolíneas deberán exigir un certificado suscrito por un médico expedido con una antelación no superior a doce (12) horas al vuelo, con indicación de su respectivo registro profesional, en donde consten las condiciones de salud del pasajero y su aptitud para el viaje. Del mismo modo y dependiendo de las condiciones del pasajero, se podrá exigir que un médico o cualquier otra persona idónea para el caso, lo asista a su costa durante el viaje, a menos que el médico certifique que no es necesario.

Conforme a las condiciones señaladas anteriormente, la aerolínea podrá cobrar cargos adicionales en caso de requerirse la asignación de personal para la atención del pasajero o cualquier cuidado que implique costos para ella.

2.2.1.9.2 Transporte de personas enfermas

A los pasajeros de que tratan los dos numerales anteriores, no se les podrá negar el servicio de transporte, a menos que sea evidente que bajo las condiciones normales del vuelo, su estado de salud pueda agravarse; que en la aeronave no se disponga de los recursos necesarios para trasladarlo con seguridad; y que las condiciones de dicho pasajero impliquen riesgos o perjuicios para los demás.

2.2.1.9.3 Mujeres en estado de gravidez

En el caso de mujeres en estado de gravidez, no deberán viajar por vía aérea si el período de gestación supera los siete (7) meses, a menos que el viaje sea estrictamente necesario, en cuyo caso, tales pasajeras deberán suscribir un documento avalado con una certificación médica acerca de su aptitud para el viaje, descargando la responsabilidad de la compañía ante cualquier eventualidad que surja de su estado durante el vuelo.

2.2.1.9.4 Exoneraciones

2.2.1.9.4.1 Cláusulas de exoneración

Las declaraciones que contengan cláusulas de exoneración de responsabilidad del transportador en relación con los hechos de que tratan los numerales anteriores, no producirán efectos, de acuerdo con la ley y/o convenios internacionales. Sin embargo, nada impide que se suscriba una declaración en la cual conste la enfermedad o lesión que padece el pasajero, los cuidados que requiere durante el vuelo en cuanto estén al alcance del transportador así como los riesgos específicos que para él implicaría el vuelo, a efectos de demostrar la preexistencia de tales circunstancias en aplicación del numeral siguiente y poder adoptar las medidas preventivas pertinentes.

2.2.1.9.4.2 Exoneración del transportador

El transportador no será responsable de daños sufridos por los pasajeros cuando estos ocurran por obra exclusiva de terceras personas, cuando ocurran por culpa exclusiva del pasajero, por lesiones orgánicas o enfermedad anterior al vuelo que no hayan sido agravadas a consecuencia de hechos imputables a dicho transportador y a condición de que acredite igualmente que tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas.

2.2.1.10 Incumplimientos y compensaciones

En todos los casos de incumplimiento por parte del transportador, deberá informar inmediatamente al pasajero sobre las políticas previstas por la compañía para la correspondiente compensación, sin perjuicio de las normas previstas en este reglamento en consideración a lo siguiente:

2.2.1.10.1 Cancelación, interrupción o demora

Cuando el viaje no pueda iniciarse en las condiciones estipuladas o se retrase su iniciación por causa de fuerza mayor o por razones meteorológicas que afecten su seguridad, el transportador quedará liberado de responsabilidad devolviendo el precio del billete. El pasajero podrá, en tales casos, exigir la devolución del precio total sin que haya lugar a sanción alguna.

Si una vez comenzado el viaje este se interrumpiere por cualquiera de las causas señaladas en el inciso anterior, el transportador quedará obligado a efectuar el transporte de viajeros y equipajes por su cuenta, utilizando el medio más rápido posible hasta dejarlos en su destino, salvo que los pasajeros opten por el reembolso de la parte del precio proporcional al trayecto no recorrido.

También sufragará el transportador los gastos razonables de manutención y hospedaje que se deriven de una interrupción.

2.2.1.10.2 Compensaciones al pasajero

En los casos de cancelaciones, interrupciones o demoras en que no haya tenido lugar el reembolso, conforme a lo previsto en el numeral anterior, o ante cualquier otro evento que sea imputable al transportador, así como en los casos de sobreventa de cupos, este compensará al pasajero conforme a lo siguiente:

- a) Demoras. Cuando haya demora en la iniciación del vuelo (inicio del rodaje para el despegue) y por lo tanto no se cumpla con el horario programado del vuelo, autorizado por la autoridad aeronáutica correspondiente o autoridad competente, se observará lo siguiente:
 - Cuando la demora sea mayor de dos (2) horas e inferior a cuatro (4), se suministrará al pasajero un refrigerio y una comunicación telefónica -que no exceda de tres (3) minutos- o por el medio más ágil disponible al lugar de destino, o al de origen, en caso de conexiones, a requerimiento del pasajero.
 - Cuando la demora sea superior a cuatro (4) horas e inferior a seis (6), además de lo anterior, se deberá proporcionar al pasajero alimentos (desayuno, almuerzo o comida, según la hora).
 - Cuando la demora sea superior a seis (6) horas, además de lo anterior, el transportador deberá compensar al pasajero conforme a lo establecido en el literal f) de este numeral. Sin embargo, cuando esta

demora sobrepase de las 22:00 horas (hora local), la aerolínea deberá proporcionarle, además, hospedaje (si no se encuentra en su domicilio) y gastos de traslado, a menos que el pasajero acepte voluntariamente prolongar la espera cuando sea previsible que el vuelo se va a efectuar dentro de un plazo razonable.

- b) Interrupción del transporte. En los casos de interrupción del transporte, conforme a lo previsto en el numeral anterior, si el pasajero no opta por la devolución de la parte proporcional del precio correspondiente al tramo no cubierto, se le compensará la demora sufrida hasta la reanudación del viaje, conforme a lo indicado en literal a) precedente.
- c) Cancelación. En los casos que la aerolínea decida cancelar el vuelo, teniendo el pasajero reserva confirmada, sin que se hubiese reintegrado el precio del pasaje, se le sufragarán los gastos de hospedaje (si no se encuentra en su domicilio) y transporte. Además, si se presenta demora antes de la cancelación del vuelo, el pasajero recibirá las compensaciones previstas en literal a), según corresponda.
- d) Sobreventa. Si el embarque es denegado por sobreventa, teniendo el pasajero reserva confirmada y habiéndose presentado oportunamente en el aeropuerto, el transportador deberá proporcionar el viaje del pasajero a su destino final en el siguiente vuelo disponible de la propia aerolínea, en la misma fecha y en la misma ruta. En caso de no disponer de vuelo, el transportador deberá hacer las gestiones necesarias por su cuenta, para el embarque del pasajero en otra aerolínea con la mayor brevedad posible.
- e) Anticipación del vuelo. Cuando la aerolínea anticipe el vuelo en más de una hora, sin avisar al pasajero, o cuando habiéndole avisado le resulte imposible viajar en el nuevo horario impuesto, se le deberá proporcionar el viaje a su destino final en el siguiente vuelo que le resulte conveniente de la propia aerolínea, en la misma ruta. En caso de no disponer de vuelo, el transportador deberá hacer las gestiones necesarias por su cuenta, para el embarque del pasajero en otra aerolínea. En estos casos, el pasajero no pagará ningún excedente si el nuevo cupo correspondiera a una tarifa superior. De no aceptar el pasajero ninguna de estas alternativas, podrá exigir la devolución del precio pagado, sin penalización alguna.
- f) Compensación adicional. La aerolínea deberá compensar al pasajero con una suma mínima equivalente al 25% del valor del boleto, pagadera en dinero o cualquier otra forma aceptada por el pasajero, como billetes de pasaje en las rutas de la aerolínea, bonos para adquisición de billetes de pasaje, reconocimiento de millas, etc., en los siguientes casos:
 - Sobreventa, mediando acuerdo directo con el pasajero cuando este acepte voluntariamente no viajar voluntariamente en el vuelo previsto.

- Demora superior a seis (6) horas, por causas imputables al transportador.

Para efectos de determinar el valor del trayecto objeto de la compensación, se multiplicará el precio total pagado del billete de pasaje por la relación entre la distancia de dicho trayecto sobre la distancia total.

- g) Tránsitos y Conexiones. Las compensaciones anteriores serán igualmente aplicables a los pasajeros en tránsito o conexión que no puedan continuar su viaje por causa imputable a la aerolínea.

2.2.1.10.3 Sanciones

Si el transportador no atiende la compensación a que haya lugar, de conformidad con los numerales anteriores, se le sancionará de acuerdo a lo previsto en la reglamentación de cada país.

2.2.1.10.3.1 Exoneración de sanciones

Cuando haya habido compensación al pasajero conforme a lo previsto en los numerales anteriores podrá eximirse al transportador de sanciones administrativas, si la legislación pertinente lo autoriza.

Del mismo modo, cuando el pasajero no acepte ninguna de las anteriores opciones de compensación, podrá exigir el reembolso total de la suma pagada o la proporcional al trayecto no cumplido, sin sanción alguna para él ni para el transportador.

2.2.1.11 Reembolsos y reexpedición de billetes de pasaje

Por fuera de los casos anteriormente previstos, el pasajero podrá exigir el reembolso del precio del pasaje, por las siguientes razones:

2.2.1.11.1 Por desistimiento del pasajero

En los casos de desistimiento del viaje por parte del pasajero, este tiene derecho al reembolso del valor pagado del billete de pasaje, sin perjuicio de los porcentajes de reducción aplicables a favor de la aerolínea, conforme a los reglamentos de la empresa, aprobados por la autoridad aeronáutica o autoridad competente (siempre que se trate de tarifas reembolsables).

2.2.1.11.2 Por pérdida del billete de pasaje

En caso que el pasajero alegue pérdida o destrucción total del billete de pasaje, éste tiene derecho a la expedición de uno nuevo o al reembolso de su valor, presentando la correspondiente denuncia y una vez se determine que dicho billete de pasaje extraviado o destruido no puede ser utilizado por ninguna otra persona, o que haya expirado su término de vigencia.

2.2.1.12 Suministro de alimentos y bebidas

Cuando se suministren alimentos y bebidas a bordo de la aeronave ello no constituye un deber para el transportador, pero este será responsable por los daños a la salud derivados directamente de su mal estado de conservación o condiciones higiénicas, cuando sean consumidos a bordo.

2.2.1.13 Obligación de resultado para el transportador

Como resultado del contrato de transporte, el transportador deberá conducir al pasajero por vía aérea, sano y salvo a su lugar de destino, conforme a los horarios itinerarios y demás normas aeronáuticas; en un término prudencial y por una vía razonablemente directa, sin perjuicio de lo establecido en el numeral 2.2.1.9.2 del presente reglamento.

2.2.1.14 Daños al pasajero

En caso de daños, muerte o lesiones del pasajero sufridas a bordo o durante la ejecución del transporte, a partir de las operaciones de embarque y hasta que concluya el desembarque, este o sus causahabientes, tienen derecho a ser indemnizados conforme a lo establecido por los Convenios Internacionales del Sistema de Varsovia, según se encuentren vigentes en cada Estado, o por las normas que en el futuro los sustituyan, para el transporte internacional.

Lo anterior no impide que el pasajero, por su cuenta, adquiera seguros de vida o de viaje.

2.2.1.14.1 Localización y asistencia a familiares de víctimas de accidentes

En caso de accidente o incidente, o que de cualquier otra manera se produzcan lesiones o la muerte del pasajero durante la ejecución del contrato de transporte, el transportador contactará a la persona referenciada por el pasajero al momento de efectuar la reserva o en ocasión posterior y le proporcionará la información y apoyo pertinente a dicha persona; o, a falta de esta, a otra que acredite parentesco.

2.2.1.15 Instancias de reclamación

Frente a cualquier evento de incumplimiento o inconformidad con el servicio recibido, el pasajero podrá acudir a las siguientes instancias: Formular su reclamo personalmente ante la aerolínea, por escrito o de manera verbal, para que se proceda al arreglo directo mediante compensaciones o indemnizaciones en desarrollo de una conciliación o transacción; formular una queja ante la autoridad aeronáutica o autoridad competente para que ésta proceda a la investigación a que haya lugar, si no se hubiese compensado adecuadamente a dicho pasajero y/o acudir a la vía judicial en demanda de las indemnizaciones pertinentes.

2.2.1.16 Listas de espera

El transportador podrá incluir en listas de espera a los pasajeros que se presenten a un vuelo en cantidad superior a los cupos disponibles para que estos puedan ocupar los asientos de pasajeros que no se presenten. Los turnos de estas listas serán asignados en estricto orden de presentación personal de los pasajeros, asignándoles un número que será rigurosamente respetado. La inclusión en una lista de espera no da derecho al embarque.

2.2.2 Deberes del pasajero y derechos del transportador

2.2.2.1 Presentación del pasajero

El pasajero deberá presentarse en el aeropuerto de salida y realizar su chequeo dentro del tiempo indicado por la aerolínea o sus representantes al momento de adquirir su billete de pasaje o reserva. A falta de tal indicación, deberá hacerlo por lo menos con una (1) hora de antelación a la salida de los vuelos nacionales y de dos (2) horas, según las circunstancias, a la salida de vuelos internacionales.

2.2.2.1.1 Presentación del pasajero fuera del tiempo indicado

Cuando el pasajero no se presente al vuelo con la debida antelación a su salida, el transportador podrá disponer de su cupo. No obstante, si al momento de presentarse hubiese asientos disponibles y el vuelo no hubiera sido cerrado, podrá ser admitido.

2.2.2.1.2 Ausencia o presentación extemporánea del pasajero

Si el pasajero no se presenta o se presenta extemporáneamente y no logra viajar, se le podrá asignar cupo y reserva en otro vuelo, caso en el cual el transportador le podrá imponer una penalidad que no exceda del diez por ciento (10 %) del valor pagado por el trayecto, exigible como condición previa al embarque.

2.2.2.2 Identificación del pasajero

El pasajero deberá identificarse y presentar sus documentos de viaje (billete de pasaje, pasaporte, etc.) cuando se lo solicite el transportador o las autoridades de migración, policiales o aduaneras en los aeropuertos. Si el pasajero no presenta los documentos de identificación exigidos, la aerolínea podrá rehusarse a su embarque.

Para el transporte de menores de edad, sus padres o representantes deberán presentar una copia del certificado de nacimiento emitido por el registro civil o documento equivalente para su identificación.

2.2.2.3 Sala de embarque

En los aeropuertos en que existan salas de embarque, el pasajero deberá acatar la instrucción del transportador de ingresar a esta en el tiempo indicado, una vez que se haya producido el chequeo, y le sea asignada la respectiva tarjeta de embarque; se procederá al embarque cuando se le indique.

2.2.2.4 Requisitos y procedimientos de control

El pasajero está obligado a acatar las normas sobre seguridad y operación aeroportuaria vigentes y a someterse a las requisas y demás procedimientos de control y medidas de seguridad dispuestos por la autoridad aeroportuaria o la aerolínea respectiva durante el embarque, el vuelo y el desembarque. En caso de que se pida identificar el equipaje antes del embarque, ni el pasajero ni su equipaje podrán embarcar si tal requerimiento no se cumple.

2.2.2.4.1 Requisa de objetos valiosos

El pasajero deberá someterse a las requisas dispuestas en los aeropuertos antes y durante el embarque. No obstante, en caso de portar objetos valiosos debidamente declarados o de padecer alguna limitación, podrá exigir que dicha requisa se efectúe en privado.

2.2.2.5 Asignación de sillas

El pasajero deberá ocupar la silla que le sea asignada al momento del chequeo, a menos que, por justificado requerimiento de la tripulación, se le solicite ocupar otra o que la misma se lo autorice.

2.2.2.5.1 Asignación a pasajeros especiales

Los pasajeros menores de edad, enfermos o que tengan alguna limitación, así como aquellos que por cualquier motivo requieran de la asistencia de otra persona, no deberán ocupar asientos contiguos a las puertas de acceso o salidas de emergencia de la aeronave, a fin de facilitar una eventual evacuación. En el caso de usar muletas, sillas de ruedas o cualquier otro dispositivo, estos deberán ubicarse de modo que no obstruyan la circulación dentro de la aeronave o impidan la evacuación en una situación de emergencia.

2.2.2.6 Comportamiento del pasajero

Es obligación del pasajero acatar las instrucciones del transportador y de sus tripulantes relativas a la seguridad o al comportamiento durante el vuelo, impartidas desde las operaciones de embarque, así como durante el carreteo, despegue, vuelo, aterrizaje y desembarque. De acuerdo con la ley, el comandante es la máxima autoridad a bordo de la aeronave, por lo que los demás tripulantes y todos los pasajeros durante el viaje, estarán sometidos a su autoridad.

2.2.2.6.1 Actos indebidos, ilícitos o contra la seguridad

A efectos de crear medidas que contemplen las sanciones adecuadas para todo aquel pasajero cuya conducta indebida a bordo de la aeronave trastorne el desarrollo normal de la operación, es interés de los Estados crear un procedimiento adecuado para sancionar, de manera sumaria, aquellas conductas no tipificadas como delito y que encuadren en el rubro de faltas administrativas.

Particularmente los pasajeros deberán abstenerse de:

- a) Desabrochar su cinturón de seguridad o levantarse de su asiento en momentos no autorizados por la tripulación.
- b) Operar durante el vuelo o sus fases preparativas, conforme lo indique la tripulación, teléfonos celulares o satelitales, radios transmisores o receptores portátiles computadores, y demás equipos electrónicos que puedan interferir con los sistemas de vuelo, comunicaciones o navegación de la aeronave.

- c) Sustraer o hacer mal uso de los chalecos salvavidas y demás equipos de emergencia u otros elementos existentes a bordo de la aeronave o en los aeropuertos.
- d) Obstruir las alarmas y sistemas de detección de incendio u otras contingencias instaladas en la aeronave.
- e) Fumar en cualquier parte de la aeronave durante vuelos nacionales o en áreas no autorizadas de la aeronave durante aquellos vuelos internacionales donde sea permitido hacerlo.
- f) Asumir actitudes o expresar comentarios que puedan generar pánico entre los demás pasajeros.
- g) Agredir física o verbalmente a cualquiera de los pasajeros o tripulantes de la aeronave o personal de tierra al servicio de la misma.
- h) Llevar consigo a bordo de la aeronave o en los aeropuertos, armas, o elementos cortantes, punzantes o contundentes que puedan ser utilizados como arma.
- i) Asumir conductas o ejecutar actos obscenos.
- j) Consumir durante el vuelo, alimentos o bebidas no suministrados por el transportador sin su autorización.
- k) Ingresar a la aeronave o permanecer en ella en avanzado estado de intoxicación alcohólica o bajo el efecto de estupefacientes o sustancias psicotrópicas prohibidas.
- l) Cualquier otro acto o hecho que se considere como indebido por parte de la aerolínea, de la autoridad aeronáutica o autoridad competente y que se encuentre definido en las condiciones generales del contrato de transporte, en las normas aeronáuticas o en el Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores (Circular 288-LE/1 de la OACI).

2.2.2.7 Pasajeros en condiciones jurídicas especiales

Para el transporte de un pasajero bajo condiciones jurídicas especiales, que viaje a órdenes de cualquier autoridad judicial, administrativa, policial, o encontrándose privado de la libertad por estar sindicado por algún delito, deberá observarse estrictamente las especiales medidas de seguridad previstas en el Plan Nacional de Seguridad Aeroportuaria, o circulares expedidas por la autoridad aeronáutica o autoridad competente al efecto, y las adicionales que la aerolínea requiera con fundamento en la especial condición del mismo. La persona o funcionario responsable de la custodia de dicho pasajero deberá, al ingresar al aeropuerto de origen, contactar a las autoridades de policía, de seguridad aeroportuaria y de la propia

aerolínea, reportando dicho pasajero a efectos de que se adopten las medidas pertinentes. En caso de inobservancia de las medidas en cuestión, la aerolínea rechazará al pasajero.

2.3 EQUIPAJES

2.3.1 Derechos del pasajero y deberes del transportador

2.3.1.1 Tipo de equipaje

El pasajero tiene derecho a transportar consigo y en el mismo vuelo la cantidad de equipaje que le indique el transportador de acuerdo con la capacidad de la aeronave y, en todo caso, dentro de los cupos previstos en las normas aplicables.

A falta de otra estipulación aprobada, la cantidad de equipaje se limitará, para vuelos nacionales, a 20 kilos en clase económica y, a 30 kilos en clase ejecutiva. Para vuelos internacionales, el límite será de 40 kilos. En aeronaves de menor capacidad estos cupos podrán ser reducidos.

El equipaje puede ser transportado como equipaje de mano en la cabina de pasajeros, cuando por su peso, características y tamaño sea factible; o como equipaje facturado o registrado en las bodegas de la aeronave. El transporte del equipaje, dentro del peso permitido, va incluido en el precio del pasaje.

2.3.1.2 Talón de equipaje

El transportador deberá entregar al pasajero como constancia de recibo del equipaje registrado para bodega, un talón o talones que permitan determinar el número de bultos o piezas, su peso y destino. Dichos documentos se anexarán al billete de pasaje y al bulto a que corresponda. La entrega del equipaje se hará contra presentación del talón. La falta de tal presentación da derecho al transportador a verificar la identidad del reclamante pudiendo diferir la entrega hasta cuando ello se verifique. Para estos casos, el pasajero deberá marcar adecuadamente su equipaje con su nombre, país, ciudad y número de teléfono.

2.3.1.3 Condiciones para el transporte de equipaje

En el contrato de transporte impreso en el billete de pasaje, deberá incluirse claramente las estipulaciones previstas para el transporte del equipaje.

2.3.1.4 Transporte y conservación del equipaje

En el transporte de equipaje facturado o de cosas, el transportador debe recibirlas, conducir las y entregarlas al pasajero en el estado en que las recibió, el cual se presume en buen estado, salvo constancia en contrario. La responsabilidad del transportador por el equipaje será según se estipula en los convenios internacionales vigentes en cada Estado y se regirá según la ley interna de cada uno para los vuelos domésticos.

2.3.1.5 Pérdida, retraso, saqueo o daño

En el supuesto de pérdida, retraso, saqueo o daño del equipaje facturado, el pasajero tiene derecho a las indemnizaciones previstas en la reglamentación de cada país para el transporte aéreo interno; y en los Convenios del Sistema Varsovia o aquellos que los sustituyan, para el transporte aéreo internacional.

2.3.1.5.1 Retraso de la entrega

Si el equipaje no llegara en el mismo vuelo del pasajero, el transportador deberá entregarlo lo antes posible, de manera que su propietario pueda verificar su estado.

2.3.1.6 Tiempo para reclamación por fallas en el transporte de equipaje

El transportador deberá atender la reclamación por destrucción, retraso, saqueo o pérdida del equipaje facturado, siempre que esta sea presentada por el pasajero dentro de los siguientes términos:

- a) Para transporte nacional, de conformidad con la reglamentación interna de cada país.
- b) Para transporte internacional, de conformidad con el Artículo 26 del Convenio de Varsovia/29 modificado por el Convenio de La Haya/55.

La empresa, una vez reciba la reclamación o protesta, iniciará inmediatamente los trámites correspondientes a la búsqueda o indemnización, si fuera necesario.

2.3.1.6.1 Equipajes no reclamados

Si transcurridos seis (6) meses desde la fecha en la cual debió haber llegado el equipaje, el pasajero no lo ha reclamado, el transportador no estará obligado a responder.

2.3.1.7 Perjuicios por pérdida, saqueo, destrucción o demora de equipajes

En caso de pérdida, destrucción o demora en la entrega del equipaje del pasajero, éste tiene derecho a ser indemnizado conforme a lo previsto en la reglamentación interna de cada país, cuando se trate de transporte en vuelos domésticos o de conformidad con lo estipulado en los Convenios del Sistema de Varsovia, según sean aplicables o los que en el futuro los sustituyan, para vuelos internacionales.

2.3.1.7.1 Compensaciones

Además de lo indicado anteriormente, si el equipaje acompañado o no acompañado de un pasajero no llega o si llega en otro vuelo, de modo que implique espera para su dueño o que tenga que regresar al aeropuerto para reclamarlo, el costo de los traslados hasta y desde el aeropuerto, si fueran necesarios, serán asumidos por el transportador. En tales casos, el transportador también le sufragará al pasajero los gastos mínimos por elementos de aseo.

2.3.2 Deberes del pasajero y derechos del transportador

2.3.2.1 Exceso de equipaje

El pasajero deberá pagar la cantidad estipulada por el exceso de equipaje que presente, aceptando que este sea transportado en otro vuelo, en caso de ser necesario.

2.3.2.2 Restricciones y prohibiciones

El pasajero no deberá portar como equipaje de mano elementos cuyo peso o tamaño impidan su transporte seguro, que provoquen incomodidad a las demás personas a bordo o que de cualquier modo obstruyan el tránsito de personas durante una eventual evacuación de emergencia. En todo caso dichos elementos deberán ser ubicados en los compartimentos de la aeronave destinados para tal efecto, o debajo del asiento, según instrucción de la tripulación de cabina.

2.3.2.2.1 Mercancías peligrosas

El pasajero no deberá embarcar en la aeronave ningún tipo de elemento que pueda ser considerado como mercancía peligrosa (explosivos, inflamables, tóxicos, corrosivos, radiactivos, etc.); lo cual incluye, entre otros, fósforos, fuegos artificiales, combustibles, pinturas, disolventes, pegantes, blanqueadores, ácidos, gases comprimidos o insecticidas. Del mismo modo, deberá el pasajero abstenerse de embarcar cualquier tipo de elemento, droga o sustancia psicotrópica cuyo porte, tenencia, comercio o consumo sea prohibido. Cualquier elemento ordinario, cuyo carácter sea dudoso, deberá ser reportado al momento del chequeo, para que se determine si puede admitirse a bordo.

2.3.2.2.2 Porte de armas

En caso de portar cualquier tipo de arma o munición legalmente permitida, se seguirán los procedimientos legales establecidos en cada país.

2.3.2.2.3 Artículos de difícil transporte

El pasajero no debe incluir en su equipaje facturado artículos frágiles o perecederos, dinero, joyas, piedras o metales preciosos, platería, documentos negociables, títulos u otros valores, dinero en efectivo, pasaportes, cámaras fotográficas o de video, filmadoras, computadoras, calculadoras, *walkman* (o radio *cassette* portátil), lentes, o botellas con licor, respecto de los cuales el transportador no se responsabiliza si se transportan en esas condiciones.

2.3.2.3 Objetos valiosos

Los objetos valiosos deberán transportarse bajo manifestación de valor declarado. Si dicho valor es aceptado por el transportador, este responderá hasta el límite de ese valor. No obstante, en estos casos el transportador podrá exigir al pasajero condiciones o medidas de seguridad adicionales para dicho transporte.

2.3.2.4 Transporte de mascotas

No se deberán llevar en la cabina de pasajeros animales o mascotas que puedan provocar riesgos o molestias a las demás personas a bordo. Dichos animales deberán viajar en las bodegas de carga, salvo autorización del transportador cuando se compruebe que tales especies no constituyen riesgo o molestia, o se trate de perros lazarillos para personas invidentes. En todo caso, antes del transporte, el interesado deberá acreditar el cumplimiento de todos los requerimientos sanitarios formulados por la autoridad competente en el aeropuerto de origen, lo que incluye entre otros, certificado de salud del animal, carné de vacunación e inspección a la mascota cuando se trate de vuelo internacional. El animal deberá viajar en jaula de que disponga el pasajero siempre que sea apto para su transporte, o previamente solicitado al transportador. El pasajero será responsable de las precauciones mínimas de higiene y sanidad de la mascota.

2.3.2.5 Transporte de alimentos y plantas

El pasajero no deberá incluir en su equipaje registrado o de mano, productos cuyo ingreso al país o a otros países se encuentre prohibido o restringido.

2.3.2.6 Acatamiento de instrucciones

Hasta el arribo al aeropuerto de destino y en tanto se permanezca a bordo de la aeronave, todo pasajero debe dar cumplimiento a las órdenes del comandante al mando, incluyendo permanecer en su puesto y con su cinturón de seguridad ajustado hasta tanto se le indique.

2.3.2.7 Responsabilidad del pasajero por incumplimiento

El incumplimiento de sus obligaciones por parte del pasajero constituye violación al contrato de transporte aéreo, en cuyo caso el transportador no será responsable de los perjuicios sufridos por dicho pasajero como consecuencia de tal incumplimiento. En tales casos y dependiendo de la gravedad de la situación, el transportador, representado por el comandante de la aeronave en los términos de ley, podrá no admitir al pasajero, disponer su desembarque si la aeronave estuviese en tierra o durante el siguiente aterrizaje o escala, ya sea que esta fuese prevista o efectuada con ese exclusivo propósito, solicitando si fuera necesario, el apoyo de las autoridades aeroportuarias o de policía en el respectivo aeropuerto. Lo anterior, sin perjuicio de la responsabilidad de dicho pasajero y de las acciones legales en su contra, por los daños inferidos al transportador o a otros pasajeros.

Interrumpido el transporte bajo las anteriores condiciones, el transportador quedará relevado de su obligación de conducir al pasajero hasta el destino convenido, sin que haya lugar al reembolso y sin perjuicio de que este acepte llevarlo en el mismo o en otro vuelo, cuando existan razones para creer que la situación de peligro o incumplimiento ha cesado y no se producirán nuevos hechos similares. En estos casos el transportador informará inmediatamente a la autoridad aeronáutica o autoridad competente sobre las decisiones adoptadas.

2.4 SISTEMA DE ATENCION AL USUARIO

Todas las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros podrán disponer, en cada aeropuerto donde operen, de un sistema de atención al usuario a través del cual deberán recibir y atender, de manera inmediata y personal, las quejas, reclamos o sugerencias de los pasajeros, ofreciendo las soluciones inmediatas que sean pertinentes de acuerdo a las circunstancias; y, en su defecto, deberán transferir inmediatamente el requerimiento correspondiente a la persona o dependencia que debe darle solución, en la mayor brevedad posible. Este sistema funcionará en coordinación con el servicio de asistencia a familiares de víctimas de accidentes mencionado en este reglamento.

2.4.1 Personal del sistema

El sistema de atención al usuario en cada aeropuerto podrá ser implementado con personal especial, dispuesto para el efecto, o con el personal que ordinariamente tenga la aerolínea para otras labores siempre y cuando esté convenientemente capacitado y sus labores habituales se lo permitan.

2.4.2 Horario de atención

El sistema de atención funcionará durante las horas en las cuales la empresa tenga vuelos, al menos desde una hora antes del primer vuelo y una después del último del día.

2.4.3 Procedimiento para el reclamo

Para la presentación de la queja, reclamo o sugerencia, las empresas deberán diseñar y tener disponible para el público formatos de fácil comprensión. Dichos formatos contendrán la información contemplada en el modelo incluido como apéndice de este Capítulo. Cuando las empresas operen internacionalmente, los formatos empleados serán escritos en español y al menos en idioma inglés.

2.4.4 Publicidad

Una vez adoptado el correspondiente sistema de atención al usuario, cada empresa deberá informar sobre el mismo a la autoridad aeronáutica o autoridad competente, indicando su forma de atención, su *modus operandi* y anexando copia de los formatos implementados.

2.4.5 Difusión

Las disposiciones relativas a derechos y deberes de los usuarios y de los transportadores aéreos contenidas en este Reglamento serán de obligatorio cumplimiento por parte del personal de las empresas de aviación y de sus representantes a cargo de las ventas de pasajes, reservas y chequeo en mostradores (*counters*), así como por parte de los tripulantes y del personal responsable de atención al usuario, conforme a los numerales precedentes; y, en consecuencia, formará parte del entrenamiento que reciba dicho personal.

Del mismo modo, las aerolíneas, así como sus agentes e intermediarios, darán a conocer el texto de las presentes disposiciones a sus usuarios, debiendo tener copia de las mismas para consulta de los pasajeros en los puntos de atención al usuario en los mostradores, en las

centrales de reserva y al menos un ejemplar a bordo de cada aeronave, para consulta del personal de la compañía o de los pasajeros.

2.5 INCUMPLIMIENTO

El incumplimiento de cualquiera de las disposiciones anteriores por parte de las empresas de servicio aéreo comerciales, sus agentes o intermediarios, así como por parte de los usuarios; será sancionable de conformidad con lo previsto en la reglamentación vigente de esta materia, sin perjuicio de las eventuales acciones civiles o penales a que pudiera haber lugar.

2.6 APROBACIÓN DE CONTRATOS DE TRANSPORTE Y REGLAMENTOS DE LAS AEROLINEAS

Los contratos de transporte y reglamentaciones de las aerolíneas y sus enmiendas deberán sujetarse a lo dispuesto en este reglamento, lo cual será tenido en cuenta como criterio general para la aprobación por parte de la autoridad aeronáutica o autoridad competente.

CAPÍTULO TERCERO

Derechos y deberes de los usuarios y de los operadores de servicios aeroportuarios

3.1 PRINCIPIOS GENERALES

Corresponde al operador aeroportuario brindar todos los servicios requeridos en las instalaciones aeroportuarias, bajo principios de calidad total, igualdad y equidad en el trato y orientados a satisfacer las demandas de los usuarios.

3.2 ATENCIÓN, INFORMACIÓN Y SERVICIO AL USUARIO

3.2.1 Derechos de los usuarios y deberes del operador

3.2.1.1 En relación con la atención, información y servicio al usuario

En relación con la atención, información y servicio para el usuario, el operador aeroportuario deberá:

- a) Brindar una atención respetuosa y cortés a los usuarios de la terminal aérea (pasajeros, líneas aéreas, compañías de seguridad, instituciones del Estado, etc.).
- b) Colaborar prioritariamente con la atención de personas con necesidades especiales.
- c) Disponer de un adecuado sistema de comunicación informativo de vuelos que incluya medios efectivos, tales como: paneles, monitores, altavoces claramente audibles, etc., de modo que los pasajeros y el público estén informados debidamente de las llegadas, salidas y cancelación de los vuelos y especialmente de todo cambio de último momento en las horas de salida y llegada y en los números de las puertas.

- d) Disponer de un adecuado sistema de señalización, que oriente adecuadamente a los usuarios en las instalaciones aeroportuarias.
- e) Garantizar las condiciones sanitarias adecuadas.
- f) Ofrecer y mantener las condiciones necesarias para garantizarles a los usuarios las mayores comodidades posibles, tales como: sillas, baños, escaleras mecánicas y fijas, ascensores, bebederos de agua, lugares para cambiar pañales, basureros, ventilación, iluminación, teléfonos, facilidades para personas discapacitadas, embarazadas o de edad avanzada. Del mismo modo, facilitará en lo posible el funcionamiento de restaurantes y cafeterías, droguerías y puestos de periódicos o revistas en el respectivo aeropuerto.
- g) Disponer en el aeropuerto de una cantidad suficiente de aparatos telefónicos, al servicio de los usuarios, teniendo en consideración las personas con discapacidad.
- h) Velar por que existan medios adecuados de transporte para el desplazamiento terrestre de los usuarios.
- i) Promover todo tipo de medio o método de “educación al usuario” que facilite el conocimiento de éste en cuanto a sus derechos y deberes, a efectos de que pueda ejercerlos plena, satisfactoria y debidamente.

3.2.1.2 En relación con la infraestructura

En relación con la infraestructura destinada a la prestación de los servicios aeroportuarios, el operador de ella deberá:

- a) Poner a disposición de las líneas aéreas la cantidad necesaria de mostradores (*counters*) para que la atención de los pasajeros sea lo más ágil posible.
- b) Disponer de infraestructura adecuada para atender las operaciones de los vuelos en una forma ágil y sin congestión.
- c) Proveer rampas y facilidades para el desplazamiento de personas discapacitadas.
- d) Disponer de suficientes fajas o bandas transportadoras, para que el equipaje sea entregado en el menor tiempo posible a los pasajeros.
- e) Proveer un mantenimiento preventivo a los equipos del aeropuerto, con el fin de disminuir la posibilidad de que estos fallen, y por ende se atrase la atención de los usuarios.

- f) Dotar del espacio necesario las oficinas de planes de vuelo, para la atención y cómoda estadía de los tripulantes y personal de las líneas aéreas.
- g) Disponer de áreas para las líneas aéreas, áreas de espera, de circulación, y para los organismos gubernamentales, telecomunicaciones, seguridad, primeros auxilios, mantenimiento, áreas de carga, áreas comerciales, etc.
- h) Proporcionar las instalaciones adecuadas para que los usuarios puedan realizar el cambio legal de divisas extranjeras cotizables.
- i) Disponer de instalaciones adecuadas para la administración de las medidas de sanidad pública, veterinaria, fitosanitaria, aplicables a aeronaves, tripulantes, pasajeros, equipaje, mercancías, correo y suministros.
- j) Disponer de estacionamientos de automóviles, suficientemente amplios, y con suficientes casetas para agilizar la atención durante la entrada y salida de los vehículos y personas.
- k) Asignar en forma óptima puestos de estacionamiento lo más cerca posible del edificio terminal, para la descarga y carga rápidas.
- l) Planificar espacios de estacionamiento de aeronaves que no se encuentran en operaciones embarque o desembarque ni de carga o descarga, para evitar que obstruyan la circulación del tráfico en la plataforma.
- m) Facilitar en los puestos de estacionamiento de aeronaves, el fácil acceso a los medios necesarios (comunicación, materiales, etc.) para la ejecución rápida de todas las operaciones de servicio.
- n) Proporcionar instalaciones para abastecer de combustible a las aeronaves de una forma segura y ágil.
- ñ) Contar con sistemas informáticos adecuados a disposición de las líneas aéreas que permitan el desembarque y embarque de pasajeros, sin demoras.
- o) Proveer áreas de circulación adecuadas mediante vías de paso lo más directas posible sin que haya cruces entre la circulación de pasajeros y la de equipajes, ni entre los diferentes circuitos.
- p) Proporcionar a la terminal vías de acceso fáciles y rápidas para los pasajeros y sus equipajes que lleguen al aeropuerto utilizando medios de transporte de superficie.
- q) Establecer puestos de entrega de equipaje lo más cerca posible de los puntos de llegada del transporte de superficie.

- r) Facilitar equipo especializado para llevar a cabo la tarea de control y revisión de equipaje, que permita acelerar el proceso.
- s) Facilitar sistemas mecánicos apropiados al volumen de tráfico y capaces de clasificar, transportar y cargar grandes cantidades de equipaje en un lapso mínimo de tiempo.
- t) Proveer instalaciones para el almacenamiento del equipaje rezagado en los aeropuertos, a fin de recogerlos más tarde.
- u) Proporcionar un área adecuada que permita a los pasajeros identificar y retirar rápidamente su equipaje.
- v) Disponer de un número suficiente de puestos de control de manera que se pueda despachar a los pasajeros y tripulantes que lleguen, a la mayor brevedad posible.
- w) Disponer de una terminal exclusiva de carga, para que las aeronaves de carga lleguen hasta esta y se proceda al despacho dentro de la misma.
- x) Proporcionar acceso fácil y rápido a las terminales de carga, teniendo en cuenta el espacio requerido por los camiones de grandes dimensiones, para efectuar las maniobras necesarias al colocarse en posición.
- y) La terminal de carga debe estar provista de puestos de entrega y recepción adaptables a la altura de las plataformas de los camiones.
- z) Proporcionar medios mecánicos y automatizados para cargar, descargar, transportar y almacenar la carga.
- aa) Disponer de un sistema eficaz e higiénico de eliminación de excrementos, basuras, aguas residuales, desechos, alimentos no consumidos, residuos alimenticios, y otras materias peligrosas para la salud.

3.2.1.3 En relación con la calidad total, respecto del servicio al cliente

En relación con la calidad total del servicio al cliente, el operador aeroportuario deberá:

- a) Establecer o coordinar con la autoridad competente, el procedimiento mediante el cual los usuarios podrán poner sus reclamos y sugerencias (oficina de atención de quejas, terminales electrónicas, correos, etc.).
- b) Atender los reclamos de los usuarios relacionados con los servicios aeroportuarios, en un tiempo prudencial (horas/días).

3.2.1.4 En relación con los operadores de servicios aéreos comerciales

En relación con los operadores de servicios aéreos comerciales, los operadores aeroportuarios deberán:

- a) Indicar a las líneas aéreas que explotan servicios regulares y no regulares, con suficiente antelación a las temporadas de tráfico altas, toda limitación que pueda aplicarse (de infraestructura, mantenimiento, etc.), a fin de ajustar el tráfico a la capacidad del aeropuerto.
- b) Velar por que los explotadores cumplan con su obligación de proporcionar información oportuna y actualizada de todos los datos pertinentes a los vuelos, incluyendo las modificaciones de última hora, a los funcionarios responsables del manejo del sistema de información.

3.2.2 Deberes de los usuarios y derechos de los operadores

Los pasajeros usuarios de la infraestructura aeroportuaria deberán:

- a) Hacer buen uso de las instalaciones aeroportuarias puestas a su servicio.
- b) Dar un tratamiento respetuoso a las personas que prestan sus servicios en el aeropuerto y a los demás usuarios.
- c) Acatar las disposiciones sobre seguridad aeroportuaria, evitando principalmente portar armas u objetos prohibidos dentro del aeropuerto así como ingresar a las áreas prohibidas o restringidas del mismo.
- d) Acatar las disposiciones de tipo sanitario evitando arrojar basuras en lugares inadecuados así como la tenencia en los aeropuertos de alimentos, animales o plantas y demás elementos de origen vegetal sin las debidas medidas de control.
- e) Acatar las instrucciones del operador o de las aerolíneas pertinentes a la seguridad o al transporte aéreo.
- f) Observar buena conducta evitando fomentar disturbios o desórdenes en las instalaciones aeroportuarias.
- g) Acceder a las salas de embarque o zonas de migración cuando se le indique y permanecer en ellas conforme sea requerido.
- h) Abstenerse de obstruir la circulación de personas colocando equipajes u otros objetos en pasillos, escaleras u otros lugares inapropiados, evitando además dejarlos abandonados en cualquier parte.
- i) Abstenerse de fumar en lugares no autorizados.

CAPÍTULO CUARTO

Control de calidad de servicio al usuario

4.1 DEBERES DE LAS AUTORIDADES AERONÁUTICAS O AUTORIDADES COMPETENTES

Las autoridades aeronáuticas o autoridades competentes facilitarán el establecimiento de sistemas de control de calidad del servicio, para lo cual deberán:

- a) Contar con un “Plan Maestro del Desarrollo Aeroportuario” que permita ir desarrollando las instalaciones aeroportuarias, de acuerdo a las necesidades de la actividad aeronáutica, y con el propósito de brindar un servicio eficiente y de calidad a los diferentes usuarios de las terminales aeroportuarias.
- b) Velar conforme a su competencia por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima de dichos servicios.
- c) Velar por que los niveles de capacidad en los aeropuertos sean conformes con los lineamientos internacionales de la OACI así como otras organizaciones relacionadas con la industria.
- d) Evaluar el desempeño relacionado con el mantenimiento y conservación de los aspectos aeronáuticos de los aeropuertos, así como los niveles de satisfacción del usuario de los servicios prestados.
- e) Disponer de un sistema de supervisión que vigile el desempeño del operador aeroportuario, el cual deberá contar con personal debidamente capacitado para tal fin.
- f) Examinar y conducir inspecciones aleatorias, con la frecuencia y énfasis que estime pertinente.
- g) Colaborar con el operador aeroportuario en todo lo necesario para exigir y mantener los niveles de calidad exigidos en los servicios de los aeropuertos.
- h) Utilizar los resultados de la encuesta para controlar el desempeño del operador, de los concesionarios, las aerolíneas y los servicios prestados por el Estado, así como los problemas de capacidad del aeropuerto.
- i) Controlar el desempeño del operador aeroportuario mediante el sistema de supervisión.
- j) Instaurar la Comisión Nacional de Facilitación, a efectos de que los diferentes entes gubernamentales (migración, aduanas, aeronáutica civil, seguridad pública, narcóticos, sanidad vegetal, entidad de turismo,

operadores aeroportuarios, etc.) y aerolíneas, dispongan de un foro que permita garantizar el cumplimiento de lo establecido en el Anexo 9 – Facilitación- al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

- k) Establecer en la regulación un programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil para que los operadores aeroportuarios, operadores del transporte aéreo y prestadores de servicios, establezcan sistemas de calidad en la aplicación de las medidas y procedimientos de seguridad física.

4.2

DEBERES DEL OPERADOR AEROPORTUARIO

- a) Cumplir con procedimientos, normas y estándares de calidad previamente establecidos en el programa de control de calidad en la prestación de los servicios aeroportuarios.
- b) Someterse a los procedimientos y requisitos de evaluación de la calidad del servicio que establezca la autoridad competente.
- c) Desarrollar y ejecutar un programa de control de calidad, en el cual indicará los procedimientos, las normas y los estándares de calidad.
- d) Someterse a mecanismos de control de calidad bajo estándares cualitativos y cuantitativos en las siguientes materias:
- Estándares de calidad del desempeño (basados en niveles mínimos aceptables de servicios medidos en términos de frecuencia y regularidad de los servicios prestados).
 - Estándares de capacidad aeroportuaria, (basados en requerimientos mínimos de áreas y medidos por fórmulas matemáticas de congestiónamiento por áreas, de conformidad con las fórmulas y principios de la IATA).
 - Estándares de percepciones de usuarios (basados en encuestas a los usuarios y medidos en un análisis cualitativo de la percepción de los mismos).
- e) Diseñar y realizar una encuesta anual en los aeropuertos para evaluar su gestión y adoptar los correctivos.
- f) Adoptar un plan de mejoramiento de la calidad y cumplir su desarrollo.
- g) Presentar, a la autoridad competente, un manual de operaciones para establecer procedimientos para la calidad de servicio, criterios de evaluación y normas de medición, de acuerdo a las normas vigentes de ISO 9000 o un equivalente, y las mejores prácticas utilizadas mundialmente en aeropuertos internacionales.

- h) Adoptar y desarrollar un plan de control de calidad, estableciendo las normas para el desempeño en las instalaciones y servicios del aeropuerto e identificando las oportunidades para mejorarlo en forma progresiva.
- i) Establecer programas de capacitación para el personal en el que se introducirán los conceptos de la administración de calidad total especializado en la gestión aeroportuaria.
- j) Implementar un plan del control de calidad en la prestación de los servicios de mantenimiento de sus instalaciones, orientado a la administración de la calidad total y mejoramiento continuo del programa de mantenimiento.
- k) Acatar al registro ISO-9002, lo cual ofrece un sistema globalmente reconocido orientado a la satisfacción del usuario.
- l) Participar en la Comisión Nacional de Facilitación y acatar los lineamientos establecidos por ésta. Asimismo, deberán instaurar un Comité de Facilitación Aeroportuaria, cuya función será cumplir con las normas relativas a la facilitación.
- m) Implantar sistemas de calidad que garanticen la eficiencia y eficacia del programa de seguridad del aeropuerto, para el cumplimiento de la normatividad en materia de seguridad aeroportuaria.

4.3 DEBERES DEL ENTE REGULADOR DE LA AVIACIÓN CIVIL EL TRANSPORTE AÉREO Y LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS

La función del ente regulador deberá ser desempeñada por la autoridad aeronáutica o por el órgano competente designado por cada Estado. Dicha función comprende:

- a) Realizar una audiencia informativa anual donde estarán presentes la autoridad aeronáutica o autoridad competente, el responsable de la gestión aeroportuaria y facultativamente los contratistas o concesionarios y usuarios del aeropuerto, con el fin de discutir los resultados de la encuesta, inspecciones, denuncias, quejas y sugerencias presentadas directamente por los usuarios y las soluciones propuestas en el plan de mejoramiento de la calidad.
- b) Condicionar las tarifas al cumplimiento del plan de mejoramiento de la calidad.
- c) En caso de incumplimiento del plan, conceder plazos para la subsanación correspondiente y aplicar las sanciones a que haya lugar.
- d) Propiciar mecanismos de participación de los usuarios que garanticen la adecuada atención de sus planteamientos.

APÉNDICE

Se podrán utilizar como guías de orientación, los siguientes parámetros para preparar su programa de calidad y de control de calidad total.

Área de Responsabilidad	Medida del Desempeño	Usuario/Cliente	Tipo de Servicio
<u>Pistas, rampas y calles de rodaje</u>			
	a) Costo del mantenimiento por metro cuadrado	Aerolíneas	Desempeño del Operador
	b) Capacidad del Aeropuerto (número de vuelos en las horas de mayor congestión)	Aerolíneas	Capacidad
	c) Tiempo promedio desde que aterriza el avión hasta que el pasajero desembarca	Aerolíneas / Pasajeros	Desempeño del Operador
<i>Medidas adicionales</i>			
	d) Porcentaje de movimientos de aeronaves de aerolíneas para los cuales no hay puerta de contacto disponible	Aerolíneas / Pasajeros	Capacidad
	e) Desempeño puntual del servicio de autobús en el campo aéreo, como porcentaje del total	Aerolíneas / Pasajeros	Desempeño del Operador
<u>Terminales</u>			
	a) Costo del mantenimiento por metro cuadrado	Pasajeros	Desempeño del Operador
	b) Número de horas por jornada	Pasajeros	
	c) Número de empleados por jornada	Pasajeros	
	d) Número de jornadas	Pasajeros	
	e) Tiempo de respuesta ante reparaciones de emergencia	Aerolíneas / Pasajeros	Desempeño del Operador
<i>Medidas adicionales</i>			
	f) Costo de servicio de limpieza por m ²	Pasajeros	Desempeño del Contratista
	g) Costo O&M de la Terminal por pasajero	Pasajeros	Desempeño del Operador
<u>Terminal de Carga (CTRM)</u>			
	a) Tiempo promedio para el movimiento de carga (dentro de la terminal)	Aerolíneas / compañías de embarque	Desempeño del Operador
	b) Carga perdida o dañada como porcentaje del total de carga manejada	Aerolíneas / compañías de embarque	Desempeño del Operador

Área de Responsabilidad	Medida del Desempeño	Usuario/Cliente	Tipo de Servicio
<i>Medidas adicionales</i>			
	c) Costo / Kg. de la carga total en la terminal de carga	Aerolíneas / compañías de embarque	Desempeño del Operador
	d) Ingreso / Kg. de la terminal de carga	Aerolíneas / compañías de embarque	Desempeño del Operador
	e) Tasa de quejas/embarques manejados		
<u>Calidad del Servicio</u>			
	a) Presupuesto de operación y mantenimiento por pasajero	Pasajeros	Desempeño del Operador
	b) Presupuesto para mano de obra por pasajero	Pasajeros	Desempeño del Operador
	c) Costo de mano de obra como porcentaje de los costos totales	Pasajeros	Desempeño del Operador
<i>Medidas adicionales</i>			
	d) Calificación total encuesta anual de pasajeros	Pasajeros	Desempeño del Operador
<u>Productividad de la Mano de Obra</u>			
	a) Número de pasajeros por empleado del aeropuerto	Pasajeros	Desempeño del Operador
	b) Ingreso bruto por empleado	Pasajeros	Desempeño del Operador
	c) Ingreso neto de operación por empleado	Pasajeros	Desempeño del Operador
<u>Desempeño en la Generación de ingresos</u>			
	a) Ingreso no relacionado con la aeronáutica como porcentaje del ingreso total	Pasajeros	Desempeño del Operador
	b) Ingreso relacionado con la aeronáutica por pasajero	Pasajeros	Desempeño del Operador
	c) Ingreso no relacionado con la aeronáutica por pasajero	Pasajeros	Desempeño del Operador
<u>Actividades Comerciales</u>			
	a) Ingreso derivado de las concesiones e ingresos por pasajero	Pasajeros	Desempeño del Operador
	b) Ingreso bruto derivado de ventas/m ²	Pasajeros	Desempeño del Operador
	c) Ingreso neto/m ²	Pasajeros	Desempeño del Operador
<u>Otros</u>			
	a) Horas/empleados-capacitación y educación	Pasajeros	Desempeño del Operador

Área de Responsabilidad	Medida del Desempeño	Usuario/Cliente	Tipo de Servicio
	b) Costos de planilla/empleado	Pasajeros	Desempeño del Operador
	c) Costo de mercadeo/pasajero	Aerolíneas / Pasajeros	Desempeño del Operador
<u>Administración Financiera</u>			
	a) Informes trimestrales y anuales	Aerolíneas / Pasajeros	Desempeño del Operador
	b) Seguimiento de cuentas por cobrar		Desempeño del Operador
	c) Programa de control de calidad	Todos los clientes	Desempeño del Operador

Coordinación entre el transporte aéreo y el turismo como estrategia dentro de los esquemas de la integración latinoamericana – Proyecto de Resolución (Secretaría). (Cuestión 3 del Orden del Día). Tarea No. 6 de la Secretaría

14. La Secretaría informó que durante la Décima reunión del GEPEJTA, se había analizado el Proyecto de Resolución A15-M sobre “Coordinación entre el transporte aéreo y el turismo como estrategia dentro de los esquemas de la integración latinoamericana”, que reemplazaría a la Resolución A12-10 y lo sometió a consideración del Comité Ejecutivo.

Conclusión

15. Sin mayores comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente el siguiente Proyecto de Resolución para su ulterior aprobación por la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, 4 al 8 de noviembre de 2002):

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A15-M

**COORDINACIÓN ENTRE EL TRANSPORTE AÉREO Y EL TURISMO
COMO ESTRATEGIA DENTRO DE LOS ESQUEMAS
DE LA INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA**

CONSIDERANDO la necesidad de que exista una adecuada coordinación entre los Órganos de Aviación Civil y de Turismo de los Estados Latinoamericanos, a fin de evitar superposición de funciones y duplicación de esfuerzos;

CONSIDERANDO que los países de la región están desarrollando acciones en forma bilateral o plurilateral para facilitar el turismo mediante la suscripción de distintas modalidades de acuerdo, encaminados hacia la eliminación de medidas restrictivas para un libre flujo de visitantes sin visas e impedimentos;

CONSIDERANDO la estrecha interdependencia que existe entre el sector turismo y el transporte aéreo, y que en el nuevo escenario imperante ambos sectores se han convertido en herramientas de gran importancia dentro de los esquemas de integración;

CONSIDERANDO la necesidad de que, a través de los planes de gobierno, se fomente el desarrollo del turismo como elemento importante para el crecimiento del país, dentro de un transporte aéreo seguro, eficiente y eficaz;

CONSIDERANDO que el Artículo 7 del Estatuto de la CLAC permite establecer relaciones de carácter consultivo entre la CLAC y los organismos gubernamentales y no gubernamentales regionales y subregionales dedicados al desarrollo del turismo y a otras actividades que pudiesen tener alguna relación con el transporte aéreo en Latinoamérica, a fin de coordinar y complementar adecuadamente las actividades del transporte aéreo y del turismo en la Región Latinoamericana;

CONSIDERANDO que este nuevo papel de los Estados de la región latinoamericana en la actividad turística se manifiesta en la revisión y renovación de los marcos legales nacionales orientados hacia una mayor flexibilización y liberalización de los servicios que componen este sector y en la creación de Organismos encargados de la Facilitación Turística;

CONSIDERANDO que entre los fines del Organismo Regional se encuentra el alentar la aplicación de normas y métodos recomendados de la OACI en materia de facilitación y proponer medidas suplementarias.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. Encargar al Comité Ejecutivo que:
 - a) adopte las medidas pertinentes para que los organismos internacionales dedicados al turismo conozcan la competencia de la CLAC en materia de transporte aéreo regional y la necesidad de que sea informada cada vez que dichos organismos deseen emprender estudios o acciones en relación con el desarrollo del transporte aéreo en la Región, a fin de evitar superposición de funciones y duplicación de esfuerzos
 - b) Cuando se le requiera, establezca relaciones de carácter consultivo con organismos internacionales dedicados al desarrollo del turismo, brindando su contribución en materia de aviación civil.
2. Instar a los Estados miembros que:
 - a) Consideren la necesidad de establecer una estrecha coordinación entre las actividades de transporte aéreo y de turismo, así como fortalecer la relación entre el sector público y privado.

- b) Con el objeto de coadyuvar a la consolidación del proceso de integración regional, las Administraciones de Aviación Civil de su país procuren tener una presencia activa en las reuniones de los Organismos Subregionales de Integración del área latinoamericana que traten sobre asuntos de turismo y/o de aviación civil, con el fin de coordinar, orientar y asesorar sobre las cuestiones relacionadas con el transporte aéreo comercial, en consonancia con la política promulgada por la CLAC.
- c) Adopten las medidas necesarias para que fomenten la participación activa de miembros o representantes del sector turismo en los trabajos realizados por las autoridades aeronáuticas en el ámbito del transporte aéreo.
- d) Las Administraciones de Aviación Civil mantengan informados a los Organismos que se encargan de la Facilitación Turística en sus países, sobre las normas y métodos recomendados de Facilitación del Transporte Aéreo que constan en el Anexo 9 del Convenio de Chicago y en la documentación promulgada por la OACI, a fin de que éstos sean tomados en cuenta cuando planifiquen sus actividades.
- e) Los planes de facilitación del transporte aéreo, incluyan dentro de sus objetivos el desarrollo turístico.

Esta Resolución reemplaza a la Resolución A12-10.

Presentación del Instituto Nacional de Migración de México “Sistema Electrónico de Facilitación Migratoria por Vía Aérea (Cuestión 4 del Orden del Día). Tareas Nros. 8 del Comité Ejecutivo y 12 de la Secretaría

16. La Secretaría se refirió a la presentación efectuada durante el GEPEJTA, por el Director de Calidad e Innovación del Instituto Nacional de Migración de México (INM), Sr. Héctor González Meneses, sobre el “Sistema Electrónico de Facilitación Migratoria por vía Aérea”.

Conclusión

17. En ese sentido, el Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada.

Pronta ratificación de los diversos convenios y protocolos – Proyecto de Recomendación (Secretaría) (Cuestión 5 del Orden del Día). Tarea Nro. 15 de la Secretaría

18. La Secretaría se refirió al proyecto de Recomendación A15-J sobre la “Pronta Ratificación de diversos convenios y protocolos”, que fuera analizado por el GEPEJTA en su Décima reunión y, en ese sentido, sometió a consideración del Comité Ejecutivo el citado documento.

19. Durante el análisis, los delegados consideraron conveniente incorporar en el citado proyecto la ratificación del “Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil” y el “Protocolo de dicho Convenio, sobre cuestiones específicas

de los elementos de equipo aeronáutico”, adoptado durante la Conferencia diplomática organizada por la OACI y el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado – UNIDROIT (Ciudad del Cabo, Sudáfrica, del 29 de octubre al 16 de noviembre de 2001).

Conclusión

20. El Comité Ejecutivo consideró conveniente incorporar los cambios sugeridos por los delegados y acordó someter a consideración de la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, 4 al 8 de noviembre de 2002), el siguiente proyecto de Recomendación:

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A15-J

PRONTA RATIFICACIÓN DE DIVERSOS CONVENIOS Y PROTOCOLOS

CONSIDERANDO que la Resolución A33-2 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) insta a los Estados miembros a que ratifiquen o se adhieran al Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio, 1963), al Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (La Haya, 1970), al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Montreal, 1971) y su Protocolo adicional (Montreal, 1988), y al Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección (Montreal, 1991);

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

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

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

CONSIDERANDO que durante la Conferencia diplomática organizada por la OACI y el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), del 29 de octubre al 16 de noviembre de 2001, en Ciudad del Cabo, Sudáfrica, se adoptó el Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y el Protocolo de dicho Convenio, sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico;

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

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

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

1. Convenios de Tokio (1963), La Haya (1970) y Montreal (1971), y su Protocolo Adicional (Montreal, 1988);
2. Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección (Montreal, 1991);
3. Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Montreal, 1999);
4. Protocolo que aprueba la inclusión del Artículo 3° bis al Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
5. Protocolos de enmiendas de los Artículos 50 a) y 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
6. Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y el Protocolo de dicho Convenio, sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico (Ciudad del Cabo, 2001).

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A14-8.

Medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas en el transporte aéreo regular – Proyecto de Recomendación (Secretaría) (Cuestión 6 del Orden del Día). Tareas Nros. 2 del Comité Ejecutivo y 13 de la Secretaría

21. La Secretaría se refirió al proyecto de Recomendación A15-G sobre “Medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas en el transporte aéreo regular”, el cual, había sido analizado tomando en cuenta el Anexo 17 al Convenio sobre aviación civil y el Manual de Seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita de la OACI (Doc 8973/5), a efectos de que no exista duplicidad con otras normas. En tal sentido, explicó que el nuevo texto únicamente actualizaba documentos referidos en el mismo y reordenaba su esquema.

22. Durante el análisis, los delegados sugirieron algunos cambios de forma, los mismos que fueron incorporados al proyecto.

Conclusión

23. El Comité Ejecutivo, tomando en cuenta las modificaciones propuestas, acogió favorablemente el siguiente proyecto de Recomendación para su ulterior aprobación por la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, 4 al 8 de noviembre de 2002):

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A15-G

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

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

CONSIDERANDO que la Conferencia de Viena sobre uso indebido y tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, celebrada en junio de 1987, recomendó a los Estados y organismos internacionales mundiales y regionales, que estudien la aplicación de medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de estas sustancias;

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

CONSIDERANDO que el establecimiento de adecuados procedimientos de prevención y control coadyuvará con los objetivos perseguidos por las Normas y Métodos Recomendados del Anexo 17 (Séptima Edición) al Convenio de Aviación Civil Internacional y del Manual de Seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita de la OACI (Doc 8973/5);

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

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

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

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

AUTORIDAD

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

INSPECCIÓN DE LOS PASAJEROS Y DE SU EQUIPAJE DE MANO

2. En el caso de los pasajeros debe realizarse un control documentario al momento de la presentación del pasaje y equipaje ante la aerolínea, otro ante las autoridades migratorias y una inspección al momento del ingreso a la zona estéril por las autoridades nacionales, procedimiento que deberá repetirse tantas veces como el pasajero salga de la misma. De acuerdo a las condiciones locales puede determinarse la necesidad de una segunda inspección del pasajero y su equipaje de mano al momento del embarque. Para estos controles las autoridades pertinentes utilizarán los mejores medios a su alcance a fin de establecer la posibilidad que el pasajero lleve ocultamente droga en su cuerpo, vestimenta y/o equipaje de mano.
3. A bordo de la aeronave, la tripulación deberá observar la conducta de los pasajeros y verificar si presentan características de comportamiento que lo podrían sindicar como sospechoso de tráfico de drogas. A tal efecto la tripulación de cabina debe ser adecuadamente entrenada.
4. Sea cual fuere la ubicación en el aeropuerto de las tiendas de venta de objetos libres de impuestos, los objetos ahí adquiridos deberán ser controlados por la autoridad pertinente antes de su embarque en la aeronave.
5. La tripulación de las aeronaves deberá ser sometida a una revisión igual a la que se aplica a los pasajeros.

Casos especiales

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

CONTROL DE PASAJEROS EN TRÁNSITO O TRANSFERENCIA DE OTRO VUELO

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

EQUIPAJE

8. El equipaje será controlado por personal competente y especializado.
9. El control del equipaje a despachar debe referirse a los siguientes aspectos:
 - a) Verificar que el equipaje tenga tarjeta de identificación, con nombre, dirección y teléfono permanentes del pasajero.
 - b) Colocar talón numerado en cada pieza del equipaje y entregar la contraseña respectiva al pasajero.

- c) Controlar el mismo, a fin de detectar la eventual presencia de drogas, por medios manuales, electrónicos, radiológicos, pruebas de laboratorio, perros detectores u otros métodos que pueda proporcionar la tecnología contemporánea.
- d) Como medida complementaria y para mayor seguridad se podrá sellar el equipaje de acuerdo a los procedimientos internos de la empresa aerotransportadora.

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

CARGA

11. La prevención y el control del transporte ilícito de drogas por vía aérea, utilizando la forma de carga deben empezar en el momento mismo en que el exportador comercial o el agente de carga se pone en contacto con la compañía aérea, a fin de determinar su existencia real, referencias comerciales, idoneidad y antecedentes de la empresa y de los miembros de su directorio y altos funcionarios.

12. Las autoridades correspondientes deberán ejercer un especial control sobre el personal que transporta dicha carga desde los depósitos del exportador o del agente de carga hasta el aeropuerto. Este personal debe pertenecer a empresas ampliamente reconocidas en el medio, de sólida reputación moral y económica. Dicho personal debe usar permanentemente el uniforme de su empresa y poseer una tarjeta de identificación.

13. Durante toda la operación de carga y descarga de la aeronave deben encontrarse presentes, un funcionario de la empresa aérea transportadora y la autoridad local para fines de vigilancia y control.

14. Si se recibe una denuncia de presencia de drogas en equipaje o carga, en una aeronave en vuelo, se hará conocer de inmediato a las estaciones en tránsito y de destino, para el chequeo correspondiente y para que los Jefes de Aeropuerto informen a las autoridades de aduana.

15. La tecnología moderna impone la utilización de contenedores para el transporte de carga. En consecuencia se recomienda su utilización, pues ellos pueden precintarse y sellarse. En caso que las características de la bodega de carga de la aeronave no permitan su uso, o éste sea muy costoso para la empresa aerocomercial, deberán utilizarse procedimientos lo más similares a los empleados con los "*containers*".

16. De permitirlo así, la estructura interna del compartimiento de carga de las aeronaves debe cerrarse y precintarse bodega por bodega, al concluir la labor de carga en cada una de ellas. De no ser así, este precintado y sellado, debe procurar cubrir la carga colocada en la aeronave.

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

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

19. A fin de dar cumplimiento a las medidas indicadas, deberán cumplirse los siguientes requisitos:

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

AERONAVES

Vigilancia y protección

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

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

Registro de aeronaves

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

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

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

Esta documentación puede ser:

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

CONTROL DE ACCESO

Zonas de seguridad restringidas

25. Restringir el acceso a las zonas estériles del aeropuerto, permitiéndose el ingreso tan sólo de los pasajeros y personas que en el ejercicio de sus funciones estén debidamente autorizadas.

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

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

Carteles

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

Sistemas de permisos

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

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A8-1.

Capacitación profesional del personal de aviación civil y de las líneas aéreas (Cuestión 7 del Orden del Día). Tarea Nro. 16 de la Secretaría

23. La Secretaría dio a conocer la información presentada en la nota de estudio pertinente con respecto a la información sobre los centros de instrucción aeronáutica de reconocida competencia en el nivel técnico, superior y gerencial, con el objetivo de preparar, programar y dictar cursos para fortalecer la gestión de las actividades de aviación civil; i.e. programas de capacitación ofrecidos por el Instituto de Aviación Civil de Brasil; Cursos ofrecidos por la Academia de Aviación de Singapur; Cronograma de cursos que serán dictados por el IATA's Aviation Training and Development Institute (ATDI); y becas ofrecidas por la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) de España y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Conclusión

24. Luego de tomar conocimiento de la información proporcionada, el Comité Ejecutivo acordó lo siguiente:

- a) Instar a los Estados miembros que disponen de centros de instrucción, que envíen los programas de sus cursos a la Secretaría, con la debida antelación, para facilitar su oportuna circulación.
- b) Encargar a la Secretaría continúe informando sobre los cursos que se dictan en la región.

Procesos de integración en todos los niveles y relación con otros organismos internacionales (Cuestión 8 del Orden del Día). Tarea Nro. 5 del Comité Ejecutivo

25. La Secretaría informó sobre el seguimiento de los procesos de integración mundial y de las nuevas políticas subregionales en materia de transporte aéreo, particularmente sobre los últimos acontecimientos respecto a la IV Reunión del Grupo de Trabajo Técnico de Transporte Aéreo de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) (Cartagena de Indias, Colombia, 13 y 14 de mayo de 2002); Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza (Cartagena de Indias, Colombia, 13 y 14 de mayo de 2002); la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI); la reagrupación y la nueva política de la Asociación Andina de Líneas Aéreas (AALA); y, la cuarta reunión del Comité Ejecutivo de la Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO) (Brasil, Brasilia, 13 y 14 de mayo de 2002).

Conclusión

26. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información proporcionada y acordó lo siguiente:

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

Actualización de la información sobre el precio del combustible de aviación en la región (IATA) (Cuestión 9 del Orden del Día). Tarea Nro. 8 de la Secretaría

27. La Secretaría se refirió a la nota presentada durante el GEPEJTA/10 por el representante de la IATA, sobre el estudio comparativo de los precios del combustible de aviación en América Latina respecto de Estados Unidos y Europa, en la que se describía y analizaba la evolución del precio del combustible a través de diversos estudios a partir del Coloquio realizado en Salvador, Bahía, Brasil, en agosto de 2001 y la metodología inicial utilizada.

28. Informó además que, los Expertos habían sugerido que se utilice la tabla referente a América Latina, elaborada anteriormente por la Secretaría, destacando la importancia de usar una sola tabla referencial y, en ese sentido, se había considerado conveniente seguir trabajando en ese asunto, especialmente en la diferenciación de las variables e identificación de los costos.

Conclusión

29. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada y concluyó lo siguiente:

- a) Encargar a la Secretaría efectuar las coordinaciones necesarias con la IATA para completar y armonizar la tabla que se utiliza en la CLAC.
- b) Apoyar la propuesta del GEPEJTA en el sentido de continuar analizando el tema en el foro del Comité de Alto Nivel Post-Coloquio.

Preparativos para la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, del 4 al 8 de noviembre de 2002). Información de la Secretaría sobre procedimiento en la elección del futuro Comité Ejecutivo (Cuestión 10 del Orden del Día).

30. La Secretaría informó que durante el GEPEJTA/10, los Expertos habían tomado conocimiento del procedimiento para la elección del futuro Comité Ejecutivo de la CLAC y, en ese sentido, consideraron conveniente instar a los Estados la divulgación necesaria en sus respectivos países, con la finalidad de que los interesados vayan realizando sus coordinaciones y alcancen los consensos institucionales y diplomáticos pertinentes

Conclusión

31. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada e instó a la divulgación de la misma, con la finalidad de que los Estados interesados en formar parte del nuevo Comité vayan realizando sus coordinaciones y alcancen los consensos institucionales y diplomáticos pertinentes.

Acuerdos alcanzados en la Segunda Reunión de Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina – Proyectos de Decisión (Secretaría) (Cuestión 11 del Orden del Día). *Tarea Nro. 1 del Comité Ejecutivo*

32. El Secretario sometió a consideración del Comité Ejecutivo el proyecto de Resolución A15-N “Acuerdos alcanzados por los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina”, analizado por el GEPEJTA/10, en el que se habían considerado los acuerdos sobre las tareas terminadas, señalando que las restantes se incluirán en otros proyectos, una vez que el Comité de alto nivel Post-Coloquio termine su estudio.

Conclusión

33. El Comité Ejecutivo analizó el proyecto de Recomendación y, sin mayores comentarios, acordó someterlo a consideración de la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, 4 al 8 de noviembre de 2002), tal como se detalla a continuación:

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A15-N**ACUERDOS ALCANZADOS POR LOS MINISTROS DE TRANSPORTE Y
AUTORIDADES AERONÁUTICAS DE AMÉRICA LATINA**

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

CONSIDERANDO que la CLAC, de conformidad a su Estatuto, puede llevar a cabo estudios económicos sobre el transporte aéreo en la región;

CONSIDERANDO que los procesos de privatización y/o concesión de aeropuertos en los Estados de la región Latinoamericana trajeron consigo la incorporación de nuevos actores a la actividad del transporte aéreo, ampliando el escenario de gestión de esta importante actividad;

CONSIDERANDO que es necesario establecer procesos de coordinación institucional que coadyuven al fortalecimiento de la aviación civil en la región;

CONSIDERANDO que durante el Coloquio “Nuevo escenario del Transporte Aéreo en América Latina” (Salvador, Bahía, Brasil, 27 y 28 de agosto de 2001), convocado por la CLAC, con el apoyo de la OACI, el BID, la IATA y AITAL, se identificaron los problemas que aquejaban a la región y se propusieron buscar alternativas para resolverlos en el menor tiempo posible;

CONSIDERANDO que, en el marco de la XI Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno (Lima, Perú, 23 y 24 de noviembre de 2001), los Presidentes reconocieron al transporte aéreo como un sector estratégico para el desarrollo y la integración de las naciones e instruyeron a los Ministros de Transporte y autoridades responsables de la aviación civil sobre el establecimiento de mecanismos de cooperación que aseguren una industria aérea competitiva y estable;

CONSIDERANDO que en cumplimiento de lo anteriormente señalado, los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina, durante su segunda reunión (Santiago, Chile, 2 de abril de 2002), promulgaron una lista de acuerdos a ser implementados en los Estados latinoamericanos;

CONSIDERANDO que es necesario establecer lineamientos armónicos en materia de gestión de aeropuertos y navegación aérea, competitividad y coordinación y cooperación.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

I.- Exhortar a los Estados miembros la implementación de los siguientes acuerdos con el propósito de equilibrar las condiciones de competencia, estableciendo bases sólidas y adecuadas para el desarrollo del transporte aéreo de la región:

CARGOS AEROPORTUARIOS, DE NAVEGACIÓN AÉREA Y CONCESIONES

1. Establecer normas y/o revisar las existentes, con el propósito de desarrollar procedimientos de fijación y revisión tarifaria, considerando los órganos competentes (organismos reguladores o de similar naturaleza), plazos, requisitos de aprobación e instancias de participación de los usuarios de los aeropuertos, tanto en la selección de la metodología tarifaria que se aplique como en la fijación de los niveles a aprobarse.

Las normas señaladas deberán incluir audiencias públicas obligatorias con el fin de sustentar las propuestas tarifarias y fundamentar la aceptación o rechazo de las observaciones planteadas por los usuarios respecto a las tarifas propuestas.

2. Crear comités consultivos de usuarios de aeropuertos tomando en consideración las siguientes funciones:
 - a) Recibir y presentar ante el organismo competente las consultas de los usuarios de infraestructura aeroportuaria con relación a las políticas y normas de dicho organismo.
 - b) Conocer y opinar acerca de los planes de supervisión del organismo competente para las actividades del operador de aeropuertos.
 - c) Poner en conocimiento del organismo competente los requerimientos de los usuarios relativos a la prestación de los servicios aeroportuarios.
 - d) Proponer líneas de acción que se consideren convenientes para mejorar la calidad en la prestación de los servicios en el ámbito de competencia del organismo.
 - e) Los referidos Comités deberían estar integrados por usuarios que acrediten representatividad en la prestación de los servicios y los mercados en que actúan.
3. Definir las reglas y procedimientos básicos de utilización de la infraestructura aeroportuaria para fines comerciales, que permitan una relación apropiada entre los operadores de aeropuerto y sus usuarios.
4. Revisar la normatividad de las autoridades aeronáuticas y entes reguladores a fin de evitar superposición de funciones y considerar la participación de todos los actores involucrados en los procesos de privatización o concesión de servicios aeroportuarios delimitando las responsabilidades y evitando la duplicación de esfuerzos.
5. Aliviar, como medida temporal, el flujo de caja de las aerolíneas, congelando las tasas y derechos aeroportuarios para superar las graves consecuencias derivadas de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001.
6. Que los cargos por seguridad que se asocien a la aviación civil, mantengan una relación directa con los costos, evitando cobros adicionales.

COMPETITIVIDAD

7. Analizar las medidas económicas para rebajar costos de la industria de la aviación civil y considerar la ratificación de instrumentos jurídicos que contribuyan en este aspecto.
8. Analizar y revisar las cargas tributarias que afectan la industria de la aviación civil, así como considerar la eliminación de la doble tributación de las empresas aéreas de la región. Asimismo, ratificar el Anexo 4 de la Organización Mundial de Comercio (OMC) “Acuerdo Plurilateral sobre el comercio de aeronaves civiles”.
9. Facilitar el acceso a los mercados financieros nacionales e internacionales mediante la pronta ratificación del Convenio Relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y el Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, suscrito en Ciudad del Cabo, Sudáfrica, el 16 de noviembre de 2001.
10. Encargar a las autoridades de aviación civil que participan en el Comité Jurídico de la OACI que tomen en cuenta las preocupaciones de las aerolíneas de la región, cuando se revise y elabore el nuevo Convenio relativo a la responsabilidad civil sobre daños a terceros en la superficie.
11. Instar a las autoridades económicas y políticas de los Estados de la región a tomar en consideración la necesidad de que los ingresos que se generan por servicios de navegación aérea, protección al vuelo y aterrizaje se reinviertan en el propio sector aeronáutico.
12. Propiciar y apoyar el establecimiento de alianzas entre líneas aéreas de la región, a efectos de abaratar los costos, optimizar los servicios y armonizar la gestión comercial.

COORDINACIÓN Y COOPERACIÓN

13. Impulsar la coordinación entre los organismos involucrados en materia de aviación civil (autoridades aeronáuticas, entes reguladores, operadores de aeropuerto, líneas aéreas, etc.), de tal forma, que la relación oficial de éstos con los organismos especializados internacionales (OACI/CLAC) se establezca por medio de la entidad acreditada a los mismos.
14. Adoptar las medidas necesarias para adherirse al Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y brindar apoyo a las autoridades aeronáuticas respecto a las acciones que vienen tomando en esta materia.
15. Establecer las medidas apropiadas para evitar la duplicidad innecesaria en el control de seguridad de pasajeros y carga, en materia de seguridad aeroportuaria, de tal forma que las aerolíneas no asuman cargos adicionales.

II.- Encargar al Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados que se aseguren de realizar un seguimiento continuo de la implementación de los acuerdos señalados en los Estados miembros y apoyar, si fuera el caso, a los Estados que requieran de apoyo para este fin.

Metodología que aplican las empresas concesionarias para el cobro de tarifas aeroportuarias en los Estados miembros – Proyecto de Decisión (Comité de alto nivel Post-Coloquio) (Cuestión 12 del Orden del Día). Tareas Nros. 6 del Comité Ejecutivo y 17 de la Secretaría

34. La Secretaría se refirió al trabajo encargado por los Ministros de Transportes y Autoridades Aeronáuticas al Comité de alto nivel Post-Coloquio, respecto a la metodología que aplican las empresas concesionarias para el cobro de tarifas aeroportuarias en los Estados miembros y que no se había podido concluir hasta esa fecha por falta de información de parte de los Estados.

35. Señaló también, que dicha metodología formaría parte del proyecto de Resolución A15-Q que sería analizado por el Comité de alto nivel Post-Coloquio, durante su Sexta reunión (Lima, Perú, 19 de septiembre de 2002) para su posterior aprobación por parte del Comité Ejecutivo.

Conclusión

36. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada y encargó a Chile presentar el proyecto de Recomendación sobre la “Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios en la región”, a fin de que sea analizado por el Comité de alto nivel Post-Coloquio y posteriormente presentado a consideración del Comité Ejecutivo, para su ulterior aprobación por la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, 4 al 8 de noviembre de 2002).

Guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias – Proyecto de Resolución (Comité de alto nivel Post-Coloquio) (Cuestión 13 del Orden del Día). Tareas Nros. 6 del Comité Ejecutivo y 17 de la Secretaría

37. La Secretaría sometió a consideración del Comité Ejecutivo el proyecto de Resolución sobre la “Guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias”, que había sido elaborado por el grupo de trabajo liderado por Chile dentro de las tareas del Comité de alto nivel Post-Coloquio, el mismo que incluía algunas consideraciones del documento preparado por AITAL/IATA durante la Décima reunión del GEPEJTA.

38. Durante el análisis, los representantes de AITAL e IATA señalaron la necesidad de incorporar no sólo algunas consideraciones, sino los criterios ahí contenidos, sugerencia que fue acogida favorablemente por el Comité Ejecutivo, razón por la cual se conformó un pequeño Grupo *ad hoc* a fin de analizar en documento elaborado por AITAL/IATA y estudiar la posibilidad de incorporarlo parcial o totalmente dentro del proyecto de Resolución y, de esa manera, presentar al día siguiente el nuevo proyecto a consideración del Comité Ejecutivo.

39. El Grupo *ad hoc* conformado por representantes de Bolivia, Brasil, Chile, AITAL, IATA y ACI/LAC se reunió por la tarde del día 19 de septiembre y, luego de un detenido análisis incorporaron gran parte del documento señalado dentro del proyecto de Resolución, principalmente dentro del punto “principios” y, en ese sentido, sometieron a consideración del Comité Ejecutivo el nuevo proyecto de Resolución.

Conclusión

40. Luego de un detenido análisis y de algunas modificaciones de forma, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente el nuevo proyecto de Resolución acerca de la “Guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias” para su ulterior aprobación por la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, 4 al 8 de noviembre de 2002), tal como se detalla a continuación:

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A15-R

GUÍA DE ORIENTACIÓN SOBRE EL MODELO A SEGUIR EN LAS CONCESIONES AEROPORTUARIAS

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), de conformidad a su Estatuto, tiene la facultad de desarrollar estudios económicos sobre el transporte aéreo en la región;

CONSIDERANDO que los procesos de concesión de aeropuertos en los Estados de la región latinoamericana han incidido en los costos de los servicios aeroportuarios;

CONSIDERANDO la necesidad de incluir a la autoridad aeronáutica nacional en las comisiones de concesiones de aeropuertos;

CONSIDERANDO la necesidad de revisar los modelos utilizados en las concesiones de aeropuerto, de tal manera que se garanticen costos razonables y transparentes impidiendo el abuso de posiciones monopólicas;

CONSIDERANDO la necesidad establecer directrices y mecanismos de apoyo a los Estados para llevar a cabo los procesos de concesión y/o corregir distorsiones que puedan tener los procesos ya finalizados;

CONSIDERANDO que los aeropuertos deben brindar facilidades a las líneas aéreas y sus pasajeros, manejar frecuencias mayores con igual calidad de servicio, optimizar los desplazamientos y los tiempos en las terminales, y ofrecer comodidad y servicios comerciales a todos los usuarios;

CONSIDERANDO que los aeropuertos por su naturaleza brindan “servicios públicos” a los usuarios del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que es responsabilidad indelegable de los Estados garantizar que este servicio de transporte público se provea en forma eficiente, segura y competitiva para garantizar la prestación de los servicios con óptimos estándares de seguridad y calidad;

CONSIDERANDO que los Jefes de Estado de Ibero América, reunidos en la ciudad de Lima el 21 de noviembre de 2001, tomando en cuenta la crítica situación por la que atraviesa la aviación comercial en Latinoamérica, decidieron “reiterar su compromiso para generar e implementar medidas que equilibren las condiciones de competencia y establezcan base sólidas y adecuadas para el desarrollo de la industria de la región”.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE instar a los Estados miembros a utilizar la siguiente guía de orientación como modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias:

GUÍA DE ORIENTACIÓN SOBRE EL MODELO A SEGUIR EN LAS CONCESIONES AEROPORTUARIAS

1. FUNCIÓN ESPECÍFICA DE UN AEROPUERTO

El aeropuerto es el puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, y procedimientos similares.

2. PRINCIPIOS PARA PRIVATIZAR Y/O CONCESIONAR LOS AEROPUERTOS

Antes de decidir sobre el proceso de privatización y/o concesión, los Estados deberían evaluar social y económicamente otras alternativas. En cualquier caso, dicha entidad o la concesión deberá aplicar los principios descritos en este documento.

Los siguientes principios deberían aplicarse a todo tipo de gestión aeroportuaria:

- a) La gestión aeroportuaria debe estar orientada a aumentar la competitividad del sector aeronáutico y por ende, el bienestar final de los usuarios, y no como un mecanismo de recaudación de fondos por parte de los Estados para fines ajenos al sistema aeronáutico.
- b) Los Estados deben garantizar que los servicios aeroportuarios se presten con los más altos estándares de seguridad, calidad y eficiencia económica.
- c) La función de los aeropuertos, como parte esencial de la infraestructura de la industria aérea, debe atender a los requerimientos de los usuarios y coadyuvar al desarrollo económico y social de los países, con niveles de rentabilidad razonables.
- d) La infraestructura aeroportuaria está orientada a la atención de los requerimientos operativos de aeronaves y usuarios; por lo tanto dichos requerimientos deben prevalecer sobre cualquier consideración o actividad comercial.
- e) La tarifa de los servicios aeroportuarios debe corresponder estrictamente a los costos razonables y competitivos de prestación de cada servicio.

- f) En la creación de entes autónomos o de los procesos de concesión aeroportuarios, su estructura financiera y sus costos deben ser transparentes, es decir que los mismos deben ser divulgados a los usuarios.
- g) Los Estados no deben obtener ingresos adicionales en el otorgamiento de las concesiones de los aeropuertos, a costa de encarecer injustificadamente los servicios de los usuarios.
- h) El operador aeroportuario debe asumir los riesgos inherentes a su participación en la industria aérea. En este sentido el ingreso y/o la rentabilidad del operador no debe estar garantizado a priori.
- i) El Estado debe propiciar que el desarrollo comercial de los aeropuertos permita la reducción de las tarifas a los usuarios.
- j) Al ser los aeropuertos monopolios naturales es necesario dotarles de una regulación y de un ente independiente que la aplique, que evite el abuso de la posición dominante que tiene el operador tanto en la aplicación de las tarifas, como en la prestación del servicio.
- k) El Estado debe garantizarle a los usuarios una participación activa en la entidad reguladora, que garantice que sus requerimientos sean escuchados.
- l) Los Estados deben promover que cada aeropuerto sea sostenible con sus propios ingresos.
- m) Los ingresos que genere la explotación de los aeropuertos deberán reinvertirse en beneficio de la infraestructura aeronáutica y de sus usuarios.
- n) El Estado debe considerar, a la hora de concesionar, la integración económica de las distintas unidades de negocio que existen en los aeropuertos.
- o) Los procesos de privatización y concesionamiento de aeropuertos en Latinoamérica deben ser cuidadosamente evaluados a fin de evitar el encarecimiento injustificado de los servicios para los usuarios.

3. CONDICIONES PARA PRIVATIZAR Y/O CONCESIONAR LOS AEROPUERTOS

Para iniciar un proceso de privatización y/o concesión de aeropuertos se deben dar las siguientes condiciones:

- a) Cuando existen altas expectativas para el crecimiento del tráfico aéreo.
- b) Cuando existe un déficit importante en la infraestructura aeroportuaria.
- c) Cuando el aeropuerto alcanza un tamaño crítico. Es posible que las necesidades de inversión sean financiables por la actividad misma y, en ese caso, la gestión deberá ser delegable a la empresa privada a cambio de inversión y servicios.

- d) Cuando se considera que la empresa privada puede desempeñar mejor papel que el Estado, administrando los aeropuertos con clara orientación de eficiencia operativa, económica y comercial; cuyo beneficio deberá satisfacer no sólo a los usuarios directos, sino a toda la comunidad.

4. FORMAS PARA LA PRIVATIZACIÓN Y/O CONCESIÓN DE LOS AEROPUERTOS

Los Estados tienen distintas alternativas de privatización y/o concesión, sin embargo, serán las condiciones particulares de cada uno las que determinarán el sistema más apropiado. En ese sentido, es recomendable que el Estado ceda gradualmente al privado los derechos sobre un servicio, de tal forma, que se tomen las medidas correctivas que permitan terminar con un proceso exitoso.

Las modalidades pueden referirse a:

- a) Venta total o parcial de activos: Bajo esta modalidad, los aeropuertos son completamente privados, limitándose a aeropuertos pequeños y agrupados en torno a la aviación general y clubes aéreos.
- b) Arriendo de activos para su explotación: El Estado mantiene la propiedad de los aeropuertos pero su operación se exterioriza por un plazo.
- c) Creación de sociedades mixtas con participación accionaria del Estado y del inversionista: En este caso, el aeropuerto es operado por una compañía cuya propiedad está dividida entre el sector público y privado.
- d) Contrato de administración.
- e) Concesión de uso y explotación: El aeropuerto no tiene necesidades de inversión y sólo se requiere la explotación de la infraestructura existente por un plazo determinado.
- f) Contrato BOT (Construcción, transferencia y explotación): En este caso, existen requerimientos de inversión, la cual es realizada por el privado y éste obtiene el derecho de explotar comercialmente los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos por un plazo determinado. Posteriormente, el Estado tiene la opción de reanudar la administración del aeropuerto o, alternativamente, puede volver a licitar.

En un sistema BOT, se dan algunas características singulares que se detallan a continuación:

- Existe una infraestructura e ingresos (pasajeros, carga, servicios, etc); disminuye el riesgo y se facilita el financiamiento.
- Las inversiones son programadas (si disminuye el tráfico, no se invierte y, viceversa).

- Los ingresos son en dólares; se facilita el acceso a mercados financieros más amplios (disminuye el riesgo cambiario).
- Es posible volver a licitar la obra cada cierto tiempo, introduciendo competencia. El BOT requiere que los interesados puedan evaluar el estado de conservación de los activos cada vez que se re-licita la empresa, para saber cuánto pagar.

5. ASOCIACIÓN PÚBLICO Y PRIVADO

5.1 Objetivo común

En toda relación, cada parte tiene objetivos propios que no son semejantes pero, existe un interés común que debe ser compartido, es decir, el hecho de realizar, de la mejor manera y al menor costo posible, una infraestructura pública y asegurar que la operación se lleve a cabo de la mejor forma.

5.2 Tipo de relación

Se deberá promover una relación público-privada sólida, equilibrada y eficaz de tal forma que, los poderes y obligaciones que permanecen en la autoridad (e.g., regulación de tarifas, operaciones aduaneras, policiales y de control aéreo etc.), no atenten en contra de los intereses del privado (rentabilidad).

5.3 Contrato

Los resultados de las negociaciones deben terminar en un contrato, en donde se establezcan, tanto para la autoridad como para el privado, las responsabilidades, las reglas de delegación de la gestión aeroportuaria y acuerdos de principios.

6. PROYECTO DE PRIVATIZACIÓN Y/O CONCESIÓN

6.1 Proceso

- a) Se recomienda que un agente externo experto asesore y apoye a la autoridad *en* el traspaso a un operador privado de las funciones ejercidas por un organismo público.
- b) Diagnóstico y recomendaciones de tipo jurídico e institucional acerca de la gestión actual de los aeropuertos y su compatibilidad con el proyecto de privatización.
- c) Análisis del tipo de privatización.
- d) Análisis del contexto económico y del potencial del aeropuerto.
- e) Valorización del proyecto.
- f) Recomendación del tipo de delegación más adecuado de acuerdo a la naturaleza y contexto del proyecto.

- g) Preparación de la licitación.
- h) Asesoría en el estudio de ofertas.

6.2 Derechos y responsabilidades del Estado y el privado

a) Del Estado:

- Se deberá describir con precisión las condiciones con que actuarán los agentes, de acuerdo a las prácticas internacionales reconocidas.
- Se deberá explicitar las condiciones bajo las cuales se evalúa el proyecto en términos de sistemas de recaudación, ingresos, régimen cambiario, etc.
- Cuando la autoridad del Estado no cumpla con sus compromisos, el delegatario podrá recurrir al contrato de delegación.
- Los compromisos mutuos deberán ser materia de seguimiento continuo y conjunto.
- Las tareas de control policial, aduana, inmigración, emigración, fitosanitario y supervisión de la seguridad aérea y terrestre deberán quedar excluidas de la delegación; pero, la autoridad del Estado y, en nombre de cualquier servicio público, debe comprometerse con las condiciones de su ejecución

b) Del privado:

Se refieren a actividades relacionadas con la operación:

- Servicios de los aviones en tierra: Puentes de embarque, vehículos terrestres, energía eléctrica a los aviones ubicadas en puertas de embarque y plataforma.
- Servicios al pasajero: Servicios higiénicos, áreas de servicios de comunicaciones, instalaciones de estacionamientos, servicio de transporte de equipaje en el terminal.
- Ejecución de las tareas de control: Circuito cerrado de televisión, paneles teleindicadores para información de vuelos.
- Disponibilidad de espacios para las líneas aéreas: Oficinas comerciales, mostradores de las aerolíneas, mostradores de chequeo, oficinas de apoyo.

Se refieren a aquellas funciones de tipo comercial y económicas, las cuales permitirán al delegatario asegurar una rentabilidad de la operación:

- Servicios comerciales adicionales para pasajeros, e.g., restaurantes.
- Búsqueda de estrategias convergentes con las líneas aéreas.

7. LA LICITACIÓN

7.1 Transparencia

La información de tipo técnica, legal y financiera que se proporcione al oferente deberá ser completa y actualizada de tal forma que, las ofertas técnicas y económicas, sean competitivas y óptimas.

Del mismo modo, es recomendable que, entre las autoridades a cargo del proceso y los potenciales oferentes, se realice una discusión amplia e informada a fin de lograr que las condiciones de licitación sean convenientes para los licitantes.

7.2 Criterios de selección

a) Criterio único

Bajo este criterio, se pretende eliminar cualquier imprecisión en la forma de adjudicación, y consiste en que una comisión de expertos revise la oferta de cada uno de los candidatos compuesta por una propuesta técnica y otra económica. En la oferta técnica, se califica el grado de aceptabilidad que se tiene relativo a:

- Integrantes del grupo oferente.
- Experiencia del operador (su presencia debe ser obligatoria): El operador deberá asumir el cambio de gestión y deberá ser garante de los resultados económicos esperados; por lo cual, se recomienda exigir una participación relevante en el consorcio, que varíe entre 10% y 25 %.
- Forma de operar el aeropuerto.
- Plan de desarrollo del aeropuerto.
- Propuestas de inversión.
- Propuesta de financiamiento.

Si la oferta técnica resulta suficiente, se pasa a la etapa de examinar la oferta económica de acuerdo a un solo criterio, a partir del cual, se determinará al adjudicatario. Este criterio dependerá de las características del proyecto y, puede estar asociado a:

- Plazo.
- Canon anual que paga el adjudicatario al Estado.
- Pago inicial del adjudicatario por:
 - ✓ La compra de participación (privatización)
 - ✓ La valorización de los activos
- Tarifa por pasajero embarcado: La principal variable de la etapa de licitación es la tarifa por pasajero embarcado. El adjudicatario que resulte será el que ofrece la menor tarifa por pasajero embarcado.
- Subsidio del Estado: Corresponde a un pago anual que realiza el Estado al privado.

La desventaja que tiene este proceso es que, desde el punto de vista técnico, al ser consideradas como aceptables las distintas ofertas técnicas, no se hace diferencia entre uno y otro proyecto. Sin embargo, la ventaja que tiene este sistema es que objetiviza el proceso de evaluación.

b) Criterio múltiple

Este método de selección considera, en forma agrupada, varios aspectos técnicos y económicos y que, al considerar en forma ponderada cada una de ellos, permite evaluar y calificar cada una de las ofertas. La ventaja que tiene este proceso es que se consideran en forma simultánea distintos parámetros, lo cual facilita la mejor comprensión de cada oferta.

8. PLAZOS

8.1 Obligaciones de inversión

Dado los niveles de inversión requeridos en los proyectos aeroportuarios se recomienda otorgar plazos de concesión, entre 25 y 50 años. Sin embargo, los plazos muy extensos son resistidos por las compañías, porque los programas de inversión están financiados por los pronósticos de tráfico aéreo, los cuales siempre están sujetos a imprevistos. Por lo tanto, para que el compromiso con el privado sea eficaz, se requerirá flexibilidad para ajustar los contratos en términos de inversión, preservando la calidad de los servicios.

8.2 Riesgos

Se deberán identificar y distribuir, en forma clara y armónica, los siguientes riesgos entre el Estado y la parte privada:

- a) Riesgo país: Se refiere al riesgo político que puede resultar de cambios legislativos y/o reglamentarios, el cual deberá ser asumido por la parte estatal.
- b) Riesgo de tráfico: Este tipo de riesgo lo podrá asumir la parte privada, siempre y cuando, los imprevistos de tráfico no sean atribuibles en forma directa a la autoridad, e.g., negación de derechos de tráfico. El privado podrá enfrentar este tipo de riesgo, e.g., postergando o difiriendo las obras de inversión.

Existe la alternativa que el Estado asegure un tráfico mínimo de pasajeros. En caso que el tráfico de pasajeros real sea inferior al proyecto, el Estado deberá compensar económicamente al privado; en caso contrario, el privado deberá compartir los excedentes con el Estado.

- c) **Riesgo cambiario:** El riesgo puede ser asumido por la parte privada, siempre y cuando, los egresos e ingresos sean en divisas. En caso que la autoridad local exija que los ingresos sean en moneda local, el contrato deberá contener una cláusula de ajuste en la paridad cambiaria.
- d) **Riesgo de construcción:** Es asumido por la parte privada y éste lo transfiere a la empresa constructora, en términos de presupuesto e inversión.
- e) **Riesgo de operación:** Es asumido por el operador.

8.3 Término del contrato de delegación

a) Causales de retiro

Durante la etapa de licitación y en el contrato de delegación debe quedar, claramente expresado, las condiciones bajo las cuales el consorcio podrá retirarse de la operación. Las razones que pueden ameritar el retiro de la operación de un consorcio son atribuibles a dificultades ocasionadas por:

- Cambios en las políticas de la autoridad estatal.
- Modificación de la organización del consorcio.
- Visiones diferentes en el largo plazo: Esta podría ser una razón por la cual un socio deseara retirarse antes del negocio. De esta forma, podría hacerse más atractivo un proyecto, porque existiría un mayor abanico de potenciales socios.

b) Condiciones de retiro

Las condiciones de retiro deben ser equilibradas para evitar la indolencia del concesionario al final del término de la concesión.

c) Posibilidades de retiro

En el proceso de privatización, el consorcio podrá vender parte o todas sus acciones. En cualquier caso, se podrá sustituir a uno o varios socios.

9. TIPOS DE DELEGACIÓN

9.1 Delegación de un sistema aeroportuario

Cuando la delegación se extiende a todo el sistema aeroportuario:

a) Para el Estado

Este sistema es útil cuando, en forma individual, se pretende conformar una red congruente, en que cada aeropuerto de alta rentabilidad, se vincula con otro de baja rentabilidad. Un conflicto que se podría suscitarse entre el Estado y el privado, es la diferente prioridad que se podría otorgar a uno y otro aeropuerto; pero, si hay reglas claras, estos conflictos potenciales podrían no existir.

b) Para el operador privado

Se enfrenta a la oportunidad aplicar un método de gestión en un sistema aeroportuario amplio, pero exige una importante movilización de recursos, los cuales pueden aminorarse con un claro programa de inversión.

9.2 Delegación parcial

La autoridad estatal se libera de invertir en proyectos particulares. Se debe tener cuidado en establecer reglas claras de funcionamiento y principios de sociedad público-privada, especialmente cuando, en un mismo aeropuerto, se separa la responsabilidad de operación; e.g., de las pistas y los terminales.

10. INGRESOS DE LOS OPERADORES PRIVADOS

Con la incorporación del privado a la gestión aeroportuaria y, a modo de compensación por la inversión y/o por los costos operacionales de la gestión del servicio realizado, el privado deberá recibir ingresos por la explotación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.

10.1 Tarifa por pasajero embarcado

Una de las principales variables en la etapa de licitación es la tarifa por pasajero embarcado, es decir, el adjudicatario de la concesión será aquél que ofrezca la menor tarifa por pasajero embarcado, la cual se materializa a través de un pago que realiza el Estado al concesionario.

El valor de la tarifa por pasajero embarcado deberá determinarse a través de un análisis de factibilidad financiera para la propuesta de desarrollo del aeropuerto. El análisis deberá llevarse a cabo por medio de la formulación de un modelo financiero que simule los flujos de efectivo, la evolución del proyecto desde el punto de vista de un inversionista privado, el cálculo de los costos de construcción, operación, mantenimiento y en las proyecciones de demanda de tráfico.

10.2 Por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos

a) Clasificación de los servicios

Durante la etapa de explotación, la empresa concesionaria empezará a percibir ingresos por la gestión de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, los mismos que se clasifican de la siguiente manera:

Servicios aeronáuticos	Servicios no aeronáuticos
Sistemas de embarque	No comerciales
Servicio de plataforma	No comerciales facultativos
Servicio de alimentos	Comerciales obligatorios
Sistema de equipaje saliente y entrante	Comerciales facultativos
Facultativos comerciales facultativos	Comerciales optativos

b) Política de precios para los servicios

Para los servicios monopólicos se deberán establecer tarifas libres no superiores a las vigentes antes de la concesión. Las tarifas deberán ser conocidas por todos los usuarios, no deberán ser discriminatorias y deberán reflejar una calidad de servicio que se medirá periódicamente. Al ser libres las tarifas, el concesionario tendrá la opción de disminuirlas para incentivar el tráfico y de hacer gestión sobre los diferentes servicios que ofrece.

Para los servicios no monopólicos, el operador privado tendrá la posibilidad de establecer tarifas libres, salvaguardando los derechos de libre accesibilidad de los usuarios al servicio, así como la calidad del mismo.

Las tarifas máximas, así como los mecanismos de regulación y explotación deberán ser revisados cada dos años. La revisión se podrá realizar con el operador privado; sin embargo, se tiene la desventaja de que el proceso puede ser poco objetivo. Por otro lado, la revisión en el contexto de una re-licitación tiene todos los costos asociados a la licitación y al eventual cambio de concesionario, lo que transparenta el proceso.

El sistema tarifario deberá basarse en criterios de racionalidad económica. La revisión de las tarifas se objetiviza mediante este criterio.

11. SISTEMAS TARIFARIOS PARA SERVICIOS AERONÁUTICOS Y NO AERONÁUTICOS

En los países, en los cuales el concesionario está en libertad de determinar distintos niveles de tarifas por horarios, por volúmenes de operaciones y por paquetes de servicios, la tarifa compuesta (Ingresos/Unidad de Tráfico) deberá ser menor o igual una tarifa máxima, calculada a través de la metodología de flujos de efectivo descontados como función de un valor residual, unidad de tráfico, egresos (inversiones, gastos y costos), tasa de rendimientos sobre las inversiones y de un período de evaluación. La tarifa máxima deberá ajustarse por efecto inflación y eficiencia del concesionario.

En los países en que la determinación de las tarifas es responsabilidad exclusiva del Estado, se determinará sobre la base de la metodología que estimula la calidad, eficiencia, minimiza costos y maximiza ingresos. Esta metodología deberá incorporar el efecto de reajustabilidad y costo de amortización de inversiones y eficiencia, e incluye aterrizaje, infraestructura, aproximación, estacionamiento de aviones, carga, Iluminación, puentes y buses, y combustible.

12. SUBSIDIO A LOS PROYECTOS AEROPORTUARIOS

La red de infraestructura aeroportuaria podrá analizarse en forma integral y, privatizar un sistema conformado por varios aeropuertos, vinculando operativa y administrativamente cada aeropuerto de alta rentabilidad con otro de baja rentabilidad, hará que el Estado se libere de cualquier pago al operador privado, teniendo un sistema autofinanciado y equilibrado en términos presupuestarios.

Cuando se privatizan aeropuertos en forma independiente y, las condiciones de tarificación aún no están dadas, porque los niveles de tráfico son bajos, podría resultar que, desde el punto de vista privado, se requiera un subsidio (pago al operador privado por el Gobierno) porque se deberá absorber la diferencia entre la tasa de embarque requerida y aquella que se cobra según reglamento; de esta forma el negocio será atractivo.

Crterios y directrices en materia de política de transporte aéreo - Proyecto de Resolución (Grupo específico de política aérea) (Cuestión 14 del Orden del Día). Tarea Nro. 1 del Comité Ejecutivo

41. La Secretaría presentó a consideración del Comité Ejecutivo el proyecto de Resolución sobre “Crterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, que fuera analizado por el Grupo específico de política:

Conclusión

42. El Comité Ejecutivo revisó el proyecto presentado y, luego de algunas modificaciones acordó someterlo a consideración de la XV Asamblea Ordinaria (Asunción, Paraguay, 4 al 8 de noviembre de 2002), tal como se detalla a continuación:

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A15-O

**CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE
POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO**

CONSIDERANDO que la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santo Domingo, República Dominicana, noviembre de 2000) promulgó la Resolución A14-1 sobre “Crterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”;

CONSIDERANDO que en la Resolución antes señalada, entre otras cosas, se encarga al Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados que, en función de la evolución de la actividad aeronáutica, revisen y actualicen los criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo periódicamente;

CONSIDERANDO que la complejidad de la actividad de la aviación civil reclama de los Estados miembros de la CLAC la coordinación de las políticas de transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO que para responder a las exigencias de los cambios socio-económicos y tecnológicos, se aprecia la necesidad de consolidar una posición flexible que permita la constante actualización de directrices y revisión oportuna de sus objetivos;

CONSIDERANDO que dicha política debe tender a liberalizar la prestación de servicios de transporte aerocomercial en la región, sin perjuicio de los avances alcanzados en los acuerdos bilaterales y multilaterales existentes entre países miembros, bajo el principio de sana competencia, sustentado en un sistema seguro, ordenado y eficiente;

CONSIDERANDO que la seguridad operacional, la seguridad de la aviación civil y la facilitación son temas prioritarios en cuanto al cumplimiento de sus normas;

CONSIDERANDO que el usuario constituye el principal sustento de la actividad aeronáutica y como tal, debe recibir todas las garantías en términos de protección, atención e información necesarias para disfrutar de un servicio de transporte aéreo seguro, ordenado y eficiente;

CONSIDERANDO la necesidad de buscar permanentemente condiciones adecuadas de competitividad para las líneas aéreas, evitando las imperfecciones estructurales de los mercados;

CONSIDERANDO que en la Región latinoamericana se ha acentuado la tendencia a adoptar nuevos esquemas en materia de infraestructura aeronáutica con la participación privada, involucrando a nuevos actores en el panorama de la aviación civil latinoamericana.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

I.- Aprobar los siguientes criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo para los Estados miembros de la CLAC:

SEGURIDAD OPERACIONAL, SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y FACILITACIÓN

1. Seguridad operacional

Los Estados miembros deberán propiciar el fortalecimiento de los mecanismos regionales (Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica) teniendo como objetivo principal el desarrollo sostenido de la seguridad operacional y respaldando, al mismo tiempo, el Programa Universal de Auditorias de la Seguridad Operacional de la OACI.

2. Seguridad de la aviación civil

Los Estados miembros, como responsables de la seguridad de la aviación civil, deberán respaldar el trabajo que viene desarrollando la CLAC y la OACI en esta materia, tomando en cuenta las características particulares de la región, adaptándose al nuevo escenario y procurando minimizar el impacto en materia de costos.

3. Facilitación

Los Estados miembros ratifican la obligación de actuar de conformidad con las normas y métodos recomendados de facilitación promulgados por la OACI, así como con las de cualquier otro acuerdo que sobre esta materia suscriban, en concordancia con aquellos; manteniendo, en todo caso, un equilibrio apropiado entre la facilitación y la seguridad de la aviación civil.

USUARIO

4. Derechos del usuario

- a) Los Estados miembros, reconociendo al usuario como destinatario del servicio público que debe garantizar el Estado y como principal soporte de la industria del transporte aerocomercial, procurarán asegurar el derecho del usuario a tener todas las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesarios y disponer de un servicio de transporte aerocomercial seguro, ordenado y eficiente.
- b) Los Estados miembros facilitarán el establecimiento de sistemas de control de calidad del servicio aeronáutico, bajo un enfoque de calidad total, con el propósito de obtener un servicio de transporte aéreo y aeroportuario de óptimo nivel. Para ello, se deberá tomar en cuenta a todos los usuarios, tanto de las líneas aéreas como de los aeropuertos.
- c) Los Estados miembros adoptarán medidas que precisen sus derechos y deberes, brindando las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesaria. Así mismo promoverán el desarrollo de una infraestructura que permita cumplir los estándares de la facilitación en el movimiento de pasajeros, carga y correo.
- d) Los Estados miembros procurarán que, en la elaboración de las normas y reglamentos sobre los derechos de los usuarios, se considere un adecuado equilibrio entre dichos derechos y el costo que éstos impliquen.

COMPETITIVIDAD

5. Apertura de tráficos

- a) Los Estados miembros facilitarán, según su política, el otorgamiento de los derechos de tráfico de tercera, cuarta y quinta libertad, intra y extra regionales a favor de los transportadores aéreos de la región en un esquema de sana competencia.
- b) Los Estados miembros considerarán favorablemente, según su política, el otorgamiento de autorizaciones a empresas de los Estados miembros, para realizar vuelos no regulares de pasajeros y/o carga y/o correo dentro y fuera de la región, siempre que no afecten los vuelos regulares.
- c) Los Estados miembros promoverán, según su política, las condiciones para la realización de servicios de transporte aéreo fronterizo dentro del marco regulatorio pertinente.
- d) Los Estados miembros promoverán, según su política, la suscripción de acuerdos multilaterales sobre servicios de transporte aéreo, buscando una gradual liberalización en la región.

6. Equivalencia de oportunidades

Los Estados miembros, al establecer las condiciones de reciprocidad en sus respectivos acuerdos, considerarán una equivalencia de oportunidades amplias para sus transportadores.

7. Competencia

Los Estados miembros propiciarán las condiciones que permitan a las empresas de transporte aéreo desarrollar sus actividades en un entorno competitivo, incluyendo la aplicación de tarifas. Asimismo, podrán considerar la utilización de mecanismos de salvaguardia o alternativos para preservar una sana competencia.

8. Medidas unilaterales

Los Estados miembros procurarán abstenerse de tomar medidas unilaterales que afecten la sana competencia, a los usuarios o a los transportistas, o que pretendan dar carácter extraterritorial a leyes nacionales. Asimismo, procurarán rechazar dichas medidas cuando sean impuestas por otros países.

ASPECTOS COMERCIALES

9. Servicios de escala

Los transportistas aéreos podrán escoger libremente entre las diversas alternativas de servicios de escala disponibles, y si hay fijación de precios, éstos deben ser razonables, basados en los costos y en un trato justo, uniforme y no discriminatorio.

10. Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo

Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas a contar con flexibilidad y sana competencia en la venta y comercialización de todos sus servicios en territorios que no sean los propios, tanto en lugares en los que operan efectivamente como en los que no lo hacen, siempre que la normativa del Estado en que dichos servicios se comercializan lo permita.

11. Participación en alianzas y otros acuerdos comerciales

Las alianzas u otros acuerdos comerciales, como el código compartido, deben ser objeto de previa aprobación gubernamental por parte de los Estados concernientes. Cuando las leyes antimonopolio sobre la competencia se aplican a dichos acuerdos, debería poder contarse con inmunidad y con las exenciones debidas a fin de permitir que se mantenga la cooperación entre los transportistas, comprendida la coordinación de tarifas, cuando ello redunde en beneficio de los usuarios.

12. Sistemas de reservas por computadora (SRC)

Los Estados miembros consideran importante que se utilice el código de conducta de la OACI y se incluya la cláusula modelo para los SRC en los acuerdos bilaterales y multilaterales del transporte aéreo.

13. Asignación de turnos (SLOTS)

Los Estados miembros propiciarán que la asignación de turnos en los aeropuertos congestionados se resuelva en forma rápida y no discriminatoria. Si lo consideran necesario, podrán sugerir la utilización de los Comités de Asignación de Horarios de IATA.

14. Subsidios, impuestos y cargos al usuario

Los Estados miembros se manifiestan contrarios a la utilización de “subsidios” a modo de asistencia a sus transportistas. Asimismo, reconocen que los impuestos y cargos a los usuarios constituyen una creciente carga sobre las líneas aéreas y los usuarios, con efectos perjudiciales en el desarrollo de la industria del transporte aéreo, máxime cuando aquellos no sean aplicados al desarrollo seguro, ordenado y eficiente del transporte aéreo internacional, de manera uniforme y universalmente aceptada.

INTERESES CONVERGENTES

15. Relación con la OMC

Los Estados miembros reconocen la necesidad de que sea la OACI el organismo que elabore las normas y métodos recomendados en materia de transporte aéreo internacional. Por consiguiente, cada autoridad debe coordinar con las autoridades nacionales competentes que representen al país en la OMC las acciones consecuentes con los criterios adoptados en el seno de la OACI, reafirmando la necesidad de que los derechos de tráfico sean regulados por los Estados en forma bilateral o multilateral mediante acuerdos específicos.

16. Sistemas globales de navegación y comunicaciones

Los Estados miembros consideran prioritario el establecer un marco jurídico e institucional que permita la implementación del uso de los sistemas globales de navegación y/o comunicaciones por satélite en forma equitativa, garantizando el acceso universal e igualitario y preservando la soberanía de los Estados.

17. Comercio internacional y carga aérea

Los Estados miembros reconocen la creciente participación de la carga aérea en el mercado mundial de bienes. En este sentido, consideran de suma importancia el establecimiento de normas adecuadas para promover esta actividad, eliminando restricciones que obstaculicen el desarrollo del comercio internacional.

18. Turismo

Los Estados miembros adoptarán, según su política, las medidas necesarias para establecer una estrecha coordinación entre las actividades del transporte aéreo y de turismo, como estrategia para fomentar la integración latinoamericana en el marco de una política flexible.

ASPECTOS JURÍDICOS

19. Armonización normativa

- a) Los Estados miembros propiciarán la armonización de sus normas a fin de facilitar el acceso a los mercados y la sana competencia entre las aerolíneas de la región, debiendo prestarse especial atención a la agilización de los procedimientos en el otorgamiento de permisos de operación y concesión de servicios, así como a la mejora en los sistemas de facilitación aeroportuaria.
- b) Los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para continuar con la armonización de sus normas, sobre la base del Convenio de Chicago, sus Anexos, normas, métodos y procedimientos promulgados por la OACI, las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC y, mediante la pronta ratificación de los convenios de derecho aeronáutico internacional.

20. Coordinación

Los Estados miembros impulsarán la coordinación entre los organismos involucrados en materia de aviación civil (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, entes reguladores, operadores de aeropuerto y otras autoridades competentes), tomando en consideración la importancia y prioridad que debe recibir el transporte aéreo al interior de los Estados y estableciendo reglas claras que garanticen una adecuada y activa interacción entre el sector gubernamental y el sector privado.

21. Medio ambiente

Los Estados miembros reconocen que la OACI es el organismo competente para la elaboración de normas y métodos recomendados internacionalmente en materia ambiental para la aviación civil. Asimismo, los Estados miembros procurarán establecer una política regional común y una activa participación en los foros técnicos sobre esta materia, y tendrán en consideración el impacto que las normas ambientales puedan tener sobre la utilización del material de vuelo de los transportistas de la región.

22. Nacionalidad del transportador

La nacionalidad de las empresas de transporte aéreo de un Estado, se reconocerá a aquellas constituidas en el país que efectúe la designación y se determinará de acuerdo con su propia legislación.

23. Conversión de divisas y transferencia de ganancias

Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas para convertir y enviar el excedente de sus ingresos deducidos sus gastos locales, a cualquier país, además del de su origen, con aplicación de la normativa del Estado en que se recaudaron.

24. Empleo de personal no nacional

Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas a traer y mantener empleados de cualquier nacionalidad, con aplicación de la normativa de los Estados que los reciben.

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

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A14-1.

Otros asuntos (Cuestión 15 del Orden del Día).

- **Informe de la Secretaría sobre nuevo estatus del Grupo de Seguridad / CLAC. Tareas Nros. 2 del Comité Ejecutivo y 13 de la Secretaría**

43. La Secretaría se refirió a la nota de estudio presentada durante el GEPEJTA/10 acerca de los seguros por riesgo de guerra y a la nota informativa relacionada con el nuevo estatus del Grupo de Seguridad / CLAC, indicando que éste trabajará como grupo independiente y que su próxima reunión será en octubre del presente año.

44. Sobre este tema, el delegado de México señaló que se debía disminuir la carga a los Estados debido a la carencia de recursos para que sus expertos atiendan las reuniones sobre seguridad de la aviación en la región, tanto en el Panel AVSEC de la OACI, el Grupo AVSEC de la CLAC y el Comité creado en el marco del GREPECAS. Puso como ejemplo las reuniones del CAEP, en donde participa un representante latinoamericano (Brasil), quien informa a la CLAC sobre los últimos acontecimientos en dicho foro y, en ese sentido, sugirió considerar dicha experiencia, tomando en cuenta que tres Estados miembros (Argentina, Brasil y México) participan en el Panel AVSEC de la OACI.

45. Por su parte, la delegada de Cuba se refirió a la Segunda reunión del subgrupo de aeródromos y ayudas terrestres / planificación operacional de los aeródromos (AGA/AOP/SG/2) del GREPECAS, en la que estuvo representado su país. Manifestó que dicha reunión había expresado su inquietud por la creación de un nuevo órgano regional sobre AVSEC dada la existencia del Grupo AVSEC de la CLAC y la carencia de suficientes recursos en los Estados para que sus expertos participen en todas las actividades y la posible duplicidad de trabajo. Se refirió también a la composición del Comité AVSEC constituido en el marco del GREPECAS, el mismo que incluye la participación de un miembro de la CLAC. En ese sentido, solicitó que se aclare el marco de competencia del GREPECAS y de la OACI, pues en esta última se tratan los asuntos de seguridad dentro de la Dirección de Transporte Aéreo y la CLAC, por su parte, también viene trabajando en este tema.

46. Al respecto, la Secretaría informó que en el programa de trabajo aprobado por la Asamblea de la CLAC para este periodo, se había establecido como prioritario el tema de seguridad contra actos de interferencia ilícita (AVSEC) y, en ese sentido, nació el grupo AVSEC de la CLAC, el cual, en principio, tenía como objetivo establecer una política regional en materia AVSEC y apuntaba a los temas de capacitación, financiamiento y adquisición de equipos. Señaló también que, después de los acontecimientos del 11 de septiembre, se había convocado al Panel de la OACI, al que también estaba invitada la CLAC y, en el que se adoptaron conclusiones que fueron sometidas a consideración del Consejo de la OACI y, posteriormente distribuidas a los Estados. Manifestó además que el GREPECAS, por su parte, después de su última reunión, había resuelto constituir un Comité AVSEC que se reunió recientemente en Lima, bajo la égida del Grupo AGA/AOP/SG/2. De igual manera, dio a conocer que el Comité Ejecutivo de la CLAC, durante su LXI reunión (Cartagena de Indias, Colombia, 15 y 16 de mayo de 2002), había resuelto darle independencia al Grupo AVSEC, el cual ha sido convocado aprovechando la IV Conferencia Latinoamericana AVSEC que organiza el gobierno argentino con apoyo de la CLAC. Finalmente recordó que antes de que se conforme el Comité AVSEC del GREPECAS, el Comité Ejecutivo de la CLAC había acordado que no debería existir duplicación de esfuerzos, decisión que constaba en los informes pertinentes y que había sido transmitido oportunamente al Secretario del GREPECAS.

47. Por su parte el delegado de Brasil señaló que el GREPECAS es un grupo técnico de implementación que tiene la función de asesorar al Consejo de la OACI y fue creado para implementar los sistemas CNS/ATM. Recordó también la existencia del Panel AVSEC de la OACI, el grupo de expertos AVSEC de la CLAC, y el Comité AVSEC creado dentro del GREPECAS y, en ese sentido, sugirió que todo el trabajo dentro del Comité del GREPECAS se traslade al marco de la CLAC, por cuanto existe triplicidad de esfuerzos. Destacó además que su país no participó del Comité del GREPECAS porque forma parte tanto del Panel de OACI como del Grupo AVSEC de la CLAC y, que esos son los únicos foros en que se deberían discutir estos temas.

48. El Secretario General, como representante de OACI en esta reunión, apoyó el planteamiento efectuado por Cuba y reiteró lo dicho por Brasil, en el sentido que, el GREPECAS no es un órgano de la OACI, sino un grupo de técnicos que asesora al Consejo de la OACI en los estudios para la implementación de los sistemas de navegación aérea y que dicho Consejo es la autoridad que comanda al GREPECAS. Manifestó también que la proliferación de grupos en esta materia no beneficia a la aviación civil; sino por el contrario, se deben concentrar los esfuerzos para utilizar los recursos adecuadamente. Indicó, que desde su punto de vista, es el Panel de AVSEC que se reúne en la OACI, el órgano que asesora al Consejo en materia de seguridad y no el GREPECAS; además, que después de pasar por el Panel AVSEC en la OACI, los asuntos no van directamente al Consejo, sino que van al Comité de interferencia ilícita que tiene una visión política mucho más amplia que el Panel AVSEC y, debido a la interdependencia del Anexo 17 con otros anexos, algunos temas se tratan también a través de la comisión de navegación aérea. Señaló por otro lado, que no le compete a las autoridades de aviación civil eliminar las condiciones que crean los terroristas a la interferencia ilícita, sino que tan sólo deben velar para que no exista interferencia con las aeronaves ni con los aeropuertos, pues esa función le corresponde a los gobiernos a través de los órganos pertinentes en materia de seguridad. Para finalizar, indicó que concuerda con Brasil y Cuba, en el sentido de considerar la carencia de recursos de los Estados y en que no

debe existir una actividad redundante por parte del GREPECAS sin la aprobación del Consejo.

49. El Director de la Oficina Sudamericana de la OACI manifestó que al parecer no hay directrices adecuadas por parte de los Estados hacia sus miembros del GREPECAS, porque son ellos los que aprobaron la creación del Comité AVSEC, pero que se debe tener en cuenta que este Comité está más orientado a la implantación de las normas del Anexo 17, mientras que el Grupo de la CLAC está más orientado a las cuestiones de carácter político. Asimismo, señaló que aparentemente también existe una falta de coordinación al nivel de la Organización y a través de las autoridades de aviación civil hacia sus representantes en el GREPECAS, por lo que se deberían adoptar decisiones más claras en estos ámbitos. .

50. La representante de Cuba manifestó su desacuerdo con que el tema AVSEC se quede en un grupo técnico que está creado para la implantación de un sistema que aun no tiene un régimen jurídico que lo respalde, porque son los Estados y los representantes de las autoridades aeronáuticas las que pueden trabajar y ver directamente los temas vinculados con la interferencia ilícita. Insistió que este tema debe trabajarse dentro del marco de la CLAC, como único ente autorizado dentro de la región para seguir analizando y orientando las medidas convenientes y necesarias en todo lo relacionado con los temas AVSEC. Añadió que esa es la línea que se debe seguir, independientemente de cualquier otra decisión que adopte el Consejo de la OACI.

51. Por su parte, el Secretario General de la OACI se refirió a la coordinación que debe existir al interior de las administraciones de los Estados, debido a que las decisiones que fueron adoptadas en el GREPECAS fueron apoyadas por unanimidad por personas que estaban representando a los Estados, lo que demuestra una falta de coordinación dentro de los propios Estados. Por tal motivo, sugirió al Comité Ejecutivo que se dirija una carta a los Estados para impulsar la coordinación entre sus órganos internos.

52. El representante de Brasil manifestó que, si se consideraba que como Estados crearon dentro del GREPECAS un Comité AVSEC, también tenían la potestad de desactivar sus funciones.

53. El delegado de Paraguay por su parte recordó que durante la Séptima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (RAAC/7) (Salvador, Bahía, Brasil, 01 - 03 julio de 2002), se llegó al consenso de que no era conveniente crear otro grupo de trabajo en el GREPECAS, tomando en cuenta que dentro de la CLAC ya venía trabajando un grupo AVSEC; moción que fue ratificada por el delegado de Argentina.

54. Por su parte, el Secretario General de la OACI reiteró su posición respecto a que debe existir una coordinación dentro de los Estados y que, en ese sentido, se envíe la carta sugerida.

Conclusión

55. Luego de un amplio debate, el Comité Ejecutivo acordó lo siguiente:
- a) El GREPECAS es un Grupo de implantación de los sistemas de navegación aérea que depende del Consejo de la OACI y no tiene competencia para discutir los temas AVSEC. En tal sentido, reiteró que dichos temas deben continuar discutiéndose únicamente en el Grupo de seguridad de la CLAC y en el Panel AVSEC de la OACI.
 - b) Tomando en cuenta que el Comité AVSEC del GREPECAS había nacido por iniciativa de los representantes de las propias autoridades aeronáuticas de los Estados miembros, es necesario que al interior de cada uno de ellos se realicen las coordinaciones pertinentes para que en el futuro las autoridades aeronáuticas y sus representantes en el GREPECAS mantengan una misma línea de acción.
 - c) Encargar a la Secretaría que, lo antes posible, envíe una carta a los Estados en la que claramente resalte lo expresado anteriormente.

Cuestión 2 del Orden del Día:

Arreglos para la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, del 4 al 8 de noviembre de 2002) y elección del futuro Comité Ejecutivo.

Nota de estudio CLAC/CE/62-NE/03

56. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/CE/62-NE/03, en la que sometía a consideración la información preparatoria pertinente de la próxima XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, 4 al 8 de noviembre de 2002). De igual manera, se sometía a consideración del Comité Ejecutivo el programa tentativo de trabajo de la CLAC para el próximo bienio y se dio a conocer información sobre la elección del futuro Comité Ejecutivo y sobre los arreglos administrativos con el Estado anfitrión.

57. Con respecto al programa de trabajo tentativo de la CLAC para el período del 1° de enero de 2003 al 31 de diciembre de 2004, los delegados hicieron algunas modificaciones incorporando nuevas tareas y eliminando otras, a fin de presentarlo a consideración de la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, 4 al 8 de noviembre de 2002). Con relación a la agenda de la “II Cumbre Latinoamericana de Aviación Civil”, que se llevará a cabo el día miércoles, 6 de noviembre de 2002, la Secretaría informó que todavía no se habían armonizado los temas a tratar con IATA y AITAL y solicitó al Comité Ejecutivo que le delegue la responsabilidad para hacer las coordinaciones pertinentes con las citadas Asociaciones y para establecer la agenda definitiva.

58. Por otro lado, los delegados de Argentina, Brasil, Cuba, Paraguay y Perú, a través de cartas enviadas a la Secretaría, dieron a conocer oficialmente las intenciones de sus respectivos países para formar parte del Comité Ejecutivo de la CLAC en el bienio 2003-2004; Paraguay para la Presidencia de la CLAC, Argentina y Brasil para la primera vicepresidencia, Perú para la cuarta vicepresidencia y Cuba sin especificar.

Conclusión

59. El Comité Ejecutivo acordó lo siguiente:
- a) Tomar conocimiento de los preparativos que se vienen realizando para la XV Asamblea Ordinaria (Asunción, Paraguay, del 4 al 8 de noviembre de 2002).
 - b) Encargar a la Secretaría las coordinaciones con AITAL/IATA acerca del Orden del Día para la “Segunda Cumbre Latinoamericana de Aviación Civil”.
 - c) Encargar a la Secretaría que, en caso algún otro Estado manifieste su interés de postular a un puesto en el Comité Ejecutivo, circule dicho pedido entre los Estados miembros.

Cuestión 3 del Orden del Día:

Establecimiento de un Foro Permanente de Ministros en el marco de la CLAC – Proyecto de Resolución.

Nota de estudio CLAC/CE/62-NE/04

60. La Secretaría se refirió al cuestionario sobre la gestión del transporte aéreo entre los Estados miembros, que fuera circulado entre los Estados a fin de conocer la estructura interna de la gestión aeronáutica de cada país. Al respecto, señaló que solamente dieciséis (16) Estados habían llenado dicha encuesta, con cuyas respuestas se elaboró una tabla que fue presentada a los delegados, con el fin de que éstos la verifiquen y completen la información.

61. Por otro lado, sometió a consideración del Comité Ejecutivo el proyecto de Resolución A15-S “Establecimiento de un Foro permanente de Ministros en el marco de la CLAC”, el mismo que fue elaborado considerando lo acordado por el Comité Ejecutivo, sobre la base de las recomendaciones alcanzadas por los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas.

62. Al respecto, los delegados consideraron que no era conveniente establecer un foro permanente de Ministros mediante una Resolución de la CLAC y que, en su defecto, se establezca como tarea para el próximo período el seguimiento, desarrollo y cumplimiento de las tareas encargadas por los Ministros y, luego que se hayan logrado medidas concretas, se convoque a los Ministros.

Conclusión

63. El Comité Ejecutivo acogió favorablemente la propuesta presentada y acordó establecer como tarea para el próximo período el seguimiento, desarrollo y cumplimiento de las tareas encargadas por los Ministros y, luego que se hayan logrado medidas concretas, se convoque a los Ministros.

**Cuestión 4 del
Orden del Día:****Informe del Comité de alto nivel Post-Coloquio – Proyectos de
Resolución.**

Nota de estudio CLAC/CE/62-NE/05 *CORRIGENDUM*

64. Dentro de este punto del Orden del Día, la Secretaría había elaborado dos proyectos de Resolución sobre la estrategia para el seguimiento de los acuerdos alcanzados por los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas y, la constitución del Comité regional de competitividad del transporte aéreo, tal como había sido acordado por el Comité de alto nivel Post-Coloquio, durante su quinta reunión (Ciudad de México, México, 17 de julio de 2002).

65. En ese sentido, el Secretario señaló que en vista que no se había aprobado el proyecto de Resolución sobre el establecimiento de un foro permanente de Ministros en el marco de la CLAC, probablemente habría que modificar estos textos y sugirió reestructurarlos para someterlos a consideración del Comité Ejecutivo en su próxima reunión. Al respecto, los delegados acogieron favorablemente la propuesta de la Secretaría y consideraron pertinente tomar en cuenta los citados proyectos dentro del Programa de Trabajo de la Comisión.

66. Por otro lado, tomando en cuenta que el día anterior el Comité de alto nivel Post-Coloquio había analizado el proyecto de Resolución referente a la “Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios en la región”, la Secretaría lo sometió a consideración del Comité Ejecutivo para su ulterior aprobación por la Asamblea.

Conclusión

67. El Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información presentada y acordó lo siguiente:

- a) Encargar a la Secretaría la reestructuración de los proyectos sobre la estrategia para el seguimiento de los acuerdos alcanzados por los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas y, la constitución del Comité regional de competitividad del transporte aéreo, a fin de someterlos a consideración del Comité Ejecutivo en su próxima reunión y tomarlos en cuenta dentro del Programa de Trabajo de la Comisión para el próximo bienio.
- b) Someter a consideración de la XV Asamblea (Asunción, Paraguay, 4 al 8 de noviembre de 2002) el siguiente proyecto de Resolución:

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

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

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

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

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

CONSIDERANDO que la tecnología en las comunicaciones y en la informática han hecho posible la globalización y que ésta ha sido posible gracias a la presencia de la aviación a nivel mundial;

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

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

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

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

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

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

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

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

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

1. BASES PARA UN SISTEMA DE FINANCIAMIENTO SANO

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

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

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

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

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

2. INGRESOS

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

- a) Tasas aeronáuticas: Se refieren al cobro efectuado por los servicios de navegación aérea, servicios aeroportuarios (aterrizaje, iluminación, estacionamiento, etc), servicios de meteorología aeronáutica y otros.

- b) Derechos aeronáuticos: Se refieren principalmente a los valores cobrados a los pasajeros como retribución a las facilidades que la organización les provee en los terminales aéreos.
- c) Concesiones: Este cobro se justifica por el arriendo de espacios en terminales aéreos, e infraestructura de propiedad de la organización, que se entrega a operadores, como el caso de hangares, lozas, terrenos y otros.

3. PROPOSICIÓN DE UN SISTEMA DE COSTOS AERONÁUTICOS

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

3.1 Objetivos del sistema

Es posible determinar distintos tipos de costos, dependiendo de la finalidad de dicha información. Considerando que la organización requiere esta información con el objeto de servir de apoyo a su gestión y como una base sólida que permita un sistema de tarifas aeronáuticas representativas de los costos y, que a su vez, permita el autofinanciamiento de la Organización, este sistema de costos debe permitir:

- a) Conocer los costos de operación de las diferentes unidades de la Organización, sean éstas de carácter operativo, de apoyo técnico o administrativo.
- b) Determinar los costos directos, indirectos y totales de los principales servicios proporcionados por la organización.

3.2 Conceptos básicos

- a) Costo: Se entiende por costo al valor de los bienes sacrificados y de los recursos productivos empleados en el proceso de obtener beneficios futuros, bienes o servicios. Para los fines de manejo de información económico financiera, el costo es medido en unidades monetarias. Bajo este prisma, se considera parte integral del costo, el valor de todos los bienes y recursos empleados en la producción u oferta de los servicios de la organización.
- b) Objetivo de costos: Se denomina objetivo de costos al elemento constituido por cualquier actividad o conjunto de actividades para las cuales se requiera conocer, en forma separada, su costo; e.g., servicios, productos, procesos, departamentos, proyectos y, en general, cualquier unidad definida en la estructura organizacional.
- c) Costo real: Corresponde a los costos efectivamente incurridos durante un período determinado en la prestación de un servicio, elaboración de un producto o ejecución de un proceso.
- d) Costo medio: Equivale al costo total incurrido en la prestación de un servicio u operación de una unidad, dividido por el nivel de actividad del período, o bien, por una unidad de tiempo.

- e) Costo directo: Son aquellos costos, factibles de asociar o identificar fácilmente, con un cierto objetivo de costos.
- f) Costo indirecto: Son aquellos costos que, por no ser fácilmente identificables con un determinado objetivo de costos, es preciso distribuirlos entre los diferentes objetivos que comparten el uso de los recursos respectivos.
- g) Costo total: Es el resultado de la suma de los costos directos e indirectos y por tanto, considera la totalidad de los recursos sacrificados en la obtención del bien o servicio.
- h) Costos predeterminados: Son costos estimados, basándose en la evolución de los costos reales y el nivel de actividad presupuestado y se calculan generalmente para un período contable.
- i) Unidad operativa: Comprende aquella unidad de la Organización, que tiene la responsabilidad de proveer el servicio final al usuario.
- j) Unidad de apoyo técnico: Es la unidad que, si bien no provee el servicio final al usuario, provee algún servicio al interior de la organización y su costo debe distribuirse entre las unidades que apoya.
- k) Unidad administrativa: Se considera a la organización que participa en la responsabilidad de coordinar y administrar los esfuerzos de las unidades operativas y de apoyo.

3.3 Criterios propuestos

3.3.1 Rubros de costo

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

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

- a) Recursos humanos: Deben reflejar el costo total que implica proveer del personal necesario e idóneo a la organización para la obtención de los servicios. Este rubro debe considerar el total de remuneraciones canceladas al personal de la organización; asimismo, se debe integrar a este rubro el costo de la capacitación y el perfeccionamiento que requieren los funcionarios para el cumplimiento eficiente de sus labores profesionales. Como parte del costo en recursos humanos, se deben incluir, además, las regalías directas o indirectas de que goza el funcionario, tales como gastos en medicina preventiva y curativa, bienestar social, bonos de productividad u otros y otros beneficios, que si bien no conforman parte de sus remuneraciones fijas, forman parte de las condiciones

inherentes a la situación del mercado laboral y a la legislatura en que se encuentra inmersa la organización.

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

3.3.2 Inversiones

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

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

Por lo tanto, se deberá prever un costo de desarrollo de nuevas capacidades, lo que significa inversión real para la organización. Dependiendo de las políticas de los Estados que obedecen a diferentes realidades, se puede diferenciar básicamente tres vías de inversión: el Estado, la propia organización encargada de prestar los servicios, y la empresa privada.

- a) La propia organización: En este caso, la Organización proveedora de los servicios deberá incluir, mediante el cálculo de costos predeterminados, el costo que significará un programa de desarrollo, ya sea de infraestructura aeroportuaria o de desarrollo tecnológico de nuevas capacidades.
- b) La empresa privada: Ante la situación de crecientes necesidades de inversión, recursos financieros escasos y altos costos de oportunidad social, los Estados deberán implementar programas de concesiones aeroportuarias. Estas consisten en la participación del sector privado para la construcción y/o ampliación de terminales de pasajeros y de carga y la explotación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos que se definan en cada aeropuerto. En este caso, es el privado quien provee los servicios, luego es quien cobra y recauda los derechos de facilitación al pasajero, por los servicios que le presta. Lo anterior implica que será de responsabilidad del privado determinar el valor a cobrar al pasajero por el uso del edificio, mediante algún criterio financiero, no obstante existir un marco regulatorio para controlar esta situación, previamente acordado con la autoridad aeronáutica y el Estado. Con esto, se tiene que el servicio cobrado mediante la “ tasa de embarque” deja de ser un servicio prestado por la Organización, y además financieramente no es costo para ella. Lo mismo ocurrirá con la privatización de otros servicios que se prestan al interior de los aeropuertos, tales como puentes de embarque, vehículos de embarque, carga aérea y otras concesiones, ya sean éstas aeronáuticas o no aeronáuticas.
- c) El Estado: En aquellos aeropuertos de menor envergadura que, por sus niveles de tráfico, no son atractivos para el sector privado, el Estado debe participar a través de la inversión. Este mayor costo, en la medida que sea traspasado a la organización, deberá considerarse dentro de sus costos.

3.3.3 Requisitos para implementar un sistema de costos

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

- a) Estructura organizacional dada: Para que la información de costos sea útil, será necesario que la organización disponga de una estructura organizacional que permita una clara asignación de las responsabilidades y los ámbitos de acción de cada una de ellas. El objetivo es asociar, en la medida que sea posible, gastos e ingresos a unidades organizacionales; éstas se deberán utilizar para efecto del sistema de costos como unidades para acumular costos.
- b) Sistema de captura de información básica adecuado: Será necesario considerar la calidad de la información a emitir, los procesos necesarios para generarla, los controles y procesos de validación a utilizar. De igual manera, se deberá minimizar la multiplicidad de procesamientos independientes o reprocesamientos, a través del uso de información a escala central accesible por todas las unidades que interactúan con el sistema. Los procesos de registro de la información deberán ser confiables y deben permitir la implementación de comunicaciones adecuadas con el sistema de costos, el cual utiliza información proveniente de distintas fuentes y sistemas.

- c) Información de calidad representativa: La información que alimenta al sistema de costos, deberá representar de manera fidedigna el comportamiento normal de la organización en la prestación de servicios, es decir, las perturbaciones que eventualmente se puedan producir por alguna situación particular, que afecte de manera notoria a los costos o la cantidad de servicios prestados, deberán corregirse y entregar al sistema la información que correspondería en un funcionamiento normal de la organización.
- d) Funciones de producción o proceso definidas: Dentro de las variables a considerar en el diseño de un sistema de costos, será necesario identificar los procesos en cada unidad de la organización vinculada a la prestación de los servicios. Las unidades no operativas, prestan servicios destinados a satisfacer a clientes internos. Para efectos del sistema de costos, se considerarán las interacciones con las unidades operativas. Las unidades operativas llevan a cabo las actividades necesarias para proveer de servicios a los clientes externos de la Organización. Con el fin de realizar procesos de asignación que reflejen de manera apropiada el esfuerzo dedicado en la prestación de cada servicio, será necesario determinar, de manera rigurosa, el uso de recursos en la prestación de cada uno de ellos, ya sean recursos financieros, humanos u otros.
- e) Servicios y niveles de actividad asociados definidos: Será necesario, al momento de implementar un sistema de costos, disponer de una clara definición de los servicios prestados por la organización. La información de recursos utilizados por una unidad y, los ingresos que eventualmente pueda obtener, tiene escaso valor si es que no se contrasta con la información del nivel de actividad de los servicios prestados por ella. Un uso eficiente de los costos fijos, se traducirá en una disminución de los costos unitarios de la unidad, al incrementarse el volumen de servicios prestados.

3.3.4 Metodología de costos

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

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

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

La siguiente etapa deberá consistir en el proceso de asignación de costos de las unidades operativas a los servicios. Cada una de las unidades ya ha absorbido la totalidad de los costos de las unidades de apoyo y administrativas. Esta etapa de

distribución exige, por su importancia, una alta rigurosidad en la identificación de las bases de asignación mediante las que se procederá a efectuar la asignación de la totalidad de los costos acumulados a los diferentes servicios prestados, y para lo cual, es necesario realizar un análisis exhaustivo de las actividades desarrolladas al interior de cada unidad operativa.

La base de asignación es la relación con los recursos empleados en la unidad y en la prestación de cada uno de los servicios que proporciona utilizando estos recursos.

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

3.3.5 Principios de tarificación

La tarificación deberá seguir los siguientes principios generales:

- a) Deberá ser equitativa y no discriminatoria; es decir, se deberá cobrar por un mismo servicio el mismo valor a todos los usuarios.
- b) Ser representativa de los costos medios, en la medida que las organizaciones que proveen los servicios no tengan objetivos de lucro, sino de autofinanciamiento.
- c) La red aeroportuaria deberá autofinanciarse mediante el cobro a los usuarios, incluyendo los costos de provisión de infraestructura.
- d) Los sistemas de ayudas a la navegación aérea y de control de tránsito aéreo, deberán autofinanciarse con el correspondiente cobro a los usuarios.
- e) Deberá tender a la eliminación de subsidios cruzados y exenciones.
- f) Deberá tener una estructura lo más simple posible.

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

4.1 Identificación del Estado (Ejemplo)

Número de aeropuertos y aeródromos	90
Extensión del espacio aéreo	26.8 millones de Km ²
Radioayudas	125
Radares	14 (6 millas)
Total pasajeros	4.479.867
Total carga	304.077.000 Kg
Operaciones totales	142.432
Operaciones comerciales	137.475
Operaciones de carga	4.957
Personal involucrado	3.200

4.2 Proposición metodológica para el análisis de costos

4.2.1 Objetivo

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

4.2.2 Antecedentes

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

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

4.2.3 Metodología

La metodología que se propone está contenida en dos áreas:

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

La identificación propuesta para los ingresos es la siguiente:

- Servicios: En esta columna se deben identificar todos los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos ofrecidos en los aeropuertos del país.
- Concepto de cobro: Es aquel que engloba al servicio en tasas, derechos, concesiones, combustible, etc.; es decir, el nombre legal del cobro.

- Monto recaudado: Es el ingreso recibido por cada concepto de cobro por el periodo de un año.
- Pagador del servicio: Es el que debe asumir el pago de dicho servicio.
- Organismo recaudador: Es el que recibe el dinero proveniente del pago de dicho servicio.

La identificación propuesta para costos e inversión es la siguiente:

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

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

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

5.1 Objetivo

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

5.2 Principios y criterios

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

5.2.1 Principios

- Tarifa equitativa y no discriminatoria.
- Representa el costo real.
- Permite el autofinanciamiento
- Elimina los subsidios cruzados y las exenciones
- Tarifas variables según el peso máximo de despegue (PMD).
- Considera la separación de los servicios aeronáuticos de los comerciales aeroportuarios.
- Considera el sistema de concesiones privadas

- Considera sólo la inversión estatal en red de aeropuertos por razones de rentabilidad social.
- Tarifas competitivas.
- Reajustabilidad técnica y transparente.
- Sistema tarifario simple.

5.2.2 Criterios

a) De capital:

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

b) Peso máximo de despegue (PMD):

- Según el costo de proveer el servicio: Existen componentes del costo que tienen relación con el tamaño (PMD) de las aeronaves; asimismo, para tener capacidad de apoyar las operaciones de aeronaves de mayor PMD, las instalaciones requieren mayores inversiones.
- Según el ingreso del usuario (PMD ^a): Las aeronaves de mayor tamaño implican mayores ingresos; asimismo, los costos operacionales de los usuarios, en los que las tasas aeronáuticas representan uno más de ellos, guardan una proporción respecto de sus PMD. Se debe considerar esta misma proporción para el cálculo de tarifas.

c) Exenciones:

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

d) Servicios meteorológicos y certificados:

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

e) Concesiones:

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

5.3 Concepto de meta de recaudación

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

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

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

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

Ejemplo:

Concepto	Costo contable	Costo de desarrollo	Total
Ruta	5.724.988		5.724.988
Aproximación	10.141.774		10.141.774
Aterrizaje	6.799.801		6.799.801
Estacionamiento	2.123.429		2.123.429
Pasajeros	10.543.135	17.200.000	27.743.135
Actuaciones	2.096.090		2.096.090
Total	37.429.217	17.200.000	54.629.217

Comparación de costos y recaudación por concepto:

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

6. PROPOSICIÓN SISTEMA TARIFARIO

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

CARGO o TARIFA	=	F * Ki * X * PMD^a
---------------------------	---	-------------------------------------

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

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

$$F = C / S$$

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

$$S = \sum Ki * X * PMD^a$$

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

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

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

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

6.1 Servicios definidos

6.1.1 Servicio en ruta

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

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

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

6.1.2 Servicio de aproximación

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

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

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

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

6.1.3 Servicio de aterrizaje

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

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

6.1.4 Servicio de estacionamiento

En este caso, hay dos factores que inciden en el costo de proveer el servicio: la resistencia estructural y las dimensiones necesarias, siendo este último el de mayor incidencia. En términos generales, el área ocupada por una aeronave tiende a ser proporcional al cuadrado de su longitud; en tanto, que su PMD tiende a ser proporcional al cubo de la longitud. Se obtendría así, que la superficie ocupada es aproximadamente igual al PMD elevado a dos tercios. Sin embargo, un análisis realizado sobre el peso y dimensiones de diversos aviones indicó que el valor correcto que se propone adoptar es “a = 0.8”.

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

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

Estacionamiento:

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

6.2 Valores parámetros “F”

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

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

$$F = C/S$$

$$S = \sum Ki * X * PMD^a$$

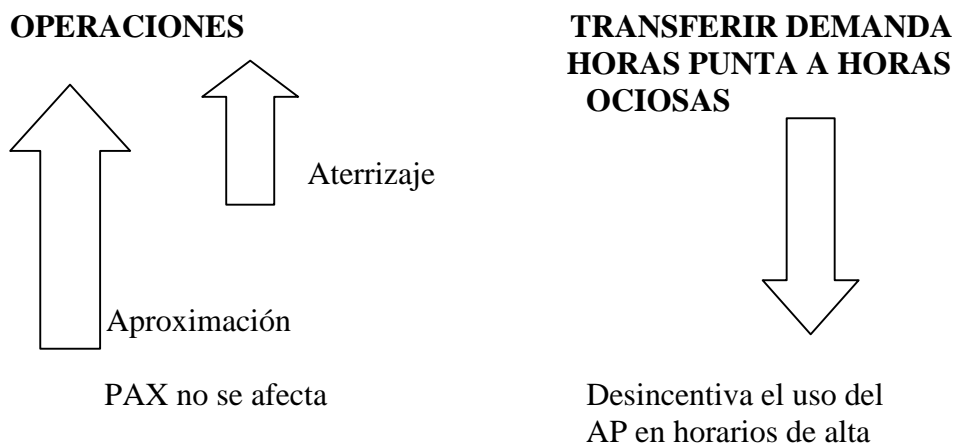
VALORES DE LA CONSTANTE "F" EN US\$					
Concepto y Unidad de medida	Ki	Unidades de cobro	Unidades ponderadas	Meta de recaudación	Valor "F" (US\$)
Servicios en ruta 0,35					
Ru (Km*Ton)	1	268.629.124	268.629.124	10.034.100	0,04
Aproximación					
Ap-1 (Ton 0,35)	1,6	203.154	325.046	17.775.335	31,75
Ap-2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

6.3 Congestión

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

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

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



6.4 Tasa operacional anual (TOA)

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

Lo anterior se expone en el cuadro siguiente:

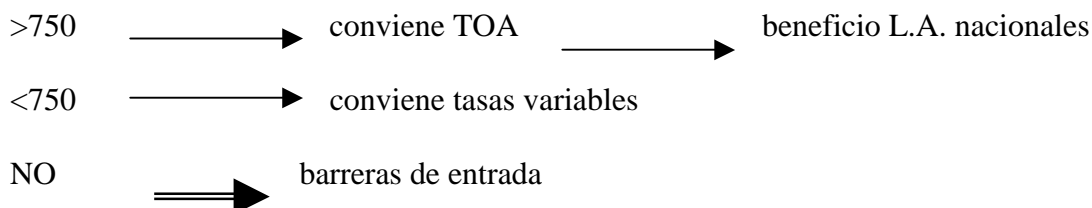
(Supuesto: todas las aeronaves cuyo PMD < 5.7 pagan tasas por servicios)

Cálculo factor "F"

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

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

Punto de corte 750 aterrizajes / año



6.5 Servicios a los pasajeros

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

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

(“Ni” representa el número anual de pasajeros de categoría “i”)

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

Pax int. = 3 Pax nac.

CALCULO F - PAX

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

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

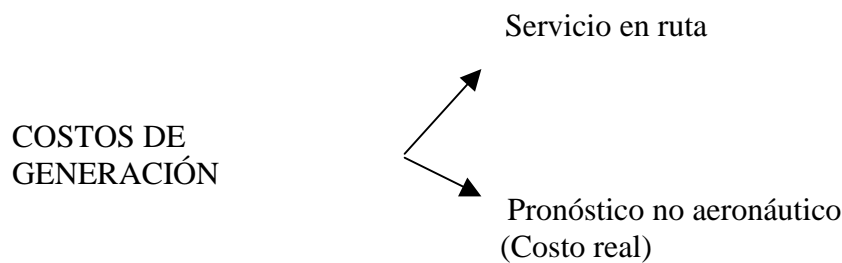
6.6 Otros servicios

6.6.1 Meteorología

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

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

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



6.6.2 Inscripciones y certificaciones

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

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

CONCESIONES

- Privado —> Terminales PA
- DGA —> FBO, ETEAS, Mantenimiento vehículos, antenas, plataforma, helicópteros
- Cobro por terrenos —> Licitaciones, referencia mercado

Ejemplo:

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

6.7 Glosario de términos

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

Cuestión 5 del

Orden del Día **Informe de la Secretaría sobre avance del Programa de Actividades de la CLAC para el bienio 2001-2002.**
Tarea Nro. 5 del Comité Ejecutivo

Nota de estudio CLAC/CE/62-NE/06

68. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/CE/62-NE/06 referida al desarrollo del Programa de Trabajo aprobado por la XIV Asamblea Ordinaria (Santo Domingo, República Dominicana, noviembre de 2002), para lo que presentó una relación sucinta de cada una de las tareas, tanto de la Secretaría como del Comité Ejecutivo.

69. El Comité Ejecutivo revisó el estado de avance de cada una de las tareas acogió favorablemente la información proporcionada.

Conclusión

70. El Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información proporcionada y encargó a la Secretaría continuar impulsando el Programa de Trabajo de la CLAC e informar regularmente al Comité Ejecutivo sobre el desarrollo de las distintas tareas.

Cuestión 6 del Orden del Día: **Procesos de integración en todos los niveles y relación con otros organismos internacionales**
Tarea No. 5 del Comité Ejecutivo

Nota de estudio CLAC/CE/62-NE/07

71. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/CE/62-NE/07, informando sobre los últimos acontecimientos respecto a la Asociación de Estados del Caribe (AEC); la II Reunión de Presidentes de América del Sur; y, la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).

Conclusión

72. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información proporcionada y acordó lo siguiente:

- a) Continuar impulsando una política de fortalecimiento de la integración regional y subregional en materia de transporte aéreo.
- b) Encargar a la Secretaría continúe con la tarea de seguimiento y evaluación de los aspectos políticos, económicos y jurídicos de los procesos de integración mundial, regional y subregional.

**Cuestión 7 del
Orden del Día:**

**Informe de la Séptima Reunión de la Junta General del Sistema
Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad
Operacional (Lima, Perú, 18 de septiembre de 2002).**
Tarea Nro. 4 del Comité Ejecutivo

Nota de estudio CLAC/CE/62-NE/11

73. El Coordinador Regional de Cooperación Técnica de la OACI, en representación del coordinador de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional presentó la nota de estudio CLAC/CE/62-NE/11, mediante la cual informaba sobre los acuerdos alcanzados en su séptima reunión, efectuada el día 18 de septiembre de 2002, en la ciudad de Lima, Perú.

74. En cuanto a la situación de las adhesiones de los Estados al Sistema, informó que, hasta esa fecha, habían firmado en Acuerdo para la Implantación del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, Ecuador, Panamá, Paraguay y Perú. Adicionalmente, se había recibido la adhesión de Airbus Industrie como observador bajo los términos acordados. Asimismo, señaló que Estados Unidos había informado que lamentablemente no podía concretar su participación en el Sistema pero que continuará asistiendo como observador. Por otro lado, informó que la compañía brasileña de fabricación de aeronaves EMBRAER había confirmado su intención de adherirse al Sistema y que estaban realizando los arreglos para el depósito de sus contribuciones y la firma de los documentos del Sistema.

75. Informó además sobre el avance del programa de trabajo del año 2002, dentro del cual, se aprobó, entre otros, la estrategia para orientar los trabajos futuros del Sistema. También se refirió a la propuesta de AITAL para gestionar un crédito en el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), manifestando que se iban a establecer los contactos necesarios para identificar las posibilidades de financiamiento y que los resultados se informarían en la próxima reunión.

76. Seguidamente, se refirió a la aprobación del programa tentativo de actividades del Sistema para el año 2003 y de las enmiendas al documento del Proyecto y al Reglamento Interno del Sistema. Finalmente, informó que la Junta había convenido celebrar su próxima reunión ordinaria coincidiendo con la LXIV reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, a realizarse durante el primer semestre del año 2003.

77. Durante el debate, la delegada de Cuba consideró conveniente ampliar la información sobre la propuesta para el financiamiento con el BID, dentro del informe final de la Junta; sugerencia que fue acogida favorablemente por el Comité Ejecutivo.

Conclusión

78. Luego de tomar conocimiento de la información presentada, el Comité Ejecutivo aprobó el informe de la séptima reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional con las enmiendas pertinentes (**Adjunto 6**) y exhortó a los Estados, que aun no se habían adherido al Sistema, a que lo hagan lo antes posible.

**Cuestión 8 del
Orden del Día:****Otros asuntos.**

Nota informativa CLAC/CE/62-NI/02
Nota informativa CLAC/CE/62-NI/01
Nota de estudio CLAC/CE/62-NE/12
Nota de estudio CLAC/CE/62-NE/13
Nota de estudio CLAC/CE/62-NE/15
Nota de estudio CLAC/CE/62-NE/16

- **Presentación del señor Bong Kim Ping, Representante de Singapur ante la OACI**
Tarea Nro. 5 del Comité Ejecutivo

79. Dentro de este punto del Orden del Día, el Representante de Singapur ante la OACI, Sr. Bong Kim Ping, hizo una presentación sobre la aviación civil en su país, así como las contribuciones de Singapur a la aviación civil internacional. De igual manera, se refirió al Anexo I al Memorándum de Entendimiento entre la CLAC y la Autoridad de Aviación Civil de Singapur, firmado el 4 de septiembre de 2002.

Conclusión

80. El Comité Ejecutivo tomó conocimiento de la información presentada.

- **Inventario de cargos y costos del combustible de aviación identificados en América Latina**
Tarea Nro. 8 de la Secretaría

81. El representante de IATA se refirió a la nota informativa CLAC/CE/62-NI/01 en la que se mostraba en detalle los cargos y costos del combustible de aviación que se han logrado identificar en los diversos aeropuertos latinoamericanos, que se adicionan al precio base, y que inciden en la existencia de dichos precios más altos. Explicó también la metodología utilizada para el estudio presentado. Finalmente, se refirió a las conclusiones del estudio, entre las cuales, se sugería la conformación del un grupo *ad hoc* de combustibles en el seno de la CLAC que estudie el tema, con la asesoría del Fuel Trade Panel de IATA.

Conclusión

82. El Comité Ejecutivo tomó nota de la propuesta del representante de IATA y acordó analizarlo durante el próximo período, tomando en cuenta que este tema se encontraba dentro del Programa de Trabajo de la CLAC.

- **Seguro aeronáutico por riesgo de guerra – Creación de un plan mundial**
Tarea Nro. 2 del Comité Ejecutivo y 13 de la Secretaría

83. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/CE/62-NE/12 refiriéndose a la comunicación enviada por el Presidente del Consejo de la OACI, en la que se daba a conocer la recomendación del Grupo especial sobre seguro aeronáutico por riesgo de guerra, para crear un “Plan mundial de seguro aeronáutico por riesgo de guerra” con arreglo a la Resolución A33-20 de la Asamblea de la OACI y se invitaba a todos los Estados a participar del mismo y a enviar a la OACI sus expresiones de intención de participar.

84. Al respecto, informó que se había recibido de Brasil, Chile, Colombia y Costa Rica sus intenciones de adherirse al citado plan mundial; motivo por el cual, consideró que sería conveniente que los demás Estados respondan lo antes posible.

Conclusión

85. El Comité ejecutivo tomó nota de la información presentada y exhortó a los Estados que respondan lo antes posible a la OACI sobre su intención de participar en el “Plan mundial de seguro aeronáutico por riesgo de guerra”.

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

86. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/CE/62-NE/13, recordando que la Presidencia de la CLAC había exhortado a los Estados a adoptar las medidas conducentes a que sus gobiernos realicen el depósito del respectivo instrumento de aprobación de las Resoluciones A4-1 y A4-3, las mismas que necesitan de una sola ratificación para entrar en vigor.

87. De igual manera, presentó el estado de aprobación de las Resoluciones estatutarias A12-5 y A13-1, las mismas que todavía necesitan de diez y once ratificaciones, respectivamente, para que entren en vigor.

Conclusión

88. El Comité ejecutivo tomó nota de la información presentada y acordó lo siguiente:

- a) Exhortar a los Estados que ratifiquen las Resoluciones estatutarias A4-1 y A4-2 a fin de que entren en vigor lo antes posible.
- b) Recomendar a la XV Asamblea Ordinaria que amplíe el tiempo de vigencia de las Resoluciones estatutarias A12-5 y A13-1 e instar a los Estados su pronta ratificación.

- **Información sobre el Seminario de Liberalización del Transporte Aéreo en América Latina (Santo Domingo, República Dominicana, 1° al 3 de octubre de 2002)**
Tarea Nro. 1 del Comité Ejecutivo

89. Dentro de este punto, la Secretaría informó acerca del Seminario sobre liberalización del transporte aéreo, que tendría lugar en Santo Domingo, República Dominicana, del 1° al 3 de octubre de 2002); seminario preparatorio para la Conferencia mundial de transporte aéreo: Retos y oportunidades de la liberalización (AT Conf/5), prevista a realizarse en Montreal del 24 al 29 de marzo de 2003. En ese sentido, manifestó que sería conveniente realizar las gestiones internas necesarias para asegurar la mayor participación en el Seminario, y de esta manera, llegar a la citada Conferencia con una posición regional estructurada y consensuada.

Conclusión

90. El Comité ejecutivo tomó nota de la información presentada y exhortó a los Estados a realizar las gestiones necesarias dentro de sus administraciones para asegurar la mayor participación durante el Seminario sobre liberalización del transporte aéreo (Santo Domingo, República Dominicana, del 1° al 3 de octubre de 2002), con el fin de llegar a la citada Conferencia mundial de transporte aéreo: Retos y oportunidades de la liberalización (AT Conf/5) con una posición regional estructurada y consensuada.

- **Organizaciones no gubernamentales invitadas a participar dentro de las reuniones de la CLAC**

91. El representante de Argentina presentó la nota de estudio CLAC/CE/62-NE/16, en la que solicita la incorporación de IFALPA (Federación Internacional de Pilotos de Líneas Aéreas) para participar como Observador en las reuniones de la CLAC.

Conclusión

92. El Comité Ejecutivo acogió favorablemente la propuesta presentada por el delegado de Argentina y aprobó la incorporación de IFALPA para participar como Observador en las reuniones de la CLAC.

Cuestión 9 del Orden del Día:

Control presupuestario de la CLAC. Proyecto de Presupuesto para el bienio 2003-2004 (Sesión a puerta cerrada).
Tarea No. 3 de la Secretaría

Nota de estudio CLAC/CE/62-NE/08

RESTRINGIDO

**Cuestión 10 del
Orden del Día:**

**Control y actualización del estado de pago de las cuotas de
contribución de los Estados miembros (Sesión a puerta cerrada).**
Tarea No. 4 de la Secretaría

Nota de estudio CLAC/CE/62-NE/09

RESTRINGIDO

**Cuestión 11 del
Orden del Día:**

**Informe del Presidente sobre la elección del Secretario General y la
futura modificación del número de miembros del Consejo de la
OACI y de la Comisión de Aeronavegación (Sesión a puerta
cerrada).**

Nota de estudio CLAC/CE/62-NE/10

RESTRINGIDO

Clausura

112. El Presidente de la CLAC agradeció a las Autoridades de Perú la cálida recepción y su hospitalidad. También agradeció la participación de las Autoridades Aeronáuticas de los Estados miembros de la CLAC, de los otros delegados y observadores y resaltó el éxito del evento. Asimismo, agradeció a la Secretaría por su gran trabajo y el apoyo que había brindado para el desarrollo de la reunión.

LXII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Lima, Perú, 19 y 20 de septiembre de 2002)

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

Antonio Franco Fazio Carreras
Jefe de Estado Mayor CRA
Pedro Zanni 250, Buenos Aires
Tel.: (5411) 4317-6014
Fax: (5411) 4317-6125
Correo electrónico: afazio@sicra.net

Alba Thomas Hatti
Coordinadora Ejecutiva de Transporte Aerocomercial
Secretaría de Transporte
Hipólito Irigoyen 250 piso 12, oficina 1211 Buenos Aires
Tel: (5411) 4349 7205
Fax: (5411) 4349 7206
Correo electrónico: ahatti@mecon.gov.ar

Juan Manuel Baigorria
Director Nacional de Aeronavegabilidad CRA
Junín 1060 (1414) Buenos Aires
Tel.: (5411) 4508-2106
Fax: (5411) 4508-2107
Correo electrónico: direccion@dna.org.ar

Horacio Knobel
Director Legislación y Acuerdos – Coordinación Ejecutiva de Transporte Aerocomercial
Secretaria de Transportes
Hipólito Irigoyen 250 piso 12, 1235 Buenos Aires
Tel: (5411) 4349 7306
Fax: (5411) 4349 7307
Correo electrónico: hknobe@mecon.gov.ar

José Chalén
Director Southern Winds
Santa Fe 782, 3er piso, Buenos Aires
Tel: (5411) 4515 8612
Fax: (5411) 4515 8655
Correo electrónico: jchalen@sw.com.ar

BOLIVIA

Juan Urrutia Plaza
Jefe de Asuntos y Organismos Internacionales

Dirección General de Aeronáutica Civil
Palacio Comunicaciones
Av. Mariscal Santa Cruz 1278, La Paz
Tel.: (5912) 237-4142
Fax: (5912) 231-2485
Correo electrónico: urrutia@dgac.gov.bo / dgacint@ceibo.entelnet.bo

Jaime Aliaga
Superintendente de Transportes
Calle 9 No. 280 Obrajes, La Paz
Casilla 5976
Tel: (5912) 278 5261
Fax: (5912) 278 5288
Correo electrónico: jaliaga@suptrans.gov.bo

Abdón Porcel
Responsable Aeronáutico
Superintendencia de Transportes
Av. Arce Nro. 2847 (Zona de San Jorge), La Paz
Tel: (5912) 278 5263 / 278 5288
Fax: (5912) 278 5261
Correo electrónico: aporcel@suptrans.gov.bo

Patricia Villanueva
Abogado de la Dirección Jurídica
Superintendencia de Transportes
Casilla 5976
Calle 9 No. 280 Obrajes, La Paz
Tel: (5912) 278 5288
Fax: (5912) 278 5288
Correo electrónico: pvillanueva@suptrans.gov.bo

BRASIL

Venancio Grossi
Director General DAC
Rua Santa Luzia 651/6° , Rio de Janeiro
Tel.: (5521) 3814-6731
Fax: (5521) 2544-6335
Correo electrónico: dgac@dac.gov.br

Luiz Adonis Batista Pinheiro
Asistente de la CERNAI
Av. Marechal Camara 233 12^{vo} Piso
Río de Janeiro
Tel.: (5521) 2544-1194
Fax: (5521) 2240-6022
Correo electrónico: adonis@dac.gov.br

María Regina Oliveira de Queiroz
Asesora de la CERNAI
Av. Marechal Camara 233 12^{vo} Piso
Río de Janeiro
Tel.: (5521) 2240-6147
Fax: (5521) 2240-6022
Correo electrónico: regina@dac.gov.br

Pedro Carlos de Carvalho
Asesor de la CERNAI
Av. Marechal Camara 233 12^{vo} Piso
Río de Janeiro
Tel.: (5521) 2240-6598
Fax: (5521) 2240-6022
Correo electrónico: pedro.carvalho@dac.gov.br

Sergio Kuczynski
Gerente de Marketing EMBRAER
Av. Brig. Faria Lima, 2170 12227-901
Sao Jose dos Campos-Sao Paulo
Tel: (5512) 3927 2349
Fax: (5512) 3921 2394
Correo electrónico: kuczynski@embraer.com.br

Sergio Joao Galhardo
Asesor del Director VARIG
Av. Silvio de Noronha 365, Block A
Terraço - 20021-010
Tel.: (5521) 3814-5270
Fax: (5521) 3814-5908
Correo electrónico: sergio.galhardo@varig.com

Sergio F. Jardim
Director TAM
Av. Jurandir 856, Lote 4
Aeroporto - Sao Paulo, Brasil
Tel.: (5521) 5982-9461
Fax: (5521) 5071-1080
Correo electrónico: sergio.jardim@tam.com.br

Joao Pereira Novaes Neto
Consejero Consultivo ABSA
Av. Marechal Camara 160 - Sala 1311- Castelo
Río de Janeiro, Brasil . CEP: 20020-080
Tel.: (5521) 226-27079
Fax: (5521) 226-27080
Correo electrónico: jnovaes@absa.cargo.com

Afonso Henriques Carvalho Medeiros
Gerente de Planeamiento de Líneas y Estadísticas VASP

Praca Comandante Lineu Gomes, s/n
Aeroporto de Congonhas
04626-910 - Sao Paulo, Brasil
Tel.: (5511) 5532-3270 / 5532 3330
Fax: (5511) 5543-3107
Correo electrónico: **afonso.medeiros@vasp.com.br**

Marcos Roberto Genes
Agregado Aéreo Embajada de Brasil en Lima, Perú
Tel: (511) 446-4703
Fax: (511) 446-4703

CHILE

Bernardo Domínguez
Secretario General
Junta de Aeronáutica Civil
Amunátegui 139-7 - Santiago
Tel.: (562) 698-5594
Fax: (562) 698-3148
Correo electrónico: **jac@moptt.gov.cl**

Luis Ili Salgado
Director de Planificación - DGAC
Av. Miguel Claro 1314
Clasificador No. 3, Correo 9, Providencia
Santiago 9
Tel.: (562) 205-1599
Fax: (562) 410-7571
Correo electrónico: **dirplani@dgac.cl**

Guillermo Novoa
Asesor Legal
Junta de Aeronáutica Civil
Amunátegui 139-7 - Santiago
Tel.: (562) 698-6945
Fax: (562) 698-3148
Correo electrónico: **gnovoa@mtt.cl**

Lorenzo Sepúlveda
Subdirector Planes DGAC
Miguel Claro 1314
Santiago
Tel: (562) 410 7510
Fax: (562) 410 7571
Correo electrónico: **sdplan@dgac.cl**

Mario Arriagada
Consejero Alterno JAC
Santiago

Tel: (562) 565 9163 / 565 9397
Correo electrónico: marriagada@direcon.cl

René Izquierdo
Vicepresidente Asuntos Externos Lan Chile
A. Vespucio 901, Renca, Santiago
Tel: (562) 565 2824
Fax: (562) 565 2817
Correo electrónico: rizquier@lanchile.cl

COLOMBIA

Héctor Hernán Ríos
Jefe Oficina Transporte Aéreo
Aeropuerto Eldorado Oficina 403
Tel: (575) 413 9938
Fax: (575) 413 5260
Correo electrónico: hrios@aerocivil.gov.co

COSTA RICA

Sagrario Padilla
Vicepresidenta del CETAC
Apartado Postal 5026 – 1000 San José
Tel (506) 231-3280
Fax (506) 231-2107
Email spadilla@cocesna.hn

Miguel Ramos
Representante en el Consejo de la OACI
Montreal, Canadá
Tel: (1514) 954-8286
Fax: (1514) 954-5767
Correo electrónico: costarica@icao.int

CUBA

Isabel León
Directora Jurídica IACC
Calle 23, Nro. 64, La Rampa, Plaza de la Revolución
La Habana
Tel: (537) 55 1131
Fax: (537) 55-1132
Correo electrónico: isabel.leon@iacc.avianet.cu

Víctor Gonzáles Calero
Director de Transporte Aéreo y RRII IACC
Calle 23, Nro. 64, La Rampa, Vedado, La Habana
Tel.: (537) 55-1131 / 55-1123 / 55-1170

Fax: (537) 33-4577
Correo electrónico: dta@iacc.avianet.cu

ECUADOR

Emilio Oneto Lértora
Director General de Aviación Civil
Edificio Los Andes
Buenos Aires 149 y Av. 10 de Agosto, Quito
Tel.: (593) 256-4472 / 2223-179
Fax: (593) 226-3995

José Ignacio Jijón Freile
Representante del Consejo Nacional de Aviación Civil
Quito
Tel: (5932) 2564-280 / 2563-310
Fax: (5932) 2509-953
Correo electrónico: subsobna@mmrree.gov.ec

Carlos E. Saenz M.
Asesor Política Aérea
Dirección General de Aviación Civil
Buenos Aires 149 y Av. 10 de agosto, Quito
Tel: (5932) 255 2687
Fax: (5932) 256 3995
Correo electrónico: política_aerea@hotmail.com

Marco Vinicio Guillén Naranjo
Coordinador Corporación Aeropuerto de Quito (CORPAQ)
República de El Salvador 34-183 y Moscú, piso 12 CORPAC, Quito
Tel: (5932) 225 3297 / 225 3458
Fax: (5932) 225 3297
Correo electrónico: caqdirec@interactive.net.ec

Juan Carlos Villacís Molina
Secretario Abogado
Corporación Aeropuerto de Quito (CORPAQ), Quito
Tel: (5932) 225 3297
Fax: (5932) 225 3297
Correo electrónico: caqdirec@interactive.net.ec

Eduardo Esparza P.
Vicepresidente Ejecutivo de TAME
Av. Amazonas y Colón, Quito
Tel: (5932) 250 9390
Correo electrónico: tamevpre@impsat.net.ec

Agustín Vaca Ruiz
Asesor Política Aeronáutica de TAME
Tel: (5932) 255 4912

Fax: (5932) 250 9594
Correo electrónico: tamecom@impsat.net.ec

Martha Arboleda
Jefe Ventas Nacionales TAME
Amazonas 1354 y Colón, Quito
Tel: (5932) 252 7431
Fax: (5932) 250 9594
Correo electrónico: tamecom@impsat.net.ec

MÉXICO

Roberto Kobeh
Representante ante el Consejo OACI
H3C-5J9, Montreal, Québec, Canadá
Tel: (1514) 954 8284
Fax: (1514) 954 5838
Correo electrónico: rkobeh@icao.int

Eduardo Cervera Cámara
Jefe de Cooperación Técnica
Embajada de México en Lima
Jorge Basadre 710, Lima 27, Perú
Tel: (511) 221 1100
Fax: (511) 440 4740
Correo electrónico: ecervera@org.pe

Francisco Contreras
Vicepresidente de Aeroméxico
Paseo de la Reforma Nro. 455, C.P. 06500
Ciudad de México
Tel: (52 555) 133 4490
Fax: (52 555) 133 4611
Correo electrónico: fcontreras@aeromexico.com.mx

PANAMÁ

Enrique Herrera V.
Director de Transporte Aéreo
Dirección General de Aeronáutica Civil
Edificio 805 Albrook
Apartado 7501-7615 Zona 5, Panamá
Tel: (507) 315 0221 315 0243
Fax: (507) 315 0395

Moisés Véliz
Vicepresidente de Relaciones con los Gobiernos COPA
Apartado 1572, Zona 1
Tel: (507) 227 0236

Fax: (507) 227 1952

Correo electrónico: mveliz@copaair.com

PARAGUAY

Ricardo Lloret

Presidente del Consejo de la DINAC

Av. Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción

Tel.: (59521) 203 615

Fax: (59521) 213 406

Correo electrónico: presiden@dinac.gov.py

César Aguilera Torres

Miembro Titular del Consejo - DINAC

Av. Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción

Tel.: (59521) 203 615

Ceferino Farias Servín

Subdirector STAAI

Av. Mcal. López y 22 de Setiembre

Edificio M.D.N. 3^{er} Piso, Asunción

Tel.: (59521) 213 365

Fax: (59521) 213 365

Correo electrónico: staai@dinac.gov.py

Pablo Maldonado

Gerente de Seguridad Operacional-DINAC

Mcal. López E/22 de setiembre, Asunción

Edif.. Ministerio de Defensa Nacional

Tel: (59521) 228 715

Fax: (59521) 228 715

Correo electrónico: gso@dinac.gov.py

Aurora Torres

Gerente de Transporte Aéreo DINAC

Mcal. López y 22 de setiembre, Asunción

Tel: (59521) 213 365

Fax: (59521) 213 365

Correo electrónico: staai@dinac.gov.py

Juan Báez

Director Administrativo - SENATUR

Palma 468

Asunción

Tel: (59521) 450 966

Fax: (59521) 491 230

Aurelio Rojas

Director de Operaciones SENATUR

Tel: (5921) 441 530

Fax: (5921) 491 230
Correo electrónico: senatur@pla.net.py

Darío Franco
Segundo Secretario de la Embajada de la
República de Paraguay
Lima
Tel.: (511) 444-1310
Correo electrónico: embaparpe@terra.com.pe

PERÚ

Wilson Benzaquén Rengifo
Director General
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. 28 de Julio 800, Lima 1
Tel: (511) 433 3166
Fax: (511) 433 2608
Correo electrónico: wbenzaquen@mtc.gob.pe

Juan Morante Bardelli
Asesor Dirección General
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. 28 de Julio 800, Lima 1
Tel: (511) 433-2388
Fax: (511) 433-1610
Correo electrónico: dfajri@mtc.gob.pe

Gabriel Delgado León
Director de Seguridad Aérea
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. 28 de Julio 800, Lima 1
Tel: (511) 433-6710
Fax: (511) 433-4938
Correo electrónico: gdelgado@mtc.gob.pe

Paola Mantilla
Directora de Asesoría Legal
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. 28 de Julio 800, Lima 1
Tel: (511) 423-4259
Fax: (511) 423-4259
Correo electrónico: pmantilla@mtc.gob.pe

Juan Carlos Pavic
Director de Circulación Aérea
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. 28 de Julio 800, Lima 1
Tel: (511) 433-6910

Fax: (511) 330-6157
Correo electrónico: jpavic@mtc.gob.pe

Mónica Galván
Secretaria Técnica Comisión Consultiva
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. 28 de Julio 800, Lima 1
Tel: (511) 433-9370
Fax: (511) 433-1610
Correo electrónico: mgalvan@mtc.gob.pe

César Enrico Santana
Sub Director de Aeronavegabilidad
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. 28 de Julio 800, Lima 1
Tel: (511) 433-4510
Fax: (511) 433-0273
Correo electrónico: cenrico@mtc.gob.pe

César Matos Díaz
Jefe Área AVSEC
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. 28 de Julio 800, Lima 1
Tel: (511) 433-7800 anexo 1157
Fax: (511) 433-4938
Correo electrónico: cmatos@mtc.gob.pe

Ana Ghiorzo Paredes
Jefe Regulación Internacional
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. 28 de Julio 800, Lima 1
Tel: (511) 433-6510
Fax: (511) 330-6157
Correo electrónico: aghiorzo@mtc.gob.pe

Teresa Ramírez Pequeño
Asesora Legal
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. 28 de Julio 800, Lima 1
Tel: (511) 423-4259
Fax: (511) 423-4259
Correo electrónico: tramirez@mtc.gob.pe

Claudia Gutiérrez Laguna
Asesora legal de Política Aérea
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. 28 de Julio 800, Lima 1
Tel: (511) 433-1610
Fax: (511) 433-1610
Correo electrónico: cgutierrez@mtc.gob.pe

Claudia Bezold Olivares
Asesora legal de Política Aérea
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. 28 de Julio 800, Lima 1
Tel: (511) 433-1610
Fax: (511) 433-1610
Correo electrónico: cbezold@mtc.gob.pe

Augusto Freyre Layzequilla
Director de Asuntos Aéreos y del Espacio
Ministerio de Relaciones Exteriores
Esq. Lampa con Ucayali, Lima 1
Tel: (511) 311-2654
Fax: (511) 311-2675
Correo electrónico: afreyre@rree.gob.pe

Fernando Montoya
Dirección de Asuntos Aéreos y del Espacio
Ministerio de Relaciones Exteriores
Lampa 535, Lima 1
Tel: (511) 311-2663
Fax: (511) 311-2675
Correo electrónico: fmontoya@rree.gob.pe

Félix Vasi
Gerente Legal OSITRAN
Torre del Centro Cívico
Av. Bolivia 144 Piso 19, Lima 1
Tel: (511) 330-7575 anexo 231
Fax: (511) 433-1944
Correo electrónico: fvasi@ositran.gob.pe

Patricia Benavente
Asesora Legal OSITRAN
Torre del Centro Cívico
Av. Bolivia 144 Piso 19, Lima 1
Tel: (511) 330-7575 anexo 236
Fax: (511) 433-1944
Correo electrónico: pbenavente@ositran.gob.pe

Ana Oliva
Analista de Mercado
Gerencia de Regulación OSITRAN
Torre del Centro Cívico
Av. Bolivia 144 Piso 19, Lima 1
Tel: (511) 330-7575 anexo 235
Fax: (511) 433-1944
Correo electrónico: aoliva@ositran.gob.pe

César Atala
Presidente Aerolíneas del Pacífico
Lima
Tel: (511) 943-2751
Correo electrónico: **cesaratala@yahoo.com**

Fernando Zevallos
Asesor Aerocontinente
Av. José Pardo 651 Miraflores, Lima
Tel: (511) 242-4260
Fax: (511) 444-3490
Correo electrónico: **n6mia@iacmia.com**

Carlos Morales
Director Aerocontinente
Av. José Pardo 601 Miraflores, Lima
Tel: (511) 242-4260
Fax: (511) 444-3490

Diógenes Arredondo
Director Aerocontinente
Av. José Pardo 601 Miraflores, Lima
Tel: (511) 242-4260
Fax: (511) 444-3490

Luis Miguel Carrillo
Gerente Política Aérea
Aerocontinente
Av. José Pardo 601 Miraflores, Lima
Tel: (511) 446-8057
Fax: (511) 242-4260 anexo 151
Correo electrónico: **mcarrillo@aerocontinente**

Emilio Rodríguez Larraín
Presidente del Directorio
LAN Perú
Av. José Pardo 513 - 3er. Piso Miraflores, Lima
Tel: (511) 221-2791
Fax: (511) 221-2794

Sergio Purcell
Gerente General LAN Perú
Av. José Pardo 513 - 3er. Piso Miraflores, Lima
Tel: (511) 213-8302
Fax: (511) 213-8301

Julio López
Asesor LAN Perú
Av. José Pardo 513 - 3er. Piso Miraflores, Lima
Tel: (511) 213-8354

Fax: (511) 213-8301

Daniel Ratti
Presidente TACA Perú
Av. Comdt. Espinar 331 Miraflores, Lima
Tel: (511) 445-2542
Fax: (511) 445-1787
Correo electrónico: dratti@taca.com

Julio Ferradas Platas
Director TACA Perú
Av. Comandante Espinar 331 Miraflores, Lima
Tel: (511) 241-8348
Fax: (511) 445-1718
Correo electrónico: jferradas@taca.com

Patricia Siles Alvarez
Apoderada General Cielos del Perú
Av. Elmer Faucett 4800, Oficina 17, Callao
Tel: (511) 575 5135 903-2014
Fax: (511) 484 0405
Correo electrónico: psiles@cielos-airlines.com

URUGUAY

Enrique Bonelli
Director Nacional de Aviación Civil e
Infraestructura Aeronáutica
Mercedes 1256 CP 11100, Montevideo
Tel (5982) 903-2014 / 903-2014
Fax (5982) 901-0564
Correo electrónico: dinacia@adinet.com.uy

Eduardo Bianchi
Director General de Aviación Civil
Yi 1444 CP 11100, Montevideo
Tel. (5982) 900-8877
Fax (5982) 900-8079
Correo electrónico: dgac@adinet.com.uy

Luis G. Giorello Sancho
Asesor Letrado
Mercedes 1256 CP 11100, Montevideo
Tel. (5982) 903-2014
Fax (5982) 901-0564
Correo electrónico: giosan@adinet.com.uy

Sergio Pérez Lauro
Director de Transporte Aéreo Comercial
Yi 1444, Montevideo

Tel: (5982) 9005652

Fax: (5982) 9005652

Correo electrónico: perezlau@adinet.coy.uy

ESTADOS UNIDOS

Joaquín Archilla

Director Regional para América Latina y El Caribe, FAA

8600 NW 36th. St. Suite 501, Miami, Fl. 33166

Tel.: (305) 716-3300 Ext. 14

Fax: (305) 716-3309

Correo electrónico: archie.archilla@faa.gov

SINGAPUR

Bong Kim Pin

Representante en la OACI

999, University Street

Suite 15.70, Montreal, Québec, Canada H3C 5J9

Tel: (1514) 390 7007

Fax: (1514) 390 7006

Correo electrónico: bong_kim_pin@caas.gov.sg

OACI

Renato Claudio Costa Pereira

Secretario General

999 University Street Room 1460, Montreal

Québec, Canadá

Tel.: (1514) 954-8041

Fax: (1514) 954-6077

Correo electrónico: mail@icao.int

José Miguel Ceppi

Director Regional Oficina Sudamericana

Apartado 4127 Lima 100 – Perú

Tel.: (511) 575-1476

Fax: (511) 575-0974

Correo electrónico: mail@lima.icao.int

Oscar Quesada

Coordinador Regional de Cooperación Técnica - Oficina Sudamericana

Apartado 4127 Lima 100 – Perú

Tel.: (511) 575-1476

Fax: (511) 575-0974

Correo electrónico: oq@lima.icao.int

COMUNIDAD ANDINA

Graciela Ortíz
Gerente Proyecto
Paseo de la República 3895, Lima
Tel.: (511) 411-1469
Fax: (511) 221-3329
Correo electrónico: gortiz@comunidadandina.org

Zulmari Artigas García
Pasante
Paseo de la República 3895, Lima
Tel.: (511) 411-1469
Fax: (511) 221-3329

IATA

Patricio Sepúlveda
Director Regional para América Latina
Av. 11 de setiembre 2155 Torre A of. 903
Tel: (562) 233 0063
Fax: (562) 232 4687
Correo electrónico: sepulvedap@iata.org

Eugenio Villar
Analista de Asuntos Internacionales
Av. 11 de setiembre 2155 Torre A of. 903
Tel: (562) 233 0063
Fax: (562) 232 4687
Correo electrónico: villare@iata.org

AITAL

Ernesto Vásquez R.
Director Ejecutivo
Av. 26 No. 92-30 - Bogotá, Colombia
Tel.: (571) 295-7972
Fax: (571) 413-9178
Correo electrónico: evasquez@latino.net.co

ACI/LAC

Jorge Lukowski
Aeropuertos Argentina 2000
Honduras 5663 1er piso, Buenos Aires, Argentina
Tel: (5411) 4852 6548
Fax: (5411) 4852 6626
Correo electrónico: jlukowski@aa2000.com.ar

Eduardo Flores
Lima Airport Partners
Edificio Central, Piso 7, Aeropuerto
Internacional Jorge Chávez, Callao, Perú
Tel: (511) 517 3371
Fax: (511) 575 1817
Correo electrónico: **eflores@lap.com.pe**

**DISCURSO DEL SR. RICARDO LLORET, PRESIDENTE DEL CONSEJO DE LA
DINAC Y PRIMER VICEPRESIDENTE DE LA CLAC, DURANTE LA APERTURA DE
LA LXII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC**

(Lima, Perú, 19 de septiembre de 2002)

Sr. Javier Reátegui Roselló, Ministro de Transportes y Comunicaciones de la República del Perú.

Sr. Renato Claudio Costa Pereira, Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Sr. Wilson Benzaquén Rengifo, Director General de Aeronáutica Civil de la República del Perú.

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

Señores delegados de los Estados miembros de la CLAC, señores Observadores, señoras y señores.

Agradezco a las Autoridades de la República del Perú y en forma muy especial al Señor Director General de Aviación Civil, por haber ofrecido esta hermosa ciudad para la celebración de la SEXAGESIMA SEGUNDA REUNION DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL (CLAC), como así mismo, por la demostración de afecto y la hospitalidad que le caracteriza al hermano pueblo peruano que lo hemos sentido desde el mismo momento en que arribamos al Aeropuerto “Jorge Chávez”

Es un gran privilegio para mi país ocupar este podio y el de presidir la presente reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, habida cuenta nuestra posición de Vicepresidente Primero, en ausencia del Señor Director General de Aviación Civil de la hermana República Dominicana, quien como sabemos ejerce la presidencia de este importante organismo regional de Aviación Civil, y que por razones de fuerza mayor no pudo estar entre nosotros en esta oportunidad.

En lo personal es altamente significativo, pues es mi primera participación en este foro como Presidente del Consejo de Administración de la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil de la República del Paraguay, por la que aprovecho la oportunidad para dar un afectuoso saludo a los colegas presentes, a los señores delegados de los Estados miembros, a los observadores y representantes de organismos internacionales y renovar nuestro compromiso de apoyar las actividades e iniciativas de la CLAC en beneficio de la Aviación Civil regional. También es propicia la ocasión, para manifestarles, que será un gran honor tenerlos como huéspedes en la ciudad de Asunción, con motivo de la celebración de la XV (Decimoquinta) Asamblea General Ordinaria de la CLAC, prevista del 04 al 08 de noviembre del presente año.

La agenda propuesta para la presente Reunión del Comité Ejecutivo, contiene temas de mucha relevancia para la Aviación Civil Latinoamericana, entre los que resalta el informe de la Décima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/10). Además, los arreglos para la XV (decimoquinta) Asamblea General Ordinaria de la CLAC, que se celebrará en mi país; Analizaremos igualmente el programa de trabajo del bienio 2003-2004. Los preparativos para la II Cumbre Latinoamericana de Aviación Civil; Establecimiento de un foro permanente de Ministros en el marco de la CLAC. Tendremos también el informe del Comité de Alto Nivel Poscoloquio. El informe de la Séptima Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, celebrada en el día de ayer en esta misma sede. Igualmente, varios otros temas que cuentan con proyectos de resoluciones y decisiones a ser elevadas a consideración de la Asamblea.

Sin duda alguna, nos espera una ardua e importante tarea, razón por la cual, sólo me resta desearles una feliz jornada, en la seguridad de que el éxito será el corolario de nuestros esfuerzos.

MUCHAS GRACIAS

**DISCURSO DEL SR. RENATO CLAUDIO COSTA PEREIRA, SECRETARIO
GENERAL DE LA OACI, DURANTE LA APERTURA DE LA LXII REUNIÓN DEL
COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC**

(Lima, Perú, 19 de septiembre de 2002)

Sr. Javier Reátegui Roselló, Ministro de Transportes y Comunicaciones de la República del Perú.

Sr. Ricardo Lloret, Presidente del Consejo de Administración de la DINAC y Primer Vicepresidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Sr. Wilson Benzaquén Rengifo, Director General de Aeronáutica Civil de la República del Perú.

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

Señores delegados de los Estados miembros de la CLAC, señores Observadores, señoras y señores.

Me siento muy feliz de estar aquí con ustedes para la Sexagésimo segunda reunión del Comité Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Durante los dos próximos días, deseo examinar con ustedes los principales retos con los que se enfrenta la aviación civil en esta región y en el mundo entero. Entre dichos retos figuran, fundamentalmente, la seguridad y protección de la aviación y las cuestiones financieras. Muy a menudo, estos desafíos tienen un carácter mundial y deben abordarse sobre la base de planteamientos mundiales y de la cooperación internacional. En otros casos, los retos son más específicos de una región y exigen enfoques de carácter regional o incluso nacional. En todos los casos, la OACI se dedica a trabajar con los Estados miembros para encontrar la solución más apropiada.

Antes de referirme a los retos más acuciantes y a la forma de hacerles frente, desearía compartir con ustedes algunas buenas noticias para la industria del transporte aéreo en Latinoamérica. La semana pasada, la OACI publicó su pronóstico de tráfico mundial de pasajeros aéreos y, para 2002 se espera que el tráfico crezca en un 2%. Aunque se trata de un aumento modesto, es considerablemente superior a los correspondientes a Norteamérica y Europa, que se prevé registrarán un crecimiento negativo del -2.3% y -1.2%, respectivamente. Por lo que respecta a 2003, el pronóstico para Latinoamérica es de un crecimiento del 7.5% y, en 2004, de una vuelta al modelo de crecimiento normal a largo plazo anterior a 2001, situado en el 4.9%.

Para alcanzar este modelo de crecimiento previsto e incluso mejorarlo, deberán cumplirse determinadas condiciones. La primera, claro está, es la seguridad operacional del sistema de transporte aéreo. El público no volará si el sistema no es seguro o no se considera seguro. A

este respecto, una de las iniciativas de mayor éxito en los últimos años ha sido el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (IUSOAP), que comprende los Anexos 1, 6 y 8 del Convenio de Chicago. El programa ha sido especialmente productivo en esta región a la hora de identificar y corregir deficiencias, y de sensibilizar a los gobiernos respecto a la importancia que tienen los mecanismos eficaces de vigilancia de la seguridad operacional. Felicito a todos los Estados miembros de Latinoamérica por su compromiso respecto al programa. Nuestro reto colectivo consiste ahora en ampliar el programa gradualmente durante el próximo trienio, para incluir los Anexos 11, 13 y 14. Esta ampliación conlleva una cuidadosa planificación y movilización de recursos financieros y humanos. Cuento con todos ustedes para que desempeñen un papel activo a la hora de garantizar el continuo apoyo de sus respectivos Estados al IUSOAP.

Otra condición esencial para el crecimiento del transporte aéreo es la seguridad de la aviación. Hasta los sucesos del 11 de septiembre, todos considerábamos que la seguridad estaba bastante bajo control, habiéndose producido muy pocos incidentes y prácticamente ninguna víctima. El 11 de septiembre puso en claro que nunca más podremos dar por supuesta la seguridad del sistema. Contando con su apoyo y el de otros Estados miembros, la OACI asignó máxima prioridad a la seguridad de la aviación en el 33º período de sesiones de la Asamblea celebrado justo dos semanas después de los trágicos sucesos. Durante los meses que siguieron, llevamos a la práctica la Resolución 33-1 de la Asamblea al reforzar el Anexo 17 (Seguridad) al Convenio de Chicago, examinar las normas vigentes en materia de seguridad y adoptar diversas nuevas normas, incluyendo una mayor seguridad en la zona del puesto de pilotaje.

En febrero de 2002 se celebró la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación, convocada por la Asamblea con el objetivo general de prevenir, combatir y erradicar el terrorismo que afecta a la aviación civil. Muchos de ustedes se encontraban allí cuando respaldamos un *Plan de acción de seguridad de la aviación*, que fue posteriormente aprobado por el Consejo de la OACI en junio de 2002. Un importante componente del plan, el Programa OACI de auditoría de la seguridad de la aviación aplicable en los 188 Estados contratantes de la OACI, se iniciará el próximo mes. Como en el caso del IUSOAP, el Programa OACI de auditoría de la seguridad de la aviación exigirá la contratación de expertos, la elaboración de material didáctico, directrices para la realización de las auditorías de la seguridad de la aviación y, por último, la rectificación de las deficiencias identificadas durante las auditorías.

Otra importante iniciativa ha sido la elaboración de un Plan mundial de seguro aeronáutico por riesgo de guerra para cubrir los riesgos que habían quedado abiertos debido a la retirada, en su totalidad o en parte, de la cobertura de los seguros comerciales después de los sucesos del 11 de septiembre. En mis últimas comunicaciones a los Estados, indiqué que la fecha límite para que los Estados manifiesten su intención de participar en el plan se había aplazado hasta el 15 de octubre. Sería importante que sus gobiernos respondieran lo antes posible, a fin de que podamos obtener el nivel de interés necesario para llevar adelante el plan.

Todas las medidas que he citado hasta ahora están destinadas a corto y medio plazos. Con miras a mantener la seguridad de la aviación a largo plazo, debemos centrarnos también en otros tres aspectos fundamentales. El primero de ellos consiste en evaluar diligentemente las amenazas

nuevas e incipientes contra la seguridad de la aviación, para desarrollar la capacidad de adoptar medidas preventivas. El segundo aspecto consiste en vigilar constantemente y reforzar los procedimientos de seguridad existentes para asegurar que correspondan al nivel de amenaza identificado. El tercer aspecto consiste en acelerar el despacho de pasajeros, manteniendo a la vez el más alto nivel de seguridad, en parte gracias a nuevas tecnologías tales como los documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM) y la identificación biométrica.

Claro está que la implantación de estos programas de seguridad y protección de la aviación, así como el cumplimiento de normas y reglamentos nuevos o actualizados exigirán recursos humanos y financieros. Ello suele representar un reto abrumador para los Estados en desarrollo que cuentan con escasos recursos, y que por consiguiente deben confiar en diversos grados de ayuda externa. Muchos de ellos experimentan especiales dificultades a la hora de acceder a los mercados financieros, particularmente los mercados de capitales extranjeros.

Estos Estados pueden valerse de la opción que representa el Programa de cooperación técnica de la OACI. En los últimos años, el programa se ha consolidado y ha alcanzado un nivel máximo de participación. Ahora más que nunca está en condiciones de proporcionar a los Estados asistencia en la ejecución de proyectos de seguridad y protección de la aviación. Aliento a todos ustedes a aprovechar plenamente este programa y a contribuir a su continua vitalidad.

Otra opción prometedora la constituye el propuesto Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica, o IFFAS. El 33º período de sesiones de la Asamblea reconoció la importancia de tal mecanismo al adoptar una resolución para el establecimiento del IFFAS y pedir al Consejo que procediera al mismo, con carácter prioritario, a principios del trienio 2002-2004. Hasta la fecha, hemos recibido contribuciones voluntarias de muchos Estados y la Unión Europea está también realizando contribuciones. Estos fondos nos han permitido sufragar la labor preparatoria inicial pero nos queda aún la tarea de recaudar los fondos necesarios para asegurar la viabilidad a largo plazo de dicho Ente. Sus esfuerzos para apoyar y promover el IFFAS contribuirán en gran medida al éxito que esta última iniciativa debe tener el Latinoamérica.

Una última opción que desearía mencionar es la constituida por el instrumento jurídico adoptado en la Conferencia diplomática para adoptar un Convenio relativo a equipo móvil y un Protocolo aeronáutico, celebrada en Ciudad del Cabo, en el otoño de 2001. Este instrumento ha abierto nuevas oportunidades a los Estados en desarrollo para adquirir equipo aeronáutico mediante la financiación internacional. Una de las razones es que este nuevo convenio asegura a los Estados un marco jurídico para la recuperación, mediante la fabricación y financiación de equipo aeronáutico. Una vez más, les insto a recomendar a sus respectivos gobiernos que ratifiquen este nuevo instrumento.

Amigos míos, hasta el momento me he referido a las diversas medidas que ustedes pueden tomar. Quiero asegurarles que la OACI está haciendo su parte en esta empresa de cooperación. Yo personalmente me dedico a hacer que la OACI responda sistemáticamente mejor a las necesidades y requisitos de todos los Estados contratantes, de modo que puedan garantizar más

eficazmente la seguridad y eficiencia óptimas de la aviación civil internacional, tanto en el transporte de pasajeros como de carga, en beneficio de todos los ciudadanos del mundo.

Por ejemplo, en mi calidad de Secretario General, he recibido un excelente apoyo de mis colegas de la Secretaría a la hora de dar estabilidad financiera a la Organización. Este hecho ha sido el resultado de políticas y prácticas de gestión bien fundadas, y de la juiciosa promoción y utilización de los ingresos varios. Tales medidas han redundado en economías concretas en los recursos de la Organización y reducido la necesidad de que los Estados contratantes tengan que pagar una cuota mayor.

Al obrar así, hemos logrado modernizar nuestras prácticas comerciales y administrativas, en consonancia con nuestros continuos esfuerzos por aumentar la eficacia de la OACI. Una de las iniciativas de las que estoy especialmente orgulloso es la de la plena integración de la tecnología de computadores en las actividades diarias de las oficinas. Hemos colocado literalmente una computadora en cada escritorio y esto ha redundado en una gran simplificación de los procesos de gestión en toda la OACI y en nuestras siete oficinas regionales, incluyendo la Oficina de Lima. Esta revolución tecnológica dentro de la OACI ha permitido que todos los miembros del personal realicen sus trabajos con mayor eficacia y rapidez. A su vez, también ha permitido que la OACI responda mejor a los requisitos de los Estados contratantes por lo que se refiere a comunicaciones y participación en el proceso de la OACI. Trabajar en el marco de la OACI resulta más fácil y tiene mayor sentido, pues se hace más en armonía con la velocidad y profundidad de los cambios registrados en la aviación.

Ciertamente no hemos olvidado el aspecto humano de nuestra labor. Hemos puesto mayor énfasis en el desarrollo y reconocimiento de los recursos humanos dentro de la Organización. La fortaleza de toda organización reside en la de su personal y considero que la OACI ha establecido una serie de programas y medidas para apoyar a los trabajadores miembros de la Secretaría.

Muchos de estos proyectos están madurando bien y produciendo buenos resultados. Otros seguirán necesitando liderazgo y dirección en los años venideros. Estoy convencido de que esta reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC constituirá otro foro en el que podremos cambiar impresiones y encontrar nuevas formas de trabajar juntos hacia nuestro objetivo común.

Muchas gracias por su amable invitación y por toda su atención.

**DISCURSO DEL SR. JAVIER REÁTEGUI ROSELLÓ, MINISTRO DE TRANSPORTES
Y COMUNICACIONES DEL PERÚ EN LA CEREMONIA DE APERTURA DE LA LXII
REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC**

(Lima, Perú, 19 de septiembre de 2002)

Sr. Renato Claudio Costa Pereira, Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Sr. Ricardo Lloret, Presidente del Consejo de Administración de la DINAC y Primer Vicepresidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Sr. Wilson Benzaquén Rengifo, Director General de Aeronáutica Civil de la República del Perú.

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

Señores delegados de los Estados miembros de la CLAC, señores Observadores, señoras y señores.

En nombre del Gobierno del Perú y del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, tengo el honor de darles la más cordial bienvenida a nuestra capital para participar en esta trascendental Reunión del Comité Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

En diciembre de 1973, la acertada decisión de los países latinoamericanos significó el nacimiento de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), con el fin de crear, dentro de los marcos de la Organización de Aviación Civil Internacional, un organismo capaz de poder estudiar y resolver los asuntos relacionados con la aviación civil y del transporte aéreo de la región Latinoamericana y del Caribe.

Estoy convencido, que los esfuerzos realizados durante estos casi 29 años, constituyen logros muy significativos dentro de los objetivos propuestos.

Las actividades de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil se han venido adecuando progresivamente a las nuevas realidades de la tecnología y modalidades del transporte aéreo y de la aviación civil en el mundo, y los países miembros han incorporado a sus ordenamientos legales internos, las resoluciones, decisiones y recomendaciones aprobadas por la Comisión.

Este permanente progreso y superación le ha valido a la CLAC un bien ganado respeto y prestigio internacional, lo que le permite negociar, en las mejores condiciones regionales de aviación civil de otros continentes, grupos de integración, entre otros.

Cuando este nuevo milenio llegue a consolidarse, estoy seguro que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil sabrá enfrentar los nuevos retos de lo que en su momento se llamó la “aviación del futuro” y ahora es la “aviación actual”.

En este escenario, no puede dejar de mencionarse los nuevos desafíos que nos obliga el nuevo concepto de seguridad generado por la catástrofe del 11 de septiembre del año pasado.

Creemos que la CLAC continuará fortaleciendo su rol de ente integrador del transporte aéreo latinoamericano, diseñando esquemas de un transporte aéreo intrarregional y fronterizo, contribuyendo al desarrollo económico de lejanos destinos de nuestra región, promoviendo el turismo receptivo y el comercio entre nuestros países y adecuándose a los requerimientos que demandará la creación del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA).

Las normas aprobadas dentro de la Comunidad Andina de Naciones, el Acuerdo de Fortaleza y el Mercado Común Centroamericano, deben acercar sus objetivos, lo que permitirá una mayor capacidad negociadora frente a la Unión Europea, otros grupos de integración y países con gran capacidad aerocomercial, tratando de buscar entre los Estados que integramos la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, formas similares de cooperación y modalidades operativas, como lo hacen los países de mayor desarrollo aerocomercial.

La política del Perú es amplia y flexible, los acuerdos aerocomerciales que suscribimos son de mutuo beneficio y reciprocidad efectiva y real, pudiendo estar estos acuerdos sujetos a las demandas del mercado existente.

Señoras y Señores, es mi más profundo y sincero deseo, que el mayor de los éxitos los acompañe en los importantes trabajos que deben realizar en los próximos días, y que sus resultados contribuyan al desarrollo de la Aviación Civil y del Transporte Aéreo de América Latina.

Deseo también que puedan disfrutar de nuestra hospitalidad y de las riquezas culturales y artísticas que Lima ofrece a quien la visita y que acoge con la mayor cordialidad.

Declaro inaugurada la LXII Reunión del Comité Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Muchas gracias.

LXII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Lima, Perú, 19 y 20 de septiembre de 2002)

ORDEN DEL DÍA

(Presentado por la Secretaría)

1. Examen y aprobación del informe de la Décima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/10) (Ciudad de México, México, 17 y 18 de julio de 2002) (**Incluye proyectos de Decisión**).
2. Arreglos para la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, del 4 al 8 de noviembre de 2002) y elección del futuro Comité Ejecutivo.
Tarea No. 20 de la Secretaría
 - Programa de Trabajo (2003 - 2004).
 - II Cumbre Latinoamericana de Aviación Civil.
 - Elección del futuro Comité Ejecutivo.
 - Arreglos administrativos con el Estado anfitrión.
3. Establecimiento de un Foro Permanente de Ministros en el marco de la CLAC – **Proyecto de Resolución**.
4. Informe del Comité de alto nivel Post-Coloquio – **Proyectos de Resolución**.
 - Estrategia para el seguimiento de los acuerdos alcanzados por los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas.
 - Constitución del Comité regional de competitividad del transporte aéreo.
 - Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios en la región.
5. Informe de la Secretaría sobre avance del Programa de Actividades de la CLAC para el bienio 2001-2002.
6. Procesos de integración en todos los niveles (mundial, regional y subregional) y relación con otros organismos internacionales.
Tarea No. 5 del Comité Ejecutivo.
7. Informe de la Séptima Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (Lima, Perú, 18 de septiembre de 2002).
Tarea No. 4 del Comité Ejecutivo.

8. Otros asuntos:
 - Presentación del Representante de Singapur ante el Consejo de la OACI.
 - Inventario de cargos y costos del combustible de aviación identificados en América Latina (IATA).
 - Seguro aeronáutico por riesgo de guerra – Creación de un plan mundial.
 - Revisión del tiempo de vigencia de las Resoluciones Estatutarias.
 - Información sobre el Seminario de Liberalización del Transporte Aéreo en América Latina (Santo Domingo, República Dominicana, 1° al 3 de octubre de 2002).
 - Organizaciones no gubernamentales invitadas a participar de las reuniones de la CLAC (Argentina).

9. Control presupuestario de la CLAC. Proyecto de Presupuesto para el bienio 2003 – 2004 (**Sesión a puerta cerrada**).
Tarea No. 3 de la Secretaría.

10. Control y actualización del estado de pago de las cuotas de contribución de los Estados miembros (**Sesión a puerta cerrada**).
Tarea No. 4 de la Secretaría.
 - Contribuciones de los Estados miembros de la CLAC al Presupuesto 2002.
 - Estado de pago de las cuotas correspondientes al período 1992 – 2002.

11. Informe del Presidente sobre la elección del Secretario General y la futura modificación del número de miembros del Consejo de la OACI y de la Comisión de Aeronavegación. Posición y acciones a seguir (**Sesión a puerta cerrada**).



JG/7

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL

**SISTEMA REGIONAL DE COOPERACION PARA LA VIGILANCIA DE LA
SEGURIDAD OPERACIONAL**

**SÉPTIMA REUNIÓN ORDINARIA DE LA JUNTA GENERAL
JG/7**

INFORME

(Lima, Perú 18 de setiembre de 2002)

La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión de opinión alguna por parte de la OACI, referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o a la delimitación de sus fronteras o límites.

INDICE

i -	Índice.....	i-1
ii -	Reseña de la Reunión.....	ii-1
	Lugar y fecha de la Reunión.....	ii-1
	Participación.....	ii-1
	Apertura.....	ii-1
	Aprobación de la Agenda.....	ii-1
	Lista de Conclusiones de la reunión JG/7	ii-3
iii -	Lista de Participantes	iii-1

Informe sobre el Asunto 1:

Revisión y aprobación del Informe de la Sexta Reunión Ordinaria de la Junta General	1-1
---	-----

Informe sobre el Asunto 2:

Situación de las adhesiones de los Estados al Sistema, de las contribuciones de costos compartidos y Resumen de gastos efectuados por el proyecto	2-1
--	-----

Informe sobre el Asunto 3:

Revisión del avance del programa de trabajo establecido por la Junta General para el año 2002	3-1
---	-----

Informe sobre el Asunto 4:

Programa de actividades para el año 2003	4-1
--	-----

Informe sobre el Asunto 5:

Otros asuntos	5-1
---------------------	-----

- a) Revisión del documento del proyecto RLA/99/901
- b) Elección del Presidente de la Junta General para el próximo período y lugar y fecha de la próxima reunión

RESEÑA DE LA REUNION

ii-1 LUGAR Y FECHA DE LA REUNION

La Séptima Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional se realizó el día miércoles 18 de septiembre de 2002 en la ciudad de Lima, Perú.

ii-2 PARTICIPACION

En la reunión participaron ocho (8) Estados miembros de la Junta. En calidad de observadores asistieron dos (2) Estados no miembros, AITAL y EMBRAER. La lista de participantes aparece en las páginas iii-1 a iii-6.

ii-3 APERTURA

El Sr. José Miguel Ceppi, Director Regional de la Oficina Sudamericana de la OACI y Coordinador General del Sistema, hizo uso de la palabra recordando los antecedentes que originaron la creación del Sistema y los avances realizados hasta la fecha por el Sistema desde la última reunión de la Junta General; a continuación, el señor Wilson Benzaquén Rengifo, Director General de Aeronáutica Civil del Perú, dio la bienvenida a las delegaciones participantes en nombre del Gobierno del Perú, destacando que la seguridad operacional es el factor más importante que rige el desarrollo de todas las actividades aéreas.

El licenciado Juan Urrutia, en nombre del Cmdte. Luis Eduardo Melean, Director de Aeronáutica Civil de Bolivia y Presidente de la Junta General, también hizo uso de la palabra resaltando el ejemplo que representa el Sistema para superar en forma conjunta problemas comunes.

Por último, el Señor Renato Claudio Costa Pereira, Secretario General de la OACI, hizo uso de la palabra, explicando los logros alcanzados al momento por la OACI y la visión de lo que se propone para la Organización en los próximos años.

ii-4 APROBACION DE LA AGENDA

La Junta General aprobó la agenda para esta Séptima Reunión tal como se indica a continuación:

Asunto 1: Revisión y aprobación del Informe de la Sexta Reunión Ordinaria de la Junta General

Asunto 2: Situación de las adhesiones de los Estados al Sistema, de las contribuciones de costos compartidos y resumen de gastos efectuados por el proyecto

Asunto 3: Revisión del avance del programa de trabajo establecido por la Junta General para el año 2002

Asunto 4: Programa de actividades para el año 2003

Asunto 5: Otros asuntos

- Revisión del documento del proyecto RLA/99/901
- Elección del próximo Presidente de la Junta General. Lugar y fecha de la próxima reunión ordinaria de la Junta.

ii-5 **LISTA DE CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN JG/7**

N°	Título	Página
7/1	DIFUSION DE DOCUMENTOS DEL SISTEMA	3-2
7/2	MEDIOS DE COMUNICACIÓN PARA LOS GRUPOS DE TRABAJO	3-2
7/3	NOMBRAMIENTO DEL PUNTO FOCAL	3-2
7/4	REUNIONES DE COORDINACION	3-2
7/5	ESTRATEGIA PARA ADOPCION PARA LAS LAR	3-3
7/6	GESTIONES ANTE EL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)	3-4
7/7	ESTRATEGIA DE CAPACITACION	3-6
7/8	PROGRAMA TENTATIVO DE ACTIVIDADES PARA EL AÑO 2003	4-1
7/9	ENMIENDA DE LOS DOCUMENTOS DEL SISTEMA	5-1

LISTA DE PARTICIPANTES

1. Estados miembros del Sistema

ARGENTINA

Antonio Franco Fazio Carreras
Jefe de Estado Mayor CRA
Pedro Zanni 250, Buenos Aires
Tel.: (5411) 4317-6014
Fax: (5411) 4317-6125
Correo electrónico: afazio@sicra.net

Juan Manuel Baigorria
Director Nacional de Aeronavegabilidad
CRA
Junín 1060, (1414), Buenos Aires
Tel.: (5411) 4508-2106
Fax: (5411) 4508-2107
Correo electrónico: direccion@dna.org.ar

BOLIVIA

Juan Urrutia Plaza
Jefe de Asuntos y Organismos Internacionales
Palacio Comunicaciones
Av. Mariscal Santa Cruz 1278, La Paz
Tel.: (5912) 374-142
Correo electrónico: urrutia@dgac.gov.bo

BRASIL

Venancio Grossi
Director General DAC
Rua Santa Luzia 651/6º, Castelo RJ
Tel.: (5521) 3814-6731
Fax: (5521) 2544-6335
Correo electrónico: dgac@dac.gov.br

María Regina Oliveira de Queiroz
Asesora de la CERNAI
Av. Marechal Camara 233 12º Piso
Río de Janeiro
Tel.: (5521) 2240-6147
Fax: (5521) 2240-6022
Correo electrónico: regina@dac.gov.br

Luiz Adonis Batista Pinheiro
Asistente de la CERNAI
Av. Marechal Camara 233 12º Piso
Río de Janeiro
Tel.: (5521) 2544-1194
Fax: (5521) 2240-6022
Correo electrónico: adonis@dac.gov.br

Pedro Carlos de Carvalho
CERNAI
Av. Marechal Camara 233 12º Piso
Río de Janeiro
Tel.: (5521) 2240-6598
Fax: (5521) 2240-6022
Correo electrónico: pedro.carvalho@dac.gov.br

Joao Pereira Novaes Neto
Consejero Consultivo de ABSA
Av. Merechal Câmara 160 - Sala 1311- Castelo
Río de Janeiro, CEP: 20020-080
Tel.: (5521) 226-27079
Fax: (5521) 226-27080
Correo electrónico:
jnovaes@absa.cargo.com

Afonso Henriques Carvalho Medeiros
Gerente de Planeamiento de Líneas
Estadísticas de VASP
Praça Comandante Lineu Gomes, s/n
Aeroporto de Congonhas
04626-910 - Sao Paulo, Brasil
Tel.: (5511) 5532-3270
Fax: (5511) 5543-3107
Correo electrónico:
afonso.medeiros@vasp.com.br

Sergio Joao Galhardo
Asesor del Director de VARIG
Av. Silvio de Noronha 365, Block A
Terrero - 20021-010
Tel.: (5521) 3814-5270
Fax: (5521) 3814-5908
Correo electrónico: sergio.galhardo@varig.com

CHILE

Luis Ili Salgado
Director de Planificación - DGAC
Av. Miguel Claro 1314
Clasificador No. 3, Correo 9 Providencia
Santiago 9
Tel.: (562) 205-1599
Fax: (562) 410-7571
Correo electrónico: dirplan@dgac.cl

Guillermo Novoa
Asesor Legal
Junta de Aeronáutica Civil
Amunátegui 139-7 - Santiago
Tel.: (562) 698-6945
Fax: (562) 698-3148
Correo electrónico: gnovoa@mtt.cl

Sergio Kuczynski
Gerente de Marketing de EMBRAER
Av. Brigadeiro Faria Lima, 2170
12227-901 Sao José Dos Campos – Sao Paulo
Tel.: (5512) 3927-2349
Fax: (5512) 3921-2394
Correo electrónico:
kuczynski@embraer.com.br

Sergio F. Jardim
Director de TAM
Av. Jurandir 856, Lote 4
Aeroporto - Sao Paulo, Brasil
Tel.: (5521) 5982-9461
Fax: (5521) 5071-1080
Correo electrónico:
sergio.jardim@tam.com.br

Marcos Roberto Genes
Agregado Aéreo de la Embajada de Brasil
en el Perú
Av. Pardo s/n Miraflores, Lima
Tel: (511) 446-4703
Fax: (511) 446-4703

Lorenzo Sepúlveda
Sub Director de Planes - DGAC
Av. Miguel Claro 1314
Clasificador No. 3, Correo 9 Providencia
Santiago 9
Tel.: (562) 410-7510
Fax: (562) 410-7571
Correo electrónico: sdplan@dgac.cl

CUBA

Víctor Gonzáles Calero
Director de Transporte Aéreo y RRII IAC
23 y P La Rampa Vedado, La Habana
Tel.: (537) 55-1131
Fax: (537) 33-4577
Correo electrónico: dta@iacc.avianet.cu

Isabel del Carmen León Riquelme
Directora Jurídica IACC
23 y P La Rampa, Vedado La Habana
Tel.: (537) 55-1131
Correo electrónico: isabel.leon@iacc.avianet.cu

ECUADOR

Emilio Oneto Lértora
Director General de Aviación Civil
Edificio Los Andes
Buenos Aires 149 y Av. 10 de Agosto, Quito
Tel.: (5932) 256-4472
Fax: (5932) 226-3995
Correo electrónico: politica_aerea@hotmail.com

José Ignacio Jijón Freire
Miembro del Consejo de Aviación Civil
Edificio Los Andes
Buenos Aires 149 y Av. 10 de Agosto, Quito
Tel.: (5932) 2564-280
Fax: (5932) 2509-953
Correo electrónico: subsobna@mrrree.gov.ec

PARAGUAY

Ricardo Lloret
Presidente del Consejo de la DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción
Tel.: (595) 21-203615
Fax: (595) 21-213406
Correo electrónico: presiden@dinac.gov.py

Pablo Maldonado
Gerente Seguridad Operacional - DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Setiembre
Edificio M.D.N. 3^{er} Piso - Asunción
Tel.: (595) 21-228715
Fax: (595) 21-228715
Correo electrónico: gso@dinac.gov.py

César Aguilera Torres
Miembro Titular del Consejo - DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción
Tel.: (595) 21-203615

Aurora Torres
Jefe Política y Regulación Aero comercial
Av. Mcal. López y 22 de Setiembre
Edificio M.D.N. 3^{er} Piso, Asunción
Tel.: (595) 21-213365
Fax: (595) 21-213365
Correo electrónico: staai@dinac.gov.py

Ceferino Farías Servín
Sub Director de Transporte Aéreo y Asuntos
Internacionales- DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Setiembre
Edificio M.D.N. 3^{er} Piso, Asunción
Tel.: (595) 21-213365
Fax: (595) 21-213365
Correo electrónico: staai@dinac.gov.py

Aurelio Rojas
Director de Operaciones SENATUR
Palma 468
Tel.: (595) 21-441530
Fax: (595) 21-491230
Correo electrónico: senatur@pla.net.py

Dario Franco

Segundo Secretario de la Embajada de la
República de Paraguay
Lima
Tel.: (511) 444-1310
Correo electrónico: embaparpe@terra.com.pe

PERU

Wilson Benzaquén Rengifo
Director General del Aeronáutica Civil
Av. 28 de Julio No. 880 – Lima
Tel.: (511) 433-3166
Fax: (511) 433-2808
Correo electrónico: wbenzaquen@mtc.gob.pe

Paola Mantilla
Directora de Asesoría Legal DGAC
Av. 28 de Julio No. 880 – Lima
Tel.: (511) 423-4259
Fax: (511) 423-4259
Correo electrónico: pmantilla@mtc.gob.pe

Juan Morante Bardelli
Asesor Dirección General DGAC
Av. 28 de Julio No. 880 – Lima
Tel.: (511) 433-1388
Fax: (511) 433-1610
Correo electrónico: jmorante@mtc.gob.pe

Claudia Gutiérrez Laguna
Asesor Legal de Política Aérea
Av. 28 de Julio No. 880 – Lima
Tel.: (511) 433-1610
Fax: (511) 433-1610
Correo electrónico: cgutierrez@mtc.gob.pe

César Enrico Santana
Sub Director de Aeronavegabilidad
Av. 28 de Julio No. 880 – Lima
Tel.: (511) 433-4510
Fax: (511) 433-0273
Correo electrónico: cenrico@mtc.gob.pe

Gabriel Delgado León
Director de Seguridad Aérea DGAC
Av. 28 de Julio No. 880 - Lima
Tel.: (511) 433-6710
Fax: (511) 433-4938
Correo electrónico: gdelgado@mtc.gob.pe

Augusto Freyre
Director de Asuntos Aéreos y del Espacio
Ministerio de Relaciones Exteriores
Esq. Lampa con Ucayali - Lima
Tel.: (511) 311-2654
Fax: (511) 311-2675
Correo electrónico: afreyre@rree.gob.pe

2. Observadores

URUGUAY

Enrique Bonelli
Director Nacional de Aviación Civil e
Infraestructura Aeronáutica
Mercedes 1256 CP 11100, Montevideo
Tel. (5982) 903-2014
Fax (5982) 901-0564
Correo electrónico: dinacia@adinet.com.uy

Eduardo Bianchi
Director General de Aviación Civil
Yí 1444 CP 11100, Montevideo
Tel. (5982) 900-8877
Fax (5982) 900-8079
Correo electrónico: dgac@adinet.com.uy

Sergio Alberto Pérez Lauro
Director de Transporte Aéreo Comercial
Yí 1444 CP 11100, Montevideo
Tel.: (5982) 900-5652
Fax: (5982) 900-5652
Correo electrónico: perezlau@adinet.com.uy

Luis G. Guiorello Sancho
Asesor Letrado
Mercedes 1256 CP 11100, Montevideo
Tel. (5982) 903-2014
Fax (5982) 901-0564
Correo electrónico: giosan@adinet.com.uy

ESTADOS UNIDOS

Joaquín Archilla
Director Regional para América Latina y El
Caribe, FAA
8600 NW 36th. St. Suite 501,
Miami, Fl. 33166
Tel.: (305) 716-3300 Ext. 14
Fax: (305) 716-3309
Correo electrónico: archie.archilla@faa.gov

COMUNIDAD ANDINA

Graciela Ortíz
Gerente Proyecto
Paseo de la República 3895, Lima
Tel.: (511) 411-1469
Fax: (511) 221-3329
Correo electrónico:
gortiz@comunidadandina.org

Zulmari Artigas García
Pasante
Paseo de la República 3895, Lima
Tel.: (511) 411-1469
Fax: (511) 221-3329
Correo electrónico:
drivera@comunidadandina.org

AITAL

Ernesto Vásquez R.
Director Ejecutivo
Av. 26 No. 92-30 - Bogotá, Colombia
Tel.: (571) 295-7972
Fax: (571) 413-9178
Correo electrónico: evasquez@latino.net.co

Eduardo Dueri
Director de Seguridad Operacional
Av. 26 No. 92-30 - Bogotá, Colombia
Tel.: (571) 295-7972
Fax: (571) 413-9178
Correo electrónico: eduardo.dueri@aital.org

OACI

Renato Claudio Costa Pereira
Secretario General
999 University Street Room 1460, Montreal
Québec, Canadá
Tel.: (514) 954-8041
Fax: (514) 954-6077
Correo electrónico: rcpp@icao.int

José Miguel Ceppi
Director Regional Oficina Sudamericana
Apartado 4127 Lima 100 – Perú
Tel.: (511) 575-1476
Fax: (511) 575-0974
Correo electrónico: mail@lima.icao.int

Roberto Cardoso
Oficial Regional de Seguridad de Vuelo
Apartado 4127 Lima 100 – Perú
Tel.: (511) 575-1476
Fax: (511) 575-0974
Correo electrónico: rc@lima.icao.int

Oscar Quesada-Carboni
Coordinador Regional Cooperación Técnica
Apartado 4127 Lima 100 – Perú
Tel.: (511) 575-1476
Fax: (511) 575-0974
Correo electrónico: oq@lima.icao.int

César Castillo Vargas
Experto en Operaciones de Aeronaves RLA/99/901
Apartado 4127 Lima 100 – Perú
Tel.: (511) 575-1476
Fax: (511) 575-0974
Correo electrónico: ccv@lima.icao.int

Orestes Morales López
Experto en Aeronavegabilidad
RLA/99/901
Apartado 4127 Lima 100 – Perú
Tel.: (511) 575-1476
Fax: (511) 575-0974
Correo electrónico: om@lima.icao.int

CLAC

Marco Ospina Yépez
Secretario
Apartado 4127 Lima 100 – Perú
Tel.: (511) 575-3664
Fax: (511) 575-1743
Correo electrónico: clacsec@lima.icao.int

Asunto 1: Revisión y aprobación del Informe de la Sexta Reunión Ordinaria de la Junta General

1.1. El Coordinador General del Sistema presentó el informe de la Sexta Reunión Ordinaria de la Junta General realizada en Asunción, Paraguay, el 12 de marzo de 2002, cuyo texto fue aprobado sin comentarios.

Asunto 2: Situación de las adhesiones de los Estados al Sistema, de las contribuciones de costos compartidos y resumen de gastos efectuados por el proyecto

2.1 Bajo este asunto la reunión fue informada sobre el estado actual de las adhesiones al Sistema por parte de los Estados, así como el detalle de la situación de las contribuciones de costos compartidos al Proyecto. También se ofreció un resumen de los compromisos financieros asumidos por el Proyecto a agosto de 2002.

Adhesiones al Acuerdo para la implantación del Sistema

2.2 La reunión fue informada que los Estados que integran el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional son: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, Ecuador, Panamá, Paraguay y Perú, así como la empresa fabricante de aeronaves Airbus Industries como observador.

2.3 Estados Unidos informó que considera que el Sistema Regional contribuirá a incrementar el nivel de la vigilancia de la seguridad operacional en las regiones de Latinoamérica y el Caribe pero que, lamentablemente, no podía concretar su participación en el Sistema. Sin embargo, expresó que desea continuar asistiendo como observador en la reunión de la Junta General para mantenerse al día con el desarrollo del Proyecto y continúa manteniendo su oferta de apoyar con los recursos humanos que el Sistema Regional necesite.

2.4 La empresa brasileña fabricante de aeronaves EMBRAER confirmó la intención de adherirse al Sistema como observador y se informó que se estaban realizando los arreglos para el depósito de sus contribuciones y la firma de los documentos del Sistema.

Situación de los depósitos de las contribuciones de costos compartidos

2.5 Se recordó que en la Quinta Reunión de la Junta, celebrada en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, el día 3 de julio de 2001, se aprobó la revisión B del documento de proyecto RLA/99/901 con un nuevo cronograma para los depósitos de los costos compartidos. Asimismo, se presentó a la reunión la información de la situación de los depósitos realizados por los Estados e instituciones participantes en el Sistema para los años 2001 y 2002 que se detallan en el **Adjunto A** a esta parte del Informe.

Resumen de los gastos efectuados a la fecha

2.6 La reunión fue informada sobre la incorporación de los Expertos en Operación de Aeronaves y Aeronavegabilidad en marzo y septiembre de 2002, respectivamente, y sobre la contratación de una asesora jurídica, en tres oportunidades, con una duración total a la fecha de 15 días, para asistir en la redacción del texto de los reglamentos propuestos, garantizando que se cumpla el principio de lenguaje claro en su redacción.

2.7 Asimismo, el Coordinador General informó sobre el acondicionamiento e instalación de equipos y mobiliarios de la oficina para el Proyecto en la planta baja de la Sede de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI cedida gentilmente por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC), agregando que el monto total erogado fue de USD 9,026.42.

ADJUNTO A

Situación de los depósitos de costos compartidos, años 2001 y 2002 al proyecto RLA/99/901 (en dólares de los EE.UU.)

Estado	2001		2002		Total	
	Cuota	Depositado	Cuota	Depositado	Depositado	Pendiente al 01/Oct/02
Argentina	40,910	40,910	44,650		40,910	44,650
Bolivia	40,910	40,910	44,650	184,090	225,000	0
Brasil	40,910	40,910	44,650	46,390	87,300	0
Chile	40,910	40,910	44,650	34,933	75,843	9,717
Cuba	40,910	40,910	44,650		40,910	44,650
Ecuador	40,910	40,910	44,650	40,890	81,800	3,760
Panamá	40,910	40,910	44,650		40,910	44,650
Paraguay	40,910		44,650		0	85,560
Perú	40,910	40,910	44,650	44,650	85,560	0
Airbus	40,910	40,910	44,650	712	41,622	43,938
Totales	409,100	368,190	446,500	351,665	719,855	276,925

Asunto 3: Revisión del avance del programa de trabajo establecido por la Junta General para el año 2002

3.1 Como parte de este asunto de la agenda el Coordinador General del Sistema presentó a la reunión información sobre los distintos aspectos relacionados al programa de actividades del Sistema para el año 2002, aprobado por la Junta General durante el desarrollo de la Sexta Reunión llevada a cabo el día 12 de marzo de 2002 en la ciudad de Asunción, Paraguay.

3.2 El Coordinador General informó sobre los avances de los siguientes puntos del programa de actividades aprobado para el año 2002:

- Definición de las reglas de construcción de las LARs y el establecimiento de un principio de lenguaje claro en su redacción;
- Revisión de las LARs bajo las nuevas reglas de construcción y lenguaje claro; y
- La circulación a los Estados miembros del Sistema del borrador final de las LAR revisadas para comentarios.

3.3 Se informó que las LAR 11, LAR 145 y LAR-PEL fueron distribuidas a los Grupos de Trabajo de los Estados participantes para sus comentarios, en agosto y septiembre de 2002. Adicionalmente se informó que el borrador final del LAR-OPS sería distribuido oportunamente.

3.4 Por otra parte, la Junta fue informada sobre las dificultades encontradas por el Comité Técnico para el establecimiento de una comunicación ágil con las contrapartes en los Estados participantes, referidos a la distribución electrónica de las LARs para sus comentarios y a la poca difusión de los objetivos y documentos del Proyecto a los miembros de los Grupos de Trabajo.

3.5 En tal sentido, la Junta General concordó con la necesidad de lograr un conocimiento adecuado de los objetivos y documentos del Proyecto a los miembros de los Grupos de Trabajo y a difundir los progresos obtenidos en el Proyecto a los Estados miembros de la CLAC. También concluyó en la necesidad de establecer medios materiales adecuados para una comunicación óptima de los Grupos de Trabajo con los miembros del Comité Técnico, considerándose como medida complementaria la necesidad de programar reuniones de coordinación con los focales de los grupos de trabajo del sistema "GTS" que serán convocadas periódicamente por el Coordinador General, así como la realización de seminarios de difusión con los Estados participantes, reconociéndose además la existencia de algunos problemas para el intercambio de información. Asimismo, se acordó designar a uno de los miembros del Grupo de Trabajo como el punto focal a través del cual se recibe y emite la correspondencia con el Comité Técnico. En atención a lo anterior, la reunión convino en las siguientes conclusiones:

CONCLUSIÓN JG-7/1 DIFUSIÓN DE DOCUMENTOS DEL SISTEMA

Que las Autoridades de Aeronáutica Civil de los Estados participantes en el Sistema, difundan los documentos correspondientes i.e, Documento de Proyecto, Memorando de Acuerdo, Reglamento del Sistema, Informes de las reuniones de la Junta General, entre los Grupos de Trabajo y a otros especialistas en operaciones de aeronaves, aeronavegabilidad y licencias al personal de las distintas Administraciones.

CONCLUSIÓN JG-7/2 MEDIOS DE COMUNICACIÓN PARA LOS GRUPOS DE TRABAJO

Que las Autoridades de Aeronáutica Civil de los Estados participantes en el Sistema doten de medios informáticos adecuados a los Grupos Técnicos del Sistema de los Estados participantes de forma tal que tengan una comunicación expedita a través de Internet con el Comité Técnico del Sistema.

CONCLUSIÓN JG-7/3 NOMBRAMIENTO DEL PUNTO FOCAL

Que las Autoridades de Aeronáutica Civil de los Estados participantes en el Sistema nombren una persona como punto focal para el intercambio de comunicaciones con el Comité Técnico del Sistema.

CONCLUSIÓN JG-7/4 REUNIONES TÉCNICAS DE COORDINACIÓN

Que el Coordinador General convoque a reuniones periódicas entre el Comité Técnico y los Grupos de Trabajo del Sistema (puntos focales) con el objeto de analizar los aspectos técnicos que requieran la implantación de las LARs, así como sobre distintas actividades conexas.

3.6 Adicionalmente la reunión acordó que las LARs que ha ser desarrolladas por el Sistema sean distribuidas a todos los Estados latinoamericanos como una forma de dar a conocer sus actividades y alentarlos a unirse al mismo.

Estrategia de implementación de las LARs para los Estados participantes en el Sistema.

3.7 El Coordinador General presentó las ventajas y desventajas de contar con reglamentos regionales, y presentó una estrategia para la implementación de estas normas que consiste en cuatro etapas que concluyen con la adopción de las LARs por parte de los Estados participantes, que podría concretarse a través de un procedimiento incluido dentro del LAR 11 – Desarrollo, emisión y enmienda

de las LAR, o por medio de un acuerdo administrativo, comprometiendo a los Estados participantes a adoptar las normas desarrolladas. La estrategia de implementación se incluye como **Adjunto A** a esta parte del Informe.

3.8 El Coordinador General manifestó su opinión respecto al carácter integrador del proceso de armonización, señalando que la estrategia podrá ser revisada periódicamente para permitir una permanente adecuación de la misma a las necesidades de la región, y que este tratamiento no impediría el progreso de las actividades desarrolladas por el Sistema.

3.9 Como conclusión del tratamiento de la estrategia propuesta por el Coordinador General del Sistema a la Junta General, se establece lo siguiente:

CONCLUSIÓN JG-7/5 ESTRATEGIA PARA ADOPCIÓN DE LAS LAR

- a) Se aprueba la estrategia contenida en el **Adjunto A** a esta parte del informe, en forma preliminar para orientar los trabajos futuros del Sistema; y
- b) Esta estrategia deberá ser revisada periódicamente de acuerdo al progreso del programa de trabajo establecido por la Junta General.

3.10 El Representante de Brasil expresó la voluntad de la autoridad aeronáutica de dicho Estado de continuar apoyando las actividades del Sistema Regional conforme fuera manifestado en ocasión de la Reunión de Autoridades de Aviación Civil, RAAC/7, en Salvador-Bahía, Brasil, del 1 al 3 de julio de 2002, informando además, sobre los recursos puestos a disposición de los demás participantes para auxiliarlos a desarrollar sus funciones en las actividades que proporcionan la salvaguarda del vuelo y la seguridad de la aviación civil.

3.11 En concordancia con lo anterior el representante de Brasil, ofreció colaborar con la revisión del LAR 145 y ayudar a desarrollar los documentos guías para los técnicos y proveer capacitación para conducir los procesos de certificación. En cuanto a las aprobaciones de reparaciones y alteraciones mayores, ofreció entrenamiento para los técnicos de los Estados miembros que lo requieran. También informó que Brasil había sido seleccionado como punto focal para impartir el curso de Inspector Gubernamental de Operaciones bajo la metodología TRANAIR y que podrán estudiar solicitudes del Coordinador General del Sistema para ofrecer un mayor número de cursos o aumentar el número de vacantes del mismo. Eventualmente, este curso podría realizarse en algún otro país de la región con la finalidad de suplir una necesidad más urgente.

3.12 Finalmente, el delegado de Brasil manifestó que cree en el beneficio que resultará para los países miembros del Sistema, las actividades del mismo que a través de la efectiva interacción entre sus empresas aéreas, puede agregar eficiencia en las actividades administrativas y promover un salto cualitativo en las actividades técnico-operacionales; y, por encima de todo, en la preservación de la seguridad operacional (“safety”), como en la protección de la aviación (“security”).

3.13 La Junta agradeció los ofrecimientos hechos por Brasil e instruyó al Coordinador General para que los incluyera en la estrategia de capacitación que deberá ser presentada en la siguiente reunión ordinaria del Sistema. Asimismo, consideró que algunas de las actividades ofrecidas podrían ser utilizadas por el Sistema Regional en el menor plazo posible.

3.14 A continuación, el representante de AITAL presentó una propuesta para gestionar un crédito en el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), con la finalidad de desarrollar un conjunto de regulaciones para la aviación civil, sobre diferentes aspectos que interesan a la industria aeronáutica de la región y que serían ofrecidas a los Estados para su implementación.

3.15 La representante de Cuba, expresó su preocupación con la propuesta de AITAL, porque la percibía como una duplicación innecesaria de esfuerzos, y resaltó la organización del Sistema Regional e invitó a AITAL a conformar parte del mismo y aprovechar los recursos ofrecidos por el BID.

3.16 Después de un amplio debate sobre esta propuesta, la Reunión concluyó que el Coordinador General, en coordinación con la Presidencia de la Junta General, exploren las posibilidades de gestionar el señalado crédito con el Banco Interamericano de Desarrollo, de tal manera, que no hubiese duplicación de esfuerzos, y que estas actividades fuesen concentradas dentro del Sistema Regional de Cooperación para Vigilancia de la Seguridad Operacional. Que las gestiones que sean llevadas a cabo sobre esta actividad, deberán ser informadas por el Coordinador General en la próxima reunión de la Junta. En atención a lo anterior, se adoptó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN JG-7/6

GESTIONES ANTE EL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)

Que el Coordinador General, en coordinación con el Presidente de la Junta, establezca los contactos necesarios para identificar las posibilidades de financiamiento a través del Banco Interamericano de Desarrollo e informe sobre los resultados a la próxima reunión ordinaria de la Junta.

3.17 A continuación, la reunión pasó a revisar la información presentada por Airbus Industries, por la que se expresaba el apoyo al concepto de armonización de regulaciones a nivel regional, como la forma apropiada y económica para que las autoridades cumplan sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional, fomentando el mercado de la industria aeronáutica, reconociendo la necesidad de un esfuerzo prolongado en el tiempo para conseguir dicha armonización, ofreciendo la posibilidad de auspiciar una reunión dedicada a analizar la estrategia de implantación de las LARs. Asimismo puso a disposición la experiencia europea sobre esta materia.

3.18 Después de debatir el ofrecimiento hecho por Airbus Industries, la reunión consideró que, dependiendo del progreso de las actividades del Sistema Regional, podría planificarse a futuro la señalada reunión.

Avance de actividades para la realización de ensayos multinacionales de certificación de talleres aeronáuticos

3.19 El Coordinador General presentó los avances realizados por el Proyecto para la realización de ensayos multinacionales de certificación de talleres de reparación de aeronaves, incluyendo un cronograma tentativo y la realización de dos eventos de capacitación de acuerdo con el programa de actividades establecido para el año 2002, que además contempla la elaboración de una norma de certificación LAR 145, los procedimientos de homologación de cada Estado participante y el material guía para los inspectores.

3.20 Tomando en consideración los elementos de aseguramiento de la calidad recomendados por el Documento 9760 de la OACI y revisado bajo las nuevas reglas de construcción y lenguaje claro definidas en el LAR 11, la reunión fue informada que el LAR145 fue distribuido el 23 de agosto de 2002 a las contrapartes de los Estados participantes para su revisión y comentarios.

3.21 El Coordinador General también presentó a la reunión un cronograma tentativo de ensayos de certificación, el cual fue enmendado a solicitud de la reunión para incorporar las actividades de consultas iniciales y aprobación del LAR145 previo a la realización de los ensayos. En el **Adjunto B** a esta parte del Informe se muestra el cronograma tentativo de ensayos de certificación de talleres de Reparación de Aeronaves aprobado por la Junta.

Resultados de la encuesta realizada

3.22 La Junta General del Sistema recibió información sobre los avances en el programa de trabajo referidos a los siguientes aspectos:

- Elaboración de una encuesta entre los Estados participantes para determinar el potencial de recursos humanos de la región en materia de ingeniería aeronáutica, aeronavegabilidad, operaciones y licencias al personal;
- Determinación de las necesidades de capacitación en materia de ingeniería aeronáutica para la conformación de un sistema regional para asistir a los Estados participantes en la aprobación de reparaciones y alteraciones mayores de aeronaves de más de 5,700 kg. de masa máxima certificada de despegue; y
- Determinar las necesidades de capacitación en Seguridad Operacional asesorando a los Estados participantes que lo requieran en la determinación de sus necesidades de asistencia.

3.23 Se informó a la reunión de los resultados obtenidos en la encuesta relacionados con las necesidades de capacitación expresadas por los Estados. Ampliando la información presentada, el **Adjunto C** a esta parte del informe, contiene las Tablas 1 y 2 con los datos estadísticos obtenidos con la encuesta.

3.24 Uno de los participantes manifestó la existencia de limitaciones ante la falta de capacitación adecuada en el entrenamiento para reparaciones y alteraciones mayores, expresando que las empresas fabricantes Boeing o Airbus Industries podrían proporcionar ese tipo de entrenamiento

3.25 El representante de Argentina manifestó la disponibilidad de medios en su Estado para el dictado de los cursos mencionados en el párrafo anterior, considerando que es un requisito que los candidatos a estos cursos posean el título de ingeniero aeronáutico.

3.26 El Coordinador General consideró la importancia de analizar con mayor detalle y más específicamente las necesidades de capacitación reveladas con la encuesta, agregando incluso, la posibilidad de solicitar información adicional a los Estados. En ese sentido, propuso a la Junta la presentación de una estrategia de capacitación para la próxima reunión de la Junta General.

3.27 El representante de Argentina respaldó la propuesta presentada por el Coordinador General comprometiéndose a presentar una propuesta para la capacitación en reparaciones y alteraciones mayores a la próxima reunión de la Junta General. De acuerdo a lo anterior, la reunión adoptó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN JG-7/7 ESTRATEGIA DE CAPACITACIÓN

Que, el Coordinador General del Sistema, en coordinación con los Estados Miembros, presente una estrategia de capacitación en la próxima reunión ordinaria de la Junta General del Sistema.

Cronograma tentativo de actividades para implementar un sistema regional de aprobaciones y reparaciones mayores

3.28 Siguiendo con el análisis del avance de las tareas establecidas en el Programa de Trabajo para el año 2002, el Coordinador General presentó un cronograma tentativo de actividades para la implantación de un sistema regional para aprobación de reparaciones y modificaciones mayores. Asimismo, la Junta General fue informada sobre los resultados de la encuesta para determinar las capacidades y potencialidades con que cuentan los Estados participantes del Sistema para realizar aprobaciones de reparaciones y modificaciones mayores y las necesidades de capacitación para lograr conformar un sistema regional para asistir a los Estados participantes en la aprobación de reparaciones y alteraciones mayores de aeronaves de más de 5,700 kg. de masa máxima certificada de despegue.

3.29 El cronograma tentativo de actividades para asistir a los Estados de la región en la aprobación de reparaciones y modificaciones mayores fue aprobado por la reunión y se presenta en el plan tentativo de actividades del **Adjunto D** a esta parte del Informe. Dentro de las actividades programadas, se propone la definición del perfil profesional de los ingenieros aeronáuticos que realizan aprobaciones de reparaciones y alteraciones mayores. En este sentido, Argentina ofreció su colaboración

para definir el perfil así como para el entrenamiento en el trabajo (OJT) al personal de otras Administraciones.

ADJUNTO A

Estrategia para la adopción de las LARs

La introducción del conjunto de Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas elaboradas, requiere del cumplimiento de una serie de pasos que pueden enumerarse de la siguiente forma:

Primera etapa

Que incluye un conjunto de actividades para el desarrollo de las LARs partiendo de:

- a) Una ronda inicial de consultas a establecer entre los miembros del Comité Técnico del Sistema (CTS) y los Grupos de Trabajo del Sistema (GTS), durante la fase inicial de formulación y desarrollo de las LARs, con el objeto de obtener una opinión anticipada sobre la validez del contenido de las regulaciones LAR en las áreas de operaciones, aeronavegabilidad y licencias al personal; y
- b) el proceso de difusión convocando anualmente a una reunión de los miembros del CTS y del GTS, con lo cual se facilitaría el contacto directo entre los involucrados y el intercambio de experiencias recogidas por cada Estado participante, para así lograr una base común de comprensión y de implementación de las LARs a escala regional.

Segunda etapa

Esta etapa estará dedicada al inicio del proceso de implementación de las Regulaciones, con el desarrollo de una serie de actividades que incluirán:

- a) La capacitación de personal certificador;
- b) realización de ensayos de certificación de operadores de servicios aéreos con iguales exigencias;
- c) desarrollar en diferentes Estados, ensayos para la aprobación de organizaciones de mantenimiento de aeronaves aplicando requisitos y procedimientos comunes; y
- d) la identificación de nuevos requisitos para el Sistema como consecuencia del desarrollo de las actividades señaladas en el literal anterior, con lo que otras LAR podrían ser propuestas hasta lograr establecer un código regulatorio regional, amplio y sólido, que debería ser adoptado fácilmente por parte de los Estados participantes.

Tercera etapa

La tercera etapa correspondería a la adopción de las LARs por parte de los Estados participantes para lo cual se debería adoptar una de las formas que se proponen a continuación.

Cuarta etapa

Como culminación del proceso de adopción de las LARs, a partir de las experiencias recogidas durante las actividades de ensayos de certificación realizados, se llevaría a cabo la implementación final de las Regulaciones, con el desarrollo de un ciclo recurrente de actividades de actualización de la capacitación inicial impartida y de la ejecución de procesos de certificación de operadores y de organizaciones de mantenimiento de aeronaves, basados en requisitos y procedimientos regionales comunes, para permitir el reconocimiento recíproco de los certificados y de las licencias otorgadas por los Estados participantes del Sistema Regional de Cooperación para la Seguridad Operacional.

La etapa correspondiente a la adopción de las LARs por los Estados participantes del Sistema, podría concretarse a alguna de las siguientes formas:

- a) un acuerdo administrativo, situado en un nivel más bajo respecto a formalidades y procedimientos de un tratado internacional formal, y que puede ser firmado por un ministro o director de aviación civil u otra persona autorizada y que podría en último término, concluirse mediante intercambio de cartas o de notas; o por
- b) el procedimiento incluido dentro de la LAR 11 - Desarrollo, emisión y enmienda de las LAR, Sección 11.190 (a) y (b), a través del cual una vez concluido el proceso de formulación de una LAR, ésta es remitida a las autoridades aeronáuticas respectivas para que se inicien los trámites correspondientes de adopción por parte de cada Estado participante, la cual no debería exceder de un año desde la fecha de su publicación por el Sistema.

En el caso de exigirlo las circunstancias, la propuesta indicada en el literal b), podría realizarse a través de un acuerdo que abarque, en términos generales, el compromiso de participar, adoptar e implementar la reglamentación en cuestión, por parte de los Estados participantes.

ADJUNTO C

Tabla 1

Potencial humano en las áreas de licencias al personal, operaciones, aeronavegabilidad e ingeniería aeronáutica en cada AAC de los Estados participantes										
Número de Inspectores por especialidad	ARG	BOL	BRA	CHI	CUB	ECU	PAN	PAR	PER	totales
Licencias al personal	5	4	143	5	4	10	2	6	0	179
Operaciones	66	29	99	16	14	40	13	8	20	305
Aeronavegabilidad	80	20	192	31	9	25	18	7	22	404
Ingenieros aeronáuticos (dentro de Aeronavegabilidad)		2				2	9		4	17
Total	151	53	434	52	27	75	33	21	42	888
División de Ingeniería de Aeronaves - DIA	21		74	9	7					111
Total absoluto	172	53	508	61	34	75	33	21	42	999

TABLA 2

NECESIDADES DE INSTRUCCIÓN Y ENTRENAMIENTO REPORTADAS POR LOS ESTADOS PARTICIPANTES EN LA ENCUESTA

Cursos a seguir por los Inspectores de la AAC	ARG	BOL	BRA	CHI	CUB	ECU	PAN	PAR	PER	TOTALES
Aviónica, EFIS, ECAM	0	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Supervisión y vigilancia, auditorías Operaciones	0	1	0	1	1	1	1	1	1	7
Supervisión y vigilancia, auditorías Aeronavegabilidad	0	1	0	1	1	1	1	1	1	7
Programas de confiabilidad	0	1	0	1	1	1	1	1	1	7
Programas de computación (Word, Excel, Power Point, otros.)	0	1	1	0	0	1	1	1	1	6
Evaluación de cursos y programas de instrucción	0	1	1	0	0	1	1	1	1	6
Supervisión y vigilancia, auditorías Licencias	0	1	0	0	1	1	1	1	1	6
Certificaciones especiales de operaciones: Cat II, III, RNP, RVSM, ETOPS – programas de entrenamiento	0	1	0	1	1	0	1	1	1	6
Certificaciones especiales de aeronavegabilidad: Cat II, III, RNP, RVSM, ETOPS – programas de mantenimiento	0	1	0	1	1	0	1	1	1	6
Factores humanos - aeronavegabilidad	0	1	1	1	1	1	1	0	0	6
Mercancías peligrosas	0	1	0	1	1	1	1	0	1	6
Programas de envejecimiento	0	1	0	1	1	1	1	0	1	6
Entrenamiento de vuelo en simulador	0	1	0	1	1	1	1	1	0	6
Prevención e investigación de accidentes	0	1	0	0	1	1	1	1	0	5
Certificación de operadores aéreos	0	1	0	0	1	1	1	1	0	5
Arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves	0	1	0	0	1	1	1	1	0	5
Control y aseguramiento de la calidad	0	1	0	0	1	1	1	1	0	5
Gerencia de recursos	0	1	1	0	1	0	0	1	1	5

TABLA 2

NECESIDADES DE INSTRUCCIÓN Y ENTRENAMIENTO REPORTADAS POR LOS ESTADOS PARTICIPANTES EN LA ENCUESTA

Cursos a seguir por los Inspectores de la AAC	ARG	BOL	BRA	CHI	CUB	ECU	PAN	PAR	PER	TOTALES
Factores humanos - operaciones CRM, CFIT	0	1	0	1	1	0	1	1	0	5
Vuelos especiales: ferry, de traslado por mantenimiento	0	1	0	0	1	1	1	1	0	5
Especificaciones de operación, emisión del AOC - OPS	0	1	0	0	1	1	1	1	0	5
Especificaciones de operación, emisión del AOC - AIR	0	1	0	0	1	1	1	1	0	5
Evaluación de manuales de los operadores, aprobación / aceptación MGO, AOM, AFM Listas de chequeo, etc.	0	1	0	0	1	1	1	1	0	5
MMEL y MEL/CDL evaluación, aceptación y aprobación	0	1	0	0	1	1	1	1	0	5
Evaluación de manuales - aeronavegabilidad, aprobación / aceptación MGM (general), MCM (control), MPM (procedimientos), Programas de mantenimiento, etc.	0	1	0	0	1	1	1	1	0	5
Certificación tipo, emisión del TC, convalidación	0	1	0	0	1	0	1	1	1	5
Pruebas no destructivas	0	0	1	0	1	1	1	0	1	5
Soldadura especial	0	0	1	0	1	1	1	0	1	5
Programas de prevención y control de la corrosión	0	1	0	0	1	1	1	0	1	5
Circulares de asesoramiento AC y directivas de aeronavegabilidad AD	0	1	0	1	0	1	1	1	0	5
Autorizaciones de vuelo	0	1	0	0	1	1	1	1	0	5
Peso y balance	0	1	0	0	0	1	1	1	1	5
Aprobaciones de campo (Field approvals)	0	1	0	0	1	1	1	1	0	5
OJT trabajo en el campo	0	1	0	0	1	1	1	1	0	5
Seguridad aeroportuaria	0	1	0	0	1	0	1	1	1	5
Legislación y reglamentación del Estado	0	1	0	0	0	1	1	1	0	4
Convenio de Chicago, Anexos y Documentos de OACI	0	1	0	0	0	1	1	1	0	4

TABLA 2

NECESIDADES DE INSTRUCCIÓN Y ENTRENAMIENTO REPORTADAS POR LOS ESTADOS PARTICIPANTES EN LA ENCUESTA

Cursos a seguir por los Inspectores de la AAC	ARG	BOL	BRA	CHI	CUB	ECU	PAN	PAR	PER	TOTALES
Imposición de la Ley y los reglamentos, Código de sanciones	0	1	0	0	0	1	1	1	0	4
Organización, autoridad, deberes y funciones de los inspectores de la AAC	0	1	0	0	0	1	1	1	0	4
Certificación de organizaciones de mantenimiento	0	1	0	0	0	1	1	1	0	4
Manual del inspector de aeronavegabilidad	0	1	0	0	0	1	1	1	0	4
Código de aeronavegabilidad	0	1	0	0	0	1	1	1	0	4
Aprobación de modificaciones y reparaciones mayores	0	1	0	1	0	1	1	0	0	4
Materiales compuestos	0	1	0	0	1	1	1	0	0	4
Aprobaciones de aeronavegabilidad para importación exportación de aeronaves	0	1	0	0	0	1	1	1	0	4
Liberación de aeronavegabilidad	0	1	0	0	0	1	1	1	0	4
Redacción de informes, documentación y archivo	0	1	0	0	0	0	1	1	0	3
Manual del inspector de operaciones	0	1	0	0	0	1	1	0	0	3
Certificados de aeronavegabilidad, emisión y renovación	0	1	0	0	0	1	1	0	0	3
Demostración de Evacuación, Vuelos de validación	0	1	0	0	0	1	1	0	0	3
Registro y matrícula de aeronaves	0	1	0	0	0	0	1	0	0	2
Otros (especificar utilizando hojas adicionales)	0	0	0	Inglés	0	Admin. de li- cencias	0	0	0	0
TOTALES	0	49	7	13	32	43	50	39	18	

Asunto 4: Programa de actividades para el año 2003

4.1 El Coordinador General presentó un programa tentativo de actividades del Sistema Regional para el año 2003. Después de analizar el programa presentado, la Reunión acordó modificar la fecha de inicio de los ensayos de certificación de Organizaciones de Mantenimiento hasta la completa aprobación de LAR 145. Asimismo, la Junta acordó unánimemente en incorporar materias de seguridad aeroportuaria (AVSEC) en las actividades del Sistema; en consecuencia, se agregó una tarea para que el Coordinador General presente en el próxima Reunión Ordinaria de la Junta un programa en este campo, incluyendo las modificaciones que sería necesario efectuar a los documentos del Sistema.

4.2 Ante una consulta sobre el costo que tendría la ejecución del programa propuesto, el Coordinador General explicó a la reunión que debido al uso de herramientas de control de ejecución de proyecto, ahora resultaba más fácil obtener costos aproximados de cada una de las actividades. El **Adjunto A** a esta parte del Informe muestra el programa de actividades para el año 2003 y el **Adjunto B** muestra los costos aproximados de la ejecución del señalado programa. Como resultado de la discusión, la reunión aprobó la siguiente Conclusión:

**CONCLUSIÓN JG-7/8 PROGRAMA TENTATIVO DE ACTIVIDADES
PARA EL AÑO 2003**

Se aprueba el Programa Tentativo de Actividades para el año 2003 que aparece en el **Adjunto A** a esta parte del Informe.

ADJUNTO A

Programa tentativo de actividades del Sistema para el 2003

- a) Continuación de la armonización de la Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas (LARs).
 - LAR Definiciones y abreviaturas – Revisión del texto elaborado por el RLA/95/003.
 - LAR para la certificación de Centros de Instrucción reconocida.
 - Aprobación de aeronavegabilidad para aeronaves RVSM.
- b) Ensayos de certificación de Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas bajo el LAR145 a tres (3) Talleres de mantenimiento de aeronaves.
- c) Implementación de los procedimientos para aprobación de reparaciones y modificaciones mayores de aeronaves.
- d) Capacitación del personal de inspectores, en los siguientes aspectos:
 - Implementación de la LARs publicadas.
 - Aprobación de aeronavegabilidad para aeronaves RVSM *
 - Certificación de Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas bajo LAR145.
 - Aprobación de reparación y alteraciones mayores en aeronaves de más de 5700 kg de masa máxima certificada de despegue.*
 - Supervisión, vigilancia y auditorias en licencias al personal, operaciones y aeronavegabilidad.*
- e) Visita a tres (3) Estados participantes a requerimiento del Sistema Regional.
- f) Nombramiento de los puntos focales en los Estados.
- g) Convocar al menos una reunión de coordinación entre el Comité Técnico y los focales de cada grupo de contrapartes para tratar puntos de importancia relevante a los objetivos del Proyecto RLA/99/901.
- h) Preparación de una estrategia de capacitación.
- i) Identificación de las posibilidades de financiamiento para el Sistema a través del Banco Interamericano de Desarrollo.
- j) Preparación de una propuesta de actividades en el campo de AVSEC y de las modificaciones que sean necesarias a los documentos del Sistema.

1

* Sujetos a la aprobación de la estrategia de capacitación a ser presentada por el Coordinador General en la próxima reunión ordinaria de la Junta General.

Asunto 5: Otros Asuntos***Revisión del documento del proyecto RLA/99/901***

5.1 En este asunto de la agenda, la reunión aprobó una propuesta de enmienda al Documento del Proyecto, que elimina el resultado 1.3 el cual establecía la participación de expertos en auditorías del Programa universal de auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional; y consecuentemente al Artículo 4 del Reglamento del Sistema.

5.2 Asimismo, acordó la utilización de los siguientes indicadores para las acciones de monitoreo del proyecto:

Indicador 1: Reducción de la cantidad de discrepancias emitidas por el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI.

Indicador 2: Reducción de la cantidad de accidentes en aeronaves de más de 5,700 kg de masa máxima certificada de despegue en los países participantes, medido por las estadísticas de las siguientes fuentes:

- a) Índice de pérdidas de casco por millón de salidas obtenido de las estadísticas de notificación de accidentes/incidentes (ADREP) de la OACI.
- b) Índice de pérdidas de casco por millón de salidas obtenido de las estadísticas de Flight Safety Foundation.

5.3 De acuerdo a lo anterior, se aprobó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN JG-7/9 ENMIENDA DE LOS DOCUMENTOS DEL SISTEMA

Se aprueba la enmienda del documento del Proyecto de acuerdo al **Adjunto A** a esta parte del Informe y se aprueba la enmienda del Artículo 4 del Reglamento del Sistema tal como aparece en el **Adjunto B** a esta parte del Informe, la misma que deberá seguir el procedimiento establecido en el Artículo 15 del Reglamento.

Elección del Presidente de la Junta General para el próximo período y lugar y fecha de la próxima reunión

5.4 De acuerdo al Artículo 6 del Reglamento General del Sistema, se procedió a la elección del Presidente de la Junta General para el próximo periodo. A propuesta del representante de Brasil la elección recayó por unanimidad en el Representante de Chile.

5.5 Asimismo, se aprobó llevar a cabo la próxima reunión de la Junta General coincidiendo con la Sexagésima Cuarta Reunión del Comité Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, a realizarse durante el primer semestre del año 2003, lo cual fue aceptado por la Junta General del Sistema.

5.6 Por último, no habiendo más asuntos que tratar, el Presidente agradeció las atenciones recibidas de las autoridades peruanas y la participación de los presentes, levantando la sesión.

ADJUNTO A**JUSTIFICACIÓN DE LA REVISIÓN**

País: Regional para las Américas
Número del proyecto: RLA/99/901/D
Título: Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.

1. Se revisa el documento de proyecto eliminando el resultado 1.3, teniendo en cuenta la independencia que debe existir en cualquier organismo auditor de la parte auditada y que las actividades de auditorías de vigilancia de la seguridad operacional, inicialmente consideradas como actividades del proyecto, son ampliamente cubiertas por el Sistema Universal de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la OACI.
2. Con el propósito de incluir indicadores para monitoreo y evaluación del proyecto.

C. OBJETIVO DE DESARROLLO E INDICADORES

El proyecto contribuirá a mantener un sistema de transporte aéreo más seguro, eficiente y económico, como un medio para apoyar el desarrollo social, económico y cultural de la región.

Indicador 1: Reducción de la cantidad de discrepancias emitidas por el Programa universal de auditoria de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI.

Indicador 2. Reducción de la cantidad de accidentes en aeronaves de más de 5,700 kg de masa máxima certificada de despegue en los países participantes, medido por las estadísticas de las siguientes fuentes:

- a) Índice de pérdidas de casco por millón de salidas obtenido de las estadísticas de notificación de accidentes/incidentes (ADREP) de la OACI.
- b) Índice de pérdidas de casco por millón de salidas obtenido de las estadísticas de Flight Safety Foundation.

D. OBJETIVOS INMEDIATOS, RESULTADOS Y ACTIVIDADES

Se exponen en las siguientes páginas. Las abreviaturas empleadas significan:

CLAC	Comisión Latinoamericana de Aviación Civil
TCB	Dirección de Cooperación Técnica de la OACI
ANB	Dirección de Navegación Aérea de la OACI
AACs	Autoridades de Aviación Civil
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional

Objetivo inmediato N° 1

Establecimiento y puesta en marcha del Sistema regional de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional en el continente americano, con el soporte técnico, logístico y administrativo que requiere, conforme a su reglamento.

Resultados	Actividades	Parte responsable de cada actividad
1.1 Estructura del Sistema establecida y operando de conformidad con su reglamento.	1.1.1 Coordinar con el Presidente las reuniones de la Junta General y actuar como Secretario de las mismas.	Coordinador
	1.1.2 Contratar y asignar los expertos seleccionados como integrantes del Comité Técnico.	TCB/Coordinador
	1.1.3 Capacitar a los expertos asignados para integrar el Comité Técnico y proporcionarles guía y orientación.	ANB/Coordinador
	1.1.4 Mantener actualizada las listas de las autoridades de aviación civil, de los candidatos presentados para integrar el Comité Técnico y de los expertos disponibles	Coordinador
1.2 Programa anual de actividades del Sistema aprobado y en ejecución.	1.2.1 Preparar y presentar anualmente a la Junta General los proyectos de programa de actividades y de presupuesto para su aprobación.	Comité Técnico
	1.2.2 Crear los grupos de expertos que estime necesarios.	Comité Técnico Coordinador
	1.2.3 Examinar los informes de los grupos de expertos que se hayan creado y decidir sobre los asuntos que éstos sometán a su consideración.	Comité Técnico
	1.2.4 Aprobar el programa anual de actividades del Sistema y su presupuesto.	Junta General
	1.2.5 Coordinar con los Estados participantes el desarrollo del programa anual de actividades.	Coordinador
	1.2.6 Coordinar y dirigir las reuniones del Comité Técnico y la ejecución de su programa de actividades.	Coordinador

- 1.2.7 Intercambiar la información que sea necesaria con los Estados participantes y organismos pertinentes. Coordinador
- 1.2.8 Preparar un informe anual de las actividades del Sistema y someterlo a la Junta General. Coordinador
- 1.2.9 Examinar y aprobar los informes anuales del Comité Técnico y el informe anual de las actividades del Sistema Junta General
- 1.2.10 Examinar y aprobar los gastos y cuentas del Sistema. Junta General

Objetivo inmediato N° 2

Recomendar las medidas necesarias para que los Estados puedan superar los problemas detectados durante las auditorias y asegurar el cumplimiento de sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional como Estados contratantes, optimizando los niveles de seguridad operacional de la aviación civil en la región.

Resultados	Actividades	Parte responsable de cada actividad
2.1 Asesoría provista a los Estados participantes, según lo requieran para superar los problemas detectados durante las misiones de auditorias.	2.1.1 Determinar las necesidades de asistencia de las administraciones de aviación civil en materia de seguridad operacional	Comité Técnico
	2.1.2 Analizar los informes de auditoria que deseen someter a su consideración los Estados participantes	Comité Técnico
	2.1.3 Asesorar a los Estados participantes en la preparación de planes de acción para superar los problemas detectados, según lo requieran.	Comité Técnico
	2.1.4 Asesorar a los Estados concernientes en la formulación de los arreglos de asistencia que fuesen necesarios para ejecutar los planes de acción y su financiamiento	Coordinador
	2.1.5 Coordinar con TCB la modalidad de ejecución de los planes de acción que sean requeridos por los Estados	Coordinador/TCB
	2.1.6 Someter los planes de acción que sean requeridos a la consideración y aprobación de los Estados concernientes, incluyendo una propuesta para su financiamiento.	Coordinador
	2.1.7 Aprobar los arreglos propuestos y disponer su ejecución.	AACs
	2.1.8 Supervisar la ejecución de los planes de acción y el cumplimiento de las recomendaciones de las misiones de auditoria.	Comité Técnico

Objetivo inmediato N° 3

Establecer un programa de cooperación técnica para la vigilancia de la seguridad operacional en los Estados participantes, con el propósito de verificar el cumplimiento de sus obligaciones en materia de seguridad operacional.

Resultados	Actividades	Parte responsable de cada actividad
3.1 Programa de cooperación técnica para la vigilancia de la seguridad operacional en los Estados participantes aprobado y en ejecución	3.1.1 Planificar la provisión de asesoramiento y asistencia que requieran los Estados participantes en la implantación y aplicación de las normas, métodos recomendados, procedimientos y textos de orientación conexos de la OACI, incluyendo: <ul style="list-style-type: none"> a) Definición de un perfil profesional uniforme para los inspectores de aeronavegabilidad y de operaciones. b) Asesoría para la certificación de explotadores de servicios aéreos; c) Asesoría para la supervisión permanente de las operaciones. 	Comité Técnico
	3.1.2 Incluir los planes dentro del programa anual de actividades del Sistema a ser aprobado por la Junta General.	Comité Técnico
	3.1.3 Desarrollar los planes aprobados facilitando la formulación y adopción de medidas correctivas.	Comité Técnico
	3.1.4 Facilitar la difusión adecuada de la información correspondiente	Coordinador
	3.1.5 Asesorar a los Estados participantes en el establecimiento de planes de instrucción, perfeccionamiento y actualización del personal involucrado	Comité Técnico/Coordinador
	3.1.6 Informar a la Junta General sobre los avances y resultados del programa	Coordinador

3.2 Acuerdos cooperativos de inspección establecidos según lo requieran los Estados participantes.	3.2.1 Determinar los requerimientos de acuerdos cooperativos de inspección de los Estados participantes.	Coordinador
	3.2.2 Desarrollar una encuesta de los inspectores AIR y OPS en servicio disponibles en cada Estado participante para ser considerados en acuerdos cooperativos de inspección, incluyendo sus calificaciones y experiencia.	Coordinador
	3.2.3 Coordinar el establecimiento de los acuerdos cooperativos de inspección que sean requeridos.	Comité Técnico Coordinador
	3.2.4 Preparar un plan cooperativo de inspección y el material de guía para su ejecución.	Comité Técnico
	3.2.5 Conformar los equipos cooperativos de inspección y proveerles la información correspondiente.	Comité Técnico
	3.2.6 Realizar las inspecciones cooperativas requeridas y preparar los informes concernientes sobre los resultados y recomendaciones.	Equipos cooperativos de inspección.
	3.2.7 Evaluar y comentar, de ser necesario, los informes de las inspecciones cooperativas y transmitirlos a las autoridades concernientes.	Comité Técnico Coordinador

Objetivo inmediato N° 4

Promover, en estrecha coordinación con la OACI, la armonización y actualización de normas, reglamentos y procedimientos de seguridad operacional para la aviación civil entre los Estados participantes.

Resultados	Actividades	Parte responsable de cada actividad
4.1 Normas reglamentos y procedimientos regionales armonizados y propuestos para su aplicación por los Estados participantes.	4.1.1 Establecer grupos de trabajo para la armonización de normas, reglamentos y procedimientos nacionales, compatibles con las normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI pertinentes y con los textos de orientación conexos.	Comité Técnico
	4.1.2 Armonizar las normas, reglamentos y procedimientos nacionales en materia de Licencias al Personal.	Grupo de Trabajo PEL
	4.1.3 Armonizar las normas, reglamentos y procedimientos nacionales en materia de Operaciones.	Grupo de Trabajo OPS
	4.1.4 Armonizar las normas, reglamentos y procedimientos nacionales en materia de Aeronavegabilidad.	Grupo de Trabajo AIR
	4.1.5 Revisar y enmendar las normas, reglamentos y procedimientos armonizados conforme sea necesario.	Grupos de Trabajo
	4.1.6 Proponer normas, reglamentos y procedimientos regionales uniformes en las áreas de licencias al personal, operación de aeronaves y aeronavegabilidad, tendentes a su adopción por los Estados participantes.	Comité Técnico Coordinador
	4.1.7 Revisar y comentar las normas, reglamentos y procedimientos armonizados.	AACs/ANB
	4.1.8 Propiciar la difusión y adopción de las normas, reglamentos y procedimientos armonizados en coordinación con la CLAC.	Comité Técnico

ADJUNTO B

PROPUESTA DE REVISIÓN DEL REGLAMENTO

REGLAMENTO DEL SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Artículo 1 MISIÓN

El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, en adelante denominado "el Sistema", establecido en virtud del Memorándum de Entendimiento suscrito entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y la Organización de Aviación Civil Internacional, tiene la misión de proporcionar asistencia técnica a los Estados participantes con miras a superar problemas comunes relacionados con el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades en términos de vigilancia de seguridad operacional, de acuerdo con las normas y métodos recomendados que figuran en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), los procedimientos conexos y los documentos correspondientes de la OACI, por una parte, y, por otra, con las recomendaciones formuladas en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI.

Artículo 2 SEDE Y DURACIÓN

El Sistema tendrá como sede la Oficina regional de la OACI en Lima, se regirá por las disposiciones de este Reglamento y su duración será indefinida.

Artículo 3 PARTICIPANTES

La participación en el Sistema estará abierta a los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y a otros Estados de Norteamérica, Centroamérica, Sudamérica y del Caribe que deseen adherirse, a través de sus respectivas autoridades, así como a entidades estatales y/o privadas que, interesadas en la seguridad operacional, manifiesten su voluntad de integrarse en calidad de observadores especiales y sean aceptadas en el Sistema.

Artículo 4 FUNCIONES

Las funciones del Sistema serán:

- a) Establecer y ejecutar un programa de apoyo técnico a la vigilancia de la seguridad operacional en los Estados participantes en estrecha coordinación con el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI, con miras a

mantener y/o asegurar el cumplimiento de sus responsabilidades dimanantes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus respectivos Anexos. Inicialmente, considerará las Normas y métodos recomendados de los Anexos 1, 6 y 8 al Convenio, los procedimientos y textos de orientación de la OACI conexos, y los reglamentos y procedimientos atinentes que adopte el Sistema para que los apliquen sus miembros, en cumplimiento con dichas Normas de la OACI.

- b) Proponer reglamentos y procedimientos uniformes en las áreas de licencias al personal, operación de aeronaves y aeronavegabilidad compatibles con las Normas y métodos recomendados de la OACI pertinentes y con los procedimientos y textos de orientación conexos, tendentes a la armonización y adopción de dichos reglamentos y procedimientos por los Estados participantes.
- c) Promover la provisión de asesoramiento y asistencia que requieran los Estados participantes en la implantación y aplicación de las Normas y métodos recomendados de la OACI y de los procedimientos y textos de orientación conexos de manera coordinada y uniforme.
- ~~d) Participar en la conducción de misiones de auditoría bajo la dirección de la OACI proporcionando, a través de la CLAC, los expertos requeridos. Estos expertos deberán haber sido capacitados por la OACI y seleccionados de acuerdo con los criterios de esa Organización.~~
- e)d) Recomendar las medidas necesarias para solucionar los problemas que puedan detectarse como resultado de las auditorías **del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional** y ayudar en su implantación.
- ƒ)e) Desarrollar otras actividades afines que sean requeridas y que estén dentro de su capacidad.

Artículo 5 ESTRUCTURA

Las funciones del Sistema serán ejercidas por una Junta General, un Coordinador General y un Comité Técnico.

Artículo 6 JUNTA GENERAL

- a) La Junta General estará conformada por un representante de cada Estado participante, preferentemente quien tenga la responsabilidad de la administración de la seguridad operacional de la aviación civil de su Estado. Se reunirá por lo menos una vez al año en reunión ordinaria, convocada por su Presidente, quien será elegido de entre sus miembros por un período de un año. El Presidente podría ser reelegido por períodos iguales y sucesivos.
- b) Sin perjuicio de lo anterior, la Junta General podrá celebrar reuniones extraordinarias, debidamente convocadas por su Presidente, bajo su propia iniciativa, a solicitud de la mayoría simple de sus miembros o a solicitud del Coordinador General.

- c) Podrán participar de las reuniones de la Junta General, en la condición de observadores especiales, sin derecho a voto, las entidades estatales y/o privadas autorizadas a ingresar en el Sistema por decisión de la mayoría de los Estados participantes y que a la fecha de celebración de la Junta General hayan pagado la contribución correspondiente al año en curso.

Artículo 7

FUNCIONES DE LA JUNTA GENERAL

Las funciones de la Junta General serán:

- a) Brindar asesoría a los Estados participantes que lo soliciten, para el cumplimiento de sus obligaciones relacionadas con la seguridad operacional y con las recomendaciones que emanen de las auditorías obligatorias, regulares y armonizadas que lleve a cabo el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI, incluyendo la facilitación en la adopción de medidas correctivas y la difusión adecuada de la información correspondiente.
- b) Establecer el número de expertos que integrarán el Comité Técnico y aprobar los términos y condiciones para dichas asignaciones.
- c) Proveer expertos del Sistema para ser capacitados por la OACI de conformidad con el Artículo 4 d) de este Reglamento.
- d) Aprobar el programa anual de actividades del Sistema.
- e) Examinar y aprobar el presupuesto anual y el régimen financiero.
- f) Examinar y aprobar los gastos y cuentas.
- g) Examinar y aprobar los informes anuales del Comité Técnico y el informe anual de las actividades del Sistema.
- h) Proponer las enmiendas a este Reglamento, cuando fueren necesarias.
- i) Acordar la desvinculación del Sistema de uno o más Estados sobre la base del análisis que, para esos casos, desarrolle el Comité Técnico.
- j) Acordar la liquidación de los bienes y patrimonio del Sistema, en caso de extinción del mismo.
- k) Considerar cualquier otro asunto de competencia del Sistema que no haya sido asignado específicamente a alguno de sus demás órganos.

Artículo 8
EL COORDINADOR GENERAL

El Director regional de la OACI en Lima, sede del Sistema, estará a cargo de la coordinación general del Sistema y deberá contar con el apoyo técnico y logístico de las Oficinas regionales de la OACI involucradas (Lima y México) y del Comité Técnico, según sea necesario, actuando de conformidad con los procedimientos y directrices pertinentes de la OACI, así como con este Reglamento y con otros procedimientos del Sistema.

Artículo 9
FUNCIONES DEL COORDINADOR GENERAL

Las funciones del Coordinador General serán:

- a) Coordinar con los Estados participantes la ejecución del programa anual de actividades.
- b) Coordinar con el Presidente las reuniones de la Junta General y actuar como Secretario de las mismas.
- c) Orientar a los expertos que formen parte del Comité Técnico.
- d) Coordinar y dirigir las reuniones del Comité Técnico y la ejecución de su programa de actividades.
- e) Intercambiar la información que sea necesaria con los Estados participantes y organismos pertinentes.
- f) Preparar un informe anual de las actividades del Sistema y someterlo a la Junta General.
- g) Coordinar con los Estados la designación de expertos y la participación de éstos a solicitud del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI.
- h) Mantener actualizadas las listas de las Administraciones de Aviación Civil, de los candidatos presentados para integrar el Comité Técnico y de los expertos disponibles.
- i) Realizar aquellas otras funciones dentro de la esfera de actividades del Sistema que le sean encomendadas.

Artículo 10 COMITÉ TÉCNICO

El Comité Técnico estará integrado por expertos que cumplan con los requisitos de la OACI en materia de licencias al personal, operación de aeronaves y aeronavegabilidad en número determinado por la Junta General y seleccionados en consulta con la OACI y de conformidad con el Artículo 4 d) de este Reglamento. La duración de sus contratos será de un año, renovable, siendo los tres primeros meses a título de prueba.

Artículo 11 FUNCIONES DEL COMITÉ TÉCNICO

El Comité Técnico tendrá las siguientes funciones:

- a) Planificar y desarrollar un programa permanente de cooperación técnica para la vigilancia de la seguridad operacional en los Estados participantes, con el propósito de verificar el cumplimiento de sus obligaciones en materia de seguridad operacional.
- b) Proponer los reglamentos y los procedimientos que sean necesarios en materia de licencias al personal, operación de aeronaves y aeronavegabilidad, tal como se menciona en el Artículo 4 b) de este Reglamento, con el fin de lograr su armonización y adopción por los Estados participantes; así como revisar y enmendar las mismas, conforme sea necesario, estableciendo grupos de trabajo a tal efecto.
- c) Participar en las auditorías de los Estados que forman parte del Sistema, a solicitud del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI.
- d) Recomendar a los Estados participantes la adopción y la aplicación uniforme de los reglamentos y procedimientos armonizados.
- e) Propiciar la difusión de los reglamentos y procedimientos armonizados.
- f) Determinar las necesidades de asistencia de las Administraciones de Aviación Civil en materia de seguridad operacional.
- g) Preparar y presentar anualmente a la Junta General los proyectos de programa de actividades y de presupuesto para su aprobación.
- h) Crear los grupos de expertos que estime necesarios.
- i) Examinar los informes de los grupos de expertos que se hayan creado y decidir sobre los asuntos que éstos sometan a su consideración.

- j) Analizar los informes de auditoría que deseen someter a su consideración los Estados participantes.
- k) Pronunciarse sobre las enmiendas a este Reglamento cuando la Junta General lo solicite.
- l) Analizar e informar a la Junta General acerca de las repercusiones en caso de la desvinculación del Sistema por parte de uno o más Estados.
- m) Proponer a la Junta General la liquidación de los bienes y patrimonio del Sistema en caso de extinción del mismo.

Artículo 12

APOYO DE LA OACI

- a) El Sistema será administrado por la OACI a través de un acuerdo de fondos en fideicomiso que habrán de suscribir los Estados participantes y la OACI, conforme a lo dispuesto en el párrafo tercero del Memorándum de Entendimiento.
- b) La OACI proporcionará respaldo técnico y logístico al Sistema, la información y la documentación que requiera y supervisará sus actividades con los medios regulares a su alcance.
- c) A solicitud de la CLAC o de cualquiera de los Estados participantes, la OACI propondrá la forma de proceder más adecuada para las actividades requeridas por éstos últimos, en caso de que el Sistema no esté en condiciones de ejecutarlas.
- d) La OACI hará los arreglos necesarios para la revisión por parte de sus auditores de los estados financieros del Sistema al 31 de diciembre de cada año, y presentará sus informes a la Junta General por intermedio del Coordinador General.
- e) Los gastos que incurra la OACI por las actividades antes descritas y que excedan el apoyo ordinario de la OACI a sus Estados contratantes deberán ser cubiertos de conformidad con las disposiciones pertinentes del acuerdo complementario de fondos en fideicomiso, cuyos detalles habrán de ser establecidos por las Partes.

Artículo 13

RÉGIMEN FINANCIERO

El sistema será financiado por contribuciones de los Estados participantes, en la forma establecida por los acuerdos entre esos Estados, así como por las contribuciones de observadores especiales, en base a un presupuesto anual aprobado por la Junta general antes del 30 de septiembre del año que preceda inmediatamente al año de su aplicación. El presupuesto también incluirá el monto anual (en dólares estadounidenses) de las contribuciones de los Estados participantes, valor que deberá ser depositado en una cuenta de fondos en fideicomiso que abrirá la OACI a nombre del Sistema.

El límite mínimo de la cuota para las entidades observadoras especiales admitidas de acuerdo con el literal c) del Artículo 6 será el que rija para la participación de los Estados.

Artículo 14 CONCILIACIÓN

Toda diferencia o controversia relativa a la interpretación o aplicación del presente Reglamento se resolverá mediante negociación entre las partes interesadas.

Artículo 15 ENMIENDAS

- a) Cualquiera de las Partes, la OACI o la CLAC, podrá proponer enmiendas a este Reglamento.
- b) En lo que se refiere a la CLAC, cualquier Estado miembro de la Junta General podrá proponer enmiendas a este Reglamento. Toda enmienda deberá ser examinada por la Junta General y aprobada en reunión ampliada del Comité Ejecutivo de la CLAC, en la que podrán participar todos los Estados que formen parte del Sistema.
- c) Toda enmienda propuesta por la OACI o la CLAC requerirá la aprobación de ambas partes para entrar en vigor.

Artículo 16 ENTRADA EN VIGOR

Este Reglamento entrará en vigor una vez que sea aprobado formalmente por las Partes y una vez que el Sistema quede establecido.