



COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

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

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

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

ALEJANDRO ORCHANSKY

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



NORBERTO E. LUONGO

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



HUGO STORTONI

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



ROBERTO SARTI

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



JORGE ALBERTO MÁQUEZ

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



ESTELA LEBAN

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



LUIS PUNTARULO

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



EDUARDO CARCEGLIA

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



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



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



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



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



FERNANDO BRAVO

Jefe de Departamento Técnico Legal

ORSNA – Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos

Corrientes 441, Buenos Aires

T: (54 11) 4327 0795

F: (54 11) 4327 0797

fbravo@orsna.gov.ar



PEDRO MARTÍN BILLOROU

Abogado

ORSNA – Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos

Corrientes 441, Buenos Aires

T: (54 11) 4327 1021

F: (54 11) 4327 0797

pbillorou@orsna.gov.ar



HÉCTOR S. SKARE

The MITRE Corporation

Jefe Local del Programa ANAC

Av. Dorrego 2699

Buenos Aires

T: (54 11) 4773 3671

F: (54 9 11) 4558 9174

Skare@arnet.com.ar



NICOLÁS DAPENA FERNÁNDEZ

Gerente de Relaciones con la Industria y Organismos Oficiales

Aerolíneas Argentinas S.A.

Bouchard 547, 6to Piso, Buenos Aires,

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

F: (54 11) 4130 3481

ndapena@hotmail.com

ndapena@aerolineas.com.ar



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



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



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



BRASIL

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



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



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



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



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



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



ELON GARCÍA NEVES

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



MARCELO DE SOUZA MACIEL

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



RAUL OCTAVIANO DE SANT'ANNA

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



ANA LUIZA MEMBRIVE MARTINS

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



CHILE

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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



COLOMBIA

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



COSTA RICA

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



CUBA

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



ECUADOR

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



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



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



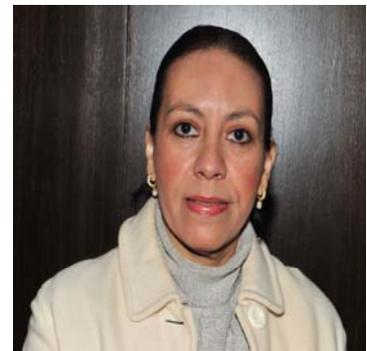
GUATEMALA

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



HONDURAS

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



MÉXICO

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



NICARAGUA

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



PANAMÁ

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



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



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

PARAGUAY

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

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



PERÚ

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



REPÚBLICA DOMINICANA

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



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



URUGUAY

SERGIO PÉREZ LAURO

Director de Transporte Aéreo
DINACIA - Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura
Aeronáutica
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519,
Paso Carrasco C.P. 12.100, Canelones, Uruguay
T: (598 2) 604 0408 Ext. 4040
F: (598 2) 604 0424
perezlau@adinet.com.uy



LUIS GIORELLO SANCHO

Asesor Jurídico
DINACIA – Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura
Aeronáutica
Av. W. Ferreira Aldunate 5519, C.P. 12.100 Paso Carrasco, Canelones,
Montevideo
T: (598 2) 604 0408 int. 4223
F: (598 2) 604 0408 int. 4232
giosan@adinet.com.uy



ROBERTO PERDOMO PROTTI

Asesor Letrado
DINACIA - Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura
Aeronáutica
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519,
Paso Carrasco C.P. 12.100, Canelones, Uruguay
T: (598 2) 604 0408 Ext. 4041
F: (598 2) 604 0424
rperdomo@adinet.com.uy



MARÍA ANGÉLICA GONZÁLEZ SILVA

Asesor Legal y Secretaria Técnica
JNAC – Junta Nacional de Aeronáutica Civil
Rincón 575, Piso 12, Montevideo
T: (598 2) 915 1218
F: (598 2) 915 8598
juntaaeronautica@mtop.gub.uy
dntaereo@adinet.com.uy



ELINA RODRÍGUEZ BRIZUELA

Directora de Transporte Aéreo
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Rincón 575, 5to Piso, Montevideo
T: (598 2) 9158333 20517
Elina.rodriguez@dnt.gub.uy



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



ESTADOS NO MIEMBROS

ESTADOS UNIDOS

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



ORGANIZACIONES INTERNACIONALES GUBERNAMENTALES

CLAC – COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

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



OACI – ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

NORA ADELA BISSO
Asesora Jurídica
Las Bases 132 – C.P. 1706 1206 Haedo, Partido de Morón,
Buenos Aires, Argentina
T: (54 11) 4650 4939
C: (54 9 11) 155-059-6417
Noraadela.bisso@gmail.com



ORGANIZACIONES INTERNACIONALES NO GUBERNAMENTALES

ACI-LAC Airports Council Internacional / Latin America – Caribbean

JAVIER MARTÍNEZ BOTACIO
Secretario Regional
Oficinas ACI-LAC, Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre
Salidas Internacionales, Quito, Ecuador
T: (593 2) 294 4978
C: (593) 9825 5408
jmartinez@aci-lac.aero



CARLOS BIANCHI
Abogado
Airports Council Internacional / Latin America – Caribbean - ACI-LAC
Honduras 5663, CAP. FED., Buenos Aires
Argentina
T: (54 11) 4852 6901
F: (54 11) 4852 6952
cbianchi@aa2000.com.ar



DIEGO GONZÁLEZ
Abogado
Airports Council Internacional / Latin America – Caribbean - ACI-LAC
Honduras 5663, CAP. FED., Buenos Aires
Argentina
Honduras 5663 – Capital Federal, Buenos Aires
T: (54 11) 48526901
F : (54 11) 48526582
dgonzalez@aa2000.com.ar



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



ALADA - ASOCIACIÓN LATINO AMERICANA DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL

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



ALTA – ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA Y DEL CARIBE DE TRANSPORTE AÉREO

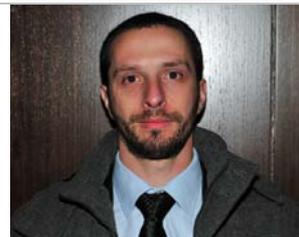
GONZALO YELPO
Director Legal
Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo - ALTA
Colonia 1066, Esc. 301, Montevideo 11.100, Uruguay
T. (598 2) 908 4115
F: (598 2) 9084115 Ext. 31
gyelpo@alta.aero



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



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



IATA - INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION

PATRICIO SEPÚLVEDA

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



MARIA JOSÉ TAVEIRA

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



LUIS FELIPE DE OLIVEIRA

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



JUAN CARLOS VILLATE

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



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

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



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



INDUSTRIA

EMBRAER

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



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

CLAC/GEPEJTA/25-INFORME
ADJUNTO 2

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

**COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL**



**LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION**

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ**

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

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

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

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por la Secretaría)

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

Cuestión 1.1: Acuerdo multilateral de cielos abiertos (Chile)

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

- Guía de Orientación (Secretaría)

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

Cuestión 1.4: Infracciones aeronáuticas (Panamá)

Cuestión 1.5: Sistema de reservas por computadora (Panamá)

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

Cuestión 1.6: Actualización Decisiones CLAC

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

Cuestión 1.7: Proyectos de Decisión

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

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

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

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

Cuestión 3: Capacitación
Punto Focal: Argentina

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

- Informe verbal de la Secretaría

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

Cuestión 4: Navegación aérea
Punto Focal: Brasil

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

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

Cuestión 5: Seguridad operacional
Punto Focal: Chile

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

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

Cuestión 5.3: Institucionalización del sistema y seguimiento

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

Cuestión 5.4: Cooperación regional auditorías (Chile)

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

Cuestión 6: Otros Asuntos

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

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

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

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

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

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

Preámbulo

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

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

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

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

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

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

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

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

HAN ACORDADO lo siguiente:

**Artículo 1
Definiciones**

Para los fines del presente Acuerdo:

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 2 **Otorgamiento de derechos**

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

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

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

Artículo 3 **Designación y autorización**

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

- d) la línea aérea designada esté calificada para satisfacer las demás condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que examina la o las solicitudes.

3. Al recibir la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2, una línea aérea designada podrá iniciar la explotación de los servicios convenidos para los cuales ha sido designada, a condición de que cumpla las disposiciones aplicables del presente Acuerdo y las normas exigidas por la Parte que ha concedido la autorización.

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

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho de negar las autorizaciones mencionadas en el Artículo 3 (Designación y autorización) del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por cualquiera de las otras Partes y de revocar y suspender dichas autorizaciones, o de imponer condiciones a las mismas, de forma temporal o permanente:

- a) en caso de que consideren que la línea aérea no está constituida en el territorio del Estado Parte que la designa y no tenga su oficina principal en el territorio de dicha Parte;
- b) en caso de que consideren que la línea aérea no está bajo el control normativo efectivo del Estado Parte que la designa;
- c) en caso de que la Parte que designa la línea aérea no cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 8 sobre Seguridad Operacional y el Artículo 9 sobre Seguridad de la Aviación; y
- d) en caso de que dicha línea aérea designada no este calificada para satisfacer las demás condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

2. A menos que sean indispensables medidas inmediatas para impedir la violación de las leyes y los reglamentos antes mencionados, o a menos que la seguridad operacional o la seguridad de la aviación requieran medidas de conformidad con las disposiciones del Artículo 8 sobre Seguridad Operacional o del Artículo 9 sobre Seguridad de la Aviación, los derechos enumerados en el párrafo 1 de este Artículo se ejercerán únicamente después que las autoridades aeronáuticas efectúen consultas de conformidad con el Artículo 31 (Consultas) del presente Acuerdo.

Artículo 5 **Aplicación de las leyes**

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

Artículo 6 **Transito directo**

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

Artículo 7 **Reconocimiento de certificados**

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

Artículo 8 **Seguridad operacional**

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

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

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

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

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

Artículo 9 **Seguridad de la aviación**

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 10

Seguridad de los documentos de viaje

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

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

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

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

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

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

Artículo 11
Pasajeros no admisibles e indocumentados y personas deportadas

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

Artículo 12
Cargos a los usuarios

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

Artículo 13
Derechos de aduana

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

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

Artículo 14

Tributos

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

Artículo 15

Competencia leal

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

Artículo 16

Capacidad

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

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

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

Artículo 17 **Tarifas**

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

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

Artículo 18 **Leyes sobre la competencia**

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

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

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

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

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

Artículo 19 **Conversión de divisas y transferencia de ganancias**

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

Artículo 20 **Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo**

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

Artículo 21 **Personal no nacional y acceso a servicios locales**

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

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

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

Artículo 22 **Cambio de capacidad**

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

Artículo 23 **Servicios de escala**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 25 **Arrendamiento**

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

Artículo 26 **Servicios multimodales**

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

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

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

Artículo 28 **Prohibición de fumar**

1. Cada Parte prohibirá, o hará que sus líneas aéreas prohíban, fumar en todos los vuelos de pasajeros explotados por sus líneas aéreas entre los territorios de las Partes. Esta prohibición se aplicará en todos los lugares dentro de la aeronave y estará en vigor desde el momento en que la aeronave comienza el embarque de los pasajeros hasta el momento en que completa su desembarque.

2. Cada Parte tomará todas las medidas que considere razonable para asegurar el cumplimiento, por sus líneas aéreas, sus pasajeros y los miembros de tripulación, de las disposiciones de este Artículo, incluyendo la imposición de penas apropiadas por el incumplimiento.

Artículo 29
Protección al medio ambiente

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

Artículo 30
Estadísticas

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

Artículo 31
Consultas

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

Artículo 32
Solución de controversias

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

Artículo 33
Enmiendas

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

Artículo 34 **Registro en la OACI**

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

Artículo 35 **Denuncia**

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

Artículo 36 **Depositario**

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

Artículo 37 **Reservas**

El presente Acuerdo admite reservas.

Artículo 38 **Firma y ratificación**

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

Artículo 39
Adhesión

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

Artículo 40
Entrada en vigor

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

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

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

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

Buenos Aires, Argentina, 4 de agosto de 2010.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

REPUBLICA DE COLOMBIA

AERONAUTICA CIVIL

Bogotá, Julio 29 de 2010
Unidad Administrativa Especial



Señor

MARCO OSPINA

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

Asunto: Nota de estudio Scanners Corporales

Respetado señor Ospina:

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

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

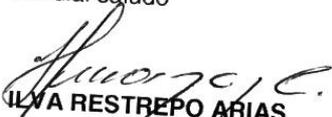
"Colombia piensa que como bloque regional se podría presentar una nota de estudio en la cual se fije una posición orientada a que si bien los Estados debemos adoptar todas la medidas y buenas prácticas que contribuyan a la seguridad de la Aviación, las mismas deben ser medidas y acordes con la realidad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

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

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

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

Cordial saludo


ILVA RESTREPO ARIAS

Jefe Oficina de Transporte Aéreo

Proyectó: Jorge Quintana Julianá
Revisó: Jorge Quintana

Cobrança de Adicionais

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC – Brasil

Rogério Teixeira Coimbra

Buenos Aires, Agosto/2010



Introdução

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

✓ **Adicional de Combustível**

✓ **Adicional de Emissão**

Histórico do Adicional de Combustível

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

Histórico do Adicional de Combustível

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

Contexto Atual

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

Contexto Atual

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

Adicionais x Preço Único

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

Falta de Padronização

→ O registro se efetua sob os seguintes códigos:

↪ Q

↪ YQ

↪ YR

→ A comparação de preços fica comprometida:

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

Adicional de Emissão

→ Custos indissociáveis

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

→ Cobrança por canais menos eficientes

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

Canais de Venda Menos Eficientes

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

Assimetria de Informação

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

Assimetria de Informação

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

Regulação do Transporte Aéreo

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

Aplicação

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



ANAC

Agência Nacional de Aviação Civil - Brasil



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

ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

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

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente

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

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

RESUMEN

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

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

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

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

Repercusiones financieras: No se aplica

Referencias: No se aplica

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

ASSEMBLY --- 37TH SESSION

EXECUTIVE COMMITTEE

Montréal, 16 to 18 June 2010

Agenda Item 17: Environmental protection

DEVELOPMENT OF A GLOBAL FRAMEWORK FOR ADDRESSING AVIATION CO₂ EMISSIONS

(Presented by [insert names of supporting States])

EXECUTIVE SUMMARY

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

Action: The Assembly is invited to

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

Strategic objectives	C - Environmental Protection - Minimize the adverse effect of global civil aviation on the environment
Financial implications	Not applicable
References	Not applicable

1. A GLOBAL FRAMEWORK FOR ADDRESSING AVIATION GHG EMISSIONS

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

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

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

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

2. APPLICATION OF MARKET-BASED MEASURES REQUIRES MUTUAL CONSENT

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

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

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

END



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

Juan Carlos Villate

IATA



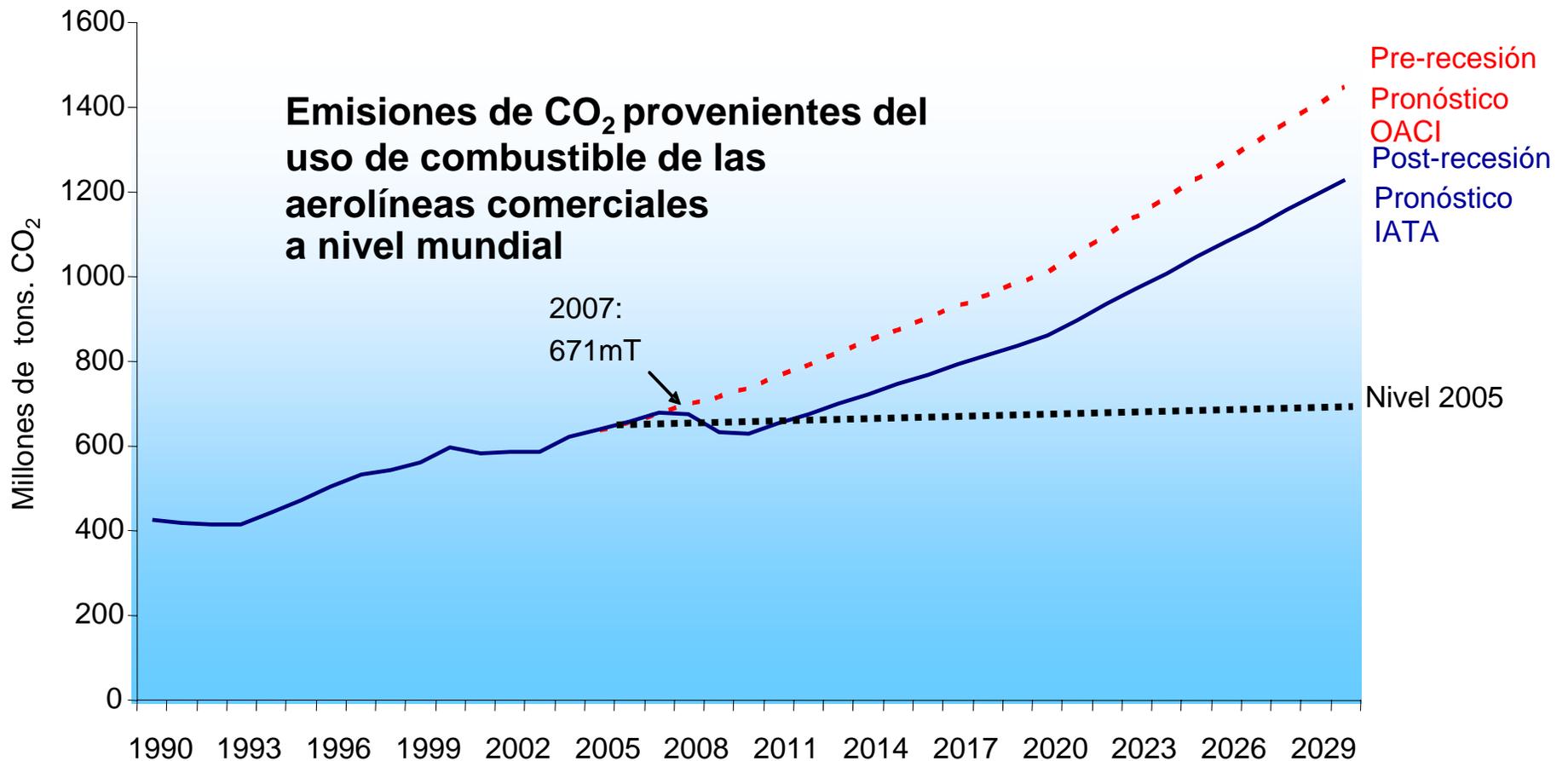
La aviación es un factor clave para el desarrollo socioeconómico

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

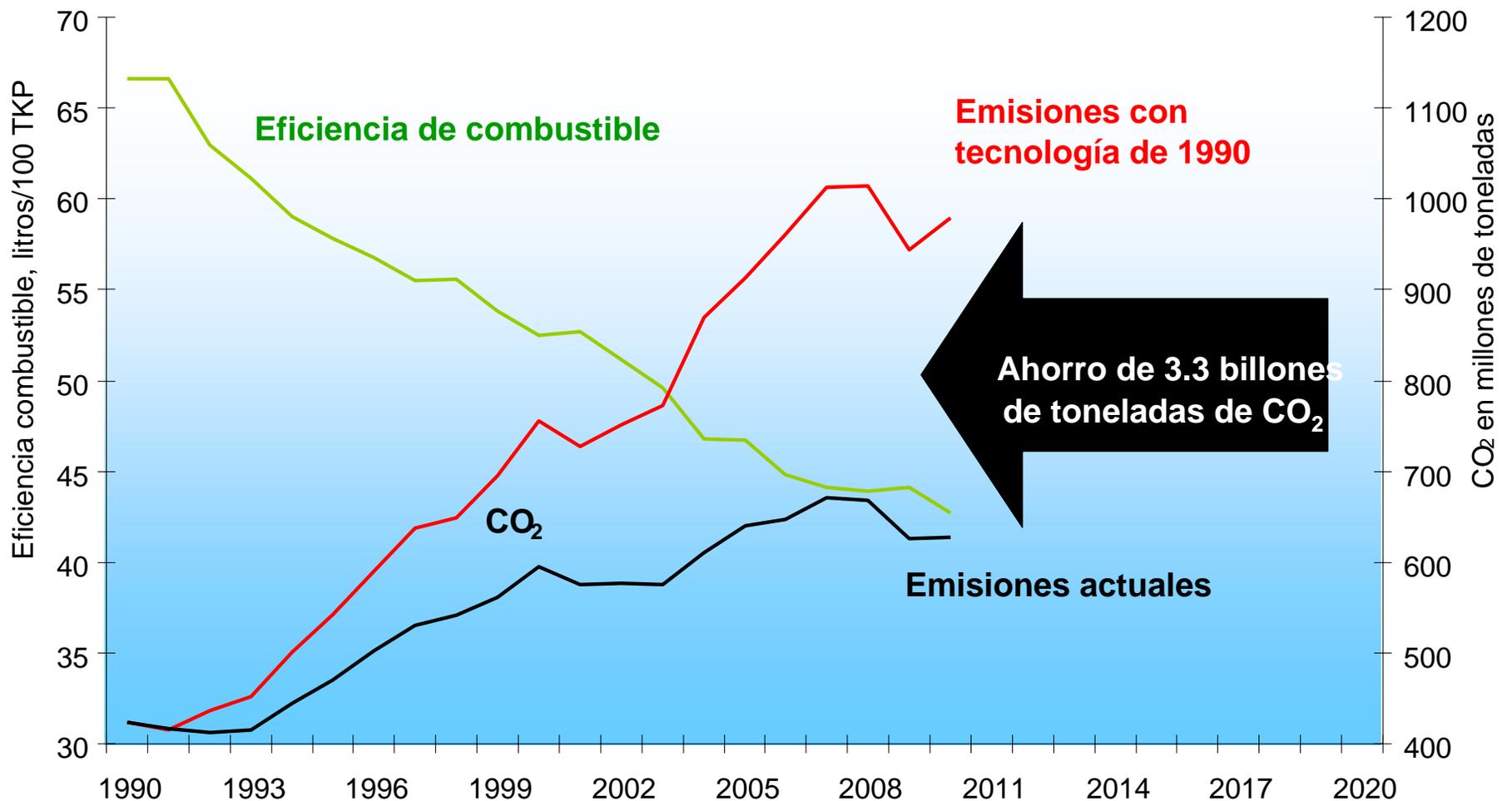




Tenemos un gran desafío en cuanto a emisiones



Y hemos logrado importantes avances





Y nuestras metas son ambiciosas

2010

1.5% anual de
eficiencia de
combustible

Rumbo a
CNG

2020

CNG de 2020

Implementación de
enfoque sectorial
mundial

2050

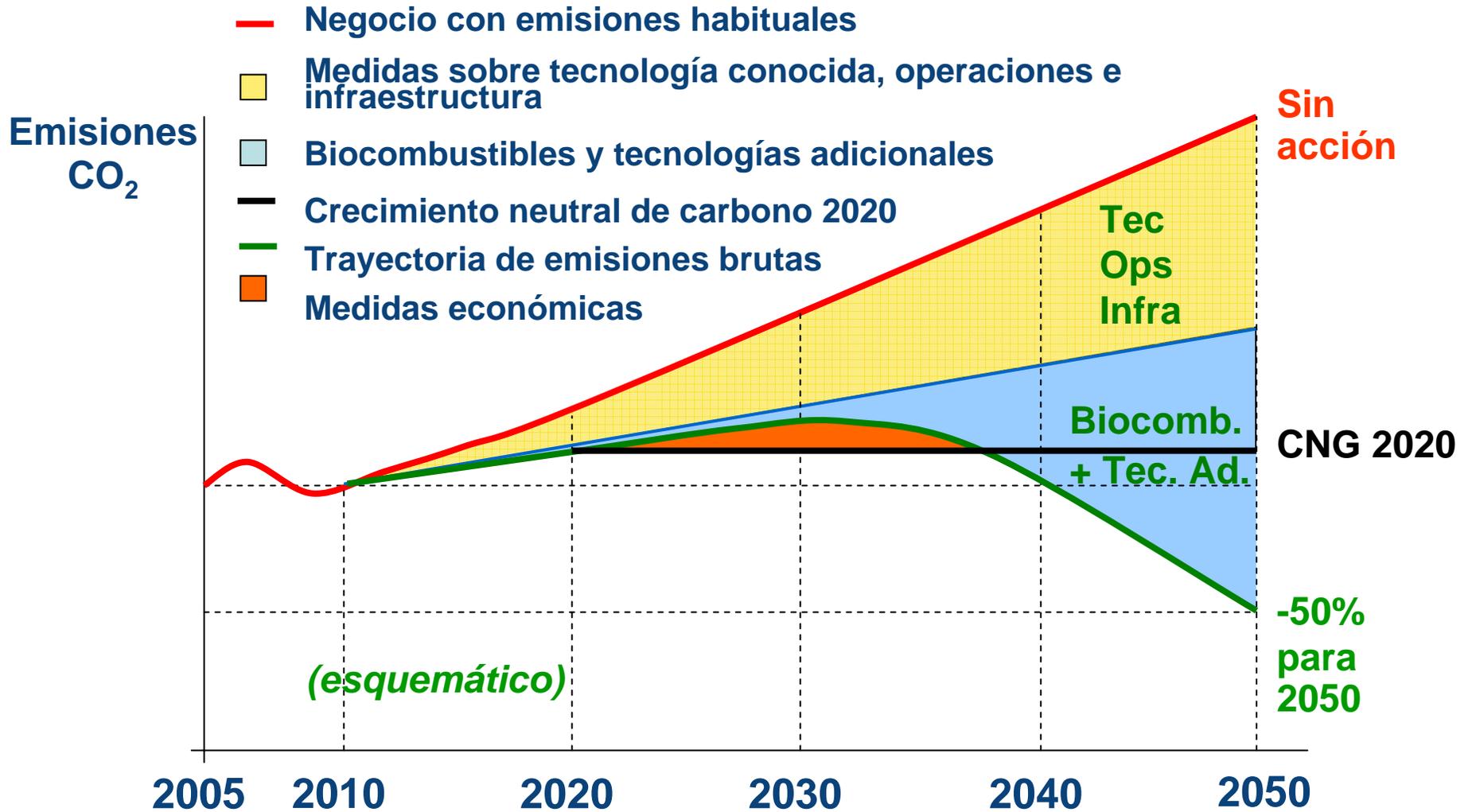
50% de
reducción en
emisiones netas
de CO₂ respecto
a niveles de
2005

Estrategia de cuatro pilares para la industria

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



Mapa de reducción de emisiones de la industria



La aviación necesita un marco mundial basado en principios sólidos

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



Sin un marco solido y global la aviación esta en riesgo

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

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

...



- **Proliferacion de impuestos nacionales**

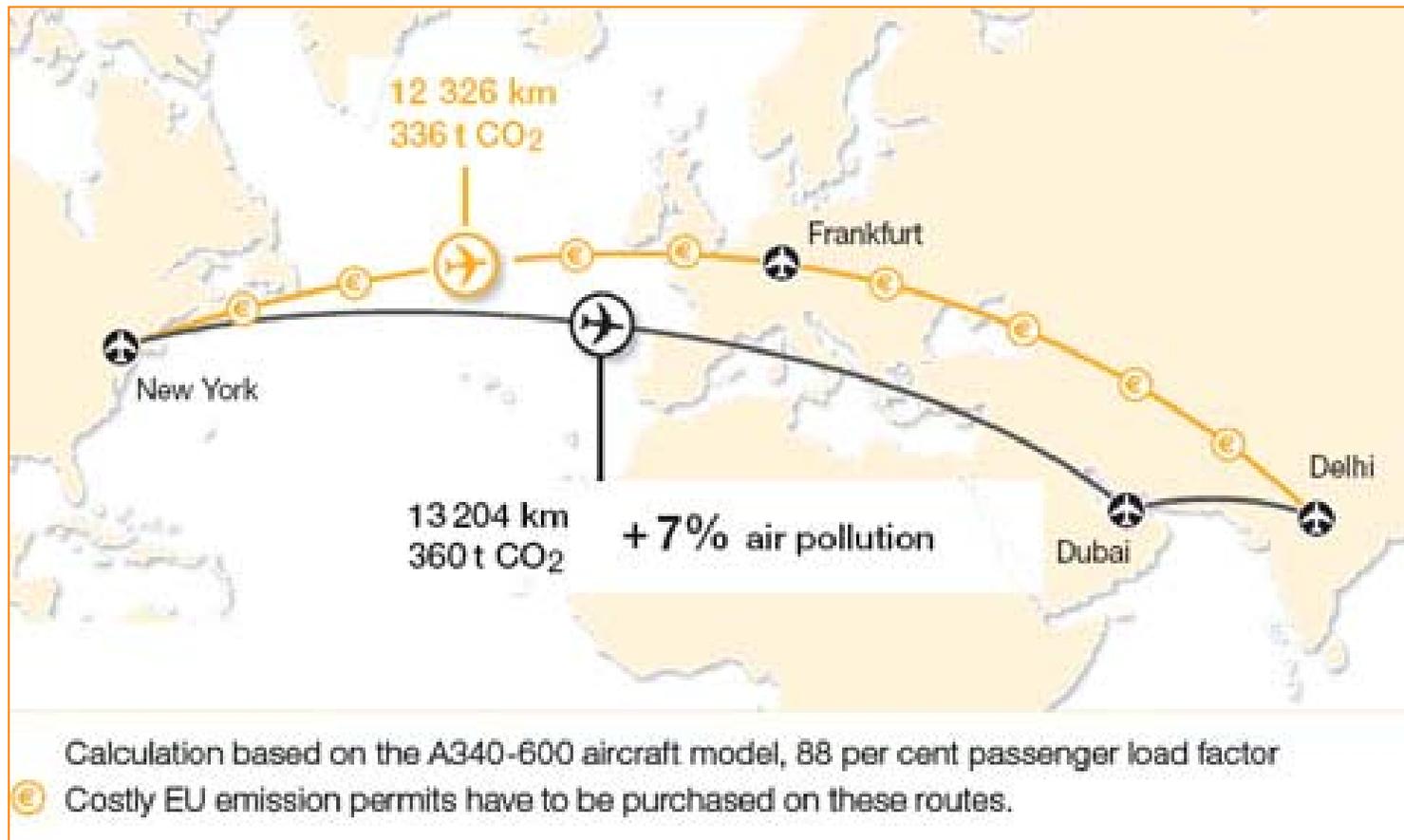
- Alemania € 26/Pax

- **Medidas discriminatorias**

- CE – veto a operacion de aerolineas que se perciba incumplen ETS

**Doble contabilidad
costos y complejidad**

UE ETS – Distorsión competitiva?

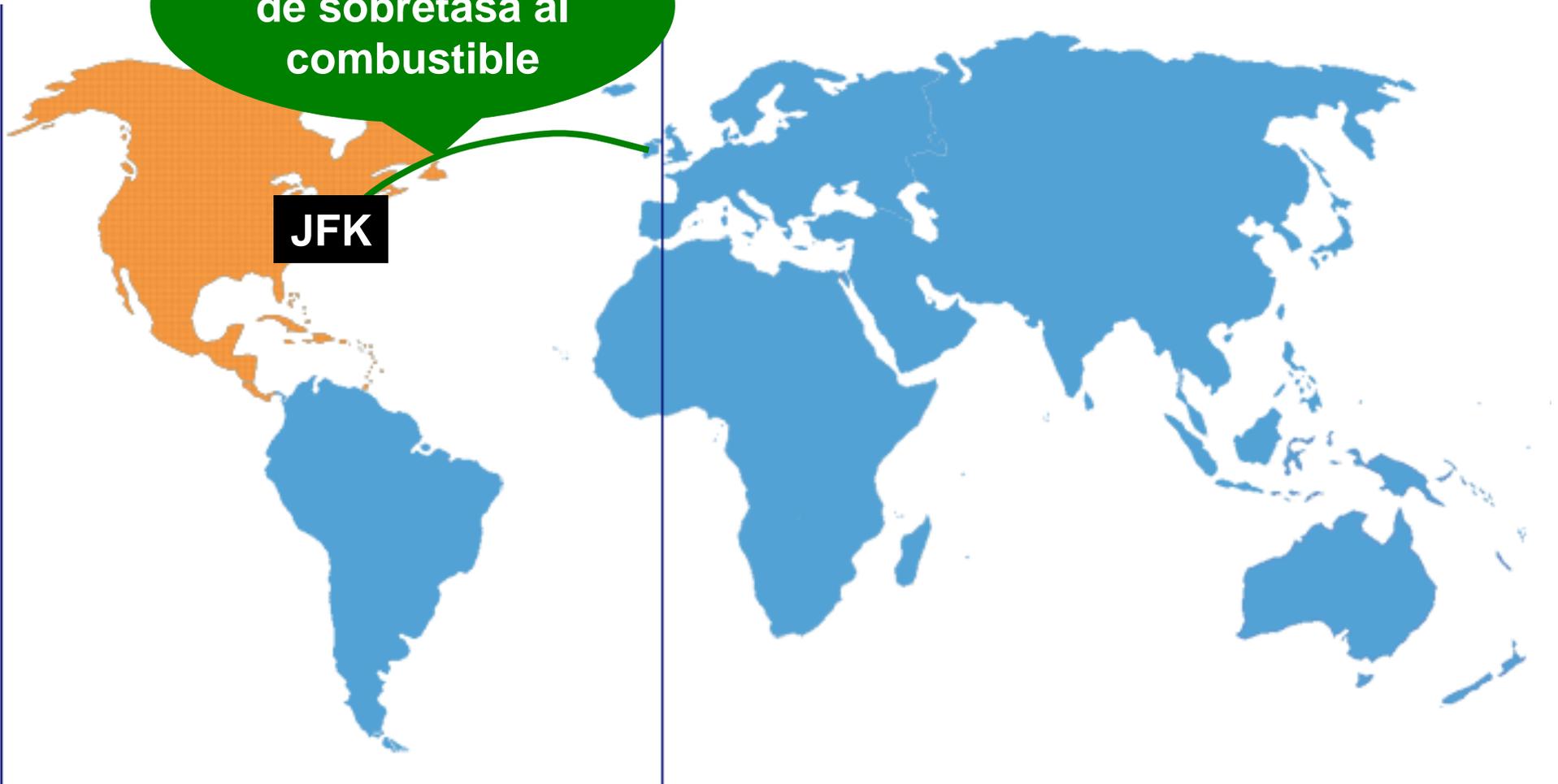


Impacto potencial de legislaciones individuales...



US propuestas de sobretasa al combustible

JFK





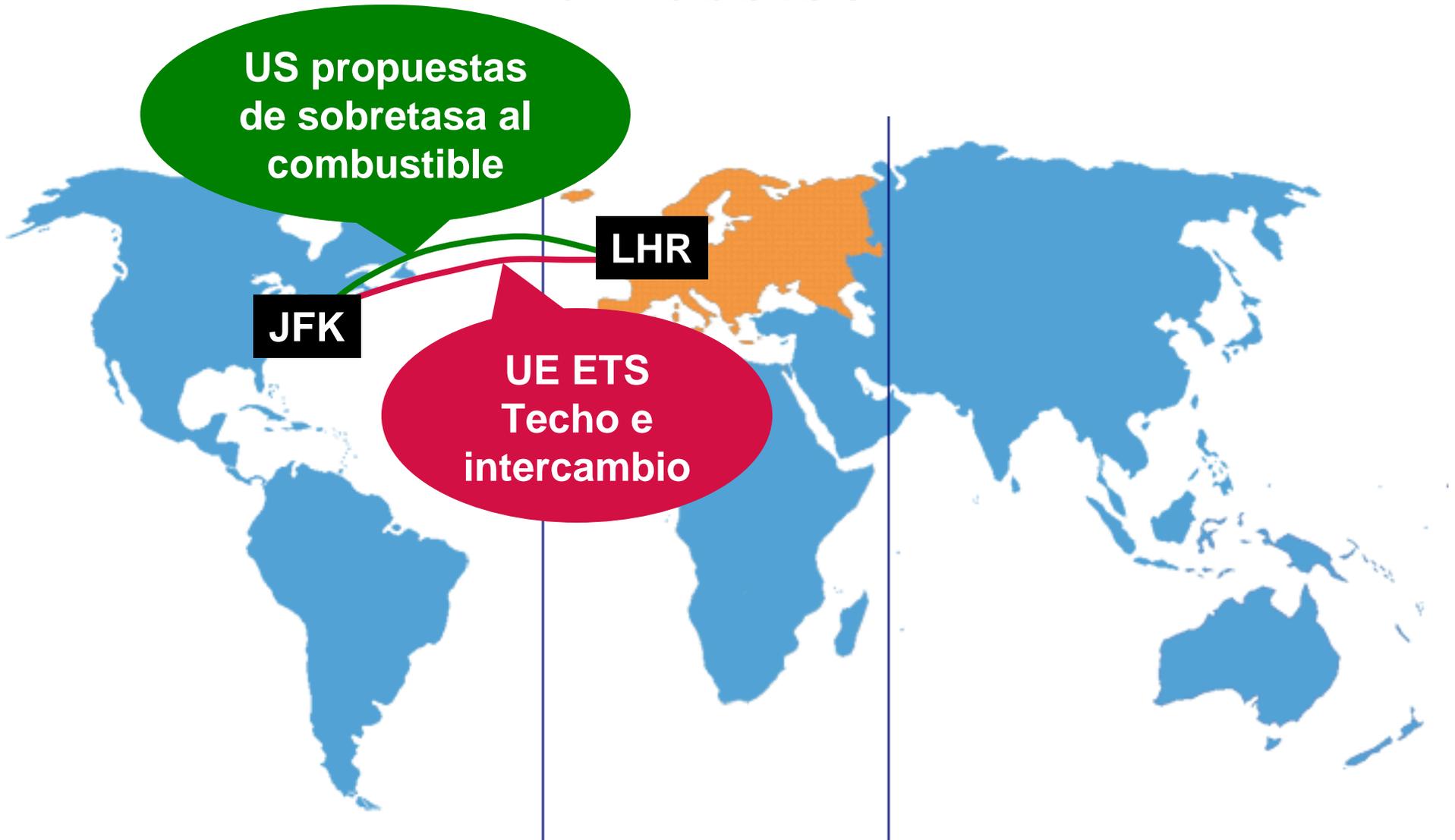
Impacto potencial de legislaciones individuales...

US propuestas
de sobretasa al
combustible

JFK

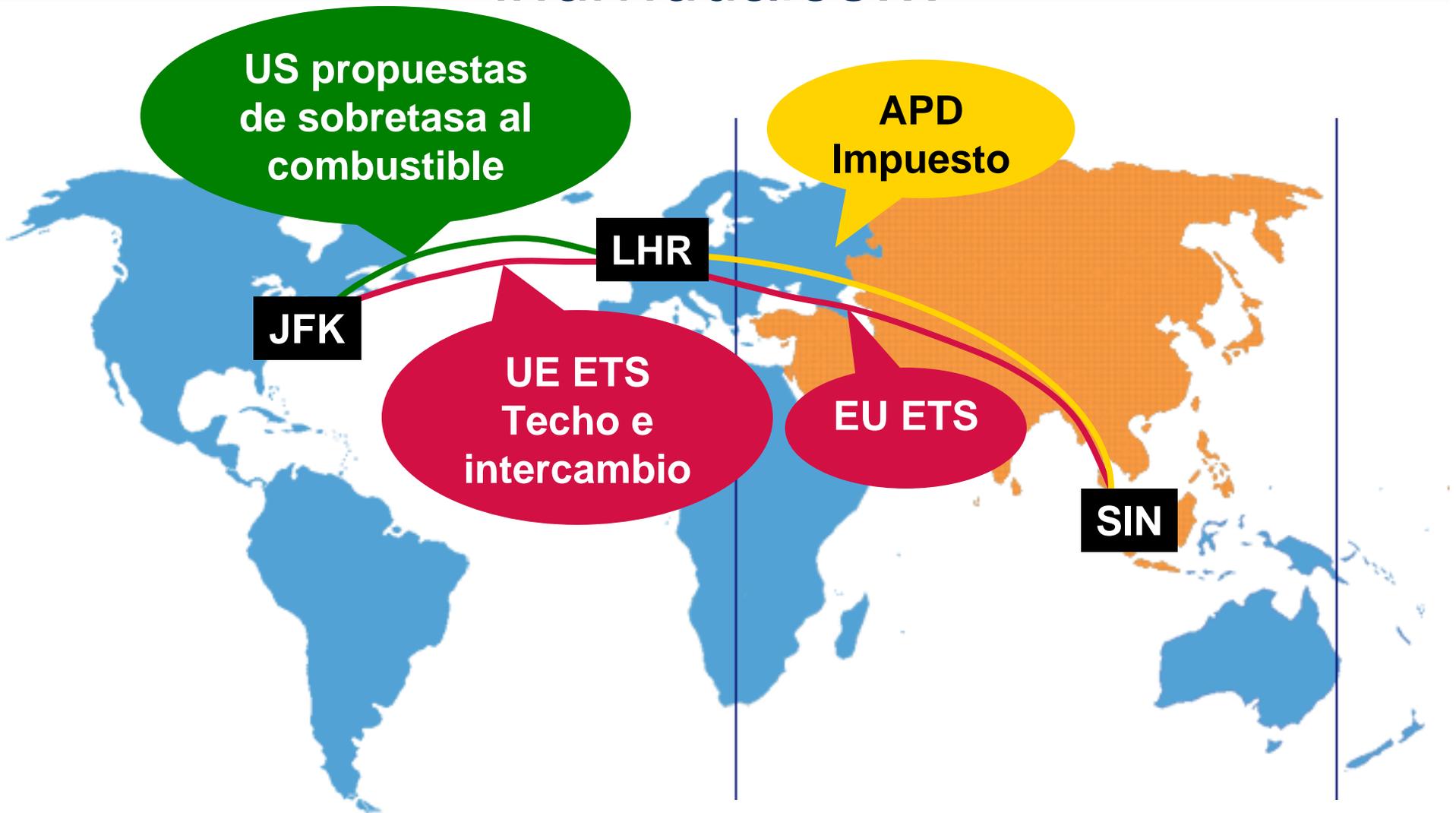
LHR

UE ETS
Techo e
intercambio



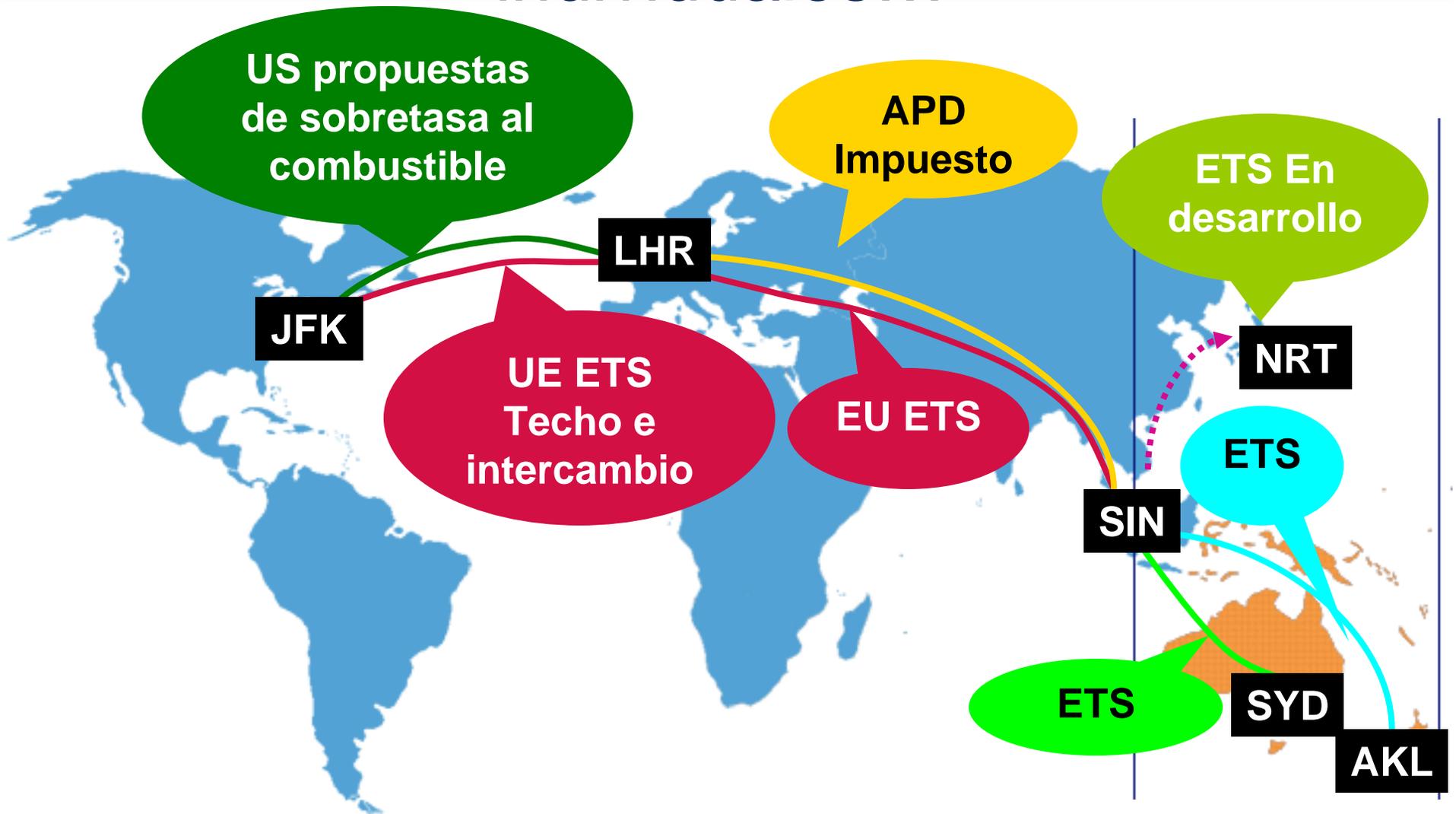


Impacto potencial de legislaciones individuales...





Impacto potencial de legislaciones individuales...



Cómo pueden colaborar los Gobiernos?

Acordando

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



Evitando

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





La Asamblea 37° de la OACI constituye una
oportunidad única

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



28 Septiembre - 8 Octubre 2010

Montreal, Canadá





COP 16 – Cancún

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

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

Juan Carlos Villate

IATA



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

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

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

1. BASES PARA UN SISTEMA DE FINANCIAMIENTO SANO

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

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

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

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

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

2. INGRESOS

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

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

3. PROPOSICIÓN DE UN SISTEMA DE COSTOS AERONÁUTICOS

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

3.1 Objetivos del sistema

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

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

3.2 Conceptos básicos

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

3.3 Criterios propuestos

3.3.1 Rubros de costo

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

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

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

recursos humanos, se deben incluir, además, las regalías directas o indirectas de que goza el funcionario, tales como gastos en medicina preventiva y curativa, bienestar social, bonos de productividad u otros y otros beneficios que si bien no conforman parte de sus remuneraciones fijas, forman parte de las condiciones inherentes a la situación del mercado laboral y a la 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 tanto, se deberá prever un costo de desarrollo de nuevas capacidades, lo que significa inversión real para la organización. El costo de desarrollo determinado, ha de ser asociado únicamente al servicios a que está destinado, evitando así que usuarios no relacionados carguen con parte de dicho costo.

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

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

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

3.3.3 Requisitos para implementar un sistema de costos

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

- a) Estructura organizacional dada: Para que la información de costos sea útil, será necesario que la organización disponga de una estructura organizacional que permita una clara asignación de las responsabilidades y los ámbitos de acción de cada una de ellas. El objetivo es asociar, en la medida que sea posible, gastos e ingresos a unidades organizacionales; éstas se deberán utilizar para efecto del sistema de costos como unidades para acumular costos.
- b) Sistema de captura de información básica adecuado: Será necesario considerar la calidad de la información a emitir, los procesos necesarios para generarla, los controles y procesos de validación a utilizar. De igual manera, se deberá minimizar la multiplicidad de 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) En determinadas circunstancias, el enfoque de tarificación basado en costos medios, podrá ampliarse para incluir la fijación de tarifas basado en principios económicos.
- d) La red aeroportuaria deberá autofinanciarse mediante el cobro a los usuarios, incluyendo los costos de provisión de infraestructura **y, en el caso de los aeropuertos concesionados, un rendimiento razonable sobre las inversiones que realicen**
- e) Los sistemas de ayudas a la navegación aérea y de control de tránsito aéreo deberán autofinanciarse con el correspondiente cobro a los usuarios.
- f) Deberá tender a la eliminación de subsidios cruzados y exenciones.
- g) Deberá tener una estructura lo más simple posible.

4. METODOLOGÍA PARA 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 otorga para el funcionamiento de toda la industria aeronáutica por diversas entidades.

4.2.3 Metodología

La metodología que se propone está contenida en dos áreas:

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

La identificación propuesta para los ingresos es la siguiente:

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

La identificación propuesta para costos e inversión es la siguiente:

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

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

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

5.1 Objetivo

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

5.2 Principios y criterios

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

5.2.1 Principios

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

5.2.2 Criterios

a) De capital:

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

b) Peso máximo de despegue (PMD):

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

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

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

c) Exenciones:

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

d) Servicios meteorológicos y certificados:

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

e) Concesiones:

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

5.3 Concepto de meta de recaudación

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

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

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

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

Ejemplo:

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

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

Comparación de costos y recaudación por concepto:

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

6. PROPOSICIÓN SISTEMA TARIFARIO

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

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

o TARIFA

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

En la 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:

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

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

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

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

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

6.1 Servicios definidos

6.1.1 Servicio en ruta

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

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

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

6.1.2 Servicio de aproximación

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

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

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

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

6.1.3 Servicio de aterrizaje

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

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

6.1.4 Servicio de estacionamiento

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

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

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

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

Estacionamiento:

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

6.2 Valores parámetros “F”

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

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

$$F = C/S$$

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

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

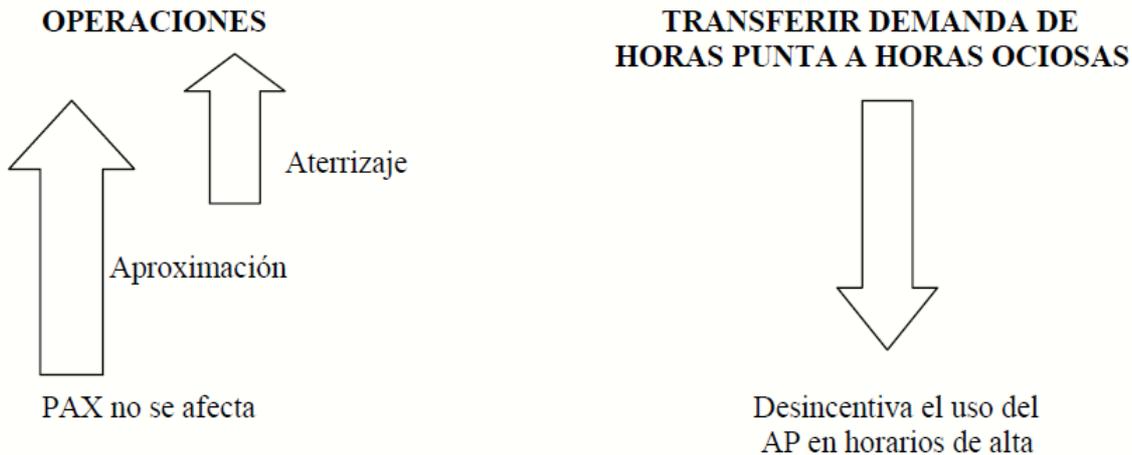
6.3 Congestión

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

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

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

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



6.4 Tasa operacional anual (TOA)

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

Lo anterior se expone en el cuadro siguiente:

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

Cálculo factor "F"

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

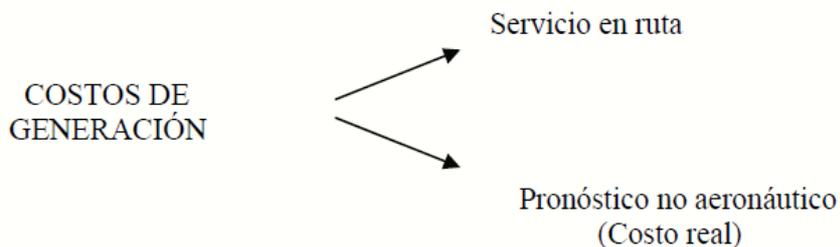
6.6 Otros servicios

6.6.1 Meteorología

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

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

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



6.6.2 Inscripciones y certificaciones

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

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

CONCESIONES

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

Ejemplo:

Proposición sistema tarifario					
Aproximación			617.308	19.638.634	718.90
Ap- 1 Ton 0,35	2	223.997	358.364		
Ap- 2	1	258.944	258.944		
Ap- 3	0	2.380	0		
Aterrizaje				15.313.324	2,46
At Ton	1	6.228.655	6.228.655	12.764.927	
Estacionamiento primera hora			2.042.311	3.986.203	
Es- 1 Hora * Ton 0,8	1	1.305.661	1.305.661	2.546.276	
Es- 2	0	0	0		
Es- 3	0	4.368	0		
Estacionamiento horas siguientes			763.650	1.437.805	1,95
Es- 1 Hora * Ton 0,8	1	594.398	594.398		
Es- 2	0	711.263	142.253		
Es- 3	0	67.473	0		
Embarque Pasajeros			8.032.597	52.080.764	6,48
Em- 1 Pax	3	1.647.026	4.941.078		
Em- 2	1	3.030.875	3.030.875		
Em- 3	1	86.634	60.644		

6.7 Glosario de términos

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

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



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

BIENVENIDOS

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

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

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

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

www.jidaedac.com.ar



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



Facultad de Derecho
Universidad de Buenos Aires

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



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

20, 21 Y 22 DE OCTUBRE DE 2010



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

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

Facultad de Derecho
Universidad de Buenos Aires

www.jidaedac.com.ar



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



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

PROGRAMA

1er. Día

9.00hs.: Ceremonia Inaugural.

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

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

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

(Brasil)

12.30 a 12.45hs.: Pausa para café.

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

14.00hs.: Reunión y almuerzo del Consejo Directivo.

2do. Día

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

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

10.00 a 10.15hs.: Pausa para café.

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

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

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

Dr. Emilio ALVAREZ ALVAREZ (Jefe del Registro Español)

Dr. David DUEÑAS SANTANDER (Jefe del Registro Chileno)

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

Dra. Danielle DOUZIDOU (Jefe del Registro Francés)

Lic. Oscar RODRIGUEZ MEDINA (Jefe del Registro Mexicano)

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

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

3er. Día

9.00 a 10.00hs.: “Seguros Aeronáuticos”.

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

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

11.00 a 11.30hs.: Pausa para café.

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

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

CARLO (España)

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

19.00hs.: Ceremonia de clausura.

AUTORIDADES DEL INSTITUTO

Presidente:

Dr. Aparicio Gallego (España)

Vicepresidentes:

Dr. Eduardo T. Cosentino (Argentina)

Dr. Jorge Álvarez Méndez (República Bolivariana de Venezuela)

Dra. María del Ángel Iglesias Vázquez (España)

Dr. Álvaro Lisboa Montt (Chile)

Secretario General:

Dr. Cayetano Aguayo Sierra

COMITÉ ORGANIZADOR

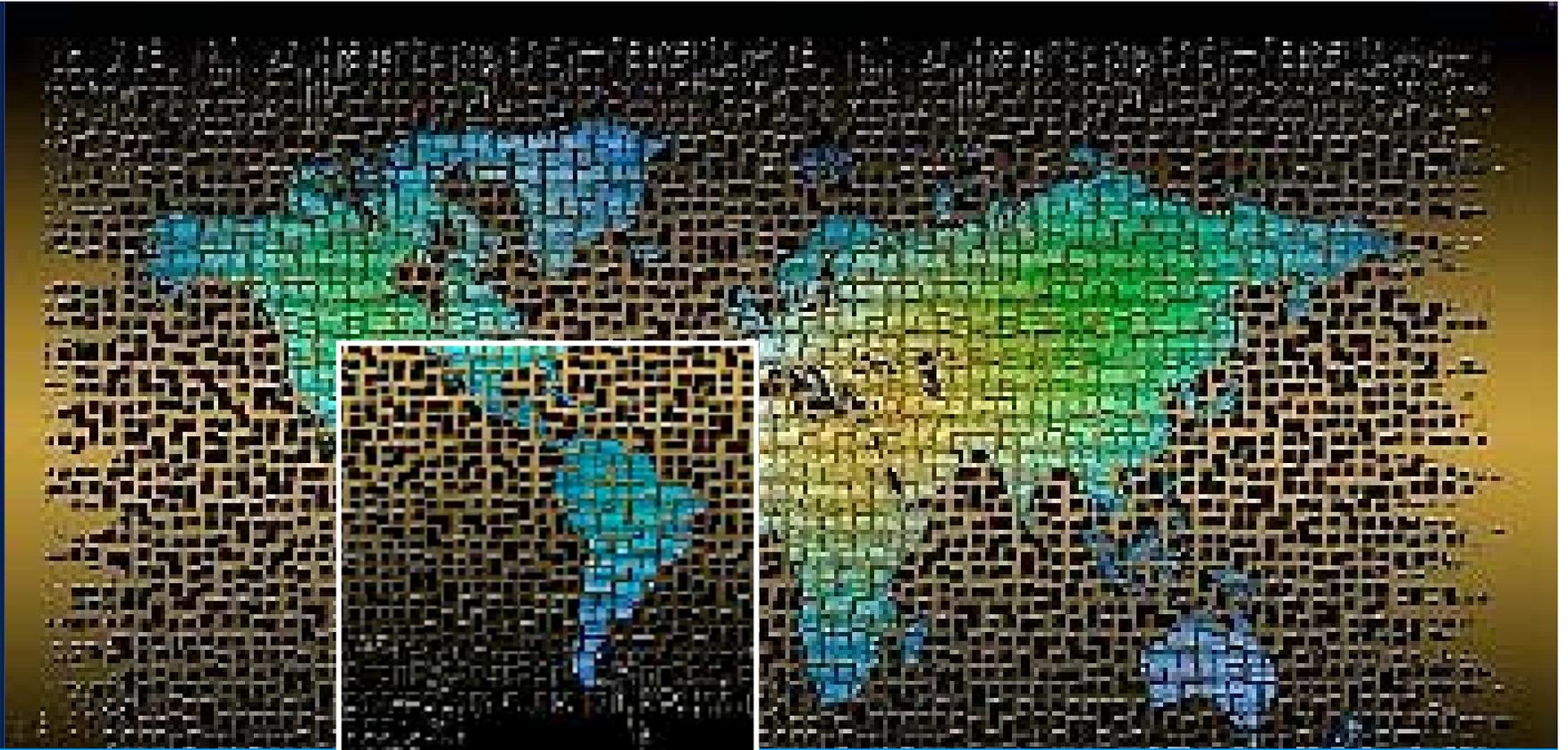
- Dr. Eduardo T. Cosentino
- Dra. Griselda Capaldo
- Lic. María Alejandra Biedma
- Dra. Alejandra Bradley
- Dr. Hernán A. Gómez
- Dra. Melisa Sinigaglia
- Dra. Natalia Sluga
- Dr. Carlos Vassallo

Inscripciones:

Sitio Web: www.jidaedac.com.ar

E-mail: info@jidaedac.com.ar

Tel.: +54 11 4576-6401



PRESENTACIÓN CIPE ARGENTINA





E-LEARNING

- El *e-Learning* equivale a la inevitable transformación de todas las formas de educación y aprendizaje en el siglo XXI.
- En la actualidad, la influencia del *e-Learning* no debe ser ignorada por las instituciones empeñadas en mejorar la calidad de la educación.
- La inteligencia Artificial y su uso a través de la Web aplicado al diseño de arquitecturas y sistemas de *e-Learning*, contribuye a la resolución de muchos problemas, pérdidas de tiempo, de esfuerzo y de recursos totalmente innecesaria.



BENEFICIOS

Bajos Costos

Elimina los costos de viajes, reduce el tiempo de entrenamiento de las personas y reduce significativamente las necesidades de infraestructura.

Alta capacidad de respuesta

Es posible llegar a un número ilimitado de personas simultáneamente, de manera virtual.

Consistencia

Las personas pueden acceder a los mismos contenidos presentados en diversas formas y niveles de aprendizaje.

Aprendizaje 7x24

Habilidad para actualizar los contenidos de manera fácil y rápida, para luego distribuirla de una forma ágil y dinámica, hacia un gran número de trabajadores.



CARACTERÍSTICAS DE LA PLATAFORMA

- I. Facilita la actualización y manejo dinámico del contenido de los cursos
- II. Permite incorporar nuevos cursos y estilos de entrenamiento en un único sistema inteligente
- III. Facilita la capacitación a nivel global, sorteando las barreras geográficas
- IV. Posibilita el monitoreo y seguimiento exhaustivo de la performance de los alumnos
- V. Incorpora estilos de capacitación y formas de evaluación teórica y práctica en una única plataforma
- VI. Facilita la capacitación universal en diferentes idiomas



CÓMO FUNCIONA LA PLATAFORMA E-LEARNING?

ESQUEMA DE LA PLATAFORMA





GRÁFICAS WEB CIPE



GRAFICA DEL SITIO WEB DEL CIPE



CIPE Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación ANAC

Quiénes somos | Autoridades | Palabras del Director | Cursos | Historia | Tecnología y Equipamiento | Galería

- Ingreso y admisión
- Información para
- Campus virtual
- E-gestión
- Espacio exclusivo para docentes

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Curabitur at erat massa, dignissim aliquam tortor. Fusce diam sapien, cursus id placerat a, tempor id ante. Integer vulputate eleifend nunc, sed varius nisi placerat eget. Sed ultricies rutrum aliquam. Curabitur eget lacus nibh, vitae lobortis quam. Mauris ornare sagittis mollis. Duis non magna ac leo

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Curabitur at erat massa, dignissim

Termin Check



GRAFICA DEL SITIO WEB DEL CIPE



Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación

ANAC

Quiénes somos | Autoridades | Palabras del Director | Cursos | Historia | Tecnología y Equipamiento | Galería

Equivalencias

Inscripción Online
 Equivalencias
 Solicitud de Becas
 Reuniones Informativas

Ingreso y admisión ▶
 Información para ▶
 Campus virtual ▶
 E-gestión ▶
 Espacio exclusivo para docentes ▶

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Curabitur at erat massa, dignissim aliquam tortor. Fusce diam sapien, cursus id placerat a, tempor id ante. Integer vulputate eleifend nunc, sed varius nisi placerat eget. Sed ultricies rutrum aliquam. Curabitur eget lacus nibh, vitae lobortis quam. Mauris ornare sagittis mollis. Duis non magna ac leo sodales fringilla. Nunc sodales lectus ut felis volutpat vitae cursus augue tincidunt. Cras elit ipsum, dapibus et egestas ut, consequat eu ipsum. Nullam malesuada euismod lorem. Curabitur odio lacus, feugiat eget semper vel, cursus eget nunc. Proin porta molestie placerat. Aliquam sollicitudin vulputate elit, sit amet vestibulum mauris fringilla placerat. Pellentesque feugiat aliquam interdum. Cras at magna nisi. Sed elit lacus, sagittis facilisis sollicitudin sed, consequat.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Curabitur at erat massa, dignissim aliquam tortor. Fusce diam sapien, cursus id placerat a, tempor id ante. Integer vulputate eleifend nunc, sed varius nisi placerat eget. Sed ultricies rutrum aliquam. Curabitur eget lacus nibh, vitae lobortis quam. Mauris ornare sagittis mollis. Duis non magna ac leo sodales fringilla. Nunc sodales lectus ut felis volutpat vitae cursus augue tincidunt. Cras elit ipsum, dapibus et egestas ut, consequat eu ipsum. Nullam malesuada euismod lorem. Curabitur odio lacus, feugiat eget semper vel, cursus eget nunc. Proin porta molestie placerat. Aliquam sollicitudin vulputate elit, sit amet vestibulum mauris fringilla placerat. Pellentesque feugiat aliquam interdum. Cras at magna nisi. Sed elit lacus, sagittis facilisis sollicitudin sed, consequat tincidunt erat.



GRAFICA DEL SITIO WEB DEL CIPE



Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación

Quiénes somos | Autoridades | Palabras del Director | Cursos | Historia | Tecnología y Equipamiento | Galería

Antecedentes
Misión
Visión
Valores
Objetivos Estratégicos
Política Institucional
Ingreso y Compromisos Instituc.
Información para
Campus virtual
E-gestión
Espacio exclusivo para docentes

Antecedentes

El 4 de Octubre de 1960, se inauguró el **Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación**.

Su proyección se extendió con el correr del tiempo al ámbito internacional donde a través de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) se dio oportunidad de recibir en sus claustros a personal técnico de otros países, para que perfeccionara y actualizara sus conocimientos.

A partir del año 1975 el CIPE actúa como Centro Regional de Instrucción de Aviación Civil, reconocido por la OACI en el área de los Servicios de Seguridad y Protección al Vuelo. Los certificados otorgados por el CIPE son reconocidos como habilitantes en los países de los cursantes extranjeros que egresan del mismo y ése personal es integrado inmediatamente a sus puestos de trabajo.

En la actualidad y como tarea habitual del CIPE se desarrollan una variada gama de Cursos Regulares y No Regulares que se dan a conocer a través de la OACI, para dar participación a los postulantes extranjeros.

El CIPE ha incursionado además, en tareas de investigación y experimentación, realizando una serie de adaptaciones y desarrollos propios en el equipamiento específico para lograr una mayor efectividad en el mismo.

En el año 1992 se constituye como miembro pleno del sistema TRAINAIR, implementado por la OACI con el objeto de estandarizar la capacitación de los recursos humanos.

En el marco del Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), el CIPE ha calificado, en el año 2002, como Centro Regional para la Capacitación de instructores gubernamentales en el Área de la Seguridad Operacional – Aeronavegabilidad. Este Programa consiste en auditorías regulares, obligatorias, siste-

siguiente ▶



GRAFICA DEL SITIO WEB DEL CIPE



The screenshot displays the website for the Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (CIPE). The header features the CIPE logo and the text "Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación" alongside the ANAC logo. A navigation menu includes "Quiénes somos", "Autoridades", "Palabras del Director", "Cursos", "Historia", "Tecnología y Equipamiento", and "Galería". A dropdown menu is open under "Quiénes somos", listing "Antecedentes", "Misión", "Visión", "Valores", "Objetivos Estratégicos", "Política Institucional", and "Ingreso y Compromisos Instituc.". Below this, there are buttons for "Información para", "Campus virtual", "E-gestión", and "Espacio exclusivo para docentes". The main content area is titled "Misión" and contains the following text:

Formación inicial y continua de hombres y mujeres, argentinos o extranjeros, que se desempeñan en el campo ocupacional aeronáutico, en especial las propias de los Servicios de Seguridad y Protección al Vuelo, creando una cultura de calidad y un desarrollo sustentable que nos permita alcanzar los más altos estándares en función a las necesidades de la aviación civil nacional e internacional.



GRAFICA DEL SITIO WEB DEL CIPE



CIPE Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación

ANAC

Quiénes somos | Autoridades | Palabras del Director | Cursos | Historia | Tecnología y Equipamiento | Galería

- Antecedentes
- Misión
- Visión
- Valores
- Objetivos Estratégicos
- Política Institucional
- Ingreso y Compromisos Instituc.

Información para ▶

Campus virtual ▶

E-gestión ▶

Espacio exclusivo para docentes ▶

Visión Estratégica

Ser un Centro de Instrucción líder en el ámbito nacional e internacional, reconocido por su alto nivel de instrucción, equipamiento y calidad de servicio, cumpliendo con los más altos estándares internacionales en seguridad operacional y aeronavegabilidad.



GRAFICA DEL SITIO WEB DEL CIPE



Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación

CIPE ANAC

Quiénes somos | Autoridades | Palabras del Director | Cursos | Historia | Tecnología y Equipamiento | Galería

Antecedentes
Misión
Visión
Valores
Objetivos Estratégicos
Política Institucional
Compromisos Instituc.

Ingreso

Información para ▶

Campus virtual ▶

E-gestión ▶

Espacio exclusivo para docentes ▶

Política Institucional

El C.I.P.E. es un centro de instrucción especializado y técnico que capacita y perfecciona a los recursos humanos que desarrollan sus actividades en el campo ocupacional aeronáutico para lo cual cuenta con personal altamente calificado, entrenado y motivado, donde la calidad de servicio e instrucción son lo esencial.



PLATAFORMA E-LEARNING



CURSOS



Aula



Foro



Chat



Mensajería



Adjuntos

Esquema Diapositivas Notas Buscador

- ▶ Presentación
- ▶ Navegabilidad a través del curso
- ▶ Contenidos
 - Qué son las mercancías peligrosas
 - Etiquetado
 - Marcado
 - Aceptación**
- ▶ Ejercicios
 - Ejercicio 1
 - Ejercicio 2
 - Ejercicio 3
 - Ejercicio 4
- ▶ Tareas
 - Tarea 1
 - Tarea 2
- ▶ Evaluación
- ▶ Fin

¿Preguntas?



SLIDE 154 PLAYING

00:00:00





Simulador



Foro



Chat



Mensajería



Adjuntos

Esquema Diapositivas Notas Buscador

- ▶ Presentación
- ▶ Navegabilidad a través del curso
- ▶ Contenidos
 - Lección 1
 - Lección 2
 - Lección 3
 - Lección 4
- ▶ Ejercicios
 - Ejercicio 1
 - Ejercicio 2
 - Ejercicio 3
 - Ejercicio 4
- ▶ Tareas
 - Tarea 1
 - Tarea 2
- ▶ Evaluación
- ▶ Fin

¿Preguntas?



100%

PLAYING

00:02/00:03





PLATAFORMA E-LEARNING



SIMULADOR



Simulador



Foro



Chat



Mensajería



Adjuntos

Esquema Diapositivas Notas Buscador

- ▶ Presentación
- ▶ **Navegabilidad a través del curso**
- ▶ Contenidos
 - Lección 1
 - Lección 2
 - Lección 3
 - Lección 4
- ▶ Ejercicios
 - Ejercicio 1
 - Ejercicio 2
 - Ejercicio 3
 - Ejercicio 4
- ▶ Tareas
 - Tarea 1
 - Tarea 2
- ▶ Evaluación
- ▶ Fin



SLIDE 254 PLANO

00:00:00





Simulador



Foro



Chat



Mensajería



Adjuntos

Esquema Diapositivas Notas Buscador

- ▶ Presentación
- ▶ **Navegabilidad a través del curso**
- ▶ Contenidos
 - Lección 1
 - Lección 2
 - Lección 3
 - Lección 4
- ▶ Ejercicios
 - Ejercicio 1
 - Ejercicio 2
 - Ejercicio 3
 - Ejercicio 4
- ▶ Tareas
 - Tarea 1
 - Tarea 2
- ▶ Evaluación
- ▶ Fin



SLIDE 254 PLANO

00:00/00:00





PLATAFORMA E-LEARNING



AULAS



Aula



Foro



Chat



Mensajería



Adjuntos

Esquema Diapositivas Notas Buscador

- ▶ Presentación
- ▶ Navegabilidad a través del curso
- ▶ Contenidos
 - Qué son las mercancías peligrosas
 - Etiquetado
 - Mercado
 - Aceptación**
- ▶ Ejercicios
 - Ejercicio 1
 - Ejercicio 2
 - Ejercicio 3
 - Ejercicio 4
- ▶ Tareas
 - Tarea 1
 - Tarea 2
- ▶ Evaluación
- ▶ Fin



Slide 2/54 PLAYING 00:02:00:03





Aula



Foro



Chat



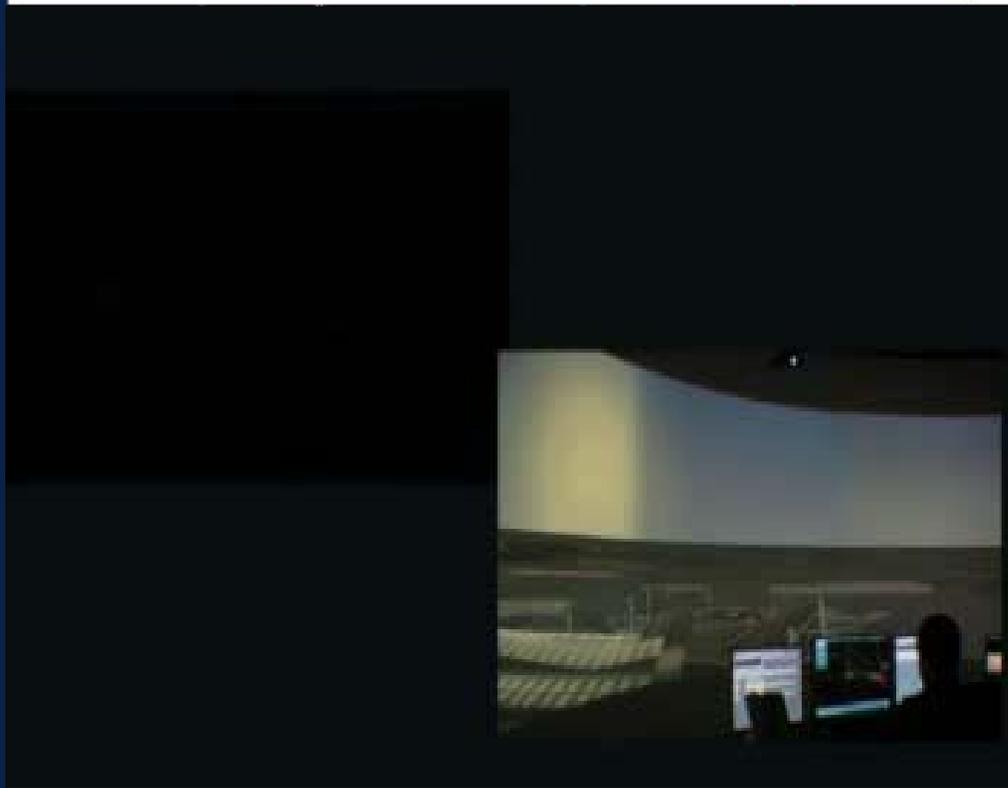
Mensajería



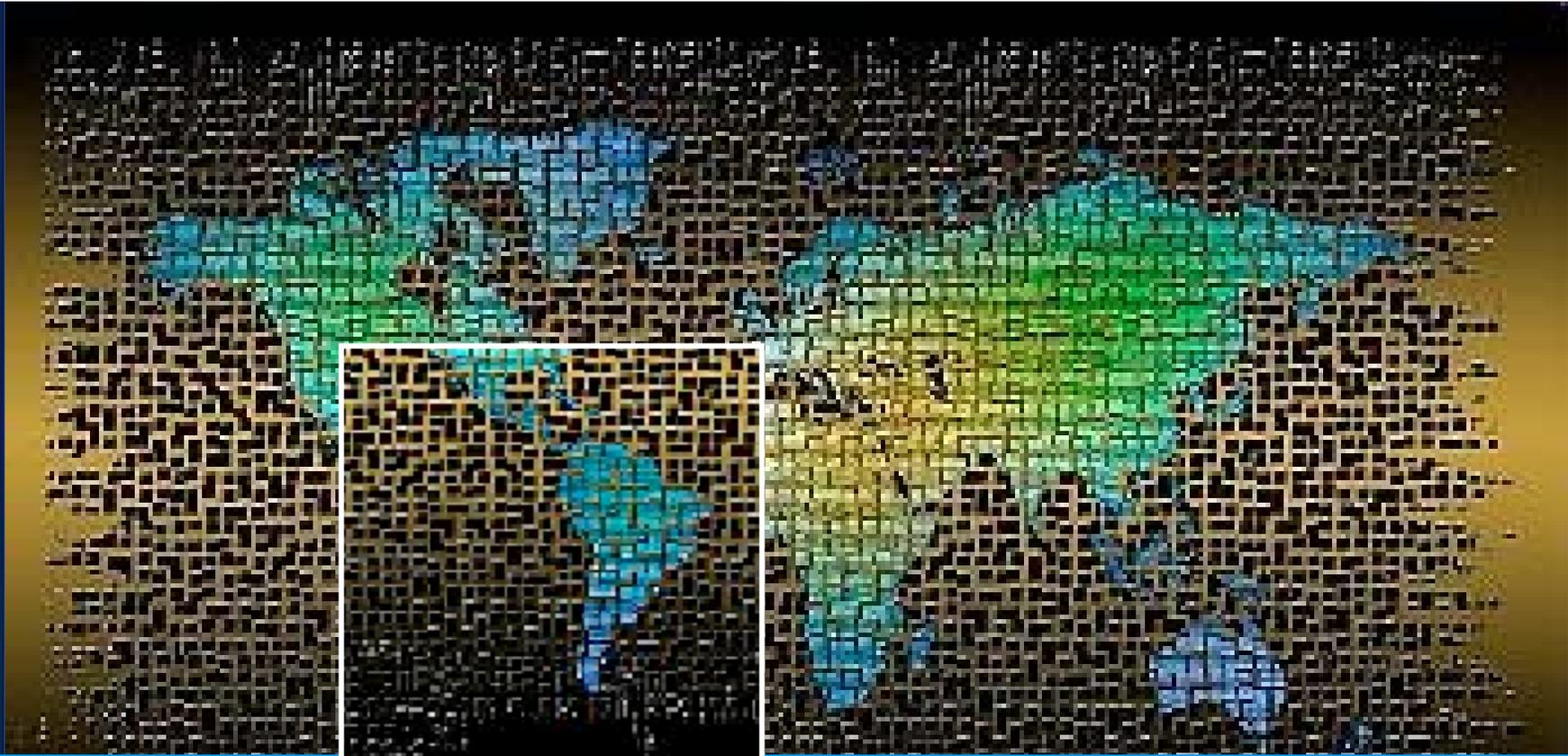
Adjuntos

Esquema | [Dispositivos](#) | [Notas](#) | [Buscador](#)

- ▶ Presentación
- ▶ Navegabilidad a través del curso
- ▶ Contenidos
 - Lección 1
 - Lección 2
 - Lección 3
 - Lección 4
- ▶ Ejercicios
 - Ejercicio 1
 - Ejercicio 2
 - Ejercicio 3
 - Ejercicio 4
- ▶ Tareas
 - Tarea 1
 - Tarea 2
- ▶ Evaluación
- ▶ Fin



⏪ 8:18:354 PLAYING 00:00/00:03 ⏩



FIN

