

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/79-INFORME
22/09/10

LXXIX REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Ciudad de México, México, 31 de agosto y 1º de septiembre de 2010)

Presidencia, lugar y fecha de la reunión

1. Bajo la presidencia del Sr. José Huepe Pérez, Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil de Chile y Presidente de la CLAC, se celebró la LXXIX Reunión del Comité Ejecutivo, los días 31 de agosto y 1º de septiembre de 2010, en la Ciudad de México, México, en el Gran Salón del Gran Hotel de la Ciudad de México.

Secretaría y participantes

2. La Secretaría estuvo a cargo del Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC y participaron en la reunión 74 delegados representando a 13 Estados miembros, 3 Estados no miembros y 7 organismos internacionales. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 1**.

Ceremonia de apertura

3. El Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC, abrió la Reunión agradeciendo al Director General de Aeronáutica Civil de México, por el apoyo brindado a la Secretaría en la realización del evento.

4. A continuación, el Sr. José Huepe Pérez, Presidente de la CLAC presentó su discurso resaltando, entre otras cosas, que en la presente reunión se tocarían temas de suma importancia como relativos a la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, facilitación, así como también a aspectos económicos, de medio ambiente y especialmente aquellos relacionados al 37º Período de Asamblea de la OACI, etc. Concluyó, solicitando a todos los presentes una participación activa para enriquecer las materias en beneficio de todos los Estados miembros y expresó su más sincero agradecimiento a las Autoridades anfitrionas.

5. Seguidamente, el Sr. Humberto Treviño Landois, Sub Secretario de Transportes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México, dio la bienvenida a las delegaciones participantes y declaró inaugurada la reunión del Comité Ejecutivo. Los discursos figuran como **Adjuntos 2, 3 y 4**, respectivamente.

Orden del Día

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

SESIONES A PUERTA ABIERTA

Cuestión 1 del

Orden del Día:

Procesos de Integración del Transporte Aéreo en la Región

Nota informativa CLAC/CE/79-NI/01- Secretaría

7. El Secretario inició la presentación de la Nota informativa CLAC/CE/79-NI/01 recordando que la XVIII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santiago de Chile, Chile, octubre de 2008), aprobó el Plan Estratégico de las Actividades de la CLAC (2009 – 2010) cuyo objetivo principal es la “Integración del Transporte Aéreo en América Latina”. En ese sentido, como cumplimiento a dicho Plan Estratégico, presentó la información sobre los últimos acontecimientos respecto a los procesos de integración en otros organismos, abarcando aspectos de índole político, económico y por supuesto, de transporte aéreo, la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI); la Asociación de Estados del Caribe (AEC); la Comunidad Andina (CAN); la Unión de Naciones Sudamericanas (UNASUR) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

8. Seguidamente, la Experta de Cuba se refirió a los Acuerdos de Complementación Económica en el contexto de la Alianza Bolivariana para los Pueblos de América (ALBA), sobre lo cual manifestó que 7 países de la Región (Bolivia, Cuba, Ecuador, Nicaragua, Venezuela, Dominica y San Vicente) ya cuentan con un Acuerdo de este tipo que incluye temas de transporte aéreo, tomando en cuenta la complementación en el campo de líneas aéreas, de colaboración en el campo aeroportuario e incluso en temas relativos a documentación de viaje. Al respecto, el Presidente solicitó a la Delegada de Cuba el documento mencionado, comprometiéndose a hacerlo llegar a la Secretaría.

Conclusión

9. El Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información presentada y encargó a Cuba hacer llegar a la Secretaría el documento correspondiente a los Acuerdos de Complementación, en el marco del ALBA.

Cuestión 2 del

Orden del Día:

Arreglos para la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC (Punta Cana, República Dominicana, 2 al 5 de noviembre de 2010)

Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/02- Secretaría

10. La Secretaría se refirió a la Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/02, respecto a los arreglos para la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC, próxima a realizarse en noviembre del presente año. Al respecto informó, en cuanto a la “Lista tentativa de invitados”, que la misma requería el análisis de los Representantes de los Estados miembros para que se realicen las modificaciones pertinentes, de ser el caso y, la misma se apruebe para circular la convocatoria a la XIX Asamblea Ordinaria, lo más pronto posible.

11. Asimismo, entre otras cosas, se refirió a los demás adjuntos de la nota de estudio “Información General”, “Orden del día provisional de las plenarios y Comité de trabajo”, “Esquema del informe del Presidente”, “Lista de Estados miembros que han conformado el Comité Ejecutivo”, “Relación de Estados miembros que han sido sede de Asambleas Ordinarias de la CLAC” y

“Candidaturas de Estados miembros a formar parte del Comité Ejecutivo”, haciendo especial énfasis en el esquema del Informe del Presidente y el Orden del día provisional de la Asamblea, asuntos que fueron aprobados por los asistentes.

12. Por otro lado, al tratar el tema de la futura composición del Comité Ejecutivo para el bienio 2011-2012, el Secretario manifestó que, se había recibido oficialmente la intención de República Dominicana en ocupar la Presidencia, de Guatemala para ocupar una de las Vicepresidencias y de Perú en el mismo sentido.

13. Seguidamente, el Delegado de Brasil manifestó el deseo de su país de ocupar la Primera Vicepresidencia y de igual manera el Delegado de Argentina expresó que su país desea postular a una de las Vicepresidencias, comprometiéndose a hacer llegar a la Secretaría su postulación de manera oficial.

Conclusión

14. El Comité Ejecutivo luego de tomar conocimiento de la información presentada, encargó a la Secretaría circular la convocatoria a la XIX Asamblea Ordinaria, próxima a realizarse en Punta Cana, República Dominicana, 2 al 5 de noviembre de 2010.

Cuestión 3 del Orden del Día:

Informe de la Vigésimo Cuarta Reunión del Grupo de Expertos GEPEJTA/24 (Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010)

Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/03- Secretaría

Cuestión 4 del Orden del Día:

Informe de la Vigésimo Quinta Reunión del Grupo de Expertos GEPEJTA/25 (Buenos Aires, Argentina, 4 al 6 de agosto de 2010)

Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/04 – Secretaría

Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/20 – Chile

15. A solicitud del Secretario los Informes de las Reuniones del GEPEJTA/24 y GEPEJTA/25 se presentaron uno seguido del otro por tratarse, en la mayoría de casos, de temas continuativos. De esta manera el Secretario inició recordando que desde el 1º de enero de 2007 la CLAC trabaja con un Plan Estratégico que contiene seis Macrotareas, las cuales son lideradas por los Vicepresidentes y Presidente del Comité Ejecutivo de la CLAC, así como al Ex Presidente, trabajo que realizan apoyados en dos grupos, por un lado el GEPEJTA y, por otro el GRUFAL/AVSEC.

16. Seguidamente, el Comité Ejecutivo pasó revista al Informe de la Vigésimo Cuarta Reunión del Grupo de Expertos (GEPEJTA/24), llevada a cabo en la ciudad de Lima, Perú, del 27 al 29 de abril de 2010. Al respecto, destacó la inclusión del tema “Teléfono de Emergencia 24 horas para contactar en caso de crisis”, en el Plan Estratégico de Actividades de la CLAC para el próximo bienio 2011-2012.

17. A continuación, se pasó revista al Informe de la Vigésimo Quinta Reunión del Grupo de Expertos (GEPEJTA/25), llevada a cabo en la ciudad de Buenos Aires, Argentina, 4 al 6 de agosto de 2010. Al respecto, sobre el punto 1.1 “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos” el Delegado de Argentina ratificó la Declaración presentada en la Reunión del GEPEJTA/25.

18. El Delegado de Chile por su parte, se refirió al punto 2.1 “Política Regional y Medio Ambiente” y expresó que le parecía importante que la Región tenga una posición común en la próxima Asamblea de la OACI. Asimismo reconoció que es un trabajo que se viene impulsando fuertemente

México, por lo que ofreció sus esfuerzos para ser parte del Grupo *ad hoc*. Esta propuesta fue bien recibida por México, que también resaltó la importancia de mantener una posición común frente a la Asamblea de la OACI, sobre todo en lo referente a cambio climático.

19. El Director Regional de la Oficina SAM/OACI se refirió al punto 5.2 “Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación Panamericano” para actualizar la información presentada, pues en el GEPEJTA anterior se habló que el Grupo era tan sólo una iniciativa, no teniendo una base jurídica. Sin embargo, aclaró que sí la tiene mediante la Decisión del Consejo 190-4, que crea el RASG-PA, así como otros Grupos Regionales.

20. Finalmente el Representante de Argentina, respecto a la Macrotarea 3 “Capacitación”, indicó que la nueva Administración estaba retomando con energía renovada las actividades que se han venido llevando a cabo y pidió la colaboración de todas las administraciones nacionales para un intercambio intenso de información respecto a los temas de capacitación, para solucionar los problemas de estandarización de información que los estaba demorando

21. A continuación el Representante de Chile, en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea “Seguridad Operacional”, realizó una presentación sobre la “Situación Regional de la Seguridad Operacional” (**Adjunto 6**).

22. Seguidamente, presentó la Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/20 con el informe del trabajo del GEPEJTA sobre la OMR y SRVSOP, informando sobre los antecedentes del proceso seguido para la institucionalización del SRVSOP y el trabajo del GEPEJTA para incorporar el Sistema a la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional-OMR (**Adjunto 7**).

23. El Delegado de Argentina inició su participación felicitando al Representante de Chile por la presentación de la Nota de estudio. Asimismo, se refirió a que el Convenio de Brasilia es un instrumento que ha puesto a debido resguardo la soberanía de Argentina de las Islas Malvinas, disputa que mantiene con el Reino Unido y que está reconocida en las Naciones Unidas y respaldada por varias naciones de Latinoamérica. Agregó, que Argentina está conforme con la propuesta de ampliar el área geográfica de la OMR a Latinoamérica, sin embargo tenía algunas reservas respecto al proceso planteado, en cuanto a que un Grupo de Expertos estaría proponiendo una modificación estatutaria de una Institución que ya ha sido aprobada por una Conferencia Diplomática y que, incluso como CLAC, consideraba que se estaría excediendo en sus atribuciones al formular una propuesta de este tipo. Manifestó que, en todo caso, tal como lo expresó el Ponente, sería necesario explorar otros modos de acción para que la OMR amplíe el marco geográfico, sin proponer una modificación de su convenio estatutario tan amplia, como la presentada. Terminó agregando que, si no se encuentra otra manera y se tiene que llegar a la reformulación del Artículo 23, Argentina no podría aceptar la propuesta.

24. Posteriormente, el Delegado de Brasil manifestó que todos los trabajos sobre la OMR son trabajos que datan de hace muchos años, existiendo documentación de ella dentro de la OACI y en el GREPECAS. Añadió que antes del año 2005 ya había estudios acerca de porqué debía existir una OMR para la Región SAM, CAR, etc. y que el hecho de empezar una OMR por regiones no es porque los Estados lo hayan pedido, sino porque el GREPECAS vio que sería la mejor forma, existiendo un estudio bastante detallado al respecto. Por otro lado, se refirió al problema que tiene Brasil sobre la posibilidad de hacer cambios en un Acuerdo que ha sido aprobado en una Conferencia Diplomática por Delegados que tenían el poder legal de aprobarlo en representación de sus respectivos Estados. Y, terminó sugiriendo que, aprovechando todo el trabajo realizado, se inicie la OMR tal como está y que, los Estados que inicialmente serán parte de la OMR, empiecen el trabajo de agregar otras regiones que traiga soluciones y beneficios a toda la Región, ya que si ahora se modifica algo que ni siquiera empezó se perdería varios años de trabajo.

25. El Delegado de Uruguay inició su participación felicitando también a Chile por el trabajo presentado. Seguidamente, comentó que en el momento en que todos los Delegados del Grupo

ad hoc realizaron su trabajo, todas las decisiones fueron tomadas a modo de consenso, es decir, que no se realizó ninguna votación y que en el artículo de la OMR sobre la forma de tomar las decisiones, se establece que éstas serán tomadas por consenso, tal como se estableció en Naciones Unidas. Asimismo, se refirió a la unanimidad como práctica inoperante pues llevaría el trabajo a que se revise una y otra vez hasta que todos estén de acuerdo, dando a cada parte un derecho de veto. Finalmente agregó que es totalmente posible modificar el documento y puso como ejemplo que, en este momento en Beijing, se está discutiendo la modificación de dos Convenios Multilaterales Internacionales, de carácter universal, que están vigentes para muchos de los países miembros de la CLAC y que, el hecho de estar firmados, ratificados y depositados no impedía que se pudieran modificar.

26. Seguidamente, el Director de la Oficina Regional SAM/OACI manifestó que el Convenio había sido firmado por 5 Estados de la Región y que, desde el punto de vista del derecho internacional, es un instrumento jurídico perfecto. Asimismo agregó que, toda la Conferencia Diplomática había sido supervisada por el Director de Asuntos Jurídicos de la OACI, lo que daba la conformidad de ser un instrumento jurídico válido, y que, de no ser perfecto se tomarían en cuenta los comentarios que se hicieran al respecto.

27. Por su parte el Presidente agregó que, este es un Convenio que fue firmado no por la CLAC sino por los Estados que estaban presentes y debidamente acreditados en la Conferencia y en las discusiones de la misma y, por lo tanto había que mantenerlo en ese nivel. Por tal motivo cualquier discusión al respecto, se debería mantener en ese foro. Asimismo, explicó que a la CLAC a través de la Junta General del SRVSOP, se le pidió que el Grupo *ad hoc* jurídico estudie como incluir en la OMR el SRVSOP y emitir sus comentarios y el resultado de este trabajo consta en el informe presentado por el Punto Focal (Chile) y en consecuencia la CLAC ya había cumplido con su encargo, por tanto le tocaría ahora a la Junta del Sistema darle el trámite que corresponda, a este documento.

28. El Secretario concluyó indicando que enviaría una comunicación al Presidente de la Junta sobre lo acordado en la Reunión del GEPEJTA/25, acompañando el trabajo desarrollado, para que en esa instancia se acuerde lo que más convenga.

Conclusión

29. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada y encargó a la Secretaría:
- a) incluir a Chile como miembro del Grupo *ad hoc* “Política Regional y Medio Ambiente”; y,
 - b) enviar una comunicación al Presidente de la Junta del SRVSOP sobre el trabajo desarrollado por el GEPEJTA, acompañando el informe presentado por el Ponente para que en esa instancia se acuerde lo más conveniente.

Cuestión 5 del Orden del Día:

Informe de Tercera Reunión del Grupo FAL/AVSEC de la CLAC (Montevideo, Uruguay, 5 y 6 de julio de 2010)

Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/05 – Secretaría

30. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/05 referente al Informe de la Tercera Reunión del GRUFAL/AVSEC de la CLAC, realizada en Montevideo, Uruguay, los días 5 y 6 de julio de 2010, detallando los puntos del orden del día, destacando aquellos de mayor interés, así como las conclusiones alcanzadas por el Grupo.

Conclusión

31. Luego de tomar nota de la información proporcionada, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente el informe de la Tercera Reunión del GRUFAL/AVSEC de la CLAC.

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

**Informe del Curso sobre “Planificación Estratégica de la Aviación”
CLAC/EAU (Asunción, Paraguay, 6 al 11 de junio de 2010)**

Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/06 – Secretaría

32. El Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/CE/77-NE/06 refiriéndose al Informe del Curso sobre “Planificación Estratégica de la Aviación” CLAC/EAU, llevado a cabo en Asunción, Paraguay, del 6 al 11 de junio de 2010, en el marco de la suscripción del Memorándum de Entendimiento entre esta Comisión y los Emiratos Árabes Unidos (EAU), cuyo objetivo fue brindar a los participantes conocimientos y herramientas acerca de la combinación del proceso de planificación estratégica con los diversos elementos de gestión, como son la planificación, la organización, la ejecución, el control y la evaluación, así como la explicación de diversas herramientas y técnicas de apoyo a la planificación y la toma de decisiones. Informó, asimismo, que el Seminario tuvo una duración de 4 días y estuvo dividido en cinco partes: Introducción a la Planificación Estratégica / Factores Esenciales de la Planificación / Herramientas y Técnicas para la Planificación y la Toma de Decisiones / Implementación de Estrategias / Gestión del Rendimiento.

Conclusión

33. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información presentada por la Secretaría.

**Cuestión 7 del
Orden del Día:**

**Informe del Seminario CLAC/OACI sobre “Documentos de Viaje de
Lectura Mecánica, Tecnología Biométrica y Normas de Seguridad”
(Montevideo, Uruguay, 7 y 8 de julio de 2010)**

Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/07 – Secretaría

34. El Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/CE/77-NE/07 acerca del Informe del Seminario CLAC/OACI “Documentos de Viaje de Lectura Mecánica, Tecnología Biométrica y Normas de Seguridad”, celebrado en Montevideo, Uruguay, los días 7 y 8 de julio de 2010, en el cual los Delegados de los organismos conexos a la actividad de Facilitación (Migraciones, Relaciones Exteriores, Líneas Aéreas, Concesionarios de aeropuertos, Empresas de turismo y Consultores, entre otras) profundizaron su conocimiento sobre las normas y métodos recomendados en materia de facilitación, así como de los procedimientos y tecnologías que se dispone para tal efecto.

35. El Seminario tuvo una duración de dos días, desarrollándose en idioma inglés con interpretación simultánea y estuvo dividido en cuatro sesiones: Normas y especificaciones internacionales sobre documentos de viaje / Aplicación de normas y especificaciones de la OACI / Documentos y registros civiles / Control de documentos, detección de fraude, uso de la biometría y refuerzo de la seguridad de la aviación.

Conclusión

36. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información presentada por la Secretaría.

Cuestión 8 del

Orden del Día: **Informe sobre la participación de la CLAC en la Cumbre sobre Aviación Civil Unión Europea y América Latina (CE / CLAC / ANAC-Brasil) (Río de Janeiro, Brasil, 24 al 26 de mayo de 2010)**

Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/08 – Secretaría

37. La Secretaría se refirió a la Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/08 respecto al Informe sobre la participación de la CLAC en la Cumbre sobre Aviación Civil Unión Europea y América Latina (CE/CLAC/ANAC-Brasil), celebrada en Río de Janeiro, Brasil, del 24 al 26 de mayo de 2010, destacando que en ella se reunieron representantes de las Autoridades Aeronáuticas y Ejecutivos de alto nivel de todos los sectores involucrados en el desarrollo de la aviación civil de Europa y Latinoamérica, incluyendo las industrias aeroespaciales y los servicios aeronáuticos. Asimismo, destacó que la Cumbre proporcionó una sólida plataforma para estimular el diálogo político, facilitar el intercambio comercial y reforzar la comunicación entre la Comisión Europea y la CLAC.

38. Seguidamente, el Presidente de la CLAC hizo referencia a la Declaración Conjunta suscrita entre el Vicepresidente de la Comisión Europea, el Ministro de Fomento del Reino de España (Presidente de la Unión Europea) y el Presidente de la CLAC, informando que, entre otras cosas, se acordó realizar una segunda Cumbre, pero esta vez en suelo europeo y sólo a nivel de Autoridades Aeronáuticas. Terminó destacando la importancia de contar con una instancia de diálogo entre ambas regiones.

Conclusión

39. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información presentada por la Secretaría y Presidencia.

Cuestión 9 del

Orden del Día: **Informe del avance del Programa de Capacitación de la CLAC para el bienio 2009 – 2010**

Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/09 – Secretaría

40. El Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/09 recordando que la CLAC es un organismo internacional cuyo principal objetivo es proveer a las autoridades de la Aviación Civil de los Estados que lo conforman una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutir y planificar todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de la aviación civil y que, para alcanzar dicho objetivo la CLAC desarrolla todas las funciones necesarias para propiciar acuerdos para la capacitación del personal en todas las especialidades de la aviación civil y acuerdos colectivos de cooperación técnica en este campo, con el fin de obtener la mejor utilización de los recursos disponibles.

41. En ese sentido recordó que la CLAC trabajó activamente en coordinación con otros Estados y entidades internacionales a nivel mundial (OACI, IATA, ALTA, ALADA, CAN, OEA, OIP, ACI, FAA/USA, entre otros). Adicionalmente informó que, también se han suscrito acuerdos de cooperación con otras comisiones regionales de aviación civil, como son la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC), la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), y con la *Singapore Aviation Academy* (SAA) de la *Civil Aviation Authority of Singapore* (CAAS), con la cual aprovechando la LXXVIII Reunión del Comité Ejecutivo (Santiago de Chile, Chile, marzo 2010), se suscribió una nueva Addenda al MOU. De igual manera, se ha firmado el Acuerdo de Cooperación Mutua con la República de Corea (06 de mayo de 2010) y otro con los Emiratos Árabes Unidos (21 de junio de 2010), los mismos que contemplan la capacitación y el otorgamiento de becas, entre otros temas.

42. Seguidamente se refirió a que, desde el año 2008, la CLAC viene organizando cursos, seminarios, conferencias y talleres a nivel regional, con la participación de los Estados miembros y diversas organizaciones internacionales. Sobre lo cual informó que, en algunas oportunidades las becas ofrecidas no son aprovechadas por los Estados, pues de un total de 94 becas ofrecidas en el año y medio, se ha utilizado sólo el 73%. Por tanto, sugirió a los Delegados presentes que envíen a sus funcionarios, tomando en cuenta el beneficio que representa para la región, este tipo de cursos y/o seminarios. Agregó además que, por cuestiones de tiempo el Seminario sobre “Informática y Sistemas” había tenido que posponerse, quedando pendiente para el siguiente período.

43. Finalmente informó que, la Secretaría de la CLAC ha creído conveniente implementar una “base de datos sobre capacitación” para aplicar e impulsar la política de “Cooperación Horizontal”, lo que permite aunar esfuerzos, optimizar el recurso humano, generando la integración y la estandarización de programas a nivel regional. De esta manera, en materia de capacitación se pretendía contar con información de instructores, especialistas, Centros de instrucción y Escuelas de formación de pilotos.

44. Para terminar, presentó en un resumen detallado el número de Seminarios/Cursos, becas otorgadas y participantes a los diferentes eventos de capacitación, destacando que hasta la fecha se había capacitado a 606 personas y se habían entregado 68 becas.

Conclusión

45. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información presentada y encargó a la Secretaría incluir el Seminario sobre “Informática y Sistemas” en el programa de reuniones y capacitación del bienio 2011-2012. De igual manera, exhortó a los Estados que envíen postulantes a las becas que ofrece la Secretaría de la CLAC.

Cuestión 10 del Orden del Día:

Proyectos de Decisión

Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/10 – Secretaría

Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/11 – Secretaría

Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/12 – Secretaría

Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/13 – Secretaría

Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/14 – Secretaría

- ***Actualización de la Recomendación A3-3 “Uso de la Parada Estancia”***

46. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/10, recordando que es tarea permanente de la Secretaría el seguimiento sobre la aplicación de su marco normativo en los Estados miembros y la revisión constante de las Decisiones. En ese sentido, en cumplimiento a la Resolución A16-9 sobre la “Aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y revisión del estado de las Decisiones de la CLAC”, la XVIII Asamblea Ordinaria (Santiago, Chile, octubre de 2008) se observó que la Rec A3-3 “Uso de la parada-estancia”, debería ser actualizada por recomendación del Grupo de Expertos.

47. Asimismo informó que, luego del análisis pertinente por parte del GEPEJTA, en sus distintas reuniones, se resolvió sugerir se mantenga la Recomendación pero incluyendo y ampliando el *stop over* para que no se restrinja a una sola línea aérea, modificándose así el literal 3 del documento “*Terminada la parada-estancia, el pasajero deberá ser reembarcado para un tercer país en un vuelo que incluya el código de la aerolínea que lo desembarcó*”.

Conclusión

48. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente las modificaciones del Proyecto de Recomendación y acordó presentarlo a la próxima Asamblea (**Adjunto 8**).

- ***Actualización de la Recomendación A17-13 “Mecanismo de coordinación y cooperación regional en materia FAL/AVSEC”***

49. Seguidamente, la Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/11 recordando que la XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Panamá, noviembre de 2006), aprobó la Resolución A17-13 relativa al “Mecanismo de Coordinación y Cooperación Regional en materia AVSEC” y que, desde el 1º de enero del 2007 se viene trabajando con una Macrotarea que analiza conjuntamente los temas de Facilitación y Seguridad contra actos de interferencia ilícita, por lo que el Grupo FAL/AVSEC en su Tercera Reunión (Montevideo, Uruguay, julio de 2010), luego de analizar la Recomendación A17-13 acordó introducir las modificaciones necesarias para que el mecanismo en mención pueda ser aplicado tanto a Facilitación como a Seguridad y presentarlo a la presente reunión del Comité Ejecutivo, para ulterior aprobación de la Asamblea.

Conclusión

50. No habiendo comentarios, el Comité Ejecutivo aprobó la actualización de la Resolución A17-13 para presentarla a la XIX Asamblea de la CLAC (**Adjunto 9**).

- ***Actualización de la Recomendación A15-13 “Modelo de costos para servicios aeroportuarios”***

51. En relación a la Actualización de la Recomendación A15-13 “Modelo de costos para servicios aeroportuarios”, la Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/12 recordando que el GEPEJTA reunido en mayo de 2009 constituyó el Grupo *ad hoc* (Bolivia, Brasil (Ponente), Chile, Panamá, IATA, ALTA y ACI/LAC) para revise y actualice la Resolución A15-13 “Guía metodología para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea de la Región”. Al respecto, el GEPEJTA/23 (Santo Domingo, República Dominicana, agosto de 2009) observó que una parte de la Recomendación se refería a aspectos relativos a la “Navegación Aérea” y otra a la “Gestión Aeroportuaria”, circunscribiéndose el Grupo *ad hoc* a revisar lo concerniente a la “Navegación Aérea”, mientras que el resto del documento sería analizado directamente por el GEPEJTA.

52. Posteriormente se refirió a que, durante la Reunión del GEPEJTA/24 (Lima, Perú, abril de 2010) se acordó que el Grupo *ad hoc* que se encargará del análisis y revisión del proyecto de recomendación “Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea/aeropuerto”, se encargue también del análisis y revisión de la parte correspondiente a los costos de los “servicios aeroportuarios” de la Resolución A15-13. En esta Reunión el GEPEJTA encargó al Experto de México que, en su calidad del Ponente del Grupo *ad hoc*, incluya el análisis de la parte correspondiente a costos de los servicios aeroportuarios en dicho Grupo.

53. Finalmente, en la Reunión del GEPEJTA/25 (Buenos Aires, Argentina, agosto de 2010), México presentó el análisis y la revisión de la parte correspondiente a los costos de los servicios aeroportuarios de la Resolución A15-13, informando que se estaba proponiendo ligeras modificaciones al texto del documento, particularmente en el numeral correspondiente a los “Principios de tarifación” y a la “Metodología en el análisis de los costos”, además de proponer modificaciones a los principios y criterios en materia de proposición de la recaudación tarifaria. De esta manera, el GEPEJTA acogió favorablemente las modificaciones propuestas por el Grupo *ad hoc* y encargó a la Secretaría que presente el Proyecto de Resolución para análisis del Comité Ejecutivo y ulterior aprobación de la Asamblea.

Conclusión

54. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente las modificaciones del Proyecto de Resolución y acordó presentarlo a la próxima Asamblea (**Adjunto 10**).

- *Proyecto de Recomendación “Condiciones Generales atinentes a la comercialización de los servicios de transporte aéreo” (Cargos adicionales a los boletos)*

55. El Secretario inició la presentación de la Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/13 refiriéndose a que, durante la Reunión del GEPEJTA/24 (Lima, Perú, abril de 2010) la IATA realizó una presentación sobre “Impuestos, tasas y cargos”, en base a la solicitud que se hiciera pues los Expertos deseaban conocer el origen de los cargos que aparecen en los billetes de pasaje, sobre los cuales muchas veces del usuario desconoce su procedencia. En esa misma reunión, se observó la preocupación de las Autoridades respecto a la adquisición de billetes de pasaje a través del Internet en donde se ofertan precios bajos, sin embargo una vez terminado el procedimiento, el usuario termina pagando una tarifa más alta que la ofrecida inicialmente.

56. Agregó asimismo que, por las razones expuestas, el Grupo consideró conveniente promulgar una Recomendación a los Estados miembros mediante la cual se pida que los únicos cargos adicionales que se incluyan separado de la tarifa sean los gubernamentales y que el “consumidor/pasajero” debe ser siempre informado del precio final, incluyendo los cargos gubernamentales que son aplicables a todas las compañías aéreas. En ese sentido, se encargó al Experto de Brasil que, en coordinación con el Punto Focal (Panamá), elabore el Proyecto de Recomendación pertinente, el mismo que fue presentado en la Reunión del GEPEJTA/25 (Buenos Aires, Argentina, agosto de 2010).

57. Al respecto, el Representante de IATA se refirió a los términos que expresa esta Resolución, indicando que hay situaciones que han resultado críticas para la aviación, como es el precio del combustible, pues éste varía de acuerdo al modelo de avión, por lo que consideraba que el objeto estaba bien pero que habría que modificar la forma para evitar confusiones.

58. Por su parte, el Delegado de Brasil expresó que entendía lo expresado por IATA en relación a las diferencias en consumo de combustible de acuerdo al tipo de avión y que consideraba justo que si el avión va a recorrer una ruta más larga el precio sea más alto, pero que en todas las situaciones el usuario tiene derecho a saber cuánto le cobrarán para poder escoger. El Secretario agregó que, únicamente sería necesario realizar algunos ajustes al texto por la traducción del portugués.

59. La Delegada de Cuba por su parte manifestó que el texto de la Recomendación obliga a que las líneas aéreas publiquen su página web sus tarifas pero que en la práctica no se puede obligar a ninguna empresa a hacerlo, por lo tanto estarían aprobando una Recomendación que no sería viable y no podría aplicarse. Agregó además, que sería recomendable solicitarle a IATA la explicación del significado de todas las siglas de los billetes de pasaje.

60. A continuación, IATA volvió a tomar la palabra e indicó no estar en contra de la Recomendación sino que, por el contrario, considera importante mantener la transparencia. Sin embargo, lo que proponía era mejorar la redacción, de lo contrario sería impracticable tal como lo manifestó la Delegada de Cuba, y que dicha redacción debería ser flexible, amplia y práctica.

61. El Delegado de Brasil manifestó que, esta norma ya está vigente en Brasil desde abril de 2010 para todas las empresas que venden billetes por Internet y que funciona perfectamente.

62. En ese sentido, el Presidente de la CLAC manifestó que sería interesante tener una presentación de cómo Brasil ha implementado este Proyecto de Recomendación y sugirió se lo haga, aprovechando la Asamblea.

Conclusión

63. Luego del debate, el Comité Ejecutivo acordó encargar a Brasil que realice una presentación acerca de cómo ha implementado este Proyecto de Recomendación en la próxima Asamblea, para luego de eso ver la mejor forma de promulgar dicha Recomendación.

- ***Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos***

64. El Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/14 recordando que, durante la Reunión del GEPEJTA/24 (Lima, Perú, abril de 2010), el Ponente del Grupo *ad hoc* sobre un “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos” presentó el proyecto de Acuerdo a los países de la CLAC, cuyo texto fue elaborado sobre la base de un texto preparado originalmente por la Secretaría en coordinación con Panamá (anterior Punto Focal de “Transporte y Política Aérea”), teniendo siempre a la vista el modelo de convenio multilateral de corte liberal elaborado por la última Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI para adaptado a la realidad latinoamericana, introduciendo además los textos de la OACI, así como los aportes recibidos por parte de los miembros del Grupo *ad hoc* Guatemala, República Dominicana y Uruguay.

65. Asimismo el Secretario añadió que, la Delegación de Brasil había presentado un proyecto paralelo que contenía algunas diferencias con el proyecto presentado por el Grupo *ad hoc*, consideraciones que, en términos generales, se estimaron conciliables con el texto propuesto. Adicionalmente, se hizo notar que en la Reunión del GEPEJTA/24 había quedado pendiente de resolver si era mejor disponer un Protocolo adicional al Proyecto de Convenio que incluya el cabotaje, o contar con en el texto del mismo convenio con el derecho a formular reservas, para lo cual Brasil ofreció ser sede a efectos de realizar una reunión del Grupo *ad hoc*.

66. En ese sentido, el 24 de mayo en Río de Janeiro se reunieron los Expertos miembros del Grupo *ad hoc* (Brasil, Chile, Panamá, República Dominicana y Uruguay) y representantes de Paraguay (Observador), para revisar el Proyecto de Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos preparado por el Ponente y las modificaciones propuestas por Brasil para elaborar un proyecto definitivo, el cual, luego de un intenso debate, elaboró un texto consensuado que incluyó el procedimiento de “Reservas” y no el de contar con un protocolo adicional, esto con la convicción de facilitar la ratificación y adhesión al Acuerdo, observándose que, las reservas que se formulen al firmar, ratificar o adherir al Acuerdo se podrían levantar en cualquier momento, lo que le otorga flexibilidad.

67. Finalmente el Secretario agregó que, en la Reunión del GEPEJTA/25 (Buenos Aires, Argentina, agosto de 2010), el Grupo analizó el Proyecto presentado y lo acogió favorablemente, encargando a la Secretaría que lo presente al Comité Ejecutivo en la presente reunión, además de constituir a la Secretaría como depositaria del Acuerdo y encargar a la misma realice los arreglos pertinentes para que, aquellos Estados que lo deseen, lo suscriban en ocasión de la próxima Asamblea Ordinaria de la CLAC (Punta Cana, República Dominicana, 2 al 5 de noviembre de 2010).

Conclusión

68. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo aprobó el Proyecto de Resolución “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos” (**Adjunto 11**) presentado y encargó a la Secretaría realizar los arreglos pertinentes para que, los Estados que así lo deseen puedan suscribirlo, en ocasión de la XIX Asamblea de la CLAC y que se constituya como depositaria del Acuerdo.

Cuestión 11 del

Orden del Día: **Otros Asuntos**

Presentación IATA
Nota informativa CLAC/CE/79-NI/03 – ALTA
Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/21 – ALTA
Presentación FAA

- ***Elaboración de un marco mundial para abordar las emisiones de CO2 de la Aviación***

69. El Representante de IATA inició la presentación de su nota recordando que la misma fue presentada en ocasión del GEPEJTA/25 y que la misma corresponde a la Cuestión 17 del Orden del día del 37 Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI “Protección del medio ambiente”. De esta manera, se refirió a la nota de estudio “Elaboración de un marco mundial para abordar las emisiones de CO2 de la Aviación”.

70. Respecto a lo presentado, el Representante de Chile manifestó que la nota presentada por IATA le parecía razonable y por lo tanto, Chile no tenía ningún inconveniente en respaldarla.

Conclusión

71. Sin mayores comentarios, el Comité Ejecutivo concordó con la posición de IATA respecto a que la OACI es el Organismo que debía liderar esta materia y destacó que toda la Industria (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, etc.) deberían asistir con una sola posición a la COP/16 de México.

- ***Posición de la Industria respecto a las emisiones de CO2***

72. El Representante de ALTA recordó que en la Reunión del GEPEJTA/25 (Buenos Aires, Argentina, agosto de 2010) al tratar la cuestión 2.1 del Orden del día sobre Política Regional de Medio Ambiente, ALTA se había comprometido a hacer llegar a la Secretaría información sobre la situación del Aeropuerto de Guarulhos, Brasil, en relación a que las autoridades municipales de Sao Paulo solicitaron a las líneas aéreas información sobre sus operaciones en los últimos diez años relativa a consumo de combustible, ocupación y cantidad de vuelos diarios. Agregó además que, la Prefectura Municipal de la ciudad de Guarulhos había emitido la nota de prensa que presentaban indicando que se estaría buscando algún tipo de compensación por el daño ambiental, provocado por las aeronaves en el tiempo señalado.

Conclusión

73. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada.

- ***Posición de ALTA para la 37º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI y COP/16***

74. Seguidamente, el Representante de ALTA inició la presentación de la Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/21 recordando que en la LXXVIII Reunión del Comité Ejecutivo (Santiago de Chile, 22 de marzo de 2010), se refirió a la Conferencia de las Partes (COP15) (Copenhague, Dinamarca, diciembre de 2009), cuyo objetivo era establecer el marco regulatorio global sobre cambio climático post-Kioto, entre otros. Asimismo, resaltó el principal logro obtenido en la COP/15 al quedar sentado el precedente para que OACI sea quien se encargue de elaborar las bases del sistema para la aviación.

75. Por otro lado, manifestó que la amenaza de regulaciones independientes, superpuestas y sin un claro foco pro-medioambiente sigue latente, motivo por el cual la Resolución de ALTA de su pasada Asamblea General en Cartagena de Indias cobró relevancia especialmente en su llamado para la adopción de un enfoque sectorial global para la industria de la aviación bajo el esquema post-Kioto con el liderazgo de OACI, que pueda arribarse en la próxima COP/16 (Cancún, México, 30 de noviembre al 10 de diciembre de 2010). En ese sentido, este enfoque sectorial global consideraba las situaciones y necesidades especiales de las aerolíneas de países en desarrollo, siendo esto de especial relevancia en el caso de Latinoamérica y del Caribe, donde el transporte aéreo no ha llegado a un grado de madurez comparable al de economías desarrolladas, por lo que además, poner límites a su natural crecimiento implicaría serias amenazas al desarrollo de los países de Latinoamérica y del Caribe y se crearían barreras adicionales al desarrollo del transporte aéreo.

76. En tal sentido, ALTA hizo un llamado a los Gobiernos para que apoyen los objetivos colectivos de la industria que fueran presentados a OACI: 1) Mejoramiento promedio de eficiencia en combustible de 1,5% por año hasta el 2020; 2) Crecimiento neutral en emisiones de CO₂ desde 2020; y, 3) Un 50% de reducción en las emisiones netas de CO₂ para el 2050, comparadas con el año base de 2005. Por tal motivo, ALTA solicitó al Comité Ejecutivo de CLAC y a sus Estados miembros adoptar como suyos los principios enunciados, de cara a la 37 Asamblea de la OACI y la COP/16.

77. Iniciando el debate el Representante de Brasil se refirió a la información presentada por ALTA en relación a la situación del Aeropuerto de Guarulhos, dejando claro que la posición de Brasil en términos de medio ambiente y cambio climático es 100% coordinada entre las distintas entidades o instituciones del Estado brasilero y que, en este caso el enfoque del Ministerio Público no responde a las negociaciones internacionales, sino más bien lo que se busca es proteger los intereses de los ciudadanos que viven cerca del aeropuerto, respondiendo a los principios que rigen su Constitución. Por otro lado, agregó que apoyaba la nota presentada por IATA y que Brasil defiende el principio de las “responsabilidades comunes pero diferenciadas”, con base en los datos históricos de acumulación de gases de efecto invernadero en la atmósfera, consideró a éste un posicionamiento justo que reflejaba el posicionamiento de todas las empresas aéreas de los países de América Latina y por ello apoyan a Chile, ALTA e IATA, en lo concerniente a este asunto.

78. Por su parte, el Delegado de Argentina consideró oportuno hacer una reflexión respecto a las intervenciones de Chile, ALTA, IATA y Brasil, con relación al posicionamiento que llevará la CLAC sobre este tema en la Asamblea de la OACI. De esta manera, se refirió a algunos principios como son que la OACI es, indiscutiblemente, el Organismo para resolver las cuestiones entre el medio ambiente y la aviación; que no hay lugar a medidas unilaterales en este campo; y, la posición que todos los países mantienen en los distintos foros, es decir, la “responsabilidad común pero diferenciada”, sobre el cual se espera se considere para que no quede diluido dentro de principios generales. Terminó su participación indicando que no puede haber medidas económicas que afecten a la aviación, cuando los fondos no están destinados de una manera probada a mitigar los impactos del medio ambiente, creyendo conveniente mantener esta postura.

79. Seguidamente, el Representante de México notificó que el Presidente del Consejo y la Secretaría de la OACI van a presentar un Proyecto de Resolución para ser aprobado por el Consejo, con vistas a presentarlo posteriormente al 37º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI. Agregó además que, este proyecto contiene los principios de la CVDR y el principio de no discriminación, concentrándose la discusión en dos aspectos, por un lado en la cuestión de metas aspiracionales y por otro, en metas basadas en el mercado.

Conclusión

80. Luego del debate, el Comité Ejecutivo coincidió en que este es un tema de suma importancia y encargó a la Secretaría la verificación de la Resolución que presentará el Consejo de la OACI en la próxima Asamblea, para asumir una posición regional de apoyo si así se estima pertinente.

- **Presentación de la FAA**

81. La Representante de la FAA de los Estados Unidos de América se refirió en su presentación a la Nota de estudio que presentarán en la próxima Asamblea de la OACI, respecto a las emisiones de gas de efecto invernadero “A more ambitious, collective approach to international aviation greenhouse gas emissions” (**Adjunto 12**), nota que será presentada por Canadá, Estados Unidos y México.

82. La Representante de Singapur tomó la palabra y expresó que en la COP/15 en Copenhague no se llegó a una conclusión respecto a la emisión de gases, agregó además que para mitigar este efecto se estaba requiriendo el apoyo de diversos sectores como el de energía, fondos gubernamentales, fondos de instituciones financieras y también de la aviación y que a ésta última se le pide una contribución mayor, alegando que tienen de donde aportar por la cantidad de vuelos, los pasajeros y carga que transportan, etc.. Terminó su participación, expresando que era muy importante que la aviación llegue a la Conferencia de las Partes con una posición consensuada.

83. Seguidamente, el Delegado de México complementó dicha intervención manifestando que, lo dicho por Singapur es definitivamente un riesgo que hay que tener en cuenta, pues si la aviación civil no alcanza un producto tendrá que aceptar las medidas que la Conferencia de las Partes le imponga, las mismas que podrían ser hasta devastadoras para la Industria y, resaltó que allí radica la importancia que en la OACI se elabore un documento que sirva como respuesta clara y sólida del sector aéreo, pues ya se contaría con los elementos necesarios para llegar con una posición consensuada a la COP/16.

84. Al respecto, el Representante de ALTA complementó la presentación de la FAA y añadió que, esta Convención Marco para el Cambio Climático tiene varios objetivos, siendo el principal el reducir el impacto climático de las emisiones, mediante fondos que son dinero para mitigar estas emisiones y que se utilizan para aplicar en ciertos proyectos. Manifestó asimismo que, en la reunión del COP/14 en Kyoto la aviación quedó fuera por ser una fuente móvil, pues ellos se fijaban sólo en fuentes fijas. Posteriormente, en la reunión de Copenhague se buscaron nuevos fondos y surgió el concepto de fuentes innovadoras de fondos, que son varias y principalmente transporte internacional, marítimo y aéreo. Finalizó señalando que apoya las menciones de Estados Unidos y Singapur y que la industria estaba de acuerdo en pagar por el impacto medio ambiental, pero que hay que hacerlo en su justa medida y no pagando por cosas que no corresponden.

85. El Presidente terminó resaltando lo dicho por la Representante de Singapur, respecto a que se debe reconocer a la aviación civil como un sector y que todas las medidas y recomendaciones emanen de la OACI

Conclusión

86. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada.

Clausura

87. El Director General de Aeronáutica Civil de México agradeció la participación de todos los asistentes y el apoyo de todas las personas que hicieron posible la realización de la Septuagésima Novena Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC.

88. Seguidamente, el Presidente de la CLAC agradeció a las Autoridades de los Estados miembros por su participación y felicitó a todos los que contribuyeron a la realización de esta Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, resaltando el éxito del evento.

89. Por su parte el Secretario agradeció al personal de la Secretaría, a las Autoridades mexicanas por el apoyo recibido, a los participantes por el trabajo desarrollado en esta reunión y finalizó deseándoles a los presentes toda clase de éxitos.



COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

LXXIX REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Ciudad de México, México, 31 de agosto y 1° de septiembre de 2010)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

ALEJANDRO AGUSTÍN GRANADOS
Administrador
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Hipólito Irigoyen 250, Piso 12, Oficina 1211
Buenos Aires, Argentina
T: (54 11) 4349 7205
F: (54 11) 4349 7206
agranados@anac.gov.ar



DANIEL VALENTE
Coordinador de la Unidad de Relaciones Institucionales
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Avenida Rafael Obligado s/n
Aeroparque Jorge Newbery
Buenos Aires, Argentina
T: (54 11) 4845 0094 / 95
F: (54 11) 4845 0094 / 95
dvalente@anac.gov.ar



FRANCISCO TROPEPI
Secretario de Embajada
Embajada de Argentina en México
Av. Palmas 910, Lomas de Chapultepec
Ciudad de México, México
T: (52 55) 209 430
política@embajadaargentina.mx

CARMEN TORREBLANCA (*Observador*)
Gerente General para México
Aerolíneas Argentinas
Reforma 381, Primer Piso
Ciudad de México, México
T: (52 55) 5207 3263
ctorreblanca@argentinas.mx

MARÍA FLORENCIA DOVICHÍ (*Observador*)

Asesor Legal
Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas – APLA
Lezica 4031 (1202)
Buenos Aires, Argentina
T: (54 11) 4958 4166
F: (54 11) 4958 4166
flordovich@gmail.com



BRASIL

BRUNO SILVA DALCOLMO

Superintendente de Relaciones Internacionales
Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Av. Presidente Vargas 850, Piso 19, Centro,
Rio de Janeiro, Brasil
T: (55 21) 3501 5153
F: (55 21) 3501 5152
Bruno.dalcolmo@anac.gov.br



JOSE DOLABELA PORTELA

Gerente de Coordinación con Organizaciones Internacionales - GCOI,
Superintendencia de Relaciones Internacionales – SRI
Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Av. Presidente Vargas 850, Piso 20, Centro,
Rio de Janeiro, Brasil
T: (55 21) 3501 5112
F: (55 21) 3501 5152
jose.dolabela@anac.gov.br



RAFAEL RODRIGUES FILHO

Vice Director
Departamento de Control del Espacio Aéreo – DECEA
Av. General Justo 160 – 5to Andar, Centro
Río de Janeiro, Brasil
T : (55 21) 2101 6205
F : (55 21) 2101 6228
vicea@decea.gov.br



LUIZ CLAUDIO RIBEIRO DA SILVA

Jefe Sub Departamento de Operaciones
Departamento de Control del Espacio Aéreo – DECEA
Av. General Justo 160 – 2to Andar, Centro
Río de Janeiro, Brasil
T : (55 21) 2101 6241
sdop@decea.gov.br



CHILE

JOSE HUEPE PEREZ
Director General de Aeronáutica Civil – DGAC
Av. Miguel Claro 1314, Providencia
Santiago, Chile
T: (56 2) 439-2443
F: (56 2) 439-2143
director@dgac.cl
secretaria_director@dgac.cl
directorgeneral@dgac.cl



JAIME BINDER ROSAS
Secretario General
Junta de Aeronáutica Civil – JAC
Moneda 1020, Piso 4
Santiago, Chile
T: (56 2) 698 6945
F: (56 2) 698 3148
jbinder@mtt.cl



LORENZO SEPÚLVEDA BIGET
Director de Seguridad Operacional
Dirección General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro 1314, Providencia
Santiago, Chile
T: (562) 439 2497
F: (562) 439 2635
lsepulveda@dgac.cl



JORGE ORLANDINI
Encargado de la Sección de Relaciones Aeronáuticas Internacionales
Director General de Aeronáutica Civil – DGAC
Av. Miguel Claro 1314, Providencia
Santiago, Chile
T: (56 2) 439 2443
F: (56 2) 439 2143
jorlandini@dgac.cl



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



COLOMBIA

JAZMÍN ALEXANDRA PALOMINO PINEDA
Abogada Grupo Asuntos Internacionales y Regulatorios
Oficina de Transporte Aéreo
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – UAEAC
Bogotá, Colombia
T: (57 1) 2963184
apalomin@aerocivil.gov.co y/o jazmin.palomino@aerocivil.gov.co



COSTA RICA

JORGE FERNÁNDEZ CHACÓN
Director General
Dirección General de Aviación Civil – DGAC
La Uruca, contiguo a Migración
Apartado Postal 5026 - 1000
San José, Costa Rica
T: (506) 2232 9480 / 22 90 00 90
F: (506) 2231 2107
costarica@dgac.go.cr



MÓNICA DADA SANTOS
Miembros del Consejo Directivo de Aviación Civil
Dirección General de Aviación Civil – DGAC
La Uruca, contiguo a Migración
Apartado Postal 5026 - 1000
San José, Costa Rica
T: (506) 2231 3280
monicadada@yahoo.com

CUBA

MAYDA MOLINA MARTÍNEZ
Vicepresidenta
Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba – IACC
Calle 23 N° 64, Vedado, La Rampa,
Plaza de la Revolución, La Habana
T: (53 7) 830 6046
T: (53 7) 834 5453
mayda.molina@iacc.avianet.cu



MARÍA CARIDAD PÉREZ PERDOMO
Especialista en Transporte Aéreo / Funcionaria
Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba – IACC
Calle 23 N° 64, Vedado, La Rampa,
Plaza de la Revolución, La Habana
T: (53 7) 838 1123 / 838 1170
F: (53 7) 834 4579
maria.perez@iacc.avianet.cu



GUATEMALA

MANOLA AGUIRRE
Enlace DGAC/OACI
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Ciudad de Guatemala, Guatemala
T: (502) 2321 5410
F: (502) 2321 5313
aguirre1910@yahoo.es
aguirre_m@dgac.gob.gt



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



MANUEL POLANCO
Asesor Despacho Superior
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Ciudad de Guatemala, Guatemala
T / Fax: (502) 2321 5400
aguirre1910@yahoo.es



HONDURAS

MANUEL ENRIQUE CÁCERES DIAZ
Director General
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Boulevard Económica Europea, Aeropuerto Internacional Toncotin,
Tegucigalpa, Honduras
T: (504) 233 1115
F: (504) 233 1622
manuelcacereshn@yahoo.com



MÉXICO

HÉCTOR GONZÁLEZ WEEKS
Director General
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Providencia 807, Piso 6, Colonia del Valle, México D.F.
C.P. 03100, MEXICO
T: (52 55) 5523 6642 / 5687 7660
F: (52 55) 5523 7207
hgonzalw@sct.gob.mx



DIONISIO MENDEZ MAYORA

Representante Permanente de México ante la Organización de Aviación Civil Internacional –
999 University Street Suite 1440
Montreal, Quebec, Canada
H3C 5J9
T: (001 514) 954 82 84
F: (001 514) 954 58 38
dmendez@icao.int



FERNANDO SILVA JIMÉNEZ

Director General Adjunto de Transporte Aéreo
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Providencia 807, Colonia del Valle, CP 03100
Ciudad de México, México
T: (52 55) 5011 6404
fsilvjim@sct.gob.mx



JOSÉ GABRIEL TORT FLORES

Director General Adjunto de Aviación
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Providencia 807, Colonia del Valle, CP 03100
Ciudad de México, México
T: (52 55) 5011 6405
gtortflo@sct.gob.mx



JUAN RODRÍGUEZ LÓPEZ

Director de Tarifas
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Calle Nueva York 115, Piso 1, Colonia Nápoles,
Ciudad de México, México
T: (52 55) 5723 9300 Ext. 18219
F: (52 55) 5723 9300 Ext. 18231
jrodlope@sct.gob.mx



MIGUEL ÁNGEL CISNEROS MAGAÑA

Subdirector de Infraestructura
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Providencia 807, Colonia del Valle, CP 03100
Ciudad de México, México
T: (52 55) 5482 4100 Ext. 18046 ó 18040
F: (52 55) 5523 4651
mcisnero@sct.gob.mx



CHRISTIAN URIEL CEDILLO JAIME

Subdirector de Seguridad Aérea
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Providencia 807, Colonia del Valle, CP 03100
Ciudad de México, México
T: (52 55) 5011 64 23
ccedillo@sct.gob.mx



DELIA CASTELLANOS
Jefa del Departamento de Organismos Internacionales
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Providencia 807, Piso 6, Colonia del Valle, México D.F.
C.P. 03100, MEXICO
T: (52 55) 5523 9980
dcastell@sct.gob.mx



JOSE INES GIL JIMENEZ
Jefe del Departamento de Control de Tránsito Aéreo
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Providencia 807, Colonia del Valle, CP 03100
Ciudad de México, México
T: (52 55) 5723 9300 Ext. 18074
F: (52 55) 5523 6275
jjgiljim@sct.gob.mx

CYNTHIA RODRIGUEZ CHAPA
Directora de Desarrollo Estratégico
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Providencia 807, Colonia del Valle, CP 03100
Ciudad de México, México
T: (52 55) 5011 6415
crodriguez@sct.gob.mx

JOSÉ ANTONIO ZABALGOITIA TREJO
Director General de Organismos y Mecanismos Regionales Americanos
Secretaría de Relaciones Exteriores
Plaza Juárez No. 20 – 16° Piso, Col. Centro, C.P. 06010
Ciudad de México, México
T: (52 55) 36 86 57 29
F: (52 55) 36 86 57 21
dgomramericanos@sre.gob.mx

VICTOR FLORES
Director de Área
Secretaría de Relaciones Exteriores
Plaza Juárez No. 20 – 16° Piso, Col. Centro, C.P. 06010
Ciudad de México, México
T: (52 55) 36 86 57 33
vflores@sre.gob.mx



MARIANA MILAGROS VELASCO HERNÁNDEZ
Subdirector Jurídico de Transporte Aéreo
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Av. Universidad y Xola S/N Col. Narvarte, CP 03828
Ciudad de México, México
T: (52 55) 4723 93 00 Ext. 11204
mvelazch@sct.gob.mx

JOSE ROBERTO WILSON GARCÍA

Director de Transporte
Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT)
Boulevard Adolfo Ruíz Cortines No. 2409 – 5° Piso,
Col. Jardines en la Montaña,
Ciudad de México, México
T: (52 55) 5490 0991
jose.wilson@semarnat.gob.mx

LETICIA MANZANERA HERRERA Y CAIRO

Directora de Integración de Políticas Sectoriales
Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT)
Boulevard Adolfo Ruíz Cortines No. 2409 – 4° Piso,
Col. Jardines en la Montaña,
Ciudad de México, México
T: (52 55) 5490 0900 Ext. 10633
leticia.manzanera@semarnat.gob.mx

MAURICIA IRMA AVARADO ZACARÍAS

Jefa de Departamento de Sistemas de Manejo Ambiental
Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT)
Boulevard Adolfo Ruíz Cortines No. 2409 – 4° Piso,
Col. Jardines en la Montaña,
Ciudad de México, México
T: (52 55) 5490 0990
mauricia.alvarado@semarnat.gob.mx

FELIX RODOLFO OLIVARES CASTRO

Director General Adjunto de Tránsito Aéreo
Av. 602 No. 161, Colonia San Juan de Aragón,
Ciudad de México, México
T: (52 55) 5786 5511
F: (52 55) 2598 00 62
folivaca@sct.gob.mx



RODRIGO BRUCE MAGALLON DE LA TEJA

Director de Tránsito Aéreo
Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano
Av. 602 No. 161, Colonia San Juan de Aragón,
Ciudad de México, México
T: (52 55) 5786 55 13
F: (52 55) 2598 00 62
dta_seneam@sct.gob.mx



GILBERTO LÓPEZ MEYER

Director General
Aeropuertos y Servicios Auxiliares
Av. 602 No. 1061, Colonia San Juan de Aragón,
Ciudad de México, México
T: (52 55) 5786 9526/27
F: (52 55) 5786 9528
glmeyer@asa.gob.mx



ROGELIO RODRÍGUEZ GARDUÑO
Director de Asuntos Jurídicos
Aeropuertos y Servicios Auxiliares
Av. 602 No. 1061, Colonia San Juan de Aragón,
Ciudad de México, México
T: (52 55) 5133 1037
F: (52 55) 5133 1000 Ext. 1879
rrodriguezgar@asa.gob.mx

SERVANDO GONZALEZ MUÑOZ
Gerente de Difusión e Información
Aeropuertos y Servicios Auxiliares
Av. 602 No. 1061, Colonia San Juan de Aragón,
Ciudad de México, México
T: (52 55) 5786 8086
F: (52 55) 5133 1000 Ext. 1879
sgonzalezmu@asa.gob.mx

DAVID GUSTAVO LAMOYI CORDOVA
Director de Riesgos y Cumplimiento Normativo
Aerovías de México S.A – AEROMEXICO
Av. Paseo de la Reforma 445, Piso 5
Ciudad de México, México
T: (52 55) 9132 4275
dlamoyi@aeromexico.com.mx

ERIC MAYETT MORENO
Director de Seguridad Aérea del Grupo Aeroméxico
Aerovías de México S.A – AEROMEXICO
Av. Tahl S/N, Esq. Ruiz Cortinez, Col. Peñón de lo Baños, CP. 15620
Ciudad de México, México
T: (52 55) 9132 52 59
F: (52 55) 9132 5405
emayett@aeromexico.com.mx

JORGE ALBERTO GÓMEZ LÓPEZ
Gerente de Seguridad Aérea
Aerovías de México S.A – AEROMEXICO
Av. Tahl S/N, Esq. Ruiz Cortinez, Col. Peñón de lo Baños, CP. 15620
Ciudad de México, México
T: (52 55) 9132 5117
jgomezl@aeromexico.com.mx

GUSTAVO ALCALÁ ESTRADA (*Observador*)
Miembro Observador por la I.T.F
Sindicato Nacional de Controladores de Tránsito Aéreo – SINACTA
Tapachula No. 3, Colonia Roma México
Ciudad de México, México
T: (52 55) 5574 3830
F: (52 55) 5574 3441
sinacta_rc@yahoo.com.mx

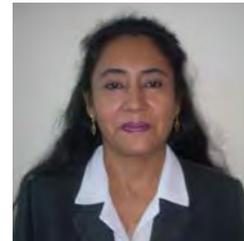
NICARAGUA

MARVIN PADILLA FONSECA
Jefe de Operaciones
Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil – INAC
Km 11 ½ Carretera Norte
Managua, Nicaragua
T: (505) 2276 8580
ops@inac.gob.ni y papipollo@hotmail.com



PARAGUAY

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



REPÚBLICA DOMINICANA

LUIS P. RODRIGUEZ ARIZA
Presidente
Junta Nacional de Aviación Civil – JAC
Calle José Joaquín Pérez N° 104, Gazcue
Santo Domingo, República Dominicana
T: (1 809) 689 4167
jrodriguez@jac.gob.do



JOSÉ PANTALEÓN TAVERAS
Miembro de la Junta de Aviación Civil – JAC
Calle José Joaquín Pérez N° 104, Gazcue
Santo Domingo, República Dominicana
T: (1 809) 695 8038
F: (1 809) 682 2415
jpantaleon@consultoria.gob.do



ANDRÉS SENCIÓN VILLALONA
Asistente Técnico del Presidente
Junta de Aviación Civil – JAC
Calle José Joaquín Pérez N° 104, Gazcue
Santo Domingo, República Dominicana
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 689 4160
andressencion@hotmail.com



LUIS DELGADO
Coordinador Externo de la Junta de Aviación Civil
Calle José Joaquín Pérez N° 104, Gazcue
Santo Domingo, República Dominicana
T: (1 809) 689 41 67
F: (1 809) 689 5784
esmeraldapardilla@hotmail.com

URUGUAY

JOSÉ CARLOS LUPINACCI
Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica -
DINACIA
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519,
Paso Carrasco C.P. 12.100, Canelones,
Montevideo, Uruguay
T: (598 2) 601 9044
F: (598 2) 604 0427
dinacia@adinet.com.uy



LUIS GIORELLO SANCHO
Asesor Jurídico
Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica –
DINACIA
Camino Carrasco 5519, Canelones CP 12100,
Montevideo, Uruguay
T: (598 2) 604 0408 int. 4223
F: (598 2) 604 0408 int. 4232
giosan@adinet.com.uy



ESTADOS NO MIEMBROS

ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA

DAWN R. H. VEATCH
Director Western Hemisphere Office
Federal Aviation Administration – FAA
800 Independence Avenue, SW,
FOB 10B, 6th Floor, East
Washington, DC 20591
T: (1 202) 385 8861
F: (1 202) 267 5032
dawn.veatch@faa.gov



DANIEL VACA
Manager Air Traffic Organization, Americas / ICAO
Federal Aviation Administration – FAA
800 Independence Avenue, SW,
FOB 10B, 6th Floor, East
Washington, DC 20591
T: (1 202) 385 8081
daniel.vaca@faa.gov



DANIEL D. CASTRO
Federal Aviation Administration – FAA
Embajada de los Estados Unidos, Edificio 783,
Av. Demetrio B, Lakas, Clayton,
Panamá, Panamá
T: (507) 207 7046
F: (507) 207 7146
daniel.castro@faa.gov



LOURDES MAURICE
Chief Scientist for Environment
Federal Aviation Administration – FAA
800 Independence Avenue, SW,
FOB 10B, 6th Floor, East
Washington, DC 20591
T: (1 202) 493 4293
F: (1 202) 267 5594
lourdes.maurice@faa.gov



MALASYA

KOK SOO CHON
Representante de Malasya en el Consejo de la OACI
999 University Street, Montreal, H3C 5H7
Suite 16:21
Montreal, Canadá
T: (1 514) 996 5045
ksoochon@icao.int



SINGAPUR

EILEEN POH
Director International Relations
Singapore Changi Airport
P.O Box 1
Singapore 918 141
T: (65) 6541 3087
F: (65) 6546 5035
eileen_poh@caas.gov.sg



LIM YUNG TZEN
Manager International Relations
Singapore Changi Airport
P.O Box 1
Singapore 918 141
T: (65) 6541 3086
F: (65) 6546 5035
lim_yung_tzen@caas.gov.sg



ORGANIZACIONES INTERNACIONALES GUBERNAMENTALES

CLAC – COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

MARCO OSPINA YÉPEZ

Secretario

Av. Víctor Andrés Belaúnde 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

clasec@lima.icao.int



OACI – ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

FRANKLIN HOYER

Director Regional Oficina SAM

Av. Víctor Andrés Belaúnde No 147 (Centro Empresarial)

Edificio Real Cuatro, Piso 4,

San Isidro, Lima, Perú

T: (511) 611 8686

F: (511) 611 8689

icaord@lima.icao.int



MICHIEL VREEDENBURGH

Director Regional Adjunto Oficina NACC

Presidente Masaryk 29 – 3er piso,

11570 México

México D.F, México

T: (52 55) 5250 3211

F: (52 55) 5203 2757

icao_nacc@mexico.icao.int



**COCESNA - CORPORACIÓN CENTROAMERICANA DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN
AÉREA**

BAYARDO PAGOADA

Presidente Ejecutivo

Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea –

COCESNA

Aeropuerto de Toncotín, Apartado Postal 660

Tegucigalpa, Honduras

T: (504) 234 3360 Ext. 1229

F: (504) 234 3360 Ext. 1229

presidencia@cocesna.org



ORGANIZACIONES INTERNACIONALES NO GUBERNAMENTALES

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



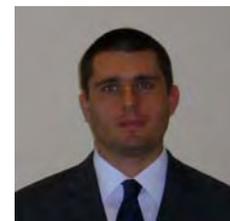
MICHELL TOVAR RAMÍREZ
C.S.R – IATA
Boulevard Manuel Ávila Camacho No. 24, Piso 17
Ciudad de México, México
T: (52 55) 5284 2984
tovarm@iata.org

ALTA – ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA Y DEL CARIBE DE TRANSPORTE AÉREO

ALEX DE GUNTEN
Director Ejecutivo
Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo – ALTA
6355 NW 36 ST, Miami, FL 33166, Estados Unidos
T: (1 786) 388 0222
F : (1 786) 522 7315
adegunten@alta.aero



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



ACI/LAC – AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL / LATIN AMERICA – CARIBBEAN

JAVIER MARTÍNEZ BOTACIO
Secretario Regional
Aeropuerto Mariscal Sucre – Terminal Internacional
Quito, Ecuador
T: (593 2) 294 4900
F: (593 2) 294 4974
jmartinez@aci-lac.aero



ALADA – ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL

MANUEL DE LA TORRE

Presidente

Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial – ALADA

Carretera Miguel Alemán, Km 24

Aeropuerto Internacional de Monterrey,

Apodaca, Nuevo León, México

T: (52 81) 8625 4304

F: (52 81) 8625 4385

mdelatorre@oma.aero

JESSICA GONZÁLEZ

Coordinadora de la Sección Nacional Mexicana

Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial – ALADA

Carretera Miguel Alemán, Km 24

Aeropuerto Internacional de Monterrey,

Apodaca, Nuevo León, México

T: (52 81) 8625 4304

F: (52 81) 8625 4385

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

LUIS UGARTE ROMANO

Miembro del Consejo Directivo y Corresponsal México, Cuba y Guatemala

Instituto de Derecho Aeronáutico del Espacio y de la Aviación Comercial

Montaña Pacaya No 16, Tlalpan 14210

México D.F, México

T: (52 55) 5645 7701

F: (52 55) 5645 7701 / 5611 8799

ugarte_ciaci@yahoo.com.mx



DISCURSO DEL SECRETARIO DE LA CLAC
PARA LA APERTURA DEL LXXIX COMITÉ EJECUTIVO
DE LA CLAC

SR. HUMBERTO TREVIÑO LANDOIS, SUB SECRETARIO DE TRANSPORTES DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

SR. JOSÉ HUEPE PÉREZ, PRESIDENTE DE LA CLAC Y DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DE CHILE.

SR. HÉCTOR GONZÁLEZ WEEKS, DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DE MÉXICO.

SR. GILBERTO LÓPEZ MEYER, DIRECTOR GENERAL DE AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES.

SR. EVER MOLINA CARRILLO, DIRECTOR GENERAL DE SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN EN EL ESPACIO AÉREO MEXICANO.

SR. HÉCTOR VELÁZQUEZ CORONA, DIRECTOR GENERAL DEL GRUPO AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

SR. DIONISIO MENDEZ, REPRESENTANTE DE MÉXICO ANTE EL CONSEJO DE LA OACI.
SEÑORES REPRESENTANTES DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC.

SEÑORES REPRESENTANTES DE OTROS ESTADOS ANTE EL CONSEJO DE LA OACI.
SEÑORES OBSERVADORES.

ESTIMADOS AMIGOS.

SEÑORAS Y SEÑORES.

PERMITAME EN ESTAS POCAS PALABRAS AGRADECER A LA AUTORIDAD AERONÁUTICA DE MÉXICO EN LA PERSONA DEL SEÑOR HÉCTOR GONZÁLEZ WEEKS, POR EL IMPORTANTE APOYO QUE HA RECIBIDO LA SECRETARÍA DE LA CLAC PARA ORGANIZAR ESTA SEPTUGÉSIMA NOVENA REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC. ESTO HA PERMITIDO QUE LA SECRETARÍA, CONJUNTAMENTE CON UN EXCELENTE EQUIPO DE APOYO QUE NOS HA PROPORCIONADO MÉXICO, PODAMOS DESARROLLAR CADA UNO DE LOS TEMAS PREPARATIVOS PARA ESTA REUNIÓN.

EXISTEN MUCHOS ASUNTOS DE IMPORTANCIA QUE SERÁN DISCUTIDOS AQUÍ Y POR SUPUESTO LES INVITO A QUE PARTICIPEMOS DE LA MEJOR MANERA POSIBLE EN EL TRABAJO QUE CONTINÚA DESARROLLANDO LA CLAC.

QUISERA PONER A DISPOSICIÓN DE TODOS USTEDES LA SECRETARÍA, PARA QUE CUALQUIER NECESIDAD QUE TENGAN NOS LO HAGAN CONOCER.

PERMITANME TERMINAR, ÚNICAMENTE, AUGURANDO TODA CLASE DE ÉXITOS EN ESTA REUNIÓN Y REITERANDO EL DESEO QUE PODAMOS AVANZAR CON EL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC Y, EN PARTICULAR CON EL APOYO QUE TODOS USTEDES LE PRESTAN A LA SECRETARIA.

MUCHAS GRACIAS.

DISCURSO DEL SECRETARIO DE LA CLAC
PARA LA APERTURA DEL LXXIX COMITÉ EJECUTIVO
DE LA CLAC

SR. HUMBERTO TREVIÑO LANDOIS, SUB SECRETARIO DE TRANSPORTES DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

SR. HÉCTOR GONZÁLEZ WEEKS, DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DE MÉXICO.

SR. GILBERTO LÓPEZ MEYER, DIRECTOR GENERAL DE AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES.

SR. EVER MOLINA CARRILLO, DIRECTOR GENERAL DE SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN EN EL ESPACIO AÉREO MEXICANO.

SR. HÉCTOR VELÁZQUEZ CORONA, DIRECTOR GENERAL DEL GRUPO AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

SEÑORES REPRESENTANTES DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC ANTE EL CONSEJO DE LA OACI.

SR. MARCO OSPINA YÉPEZ, SECRETARIO DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL.

SR. FRANKLIN HOYER, DIRECTOR REGIONAL DE LA OFICINA SUDAMERICANA DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL.

SEÑORES DELEGADOS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC.

SEÑORES OBSERVADORES.

SEÑORAS Y SEÑORES.

APRECIADOS AMIGOS, PARA MI ES UN PRIVILEGIO, UNA VEZ MÁS INICIAR LA APERTURA DE ESTA SEPTUAGESIMA NOVENA REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC.

EN PRIMER TÉRMINO DOY LAS GRACIAS A NOMBRE DE TODOS USTEDES A NUESTROS HERMANOS DE LA AVIACIÓN CIVIL DE MÉXICO, EN ESPECIAL AL DIRECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL EXCELENTISIMO LICENCIADO HÉCTOR GONZÁLEZ, POR SU GENTILEZA Y GENEROSIDAD, AL PERMITIRNOS ESTE ENCUENTRO EN ESTE HERMOSO PAÍS.

DE IGUAL FORMA APROVECHO LA OPORTUNIDAD DE DAR LA MÁS CORDIAL BIENVENIDA A TODAS LAS DELEGACIONES Y REPRESENTANTES DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE ESTA COMISIÓN, COMO ASIMISMO A LOS REPRESENTANTES DE ORGANISMOS MULTINACIONALES.

NUESTRO DISTINGUIDO SECRETARIO GENERAL, NOS TIENE UNA NUTRIDA AGENDA CON DIVERSOS TEMAS A TRATAR, POR ELLO LES PIDO LA DEBIDA CONSIDERACIÓN A OBJETO PODAMOS CUMPLIR CON LOS OBJETIVOS TRAZADOS.

DEBO DESTACAR LOS TEMAS RELACIONADOS CON LA PRÓXIMA SEMANA DE LA OACI, EN LA CUAL TENEMOS LA GRAN TAREA DE MANTENER NUESTRA REPRESENTATIVIDAD EN EL CONSEJO DE LA OACI. PARA ELLO HEMOS TRABAJADO ARDUAMENTE ESTABLECIENDO ALIANZAS CON LA COMISIÓN EUROPEA, ÁRABE, AFRICANA Y EL GRUPO DE MONTREAL, DERIVADO DE LOS RESULTADO DE ESTAS CONVERSACIONES, TENEMOS UNA RAZONABLE TRANQUILIDAD QUE LOGRAREMOS ESTE GRAN OBJETIVO.

DE IGUAL FORMA HEMOS DE TRATAR NUMEROSOS TEMAS RELATIVOS A LA SEGURIDAD OPERACIONAL, SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN, FACILITACIÓN Y DE ASPECTOS ECONÓMICOS Y DEL MEDIO AMBIENTE, LOS CUALES ESTOY CIERTO QUE SERÁN DEL INTERÉS DE TODOS USTEDES.

EN CONSECUENCIA LES PIDO ENCARECIDAMENTE VUESTRA PARTICIPACIÓN A FIN DE ENRIQUECER ESTAS MATERIAS PARA BENEFICIO DE TODOS LOS ESTADOS MIEMBROS.

SE SUMA A LO ANTERIOR, EL CONOCIMIENTO DE LOS INFORMES RELATIVOS A LAS ACTIVIDADES REALIZADAS POR LA PRESIDENCIA Y LA SECRETARÍA CON MIRAS A FORTALECER LA PRESENCIA DE LA CLAC ENTRE LOS ORGANISMOS EXTRA REGIONALES Y LA COOPERACIÓN HORIZONTAL QUE NOS HEMOS PROPUESTO CON MIRAS DE HACER SINERGIA EN LOS ESFUERZOS APRA DAR LAS MEJORES CONDICIONES DE CALIDAD, EXCELENCIA Y SEGURIDAD EN LOS SERVICIOS QUE LAS AUTORIDADES AERONÁUTICAS REGIONALES OTORGAN EN BENEFICIO DE LA COMUNIDAD DE AVIACIÓN.

NO QUISIERA EXTENDER MÁS MIS PALABRAS, SÓLO ME RESTA REITERAR NUESTRO SINCERO AGRADECIMIENTO A NUESTROS ANFITRIONES POR EL CARÍÑO Y APRECIO DEMOSTRADO Y A TODOS LOS AQUÍ PRESENTES LES PIDO UNA VEZ MÁS UNA ACTIVA PARTICIPACIÓN BUSCANDO EN TODOS LOS ASUNTOS SOLUCIONES PRAGMÁTICAS CON LA DEBIDA ATENCIÓN DE LA REALIDAD, RESPECTO Y SOBERANÍA DE CADA UNO DE LOS ESTADOS MIEMBROS.

MUCHAS GRACIAS.

**DISCURSO DEL SUB SECRETARIO DE TRANSPORTES DE LA
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES DE
MÉXICO
PARA LA APERTURA DEL LXXIX COMITÉ EJECUTIVO
DE LA CLAC**

PRESIDENTE SR. JOSÉ HUEPE PÉREZ

SECRETARIO SR. MARCO OSPINA

DISTINGUIDOS MIEMBROS DEL PRESIDIO

DELEGADOS Y DELEGADAS DE LOS ESTADOS Y ORGANIZACIONES PARTICIPANTES

MUY BUENOS DÍAS,

EN NOMBRE DEL GOBIERNO MEXICANO SEAN BIENVENIDOS A NUESTRO PAÍS, MÉXICO LOS RECIBE CON GRAN GUSTO Y ESPERANDO QUE SU ESTANCIA EN NUESTRAS TIERRAS SEA POR DEMÁS FRUCTÍFERA Y PROVECHOSA.

AGRADECEMOS TAMBIÉN LA DISTINGUIDA PRESENCIA DE LOS REPRESENTANTES DEL FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION, DE DIVERSAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES DEL SECTOR Y DE AUTORIDADES AERONÁUTICAS DE MALASIA.

EN LO PERSONAL ES UN PLACER ACOMPAÑARLOS A USTEDES EN ESTE INICIO DE TRABAJO DE ESTA MUY IMPORTANTE REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL.

MÉXICO AGRADECE LA GRATA DISTINCIÓN DE SER, PRECISAMENTE EN ESTE 2010, LA SEDE DE ESTA REUNIÓN. NOS LLENA DE ORGULLO RECIBIRLOS EN ESTE MAGNO EVENTO JUSTAMENTE CUANDO ESTAMOS DE FIESTA, CUANDO CELEBRAMOS EL BICENTENARIO DE NUESTRA INDEPENDENCIA, EL CENTENARIO DE LA REVOLUCIÓN Y, POR SI ESTO FUERA POCO, LOS PRIMEROS CIEN AÑOS DE LA AVIACIÓN CIVIL EN MÉXICO.

A NUESTROS PAÍSES LOS UNEN FUERTES LAZOS CULTURALES E HISTÓRICOS, PERO SOBRETUDO NOS UNE UN ANHELO DE VER A LATINOAMÉRICA FUERTE Y EN DESARROLLO. LAS INTENSAS RELACIONES QUE NOS HERMANAN SE DAN EN ESPACIO, EN MULTITUD DE ORGANISMOS REGIONALES DONDE REPRESENTANTES Y AUTORIDADES NOS REUNIMOS EN BUSCA DEL INTERÉS COMÚN PARA NUESTRA REGIÓN. ORGANISMOS COMO ESTA COMISIÓN SON UN CLARO EJEMPLO DE ELLO.

HACE CASI 37 AÑOS, EL 14 DE DICIEMBRE DEL 73, NACÍA AQUÍ MISMO EN MÉXICO ESTE GRUPO DE NACIONES DEDICADAS AL SECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL. NUESTRO PAÍS, COMO MIEMBRO FUNDADOR, SE ENORGULLECE DE PARTICIPAR EN LA IMPECABLE LABOR QUE ENCABEZA LA CLAC. RECONOCEMOS EN ESTA COMISIÓN EL FORO IDÓNEO PARA DISCUTIR E IMPULSAR LAS POLÍTICAS E INICIATIVAS QUE SE REQUIEREN EN LA AVIACIÓN CIVIL EN NUESTRA REGIÓN.

GRACIAS AL TRABAJO DE ESTE GRUPO, ESTAMOS CONSOLIDANDO UNA AVIACIÓN CIVIL CADA VEZ MÁS RESPETADA Y RECONOCIDA POR TODOS LOS PAÍSES DE LA COMUNIDAD AERONÁUTICA INTERNACIONAL.

POR ELLO EXPRESO MI RECONOCIMIENTO A LA ARDUA LABOR DE LA PRESIDENCIA, DE LA SECRETARÍA Y DE TODO EL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC. GRACIAS A SU EMPEÑO Y DEDICACIÓN A LO LARGO DE LOS PRÓXIMOS DÍAS NOS REUNIREMOS CON EL OBJETIVO DE ALCANZAR CONSENSOS SOBRE IMPORTANTES TEMAS PARA NUESTRA AVIACIÓN.

CABE DESTACAR, EL SÓLIDO COMPROMISO DE TODOS LOS ESTADOS Y ORGANIZACIONES INTERNACIONALES AQUÍ REPRESENTADAS, SU VOLUNTAD DE COLABORACIÓN HA HECHO POSIBLE QUE LOS OBJETIVOS PLANTEADOS PARA EL BIENIO 2009-2010 S ESTÉN LOGRANDO DE MANERA EXITOSA Y POR DEMÁS PROVECHOSA PARA TODOS.

EN LOS PRÓXIMOS DOS DÍAS SE TRATARÁN DIVERSOS TEMAS DE LOS QUE SURGIRÁ EL PLAN ESTRATÉGICO PARA EL BIENIO 2011-2012. TODOS NOSOTROS COMO ENCARGADOS DE LA AVIACIÓN CIVIL DEBEMOS SIEMPRE TENER PRESENTE LA RAZÓN DE QUE EXISTAN ORGANISMOS REGULADORES DEL TRANSPORTE AÉREO EN NUESTRA REGIÓN Y EN TODO EL MUNDO, LOS USUARIOS QUE GRACIAS AL TRABAJO DE AUTORIDADES Y AEROLÍNEAS PUEDEN VIAJAR LIBREMENTE Y CON TODA SEGURIDAD POR LOS CIELOS DE AMÉRICA LATINA

DEBEMOS AHORA AVANZAR EN EL FORTALECIMIENTO DE TODAS LAS AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL EN LA REGIÓN, ES HORA DE DOTARLAS DE LAS HERRAMIENTAS LEGALES, ADMINISTRATIVAS Y PRESUPUESTALES NECESARIAS PARA DAR UN RENOVADO IMPULSO AL TRANSPORTE AÉREO EN NUESTRA REGIÓN.

ESTE SECTOR JUEGA SIN DUDA UN PAPEL FUNDAMENTAL EN EL DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA, GRACIAS A ÉL TODOS LOS PUNTOS LEJANOS DE NUESTRA GEOGRAFÍA ESTÁN A TAN SÓLO UNAS HORAS Y TODOS COMO REGIÓN, CERCA DEL MUNDO.

DEBEMOS TAMBIÉN RECONOCER QUE EL SECTOR AERONÁUTICO ES UNO DE LOS QUE MÁS SE HA VISTO AFECTADO EN TIEMPOS RECIENTES, LA CRISIS ECONÓMICA MUNDIAL Y EL FUERTE IMPACTO QUE TUVO PARTICULARMENTE EN LOS ESTADOS UNIDOS, PAÍS CON EL QUE LA REGIÓN TIENE UN FUERTE FLUJO DE PERSONAS Y BIENES. EN NUESTRO CASO PARTICULARMENTE, EN EL TEMA SANITARIO POR LA INFLUENZA POR LA QUE ATRAVESAMOS, EL AUMENTO EN LOS PRECIOS, ENTRE OTROS, NOS OBLIGAN A REFLEXIONAR Y A ENCONTRAR JUNTOS MÁS Y MEJORES VÍAS DE FORTALECIMIENTO.

MÉXICO NO ESTUVO AJENO A ESTAS DIFICULTADES, ESAS Y OTRAS RAZONES HAN PROVOCADO QUE, COMO TODOS USTEDES LO SABEN, EL GRUPO MEXICANA DE AVIACIÓN, UNO DE LOS MÁS IMPORTANTES OPERADORES DE MÉXICO, AEROLÍNEA LEGENDARIA EN NUESTRO PAÍS, SE ENCUENTRE HOY EN UN MOMENTO SUMAMENTE COMPLEJO. NOSOTROS COMO AUTORIDAD HEMOS ESTADO AL PENDIENTE DE ESTA SITUACIÓN Y TRABAJANDO EN TRES GRANDES OBJETIVOS: PRIMERO Y EL MÁS IMPORTANTE DE TODOS, GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE TODOS LOS VUELOS EN LOS CIELOS MEXICANOS; SEGUNDO, AYUDAR A QUE LAS AFECTACIONES PARA LOS PASAJEROS SEAN LO MENOS POSIBLE Y NOS PARECE QUE ESTO SE HA LOGRADO Y TERCERO, GENERAR LAS CONDICIONES PARA QUE LAS PARTES INVOLUCRADAS

ENCUENTREN UNA SOLUCIÓN QUE PERMITA PONER NUEVAMENTE EN OPERACIÓN A LA MÁS ANTIGUA DE LAS AEROLÍNEAS DE MÉXICO.

EN CUANTO A LAS CERTIFICACIONES DE LA FAA, ES PRECISO SEÑALAR QUE EN LOS ÚLTIMOS AÑOS, LA FLOTA COMERCIAL DE MÉXICO CRECIÓ MUCHO MÁS RÁPIDO QUE NUESTRA CAPACIDAD PARA CONTAR CON LOS SUFICIENTES RECURSOS HUMANOS Y ADMINISTRATIVOS QUE EXIGEN LAS DISPOSICIONES INTERNACIONALES Y QUE VIGILAN LAS AUTORIDADES DE LOS ESTADOS UNIDOS PARA PODER VOLAR EN SUS CIELOS.

NOSOTROS DAMOS LA BIENVENIDA A ESTAS CERTIFICACIONES, A ESTAS EVALUACIONES, CREEMOS QUE NOS BRINDA UN EXCELENTE CONJUNTO DE PROYECTOS DE MEJORA Y EN ESE SENTIDO LAS VEMOS. POR ELLO ESTAMOS TRABAJANDO MUY DURO PARA CONTRATAR PILOTOS VERIFICADORES QUE NOS PERMITAN EN, A MUY CORTO PLAZO, REGRESAR A MÉXICO AL LUGAR QUE LE CORRESPONDE, PARTICULARMENTE A SU AVIACIÓN.

EN CUANTO A LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA, GRACIAS A LA FIRME DECISIÓN DE ESTE GOBIERNO HEMOS LOGRADO INVERSIONES HISTÓRICAS EN EL SECTOR, PARA DOTAR AL MERCADO DE MÁS Y MEJORES AEROPUERTOS. YA ESTÁ EN OPERACIÓN EL AEROPUERTO DEL MAR DE CORTÉS, IMPORTANTE POLO DEL DESARROLLO TURÍSTICO DEL NORTE DEL PAÍS. ASIMISMO, ESTÁ EN PROCESO DE LICITACIÓN EL AEROPUERTO DE LA RIVIERA MAYA, PRINCIPAL DESTINO TURÍSTICO DE MÉXICO Y TENEMOS AVANZADO EL PROYECTO PARA UN NUEVO AEROPUERTO DE PALENQUE. HEMOS MODERNIZADO Y AMPLIADO UN NÚMERO MUY IMPORTANTE DE AEROPUERTOS EN EL PAÍS. HEMOS LOGRADO AMPLIAR LAS INSTALACIONES DE OCHO IMPORTANTES AEROPUERTOS Y MUY PRÓXIMAMENTE ENTRA EN OPERACIÓN, MAÑANA, LAS OBRAS DE LA TERMINAL B DEL AEROPUERTO DE MONTERREY.

ESTOS SON AVANCES MUY IMPORTANTES Y VAMOS POR MÁS, CUENTEN CON MÉXICO Y LAS AUTORIDADES EN TODOS LOS ESFUERZOS QUE TRAIGAN BIENESTAR AL SECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL EN AMÉRICA LATINA.

MÉXICO REITERA Y LO HACE HOY CON MAYOR VOLUNTAD QUE SIEMPRE, SU ESPIRITU DE COLABORACIÓN. ESTAMOS PLENAMENTE CONVENCIDOS QUE LA REUNIÓN QUE HOY SE DA INICIO ALCANZARÁ LOS OBJETIVOS PLANTEADOS Y OBTENDRÁ RESULTADOS TRASCENDENTALES EN BENEFICIO PARA LAS ACTUALES ADMINISTRACIONES DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA AVIACIÓN CIVIL Y PARA QUE LA AVIACIÓN CIVIL EN SU CONJUNTO SIGA PROGRESANDO.

EN NOMBRE DEL SEÑOR PRESIDENTE FELIPE CALDERÓN HINOJOSA Y DEL PUEBLO DE MÉXICO, LES DESEO A TODOS USTEDES SEÑORES Y SEÑORAS AQUÍ PRESENTES, UNA REUNIÓN MUY PROVECHOSA Y NO ME QUEDA MÁS QUE DECLARAR QUE, SIENDO LAS 9 HORAS, 27 MINUTOS, 42 SEGUNDOS DE ESTE 31 DE AGOSTO DEL AÑO DEL BICENTENARIO, DECLARO FORMALMENTE INAUGURADO LOS TRABAJOS DE LA SEPTUAGÉSIMA NOVENA REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL.

MUY BUENOS DÍAS A TODOS Y FELICIDADES.

LXXIX REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Ciudad de México, México, 31 de agosto y 1º de septiembre de 2010)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por la Secretaría)

SESIÓN ABIERTA

1. Procesos de Integración de Transporte Aéreo en la Región (Secretaría)
2. Arreglos para la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC (Punta Cana, República Dominicana, 2 al 5 de noviembre de 2010)
 - Invitaciones
 - Orden del Día Provisional
 - Reuniones plenarias y Órgano subordinado
 - Orden del Día Provisional para Reunión de Jefes de Delegación
 - Esquema del Informe del Presidente
 - Elección del futuro Comité Ejecutivo
3. Informe de la Vigésimo Cuarta Reunión del Grupo de Expertos GEPEJTA/24 (Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010) (Secretaría)
4. Informe de la Vigésimo Quinta Reunión del Grupo de Expertos GEPEJTA/25 (Buenos Aires, Argentina, 3 al 6 de agosto de 2010) (Secretaría)
 - Presentación del Punto Focal - Macrotarea “Seguridad Operacional” sobre Situación Regional de la Seguridad Operacional (Chile)
 - Informe sobre trabajo del GEPEJTA respecto OMR y SRVSOP (Chile)
5. Informe de la Tercera Reunión del Grupo FAL/AVSEC de la CLAC (Montevideo, Uruguay, 5 y 6 de julio de 2010) (Secretaría)
6. Informe del Curso sobre “Planificación Estratégica de la Aviación” CLAC / EAU (Asunción, Paraguay, 8 al 11 de junio de 2010) (Secretaría)
7. Informe del Seminario CLAC/OACI sobre “Documentos de Viaje de Lectura Mecánica, Tecnología Biométrica y Normas de Seguridad” (Montevideo, Uruguay, 7 y 8 de julio de 2010) (Secretaría)
8. Informe sobre la participación de la CLAC en la Cumbre sobre Aviación Civil Unión Europea y América Latina (CE / CLAC / ANAC-Brasil) (Río de Janeiro, Brasil, 24 al 26 de mayo de 2010) (Secretaría)
9. Informe sobre el avance del Programa de Capacitación de la CLAC para el bienio 2009 – 2010 (Secretaría)
10. Proyectos de Decisión (Secretaría)
 - Actualización de la Recomendación A3-3 “Uso de la Parada – Estancia”
 - Actualización de la Recomendación A17-3 “Mecanismo de coordinación y cooperación regional en materia FAL/AVSEC”

- Actualización de la Resolución A15-13 “Modelo de costos para servicios aeroportuarios”
- Proyecto de Recomendación “Condiciones Generales atinentes a la comercialización de los servicios de transporte aéreo”
- Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos

11. Otros asuntos

- Posición de la industria respecto a las Emisiones de CO2 (ALTA)
- Presentación FAA (USA)
- Posición para la 37ª Asamblea de la OACI y COP/16 (ALTA)

SESIÓN CERRADA

12. Política OACI de Cooperación con Organismos Regionales (Secretaría)

13. Gestión presupuestaria de la CLAC (Secretaría)

14. Estado de pago de las cuotas de contribución 2009 – 2010 (Secretaría)

15. Participación de la CLAC en el 37º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI (Presidencia)

- Guía de orientación
- Designación de presentadores
- Puntos focales para comisiones de trabajo
- Elección de los nuevos miembros del Consejo
- Elección del Presidente del Consejo de la OACI

16. Negociaciones con otros organismos internacionales (Presidencia)

17. Otros asuntos

- “Congreso Internacional sobre Transporte Aéreo, Aeropuertos y Turismo – 50 Años ALADA” (Secretaría)

**Informe del Análisis del Convenio Constitutivo de la
Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional 2010**

(Nota de estudio presentada por Chile)

Resumen

Esta Nota de Estudio presenta los comentarios del Grupo de expertos Jurídicos de la CLAC, con respecto al Convenio que creó la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional para permitir incorporar al SRVSOP a esta Organización.

Referencias:

1. Memorando de Entendimiento OACI-CLAC para la creación del SRVSOP.
2. Convenio constitutivo de la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional.
3. Informe de la 21a. Reunión Ordinaria de la Junta General del SRVSOP (Santiago, 22 marzo 2010).
4. Informe de la Vigésimo Quinta Reunión del Grupo de Expertos GEPEJTA/25 (Buenos Aires, Argentina, agosto de 2010)

Antecedentes

1. En cumplimiento a la decisión de la Junta del Sistema de Cooperación de la Vigilancia a la Seguridad Operacional, Chile en su calidad de punto Focal de Seguridad Operacional, en la Décima cuarta reunión del GEPEJTA (Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010), presentó una Nota de Estudio, en la cual informó sobre el proceso seguido para la institucionalización del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), solicitando al GEPEJTA que se analice la forma como podría incorporarse el Sistema Regional a la futura (OMR) “Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional”, teniendo presente que en diciembre de 2009, se concretó la Conferencia Diplomática para aprobar el Convenio Constitutivo de esta Organización.

2. El GEPEJTA, luego de revisar la Nota de estudio, acordó constituir un Grupo *ad hoc* para realizar el trabajo solicitado, conformado por Argentina, Brasil, Costa Rica, Paraguay, Perú, Uruguay y Chile como Ponente.

3. Después de un largo debate el grupo *ad hoc* estimó que para poder cumplir la tarea encomendada, era necesario realizar un análisis integral al Convenio de constitución de la OMR, dado que este contiene un conjunto de artículos que deben ser revisados de manera correlacionada.

Análisis y Comentarios

4. Analizado el articulado del Convenio, se concluye que éste presenta una serie de inconvenientes que no permite incorporar el SRVSOP a la OMR, sin generar que los actuales Estados integrantes del Sistema que no pertenecen a la Región Sudamericana participen con los mismas prerrogativas, derechos y obligaciones.

5. El Grupo opina que incluso algunos artículos del Convenio, independientemente de que el sistema se integre o no a la OMR, podrían presentar impedimentos para su entrada en

vigencia. Sin embargo esta opinión escapa de los términos de referencia asignados al grupo, especialmente que no se tenían todos los antecedentes a la vista en lo relativo a los Servicios de Navegación Aérea. Sin embargo, por existir dudas fundadas se estimó conveniente consignarlo en el informe para contribuir a que la OMR, finalmente se pueda efectivamente ratificar.

6. A continuación se señalan los principales comentarios a los artículos del Convenio, relacionados con la integración a la OMR del SRVSOP:

- Respecto al ámbito geográfico cabe señalar que el mismo está circunscrito a “la Región Sudamericana (SAM) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).” presentándose de esta forma limitantes para aquellos Estados miembros del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional que no pertenecen a esta Región.
- Esta limitante se repite a lo largo del Convenio; en el Artículo 1 Ámbito de aplicación; Artículo 20 firma y ratificación y artículo 22 sobre adhesiones. Por ello el grupo *ad hoc*, estima que de no ampliarse el ámbito de aplicación a la región LATINOAMERICANA, imposibilita la participación de todos los Estados que hoy están en ambos Sistemas (Navegación Aérea y el SRVSOP).
- Por otra parte, el Convenio considera las materias de seguridad operacional limitadas exclusivamente a su vigilancia, y específicamente con relación a los servicios de tránsito aéreo. Es decir, no considera al resto de los elementos críticos de la seguridad operacional, como por ejemplo la reglamentación, la certificación, la capacitación, estructura organizacional entre otros, los cuales si constituyen tareas prioritarias del SRVSOP.
- Consecuentemente con lo anterior, el grupo de expertos consideró que para que el SRVSOP, pudiese desarrollar todas las funciones sería indispensable modificar las disposiciones que se refieren a esta materia, generalizando la aplicación al concepto integral de la seguridad operacional.
- Asimismo, el grupo observó todas aquellas disposiciones del Convenio en las cuales se requiere de “la aprobación unánime”, tales es el caso para aprobar una adhesión al Convenio por parte de un Estado (art.22); respecto de permitir a Observadores (art.23) y en cuanto a enmiendas o modificaciones al Convenio (art.24), llegándose incluso a permitir que Estados que no son partes puedan impedir la participación de observadores, solución inexistente en otro instrumento internacional de que los expertos tengan conocimiento y evidentemente contraria a toda norma o principio del Derechos de los Tratados.
- La misma solución de la unanimidad ha sido abandonada por las Organizaciones internacionales hace muchos años, entre otras razones porque confiere a cada una de las Partes un verdadero derecho de veto. Desde un punto de vista práctico la experiencia de la Sociedad de Naciones entre otras, donde rige el principio de la unanimidad, se caracterizó por su inoperancia, circunstancia que los expertos no quisieran que se repitiera respecto de la Organización que se intenta crear. Sin embargo, esta decisión corresponde a la forma que los Estados deseen operar, pero es necesario considerar las ventajas y desventajas que ello podría implicar.
- Otro tema relevante dice relación con los artículos 16, 17 y 18 del Convenio, sobre inmunidades, privilegios y exenciones que debieran ser objeto de un nuevo convenio con el Estado sede y cada Estado Parte.

- Adicionalmente, se consideró que las facultades del Consejo Directivo y del Director Ejecutivo podrían ser insuficientes para desarrollar una gestión integral.
- Además el Grupo opinó que otros artículos del Convenio tienen una redacción poco clara que podrían afectar el sentido jurídico y técnico de las disposiciones.
- Finalmente el Grupo presentó un adjunto que contiene una propuesta preliminar que haría factible la incorporación de SRVSOP a la OMR, que requiere aún de un mayor análisis. Este adjunto pretende hacer un aporte al actual Convenio en lo relativo a los Servicios de Navegación Aérea, elaborado a través del trabajo de GREPECAS. En consecuencia este adjunto tiene sólo valor en el caso que la decisión sea formar una sola OMR que integre tanto las necesidades de los servicios multinacionales de Navegación Aérea y Seguridad Operacional en un sentido amplio.
- También es necesario hacer presente que en el trabajo adjunto realizado por el Grupo de expertos, se consideró la posición de Argentina, en el sentido que no era aceptable la participación en la OMR, de Estados ajenos a la Región Latinoamericana y que además mantienen una disputa de soberanía reconocida por las Naciones Unidas.

Proposición

7. Dentro de las alternativas de solución que permitan que SRVSOP adquiriera la Institucionalidad de OMR, se podrían considerar las siguientes:

- Estudiar el adjunto presentado por el Grupo de Expertos Jurídicos que permita perfeccionar los Artículos del Convenio, y de esta forma poder incorporar al SRVSOP a la OMR, sin embargo esto implica llamar a una nueva Conferencia Diplomática.
- Efectuar los Estudios para crear una nueva OMR, destinada a asumir las funciones y objetivos del SRVSOP. Esta alternativa implicaría tener dos OMR, una para los Servicios de la Navegación Aérea y otra para la Seguridad Operacional. Es necesario hacer presente que esta alternativa probablemente implicará mayores costos y desaprovechar las sinergias que implica contar con una sola OMR y también requerirá llamar a una Conferencia Diplomática para la conformación de la OMR de Seguridad Operacional.
- En el caso de optar por la conformación de dos OMR, y considerando que esta opinión podría escapar a las funciones de la CLAC, es necesario hacer presente a las autoridades las aprensiones del Grupo de Expertos, que podrían afectar la ratificación del Convenio con relación a los Servicios de Navegación, para lo cual se hace necesario conformar un Grupo de Trabajo para aclarar las dudas existentes, dentro del Marco de GREPECAS o donde se estime conveniente.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

8. Se invita al Comité Ejecutivo a tomar nota de la información presentada en la presente Nota de Estudio e intercambiar criterios para las acciones que se deberán tomar para definir la Institucionalidad del SRVSOP a futuro.

RECOMENDACIÓN A19-02

USO DE LA PARADA-ESTANCIA

CONSIDERANDO que no existe entre los Estados miembros de la CLAC, ni tampoco entre los Estados Contratantes de la OACI, un criterio común respecto de las libertades del aire que son aplicables a un pasajero que efectúa una o más paradas-estancia durante un viaje;

CONSIDERANDO que en ciertos sectores de ruta los Gobiernos de la Región han impuesto restricciones al uso de la quinta libertad con el objeto de proteger los tráficos de tercera y cuarta libertades de sus transportadores nacionales;

CONSIDERANDO que en algunos casos estas restricciones alcanzan también a la parada-estancia, pudiendo las mismas variar desde su prohibición absoluta, hasta su autorización mediante el cumplimiento de una serie de condiciones y requisitos;

CONSIDERANDO que a su vez estas condiciones y requisitos varían de Estado a Estado, de acuerdo con los criterios predominantes en cada país sobre cuestiones tales como el origen del pasajero, el tiempo de permanencia de éste en el país de la parada-estancia y la nacionalidad del transportador;

CONSIDERANDO que en la medida que los Estados de la Región permitan a los transportadores latinoamericanos el uso de la parada-estancia en cualquier punto de las rutas autorizadas, se irán logrando condiciones más favorables de explotación para dichas líneas aéreas, a la par que se ofrecerán mejores posibilidades a los pasajeros para organizar sus viajes;

CONSIDERANDO que a fin de racionalizar el uso de la parada-estancia dentro de la Región, las medidas que los Estados de la CLAC pudieran adoptar de conformidad con el considerando anterior, deberían ir acompañadas de ciertas condiciones y requisitos establecidos previamente sobre una base común, incluyendo el suministro de información estadística.

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que se permita a las líneas aéreas pertenecientes a los Estados de la CLAC el uso de la parada-estancia en cualquier punto de las rutas convenidas o autorizadas dentro de la Región Latinoamericana, siempre que se cumpla con las siguientes condiciones y requisitos:

1. El derecho de parada-estancia se otorgará a las líneas aéreas de los Estados de la CLAC, a base de reciprocidad.
2. La duración de la parada-estancia será fijada de conformidad con las regulaciones vigentes en cada Estado respecto del tiempo de permanencia autorizado a los turistas o visitantes temporales.
3. Terminada la parada-estancia, el pasajero deberá ser reembarcado para un tercer país en un vuelo con código de empresa designada de la misma bandera de la aerolínea que lo desembarcó.
4. Las líneas aéreas autorizadas a realizar tráficos de parada-estancia de conformidad con la presente Recomendación, suministrarán a los Gobiernos respectivos toda la información que sea necesaria para verificar el cumplimiento de las condiciones establecidas precedentemente y también para permitir evaluar la incidencia del tráfico de parada-estancia en el tráfico total de cada uno de los sectores de ruta considerados.

SOLICITA a los Estados miembros que de conformidad con el Artículo 3 del Estatuto de la CLAC informen al Comité Ejecutivo sobre la aprobación de la presente Recomendación, tan pronto como sea posible.

La presente Recomendación reemplaza a la Recomendación A3-3.

RESOLUCIÓN A19-05

MECANISMO DE COORDINACIÓN Y COOPERACIÓN REGIONAL EN MATERIA FAL/AVSEC

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) tiene por objetivo primordial el proveer a las autoridades de aviación civil de los Estados miembros una estructura adecuada, dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

CONSIDERANDO que una de las funciones de la Comisión es 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 propicia la implementación de acuerdos colectivos de cooperación técnica en Latinoamérica en el campo de la aviación civil, con miras a obtener la mejor utilización de los recursos disponibles;

CONSIDERANDO que la facilitación y seguridad de la aviación civil constituyen elementos importantes de la gestión del transporte aéreo, y que la CLAC resolvió incorporar estos temas en su programa de trabajo como “Macrotarea de alta prioridad”;

CONSIDERANDO que el objetivo principal del Grupo FAL/AVSEC de la CLAC (GRUFAL/AVSEC) es establecer una política regional en materia de facilitación y seguridad de la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita (AVSEC), que permita la coordinación, cooperación y armonización de las actividades que desarrollan los Estados miembros de la CLAC en esta materia; y,

CONSIDERANDO que, entre las tareas del GRUFAL/AVSEC de la CLAC, se encuentra la de implementar un mecanismo de coordinación y cooperación en materia FAL/AVSEC con el propósito de que los Estados miembros puedan intercambiar información y experiencias en base a un acuerdo regional, garantizando su confidencialidad.

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Adoptar el siguiente mecanismo de coordinación y cooperación regional, como parte de la política regional FAL/AVSEC

GENERALIDADES

1. Los Estados miembros facilitarán el intercambio y cooperación mutua en el ámbito de la facilitación (FAL) y seguridad de la aviación civil (AVSEC) en lo que a recursos humanos y materiales se refiere. Esto, con el propósito de propender a la homogeneidad en materia de legislación, programas y procedimientos FAL/AVSEC.
2. Tomando en cuenta las características particulares de la región latinoamericana y procurando minimizar los costos, las Autoridades Aeronáuticas de los Estados miembros, como responsables de la seguridad de la aviación civil, respaldan el trabajo que vienen desarrollando la CLAC y la OACI en estas materias.

3. Los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para trabajar en la armonización de sus legislaciones sobre la base del Convenio de Chicago y los Anexos 9 y 17, así como de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC.

COORDINACIÓN

4. Los Estados miembros impulsarán la coordinación entre los organismos involucrados en materia de aviación civil (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, entes reguladores, operadores de aeropuerto y demás autoridades competentes), tomando en consideración la importancia y prioridad que debe recibir el transporte aéreo al interior de los Estados y estableciendo reglas claras que garanticen una adecuada y activa interacción entre el sector gubernamental y el sector privado.
5. La Secretaría de la CLAC actuará como centro receptor y distribuidor en el proceso de coordinación, creando una base de datos amplia que contenga la información de los recursos humanos y materiales que los Estados miembros pongan a disposición de sus pares.
6. Los Estados miembros proporcionarán a la Secretaría toda la información detallada de los especialistas FAL/AVSEC a nivel de: auditores, instructores; inspectores, supervisores y otros especialistas, para crear una base de datos que permita coordinar las visitas y asesoramiento, cuando lo requiera algún Estado miembro. Asimismo, proporcionarán información detallada de los centros de capacitación y los paquetes de instrucción FAL/AVSEC para crear la base de datos pertinente.

COOPERACIÓN

7. La cooperación regional en materia FAL/AVSEC se circunscribirá a los siguientes temas:
 - a) Facilitación y seguridad de pasajeros, equipaje y carga
 - b) Instrucción y/o capacitación
 - c) Control de calidad
 - d) Auditorías
 - e) Sistemas de inspección
 - f) Amenazas
 - g) Pasantías y/o visitas de familiarización
 - h) Tecnología e investigación.

PROCEDIMIENTO

8. Como primer paso, la Secretaría, con la contribución de los Estados, implementará las bases de datos referidas en el numeral 6.
9. La Secretaría de la CLAC, luego de analizar la solicitud y, teniendo en cuenta las características del requerimiento, definirá la disponibilidad de candidatos que cumplan con los requisitos establecidos y coordinará con el Estado oferente.
10. La solicitud de cooperación por parte de un Estado miembro, en cualquiera de los campos señalados en materia FAL/AVSEC, será canalizada a través de la Secretaría de la CLAC.

11. El Estado miembro que solicite la asistencia de otro Estado deberá cubrir los gastos asociados referentes a pasajes, estadía y alojamiento del o los asesores y/o capacitadores que concurran.
12. El Estado que ceda un especialista FAL/AVSEC para asistir a otro Estado mantendrá el salario de dicho especialista mientras dure la asistencia o cooperación.
13. Al concluir la asistencia y/o cooperación, el especialista FAL/AVSEC involucrado elaborará el informe pertinente respecto al objetivo de su misión, el mismo que será canalizado al Estado solicitante a través de la Secretaría de la CLAC.
14. En caso que un Estado miembro requiera un curso de capacitación, la Secretaría, luego de evaluar las necesidades, coordinará la realización del mismo, tomando en cuenta la disponibilidad y la base de datos correspondiente.

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A17-13

RESOLUCIÓN A19-01

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 XIX 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 servicio 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 la inversión estatal en 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					
Ru (Km*Ton)	1	268.629.124	268.629.124	10.034.100	0,04
Aproximación					
Ap-1 (Ton 0,35)	1,6	203.154	559.916	17.775.335	31,75
Ap-2	1	234.870	325.046		
Ap-3	0	2.159	234.870		
			0		
Aterrizaje					
At (Ton)	1	5.649.574	5.649.574	14.297.212	2,53
				11.917.910	
Estacionamiento primera hora					
Es-1 (Hora*Ton 0,8)	1	1.184.273	1.852.436	3.721.697	
Es-2	0,2	0	1.184.273	2.379.302	
Es-3	0	3.962	0		
Estacionamiento horas siguientes					
Es-1 (Hora*Ton 0,8)	1	539.136	668.163	1.342.395	2,01
Es-2	0,2	645.137	539.136		
Es-3	0	61.200	129.027		
			0		
Embarque pasajeros					
Em-1 (Pax)	3	1.493.091	7.285.802	48.625.000	6,67
Em-2	1	2.749.093	4.481.703		
Em-3	0,7	78.580	2.749.093		
			55.006		

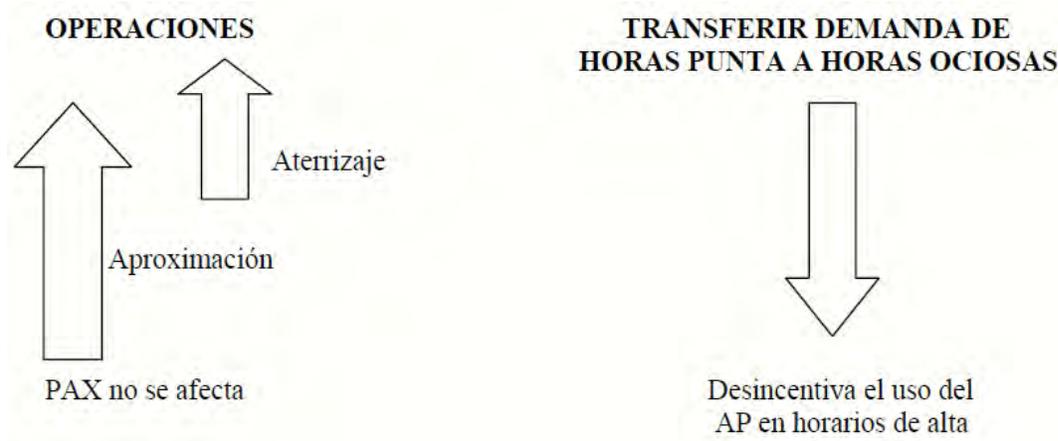
6.3 Congestión

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

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

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

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



6.4 Tasa operacional anual (TOA)

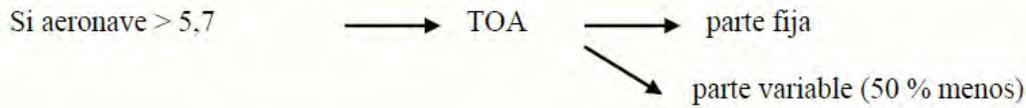
Manteniendo los principios de autofinanciamiento, tarifas equitativas, no discriminatorias y que sean representativas del costo real que implica la provisión de los servicios, para el caso de las aeronaves pequeñas (PMD < 5,7 Ton) se tomará como base para el cálculo de la TOA el costo total, que significa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

Lo anterior se expone en el cuadro siguiente:

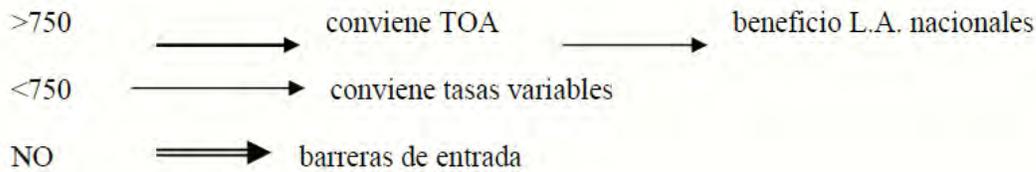
(Supuesto: todas las aeronaves cuyo PMD < 5.7 pagan tasas por servicios)

Cálculo factor "F"

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



Punto de corte 750 aterrizajes / año



6.5 Servicios a los pasajeros

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

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

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

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

Pax int. = 3 Pax nac.

CALCULO F - PAX

$$TASA = F * K_i$$

$$F = C/S$$

$$S = \sum K_i * N_i (\#PAX)$$

Categoría	N° 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

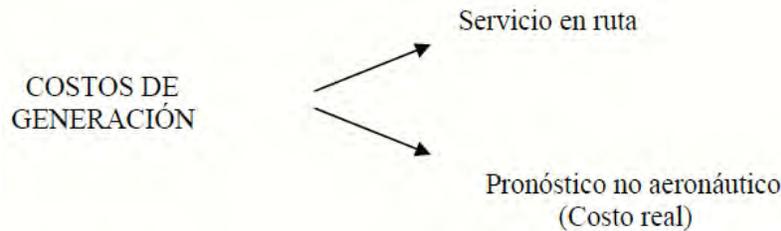
6.6 Otros servicios

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) API: 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

La presente Recomendación reemplaza a la Resolución A15-13.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A19-03

**ACUERDO MULTILATERAL DE CIELOS ABIERTOS PARA LOS ESTADOS MIEMBROS
DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

CONSIDERANDO que entre las funciones de la 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 desde, dentro y hacia Latinoamérica;

CONSIDERANDO que el 36º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, la Declaración de Principios Universales para la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional y las conclusiones adoptadas por la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI (ATConf/5) celebrada en Montreal, Canadá, en marzo del 2003;

CONSIDERANDO la Resolución A36-15 sobre la Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI, en la esfera del transporte aéreo;

CONSIDERANDO la Resolución A18-01 de la CLAC que, entre otras cosas, tiene en cuenta que la política debe tender a liberalizar la prestación de servicios de transporte aéreo comercial en la Región, sin perjuicio de los avances alcanzados en los acuerdos bilaterales y multilaterales existentes entre los países miembros, bajo el principio de sana competencia, sustentando un sistema seguro, ordenado y eficiente;

CONSIDERANDO que en la señalada Resolución, se establecen criterios y directrices en materia de acceso a los mercados, promoviendo una liberalización de los servicios de transporte aéreo de forma gradual, progresiva, ordenada y con salvaguardias, de manera que se garantice una participación efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO que en el Plan Estratégico y Programa de Trabajo de la CLAC del período 2009-2010, se incluyó el desarrollo de un Proyecto de Acuerdo de Cielos Abiertos.

La XIX Asamblea de la CLAC

RESUELVE

1. Exhortar a los Estados que suscriban el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos que se acompaña a la presente Resolución ya sea de forma inmediata o gradual;
2. Encargar a la Secretaría que se constituya como depositaria del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos y notifique a los Estados para que lo suscriban.

**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, adoptando en todos los casos las medidas necesarias para asegurar que los consumidores estén plenamente informados;
- 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 (OACI), las 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 convienen 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;
 - d) 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 solucionarlas 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.

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.

El Depositario deberá poner a disposición de las Partes copia de toda decisión o fallo arbitral emitido de conformidad con el Artículo 32 (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 Punta Cana, República Dominicana, a 3 días de noviembre de 2010, en idiomas español, portugués e inglés.



International Civil Aviation Organization

WORKING PAPER

A37-WP/xxxx
E/xx
../10

ASSEMBLY — 37TH SESSION

EXECUTIVE COMMITTEE

Agenda Item 17: Environmental Protection

**A MORE AMBITIOUS, COLLECTIVE APPROACH TO INTERNATIONAL AVIATION
GREENHOUSE GAS EMISSIONS**

(Presented by Canada, Mexico, and the United States)

EXECUTIVE SUMMARY

The international aviation sector demonstrated its commitment to work together to mitigate its climate change impacts by adopting at the High Level Meeting on International Aviation and Climate Change the first global Program of Action of any sector that included a global, aspirational goal of annual fuel efficiency improvement to 2050. The HLM also concluded that more can and should be done beyond this initial agreement, calling for further work on goals of greater ambition such as carbon neutral growth and on a framework for market based measures in international aviation. This paper proposes a package approach to both these elements as a component of the climate portion of the resolution of the 37th Session of the Assembly.

Action: The Assembly is invited to consider and adopt for inclusion in the resolution the proposed text in 4.2, 4.3, and 4.4.

1. INTRODUCTION

1.1 The Group on International Aviation and Climate Change (GIACC) was established by the 36th Session of the Assembly to develop an aggressive Programme of Action on International Aviation and Climate Change, including global aspirational goals and an implementation framework.

1.2 The High Level Meeting on International Aviation and Climate Change (HLM) in October 2009 was the culmination of the GIACC process to address international aviation CO₂ emissions. The Program of Action was a fundamental step demonstrating the global aviation sector commitment to work together to mitigate its climate change impact. The Program of Action includes:

(a) Short term (to 2012), medium term (to 2020) and long term (to 2050) global aspirational goals of two percent annual fuel efficiency improvements. The goals are collective and do not attribute obligations to individual States.

(b) A basket of measures from which States may choose in formulating action plans to contribute to the global aspirational goals.

Aug. 16, 2010 –noon

(c) Commitment to develop an approach and for all States to submit to the Secretariat data on traffic and fuel consumption per Article 67 of the Convention on International Aviation (the Convention).

(d) Encouragement of all States to develop and file with ICAO action plans outlining their respective approaches.

1.3 However, the HLM concluded that more can and should be done beyond the initial agreement. The HLM recommended further work on goals of greater ambition, including carbon neutral growth and emission reductions, taking into account the collective commitments announced by the international air transport industry, the special circumstances and respective capabilities of developing countries and the sustainable growth of the international aviation industry. In addition, the HLM called for a process to develop a framework for market-based measures (MBMs) in international aviation. At a minimum, principles should be established for the application of MBMs by States to facilitate a coherent approach consistent with the safe and orderly development of international air transport services.

1.4 The matter of identifying a more ambitious global goal for international aviation beyond fuel efficiency improvement and the issue of how States develop and consult on MBMs applied to international air transport were the central points of discussion in an informal “friends of the President” group (the DGCA Climate Group) called by Council President Kobeh. Representatives of many States underscored the need for an agreement on these matters as a “package”. This paper proposes a “package” approach as an element for the climate portion of the resolution of the 37th Assembly

2. MORE AMBITIOUS GOAL

2.1 Discussion in the DGCA Climate Group focused on a more ambitious global goal of carbon neutral growth for international aviation in the medium term (2020) and emphasized that the more ambitious global goal would not attribute specific obligations to individual States. The different circumstances and respective capabilities of States would determine what actions each State could contribute.

2.2 The level of ambition for the goal is critical. The global aviation industry has committed to reach carbon neutral growth from 2020, without any governmental help or action. A goal of carbon neutral growth would limit the level of CO₂ emissions of the global sector relative to its emissions from a chosen baseline period. States across the globe are already taking a variety of actions, enabling a more ambitious goal using an earlier baseline by which to compare global emissions levels, which we suggest be 2005. In its report, GIACC calculated cumulative benefits of the fuel-efficiency goal from a 2005 baseline. Global industry uses 2005 as a baseline from which to measure emissions reductions in the long term (2050).

2.3 A more ambitious global goal of carbon neutral growth by 2020 compared to 2005 levels would represent an important step beyond the HLM to demonstrate the commitment of the international aviation community toward meeting ICAO’s collective commitment to limit or reduce international aviation GHG emissions. It would also serve as a concrete demonstration of the commitment of ICAO and its Contracting States to contribute to efforts to limit the increase in global temperature to 2 degrees Celsius. The goal would be ambitious and would require, at a global level, a determined, collective commitment by all States to foster the necessary innovation and deployment of new technologies and measures to complement the commitments already made by the international aviation industry.

2.4 Consistent with the Programme of Action, each State would determine its plan of action to contribute to meeting the global goal, based on research, its own national capacities and circumstance, as well as projected growth for its international aviation sector. It is recognized that while all countries

would strive to meet the goal, emissions from some Contracting States may increase due to anticipated growth in their international air traffic until lower emitting technologies, fuels, and other measures are developed and deployed.

2.5 All States would be encouraged to submit action plans to contribute to achieving collectively the goals. Action plans should draw on the basket of measures agreed at the HLM. Those States above a de minimis threshold of international aviation activity, such as a proposed level of 1/2 of 1% of total revenue ton kilometers accounting for more than 90% of emissions, would be expected to do so.

3. INTERNATIONAL APPLICATION OF MARKET BASED MEASURES

3.1 The matter of how States should work together regarding MBMs and international aviation has been a recurring issue since the 36th Session of the Assembly and remains controversial. The broad variation in States' interest and plans to implement MBMs for international aviation, as part of the effort to address aviation's CO₂ emissions, was a key theme in the GIACC and Climate Group processes. The international nature of aviation and the need to avoid discrimination among carriers have led States and industry to favor a global sectoral approach. However, there is no consensus on such a global approach at this time. In the interim, some States have developed and are preparing to apply MBMs, including emissions trading schemes that could apply to international aviation. Others may consider other MBMs or other approaches such as improvements in ATM and the use of alternative fuels.

3.2 ICAO guidance for applying many MBMs—such as taxes and charges—to international aviation already exists for local environmental emissions; however, there is insufficient guidance for applying these types of MBMs to address international aviation GHG emissions. ICAO has provided guidance on the use of emissions trading for international aviation in ICAO Doc. 9885. There remains disagreement over this guidance as well as A36-22 Appendix L regarding the application of one State's emissions trading system to another State's airlines. Bridging this difference would help to ensure a coherent approach across different measures that may be taken by States, while maintaining the safe and orderly development of international air transport.

3.3 To address the potential divergence in approaches, principles should be agreed to guide the development of MBMs as they apply to international aviation. The principles would complement existing ICAO guidance on the application of emissions trading schemes to international aviation. As noted above, the issue of mutual agreement between States has been controversial. Those supporting the concept point to the importance of agreement to ensure non-discrimination on terms acceptable to both parties; others express concern that mutual agreement with many parties would make progress difficult. Nevertheless, the majority of ICAO Contracting States believe that development and application of emissions trading schemes to international aviation should have agreement between the affected States. States seeking to apply emissions trading to international aviation should engage other States whose carriers would be affected with a view to seeking a mutually agreeable way forward, if possible; so too, States receiving such proposals should engage constructively with the proposing State(s). Guiding the proposed principle in paragraph 4.4 is the notion that States, as a matter of normal course in relations with other States, consult on international civil aviation matters including the exchange of air transport rights and obligations, consistent with the safe and orderly development of international air transport.

4. PROPOSED "PACKAGE" APPROACH

4.1 An effective, global framework to limit or reduce CO₂ emissions from international aviation should include an agreement on the two central components of the aviation and climate change debate, as

outlined above; an ambitious global goal and principles to guide States' application of MBMs. The following provisions should appear, then, in the resolution of the 37th Session of the Assembly:

4.2 Regarding a more ambitious, global goal to address international aviation CO₂ emissions:

"The Assembly resolves that ICAO and its Contracting States shall strive to achieve a collective global goal of carbon neutral growth by 2020 based on a 2005 baseline. Contracting States [will][are urged to] send to the ICAO Secretariat, by mid 2012, their national plans of action for achieving the collective global goal of carbon neutral growth. Those States below a de minimis threshold of international aviation activity of 1/2 of 1% of total revenue ton kilometres would be welcome, but not expected, to submit action plans. The Assembly requests the Secretariat to prepare an action plan template for review and adoption by Parties at a Council session in 2011. Each State will determine its plan of actions, based on its own national capacities and circumstances as well as projected growth for its sector. The Assembly recognizes that while all countries will strive to meet the goal, emissions from some Contracting States may increase due to expected growth in air traffic until lower emitting technologies and fuels and other mitigating measures are developed and deployed."

4.3 Regarding principles that could be applied across a range of MBMs:

- (a) "MBMs should be consistent with sustainable growth of the international aviation sector."
- (b) "MBMs should recognize investments already made to improve efficiency."
- (c) "MBMs should avoid significant market distortions and respect non-discrimination among operators."
- (d) "MBMs should not be duplicative and international aviation CO₂ emissions should be accounted for only once."
- (e) "MBMs should be cost-effective, transparent, and as simple as possible, and should stimulate emissions reduction."
- (f) "Where appropriate, MBMs should include open access to carbon markets."
- (g) "Emissions reductions achieved through MBMs should be clearly demonstrated and calculated in the context of robust emissions reporting."
- (h) "These principles should be reviewed and refined based on experience."

4.4 Regarding principles that could be applied to emissions trading in particular:

- (a) "The Assembly urges Contracting States seeking to implement an emissions trading system that applies to other Contracting States' aircraft operators to do so on the basis of mutual agreement [where appropriate]."
- (b) "The Assembly urges Contracting States that receive such proposals from other States to engage constructively in negotiations with the proposing State or States to achieve an agreed way forward, if possible."

5. ACTION BY THE ASSEMBLY

5.1 The Assembly is invited to consider and adopt for inclusion in the resolution the proposed text in 4.2, 4.3, and 4.4.