

**Seminario OACI sobre Asuntos Económicos del Transporte Aéreo y
Reunión Latinoamericana de Funcionarios Gubernamentales en Transporte Aéreo**

(San José, Costa Rica, 27 al 30 de Noviembre 2007)

INFORME

INTRODUCCIÓN

1. Con el generoso auspicio de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica, el Seminario OACI sobre Asuntos Económicos del Transporte Aéreo y Reunión Latinoamericana de Funcionarios Gubernamentales en Transporte Aéreo se llevó a cabo en el Hotel Las Palmas, en San José, Costa Rica, del 27 al 30 de Noviembre del 2007. El Sr. Jorge Fernández, Director General de Aviación Civil (DGAC), inauguró el evento y la Sra. Loretta Martin, Directora de la Oficina Regional de la OACI para Norte América, Centroamérica y el Caribe, dirigió el discurso de bienvenida a los asistentes.
2. La Reunión eligió Presidenta del Seminario y Moderadora de la Reunión a la Sra. Sonia Garro, Directora de Transporte Aéreo de la DGAC de Costa Rica. Los servicios de Secretaría del evento estuvieron a cargo del Sr. Luis Alfonso Fonseca, Oficial de Transporte Aéreo para las Américas, y del Sr. Julián de la Cámara, Economista de la Sección de Política y Gestión de la Infraestructura, ambos de la OACI.
3. Notaron los asistentes que el evento constaba de dos actividades diferentes pero inter-relacionadas: un seminario para el suministro e intercambio de información de interés general sobre diversos aspectos de las actividades del transporte aéreo, y una reunión informal para discusiones sobre la información recibida. El Programa del evento se incluye en el Adjunto “A”.
4. La asistencia al Seminario estuvo compuesta por 55 participantes provenientes de 12 Estados Latinoamericanos y tres organizaciones internacionales. La lista de participantes se presenta en el Adjunto “B”.
5. El Seminario condujo sus discusiones en idioma español, con base en presentaciones de carácter general sobre: las Políticas, material de orientación y actividades de la OACI en el campo del transporte aéreo; y las políticas económicas aplicadas al transporte aéreo en América Latina y el mundo. Los asuntos del Programa fueron cubiertos con 25 presentaciones (en Power-Point) que fueron preparadas y presentadas de la siguiente manera: 12 sobre aspectos económicos del transporte aéreo por los funcionarios de la OACI; tres sobre el “Marco Jurídico del Transporte Aéreo” por el expositor invitado, Dr. William Bracho; cinco sobre las “Políticas económicas de transporte aéreo en Latinoamérica por expositores de Chile, Costa Rica, Bolivia, Paraguay y la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo (ALTA); y cinco sobre “Privatización y comercialización de aeropuertos y servicios a la navegación aérea en Latinoamérica” por expositores de Colombia, Costa Rica, Ecuador, Paraguay y ALTA. Las presentaciones anteriores, junto con sus notas explicativas, y otra información relacionada con el evento (cartas circulares a los Estados, lista de participantes, programa, etc.) fueron suministradas en un CD-ROM a los participantes.

6. El Evento facilitó el intercambio de información y discusiones informales sobre problemas comunes, desafíos y soluciones encontrados por los Estados. En este sentido, la reunión analizó muestras representativas de los logros Latinoamericanos en comercialización y privatización de aeropuertos y servicios a la navegación aérea, así como del resultado y expectativas regionales, en términos de liberalización e integración del transporte aéreo, en virtud de las políticas económicas de transporte aéreo vigentes. La Reunión arribó a varias conclusiones sobre la situación actual del transporte aéreo en Latinoamérica y el mundo, la utilidad de esta clase de eventos, y la necesidad de capacitación en esta área y de una mayor participación de los Estados Latinoamericanos en las actividades de transporte aéreo de la OACI (ver Adjunto “C”).

DESARROLLO DEL PROGRAMA DEL EVENTO

El papel de la OACI en el mundo del transporte aéreo

7. Esta presentación destacó diferentes aspectos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional que establecen los objetivos y mandato de la OACI en el campo del transporte aéreo, de la organización y funcionamiento de la Dirección de Transporte Aéreo y de otros cuerpos gubernativos y asesores de la OACI que tratan asuntos de transporte aéreo, de los objetivos de los sub-programas de transporte aéreo, y de las principales actividades realizadas por la OACI para suministrar a los Estados políticas, normas, recomendaciones y material de orientación que permitan canalizar y organizar el desarrollo mundial de las actividades de transporte aéreo.

Regulación económica del transporte aéreo

8. La Secretaría enfocó su presentación a suministrar una vista general de los principales resultados de las dos últimas conferencias mundiales sobre transporte aéreo ATConf/4 y ATConf/5, así como de los principales aspectos incluidos en el Doc 9626 (Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional), Doc 9587 (Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional), Doc 8632 (Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional) y otras publicaciones (Cir 269 y 283) y estudios disponibles en el sitio Web de OACI.

Planificación del transporte aéreo

9. La atención del Seminario fue dirigida a reconocer la importancia de las actividades de pronóstico y planificación económica en la consecución del desarrollo económico y del transporte aéreo. Con este objeto, la presentación incluyó un conjunto de tablas sobre pronósticos de tráfico a mediano y largo plazo, tal como aparecen en publicaciones recientes de la OACI (Cir 310, Cir 313 y Cir 202), una descripción general del contenido y los objetivos del Doc 8991 (Manual de previsión del tráfico aéreo), una introducción general al material de orientación para evaluar la contribución económica de la aviación civil a la economía nacional, y una descripción del trabajo que realizan los grupos de pronósticos de tráfico para los Grupos Regionales de Planificación e Implementación (PIRGs).

Estadísticas de aviación civil

10. Esta presentación suministró ilustración sobre: los elementos de datos básicos que deberían considerarse cuando se procesan estadísticas de aviación civil; el origen del mandato

que ordena a la OACI recolectar, procesar y distribuir estadísticas de aviación civil (Artículos 67, 54 y 55 del Convenio de Chicago); las principales características operacionales de la Base de Datos de Estadística de OACI (ISDB); la disponibilidad de estadísticas por suscripción; el procedimiento para ser usuario y tener acceso a la ISDB; el procedimiento para bajar del Internet, llenar y enviar a la OACI los formularios de estadística; y la forma de obtener los diversos resultados disponibles en el sistema.

Políticas de transporte aéreo en el mundo

11. Con el objeto de suministrar información sobre la evolución mundial y regional de la reglamentación del transporte aéreo, que sirviera de referencia durante las discusiones sobre el desarrollo del transporte aéreo Latinoamericano, la presentación correspondiente suministró información relativa a:

- a) los acuerdos bilaterales y plurilaterales de transporte aéreo que se han concluido en las dos últimas décadas o que están siendo consideradas por los Estados y grupos de Estados en Norte América, Europa, Asia-Pacífico, Medio Oriente, África y Latinoamérica;
- b) desarrollos mundiales en privatización y control de los transportistas aéreos, alianzas de aerolíneas, cambios en estructuras de reglamentación del transporte aéreo; y
- c) desarrollos multilaterales orientados a la liberalización de servicios de transporte aéreo.

Líneas aéreas de bajo costo (ABCs)

12. La presentación sobre ABCs estuvo enfocada en suministrar información sobre las circunstancias que impulsaron el desarrollo de este modelo de línea aérea, su evolución y adopción en diferentes regiones del mundo, sus principales características operacionales y económicas, los efectos de estas aerolíneas sobre las economías locales y la industria del transporte aéreo, la preocupación de la competencia por subsidios que estas aerolíneas reciben de autoridades locales, su posible situación futura, y las medidas de reglamentación que se han adoptado en diferentes Estados y organizaciones internacionales, incluyendo la OACI.

13. Este tema fue incluido en el Programa del Seminario por pedido de las autoridades del país anfitrión. La presentación es resultado de una investigación efectuada por el Oficial de Transporte Aéreo – Américas, la cual se basó en un estudio del tema realizado por la “Academia Nacional del Aire y del Espacio” de Francia (2005), un estudio preparado en el 2007 por la Organización Mundial de Comercio (WTO/OMC) para la Segunda Revisión del Anexo sobre Transporte Aéreo del Acuerdo General sobre Comercio de Servicios (AGCS), y en opiniones personales del funcionario.

Venta de tickets aéreos por Internet (Agencias de viajes virtuales)

14. La presentación correspondiente informó al Seminario sobre la aplicabilidad de las disposiciones existentes en el “Código de Conducta para la Reglamentación y Explotación de los Sistemas de Reserva por Computadora (SRCs)” de la OACI (tal como fuera concluido por la ATConf/5) y de la definición incluida en el AGCS por la WTO/OMC, las principales características y evolución de los SRCs, y la evolución de los proveedores de servicios de viajes en línea, sus mercados y las medidas de reglamentación tomadas por diversos Estados y organismos internacionales y regionales.

15. La presentación de este tema, que fue incluido en el Programa del Seminario por pedido de las autoridades del país anfitrión, es resultado de una investigación efectuada por el Oficial de Transporte Aéreo – Américas, la cual se basó en el Informe de la Quinta Conferencia de Transporte Aéreo (2003), un estudio preparado en el 2007 por la Organización Mundial de Comercio (WTO/OMC) para la Segunda Revisión del Anexo sobre Transporte Aéreo del Acuerdo General sobre Comercio de Servicios (AGCS), y en información disponible en la página Web de la Comisión Europea.

Protección ambiental en la aviación civil

16. La presentación sobre este asunto dirigió la atención del Seminario a: los objetivos y actividades de la OACI en el campo ambiental; el papel, términos de referencia, organización, composición, membresía y trabajo del Comité sobre Protección Ambiental en la Aviación (CAEP); las disposiciones de la OACI referentes a medidas basadas en el mercado (medidas voluntarias, derechos relacionados con las emisiones y comercio de emisiones); las decisiones sobre protección ambiental adoptadas por el 36° Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI; y el Informe Ambiental emitido por la OACI en 2007.

Derecho aéreo internacional – Marco jurídico

17. Con el objeto de suministrar una vista general y completa de los instrumentos legales que conforman el marco jurídico de la aviación civil, esta presentación destacó los objetivos y principales aspectos del: Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944); Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (Chicago, 1944); Convenio relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves (Ginebra, 1948); Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras (Roma, 1952); Convenio sobre infracciones y otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio, 1963); Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (La Haya, 1970); Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación (Montreal, 1971); y Convenio para la unificación de ciertas reglas del transporte aéreo internacional (Montreal, 1999). Con relación a este último, también se suministró información sobre sus principales logros y antecedentes, el Sistema de Varsovia.

Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil

18. Por pedido de las autoridades del país anfitrión, se trató por separado y con mayor profundidad este instrumento internacional. La presentación correspondiente suministró a los participantes información sobre los antecedentes, objetivos, contenido y beneficios generales del Convenio en cuestión.

Acuerdos Latinoamericanos para la integración regional del transporte aéreo

19. El Seminario concentro su atención en la presentación de los principales objetivos, características, procedimientos y recientes desarrollos de los cuatro acuerdos regionales de transporte aéreo vigentes, los cuales están dirigidos a facilitar el suministro/integración de los servicios de transporte aéreo en diferentes sub-regiones de Latinoamérica. La información suministrada versa sobre las Decisiones sobre Transporte Aéreo adoptadas por la Comunidad Andina de Naciones (CAN), el Acuerdo sobre Servicios Aéreos Sub-regionales (Fortaleza, 1996) suscrito por Estados miembros y asociados del MERCOSUR; el Acuerdo Multilateral sobre Servicios Aéreos (Barbados, 1996) suscrito por Estados miembros de la Comunidad del Caribe

(CARICOM), y el Acuerdo de Transporte Aéreo (Panamá, 2004) suscrito por Estados miembros y asociados de la Asociación de Estados del Caribe.

Asuntos de derecho aéreo internacional – Material de orientación

20. Reforzar los conocimientos de los participantes sobre los contenidos y procedimientos descritos en varios documentos OACI relacionados con asuntos jurídicos, fue el objeto de la presentación que brindó información sobre: el Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos (Doc 6685), el Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores (Cir 288), y la Orientación sobre la aplicación del Artículo 83bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Cir 295).

Políticas de Transporte Aéreo en Latinoamérica

21. El objeto de este asunto del Programa fue proveer al Seminario con una muestra representativa de políticas de transporte aéreo adoptadas por varios Estados Latinoamericanos y su proyección hacia la integración regional. En este contexto, se realizaron cinco presentaciones que estuvieron a cargo de expositores invitados provenientes de Chile, Bolivia, Costa Rica, Paraguay y ALTA. Los párrafos siguientes describen los principales aspectos destacados por cada expositor.

22. **Chile** tiene una política liberal de transporte aéreo que está contenida en Ley Nacional de Aviación Civil (Decreto No. 2.564, 1979). Los principales objetivos de esta política son dotar al país con servicios aéreos de la mejor calidad, eficiencia y bajo costo mediante el libre acceso a los mercados, la libertad de precios y una mínima intervención del gobierno. No obstante, las aerolíneas extranjeras tienen acceso a los mercados chilenos solo si el país designante otorga reciprocidad similar y pueden estar sujetas a restricciones en aquellas rutas donde las aerolíneas chilenas también se encuentran restringidas. La ley nacional no requiere que la línea aérea sea de propiedad de y esté controlada por chilenos pero es requisito que las oficinas principales estén efectivamente ubicadas y la empresa esté legalmente constituida en Chile, que obtenga de las autoridades de aviación civil chilenas una autorización técnica y operacional, y que suministre todos los seguros requeridos.

23. El principio clave de la política chilena es la preservación de la igualdad en las condiciones de competencia. Se destacó que esta política favorece la integración del transporte aéreo latinoamericano por que es una política abierta, no restrictiva y que otorga todos los derechos de tráfico solicitados, requiriendo solamente reciprocidad de la otra parte. Hasta noviembre del 2007, Chile había concluido acuerdos sobre servicios aéreos con 43 Estados, de los cuales 33 son acuerdos de “cielos abiertos” que otorgan derechos de tercera y cuarta libertad sin restricción, 23 otorgan derechos de quintas y sextas, 15 otorgan derechos de séptima, y 6 otorgan octavas libertades.

24. **Bolivia.** La política de este país esta orientada a acompasar el desarrollo del transporte aéreo tratando de balancear sus necesidades nacionales con las tendencias mundiales y la orientación de la OACI sobre liberalización, tal como lo recomendara la ATConf/5. La política nacional de transporte aéreo, establecida en el Decreto 10422 de 1972, ordena a la autoridad fomentar servicios aéreos internacionales con otros países mediante convenios y permisos de operación. No obstante dicha política ha experimentado modificaciones que se han introducido para hacer frente a los cambios de orden estructural presentados tanto en el ámbito nacional como el internacional.

25. La amplia autoridad reguladora establecida inicialmente fue modificada por decisiones tales como el Decreto 21060 sobre tarifas aéreas, la concesión de aeropuertos, la capitalización del Lloyd Aéreo Boliviano (LAB), y otras que reorientaron la política hacia un ambiente más liberalizado. En 1992, el monopolio que LAB ejercía fue eliminado al autorizarse la creación de la aerolínea privada Aerosur; no obstante, la evolución del servicio no alcanzó las expectativas debido a bajos índices de crecimiento de la demanda y de ocupación de las aeronaves. La política de transporte aéreo actual es flexible y emplea enfoques bilaterales y multilaterales dependiendo de las circunstancias. Bolivia es parte en 21 bilaterales de transporte aéreo con diferentes Estados y en 2 multilaterales (Comunidad Andina y Acuerdo de Fortaleza). Se hizo énfasis en que Bolivia esta abierta a negociar acuerdos de servicios aéreos que representen beneficios reales para el país.

26. **Costa Rica.** Esta política de transporte aéreo permite la aplicación de diversos enfoques que varían según el caso desde la conclusión de acuerdos liberalizados (Convenio con EE.UU.) hasta la aplicación de otros enfoques tradicionales. El régimen semi-liberal vigente ha permitido a Costa Rica lograr una serie de beneficios que incluyen: tarifas aéreas más bajas; mayor oferta de vuelos, sillas, conexiones y destinos; vuelos más directos; e itinerarios más flexibles. La aproximación a políticas más liberales ha impulsado el crecimiento de los servicios regulares y no regulares (el tráfico de pasajeros que aumentó de 1.8 a 4 millones en los últimos 10 años), la inversión en infraestructura aeroportuaria y un fuerte desarrollo del sector turismo que se ha convertido en la principal fuente nacional de divisas y empleo.

27. **Paraguay.** La política de transporte aéreo del Paraguay ha estado ligada a la suerte de la aerolínea nacional del momento y que comienza en 1963 cuando se crea “Líneas Aéreas Paraguayas” (LAP), una la línea aérea de propiedad del Estado. De la serie de ASAs bilaterales a nivel sub-regional, regional e intercontinental que se suscribieron, la mayoría fueron acuerdos tradicionales que otorgaban terceras y cuartas libertades, en algunos casos derechos de quinta y en pocos casos sextas libertades; los últimos dos casos siempre estuvieron condicionados al otorgamiento de reciprocidad real y efectiva por la otra parte. En 1993, la aerolínea se convirtió LAPSA, una sociedad anónima de la cual el 80% de las acciones fue vendido a inversionistas privados en 1994. Como resultado de este cambio en la propiedad de la aerolínea, se otorgó a LAPSA derechos exclusivos sobre las rutas que operaba en ese momento y preferencia en nuevas rutas que quisiera operar, y se le cambio el nombre a “Transportes Aéreos del Mercosur” (TAM Mercosur). Estos eventos afectaron los servicios de transporte aéreo y causaron que la mayoría de las aerolíneas extranjeras suspendieran sus operaciones al Paraguay, dejando a TAM MERCOSUR como el único operador de servicios internacionales.

28. Para hacer frente al estancamiento mencionado, se adoptó una nueva política de transporte aéreo que siendo de carácter liberal está basada en la reciprocidad. En este contexto, Paraguay ha suscrito convenios de “cielos abiertos” con EE.UU., Chile, Panamá, Suiza y Emiratos Árabes Unidos, así como un acuerdo horizontal con la Unión Europea. Otros ASAs están siendo objeto de revisión o renegociación y un Memorando de Entendimiento para la liberalización progresiva del transporte aéreo fue suscrito por Chile, Bolivia, Brasil, Paraguay, Perú y Uruguay en el 2001. Este último, dentro de los mecanismos del Acuerdo de Fortaleza que también es objeto de una revisión para hacerlo más flexible y facilitador de la liberalización del transporte aéreo entre los países signatarios.

29. **La Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo** destacó en su presentación el estado actual de la industria de las aerolíneas en el mundo, las cifras de las aerolíneas Latinoamericanas y su participación en el transporte aéreo mundial, algunos pronósticos

económicos para América Latina que muestran mejores condiciones para consolidar el crecimiento del transporte aéreo, y varios aspectos que afectan el mencionado crecimiento tales como los problemas de entorno en negocios regionales, la fragmentación y fuerte des-balance del tráfico, y las pérdidas financieras de la mayoría de las aerolíneas. Mereció especial atención las fusiones y adquisiciones de aerolíneas de Latinoamérica y la creación de grupos o bloques de aerolíneas que fortalecen el aún frágil transporte aéreo regional, así como la posición distorsionada de las aerolíneas en la cadena de valor de la industria del transporte aéreo, al estar rodeada por importantes monopolios y obtener las utilidades más bajas. El Seminario también centro su atención en los siguientes problemas principales que enfrentan las aerolíneas latinoamericanas: altos costos y tasas de combustible, costos y cargos aeroportuarios y de navegación aérea crecientes, altos costos de distribución, 42 diferentes marcos regulatorios, y barreras nacionales a la inversión extranjera en aerolíneas, a flujos de capital, al arrendamiento e intercambio de aeronaves y a la competición de tripulaciones. La presentación terminó recomendando la adopción de un enfoque regional común que se refleje en niveles apropiados de impuestos, el empleo de mejores prácticas de reglamentación y la eliminación de barreras al desarrollo.

Reunión de discusión sobre políticas económicas de transporte aéreo en América Latina

30. Con base en la información suministrada por la Secretaría y las cinco presentaciones sobre este asunto, la Reunión tuvo un enriquecedor intercambio de puntos de vista sobre el estado en que se encuentra América Latina respecto a las tendencias del transporte aéreo en otras regiones del mundo y sobre los avances logrados en la integración y liberalización regional del transporte aéreo. Al respecto, la Reunión reconoció que la falta de criterios unificados y las negociaciones individuales con Estados de otras regiones representan una amenaza para la supervivencia del transporte aéreo regional y que se deben apoyar los esfuerzos de la CLAC para normalizar procedimientos y disposiciones regionales, y para lograr una política regional común de transporte aéreo.

31. En la discusión de aspectos que afectan la liberalización regional del transporte aéreo, merecieron especial atención el otorgamiento de quintas y sextas libertades de tráfico, y la propiedad y control de las aerolíneas. Las discusiones también giraron en torno a los beneficios que resultan de la liberalización tales como la ampliación de conexiones, servicios y mercados, así como a su localización geográfica y tamaño de los mismos. Además del intercambio de puntos de vista, la Reunión dejó interesantes preguntas para reflexión posterior de los participantes.

Facilitación del transporte aéreo y mejoramiento del control de fronteras

32. Esta presentación permitió ilustrar al Seminario sobre qué representa la Facilitación en términos de servicios y productos para usuarios y operadores del transporte aéreo; el origen jurídico y objetivos de este sub-programa de la OACI; la estructura, contenido, cambios recientes (Enmiendas 19 y 20) y aspectos pendientes del Anexo 9 al Convenio de Chicago; la descripción del Doc 9303 - Documentos de Viaje de Lectura Mecánica (DVLMS), las principales características de los DVLMS (incluyendo la versión electrónica); la importancia del Directorio de Claves Públicas (en inglés PKD); el objetivo del Programa Universal de Implementación de DVLMS; y el mejoramiento del control de fronteras mediante la cooperación internacional y el empleo de la identificación asistida, tecnología y procedimientos especiales para establecer perfiles de riesgo de pasajeros y cargas y para la gestión de los mismos.

Gestión y aspectos económicos de los aeropuertos y servicios a la navegación aérea

33. El propósito de esta presentación fue suministrar asesoría a los Estados e intercambiar puntos de vista e información sobre aspectos económicos de la operación y gestión de aeropuertos y servicios a la navegación aérea, así como promover consistencia y normalización en la implementación de decisiones y recomendaciones emanadas de reuniones oficiales de la OACI. La presentación incluyó dos tópicos principales: 1) Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea; y 2) Material de orientación de la OACI sobre aspectos económicos de los aeropuertos y servicios a la navegación aérea.

34. Las discusiones referidas a las políticas enunciadas se enfocaron en: los tres principios establecidos en el Artículo 15 – Aeropuertos y derechos similares - del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago); las Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc 9082/7), específicamente los principios referentes a ciertos asuntos de organización y gestión (párrafos 7 y 20), los principios y prácticas recomendadas respecto a derechos aeroportuarios (párrafo 21 a 35 y Apéndice 1), y a los derechos por servicios de navegación aérea (párrafos 36 a 51 y Apéndice 2); y la Resolución del 36 Periodo de Sesiones de la Asamblea referente a la “Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo” – Apéndice F, sobre aeropuertos y servicios de navegación aérea. Se hizo énfasis en que los requisitos de no discriminación, transparencia y consulta, establecidos en la política de la OACI, son asuntos claves para lograr buena cooperación entre proveedores de servicios y sus usuarios. Como complemento, se presentó una descripción de los siguientes aspectos: autonomía y privatización, mecanismo independiente de reglamentación económica, parámetros de rendimiento y mejores prácticas comerciales, base de costos para fijar derechos aeroportuarios y por servicios a la navegación aérea, pre-financiamiento de proyectos, derechos por seguridad de la aviación, derechos ambientales, establecimiento de los derechos, y contribución de los ingresos no aeronáuticos a los costos aeronáuticos de los aeropuertos en las modalidades de caja única, caja dual y esquema híbrido. También se explicó la diferencia entre los conceptos de cargos e impuestos, siguiendo la definición establecida por el Consejo.

35. Con relación al material de orientación, las presentaciones de OACI se basaron en los siguientes documentos: *Manual de los aspectos económicos de los aeropuertos* Doc 9562/2, *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios a la navegación aérea* – Doc 9161/4, *Consecuencias normativas de la asignación de turnos de salida y llegada de vuelos en los aeropuertos internacionales* - Circular 283-AT/119 y el *Informe sobre los aspectos financieros y de organización y gestión del suministro y explotación de sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS)* - Doc 9660. Las presentaciones incluyeron descripciones detalladas del contenido de los manuales y de los siguientes aspectos: gobernanza y organización, gestión financiera y financiación de infraestructura, actividades aeroportuarias no aeronáuticas, y cooperación internacional para el suministro de servicios de navegación aérea. Respecto a esta última, se señaló que existen dos buenos ejemplos de cooperación internacional en América Latina y el Caribe: la Corporación Centroamericana de Servicios a la Navegación Aérea (COCESNA) y la Región de Información de Vuelo Piarco.

36. El Seminario también recibió información sobre los objetivos y agenda tentativa de la Conferencia sobre aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios a la navegación aérea

(CEANS) que se realizará en Montreal entre el 15 y 20 de septiembre del 2008. Al respecto, varios Estados expresaron su interés de participar en CEANS.

Privatización y comercialización de aeropuertos y servicios a la navegación aérea en el mundo y América Latina

37. Esta sesión del Seminario se dividió en dos partes: una presentación de las políticas y material de orientación sobre privatización/comercialización de aeropuertos y servicios a la navegación aérea de la OACI, y una muestra de los procesos de concesión de aeropuertos en América Latina que incluyó cinco presentaciones realizadas por expositores de Colombia, Costa Rica, Ecuador, Paraguay y ALTA.

38. **OACI.** Basada en la Circular sobre *Privatización en el suministro de aeropuertos y servicios a la navegación aérea* (Cir 284-AT/120), la presentación incluyó una descripción detallada de: la Circular mencionada; posibles opciones de propiedad (Ej: autonomía, comercialización, concesión de largo plazo, privatización total o parcial); nuevas tendencias en financiamiento de la infraestructura; y la importancia de la vigilancia económica de aeropuertos privatizados/comercializados y de los proveedores de servicios a la navegación aérea. Se suministró al Seminario información relativa a dicha privatización alrededor del mundo, y una lista de aeropuertos total/parcialmente privatizados que cotizan sus acciones en las bolsas de valores, así como de aeropuertos privados que no lo hacen. Mereció especial atención la situación en América Latina y el Caribe donde la mayoría de las privatizaciones de aeropuertos se han realizado bajo la forma de concesiones de largo plazo, tal es el caso de: Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Jamaica, Perú, República Dominicana, Trinidad y Tobago y Uruguay. Respecto a los servicios de navegación aérea se hizo notar que con la excepción de COCESNA, los Estados de la región aún no han establecido proveedores autónomos.

39. **Colombia** presentó los antecedentes y aspectos que dieron lugar a los procesos de concesión y a la participación del sector privado en la operación y desarrollo de aeropuertos, e hizo una descripción de las dos etapas que el gobierno ha emprendido con tal propósito. La primera etapa incluyó la concesión de tres aeropuertos internacionales (Barranquilla, Cali y Cartagena) y la segunda pista del aeropuerto internacional El Dorado International (Bogotá). La segunda etapa se encuentra en ejecución e incluye la concesión del aeropuerto El Dorado, que fue recientemente concluida y de la cual se suministró información detallada sobre los términos de referencia empleados, así como la concesión de tres grupos de aeropuertos interrelacionados que agrupan aeropuertos rentables y no rentables (redes de aeropuertos). Estos grupos son: San Andrés y Providencia (dos islas Colombianas en el Caribe), Centro-Norte (6 aeropuertos), y Centro-Este (4 aeropuertos). Adicionalmente a la información general suministrada, también se señaló que 6 aeropuertos ya han sido concesionados y que hay 10 pendientes de este proceso. De estos 16 aeropuertos, 8 son internacionales.

40. **Costa Rica** enfocó su presentación en la situación del contrato suscrito con Alterra Partners SA. para la gestión, operación y desarrollo del Aeropuerto Internacional de San José, Juan Santamaría. El Seminario tomó conocimiento de los antecedentes del contrato y del significado del concepto denominado “Gestión Interesada” que el gobierno adoptó para el manejo del aeropuerto en cuestión. Dicho concepto establece que la administración de aviación civil asume los riesgos y opera el aeropuerto a través de una empresa que realiza la gestión y recibe por sus servicios una porción de los ingresos del aeropuerto. El contrato también incluye la financiación del desarrollo del aeropuerto, servicios de asesoría a la autoridad de aviación

civil y la promoción del aeropuerto, por parte del contratista. Con este fin, los términos de referencia que se establecieron para la correspondiente licitación y el contrato resultante incluyeron el Plan Maestro del Aeropuerto Juan Santamaría (diseñado en 1996) y los precios máximos para el desarrollo del mismo

41. El proceso se ha visto afectado por serias dificultades que han surgido de diferencias de interpretación respecto al financiamiento, la transferencia de parte de las acciones de la empresa ganadora de la licitación a Alterra Partners SA., y la obtención de fondos de financiación bajo condiciones diferentes a las originalmente acordadas, la solicitud de diferir ingresos para compensar el des-balance creado por las nuevas condiciones de financiación, el establecimiento de nuevos derechos aeroportuarios y la adopción de un nuevo plan maestro por parte de Alterra. Esta situación ha causado conflictos y disputas que empeoraron debido a nuevas diferencias de interpretación y a dificultades que el gobierno enfrentó en la expropiación y reubicación de ciertos edificios del aeropuerto. Como resultado de lo anterior, las obras en el aeropuerto se han suspendido varias veces, continúan las disputas, y el gobierno hace frente a varios procesos legales y de arbitramento que ha emprendido el contratista.

42. **Ecuador.** El proceso de concesión de aeropuertos se inició con la emisión de la “Ley para la Promoción de la Inversión y la Participación Ciudadana” que establece que los municipios pueden construir, administrar y mantener aeropuertos y ejercer esas facultades directamente o mediante delegación a empresas mixtas (con capital público y privado) o privadas por medio de concesión, asociación, capitalización o cualquier otra forma contractual. En el 2002 la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) inició la transferencia de aeropuertos a las autoridades municipales: Mariscal Sucre International (Quito), Simón Bolívar International (Guayaquil), Eloy Alfaro (Manta) y Mariscal Lamar (Cuenca). El traspaso de los dos principales y únicos aeropuertos rentables (Quito y Guayaquil) dejó a la DGAC sin los recursos necesarios para operar y mantener apropiadamente los otros 21 aeropuertos de la red, y representó una carga adicional en el presupuesto del gobierno.

43. La presentación brindó también información sobre los procesos de concesión de los aeropuertos internacionales Mariscal Sucre (Quito) y Simón Bolívar (Guayaquil). El primero, que en el 2006 manejó el 57% del tráfico de pasajeros y el 66% del tráfico de carga del Ecuador, fue transferido a la Municipalidad de Quito en el 2001 y luego otorgado en concesión a la Corporación QUIPORT (CORPAQ). El concesionario ha empleado los excedentes operacionales en mejorar varias facilidades del aeropuerto, no obstante, han surgido serios reclamos de las aerolíneas que desapruueban los altos y frecuentes incrementos en derechos aeroportuarios que CORPAC ha adoptado para financiar la construcción de un nuevo aeropuerto.

44. Respecto a la concesión del Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Guayaquil, esta fue otorgada mediante el Decreto 871 (Oct. 2000) que autoriza a la municipalidad de Guayaquil a operar y mejorar las facilidades aeroportuarias y a construir, operar y mantener un aeropuerto nuevo. El Decreto también autoriza a las autoridades locales a establecer, modificar y colectar derechos aeroportuarios. En el 2003, la municipalidad otorgó el aeropuerto en concesión a la Corporación Americana S.A. (grupo argentino), el cual creó la empresa privada TAGSA (Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A.) que está conformada por dos grupos de inversionistas (un argentino y un ecuatoriano). Desde que TAGSA tomó a su cargo el aeropuerto en el 2004, se construyó una nueva terminal de pasajeros, se han incrementado moderadamente los derechos aeroportuarios, y los fondos para la construcción del nuevo aeropuerto aumentan sostenidamente.

45. De la información suministrada sobre las concesiones de los aeropuertos de Cuenca y Manta, este último mereció especial reconocimiento por tratarse del único caso en el cual los derechos aeroportuarios se han reducido como resultado de la concesión del aeropuerto.

46. **Paraguay** presentó al Seminario el marco jurídico que reglamenta el suministro de servicios aeroportuarios y de navegación aérea por parte de la Dirección Nacional de Aviación Civil del Paraguay (DINAC). Señaló que la DINAC, en su calidad de autoridad a cargo de la aeronáutica, los aeropuertos y la meteorología, es responsable por el planeamiento, construcción, operación y mantenimiento de dos aeropuertos internacionales (Silvio Pettrossi en Asunción y Guaraní en Alto Paraná), otros 10 aeródromos y los servicios a la navegación aérea. La audiencia recibió información detallada sobre la organización y gestión nacional de los aeropuertos y los servicios a la navegación aérea, y tomó nota del total cumplimiento de las políticas y orientaciones de la OACI referentes a derechos por servicios aeroportuarios y de navegación aérea por parte del Paraguay.

47. **ALTA** presentó información dirigida a mostrar cómo las aerolíneas han luchado para reducir sus costos unitarios mientras la carga que representan los derechos por servicios aeroportuarios y de navegación aérea se ha incrementado sustancialmente, convirtiéndolos en el segundo costo externo más alto de las aerolíneas. ALTA sugirió a las autoridades apoyar las aerolíneas mediante: la completa adopción de las políticas sobre derechos de aeropuertos y servicios a la navegación aérea de la OACI, involucrar siempre a los usuarios en los procesos relacionados con desarrollo de infraestructura aeroportuaria y de navegación aérea y con el establecimiento de derechos por esos servicios, garantizar la transparencia total en costos y derechos, adoptar la caja única para evitar inversiones innecesarias en áreas comerciales que vayan en detrimento de las necesidades aeronáuticas, eliminar los impuestos y transferencias de ingresos al gobierno que han incrementado los costos de las concesiones, crear organismos reguladores justos e independientes en los cuales participen los usuarios, eliminar subsidios cruzados entre aeropuertos, y evitar el mecanismo de pre-financiamiento para el desarrollo de infraestructura por que no garantiza que usuario que paga disfrute las nuevas facilidades en el futuro. Como reflexión final se destacó que hay casos donde la concesión/privatización de aeropuertos se ha convertido en un negocio muy atractivo y rentable, y que el éxito del mismo no debería lograrse a costo de la débil y frágil industria de aerolíneas.

Reunión de discusión sobre privatización y comercialización de aeropuertos y servicios de navegación aérea en América Latina

48. Con base en la información suministrada en las tres sesiones previas, la Reunión discutió la situación de las concesiones aeroportuarias en América Latina. Las discusiones permitieron resaltar los siguientes aspectos que afectan los procesos de concesión: material de orientación incompleto e información superficial sobre participación del sector privado en las operaciones aeroportuarias, procesos donde gobiernos (que no cuentan con los conocimientos y experiencia apropiados) negocian con empresas especializadas (la mayoría operadores mundiales) que conocen en detalle el negocio y los puntos débiles de los términos de referencia, y exclusión de autoridades de aviación civil e inclusión de otros organismos e intereses políticos en los procesos de concesión en muchos casos. También se destacó la necesidad de un continuo intercambio de experiencias e información sobre este asunto entre los Estados Latinoamericanos.

Reunión de discusión sobre la participación de los Estados Latinoamericanos en las actividades de transporte aéreo de la OACI

49. En esta reunión cerrada para autoridades de aviación civil solamente, 29 participantes tuvieron la oportunidad de expresar sus puntos de vista sobre el nivel de participación de los Estados Latinoamericanos en el trabajo de los diversos organismos y grupos de expertos de la OACI que tratan asuntos incluidos en los sub-programas de transporte aéreo y deciden el futuro de esta actividad. Al respecto la reunión reconoció que debido a limitaciones presupuestales y de lenguaje la mayoría de las autoridades de la Región no participan ni contribuyen como deberían y por esta razón, su rol en el mundo del transporte aéreo está perdiendo vigencia y efectividad.

50. La OACI distribuyó un documento titulado “Asuntos del Programa de transporte aéreo que requieren atención especial de las autoridades”, que había sido preparado individualmente para cada uno de los 12 Estados participantes. Una vez presentado en detalle el contenido del documento, se comprometió a los participantes a hacer del conocimiento de las unidades gubernamentales involucradas los asuntos allí incluidos y solicitarles tomar las acciones requeridas en el documento.

51. También se invitó a los participantes a suministrar su opinión personal sobre asuntos de transporte aéreo en los cuales podría necesitarse capacitación. Con este objeto, cada participante completó un conjunto de cuestionarios que contenían referencias a las políticas y material de orientación de la OACI presentadas en el Seminario. El resultado de esta consulta se presenta en el Adjunto “D”.

Conclusiones sobre el Seminario/Reunión

52. Se efectuó una reunión general para discutir el resultado del Seminario/Reunión y arribar a conclusiones sobre la utilidad, continuidad y resultados del evento. Con esta finalidad, la Reunión se dividió en dos grupos de discusión cuyas conclusiones fueron presentadas en reunión plenaria y entregadas a la Secretaría para su consolidación y redacción final. Tanto las conclusiones finales como los resultados y comentarios incluidos por los participantes en el formulario de evaluación, se suministran en el Adjunto “C”.

Sesión de clausura

53. Con motivo de la clausura del Seminario/Reunión se hizo entrega de certificados de asistencia a los participantes. A manera de comentarios finales, la Secretaría agradeció a Costa Rica el excelente apoyo y organización del evento y a los participantes por su constructiva participación en las discusiones. La presidenta del evento destacó y agradeció el valioso intercambio de experiencias y el Sr. Jorge Fernández, Director General de Aviación Civil, hizo el cierre formal del evento expresando su satisfacción con el resultado del Seminario y la esperanza de que el mismo fuese de utilidad para los participantes en sus labores futuras.

ADJUNTO A



Seminario OACI sobre Asuntos Económicos del Transporte Aéreo y Reunión Latinoamericana de especialistas gubernamentales en transporte aéreo (San José, Costa Rica, 27 al 30 de noviembre del 2007)

PROGRAMA

Martes 27 - Seminario

08:30-09:15	Registro
09:15-09:30	Sesión de apertura
09:30-11:00	<i>El papel de la OACI en el mundo del transporte aéreo</i>
11:00-11:20	Pausa para café
11:20-12:20	<i>Regulación económica del transporte aéreo</i>
12:20-13:10	<i>Planificación de las actividades de transporte aéreo</i>
13:10-14:00	Pausa para almuerzo
14:00-14:40	<i>Estadísticas de la aviación civil</i>
14:40-15:40	<i>Políticas de transporte aéreo en el mundo</i>
15:40-16:00	Pausa para café
16:00-17:00	<i>Líneas aéreas de bajo costo</i>
17:00-18:00	<i>Venta de pasajes aéreos por Internet</i>
18:30-20:30	Recepción de bienvenida

Miércoles 28 – Seminario y Reunión

08:30-09:30	<i>Protección del Medio Ambiente en el transporte aéreo</i>
09:30-10:30	<i>Derecho aéreo internacional – El marco jurídico</i>
10:30-10:50	Pausa para café
10:50-11:40	<i>Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil, y Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos del equipo aeronáutico, Ciudad del Cabo, 16 nov. 2001.</i>
11:40-12:40	<i>Acuerdos Latinoamericanos de integración del transporte aéreo</i>
12:40-13:00	<i>Derecho aéreo internacional – material de orientación de la OACI</i>
13:00-14:00	Pausa para almuerzo
14:00-15:30	<i>Políticas económicas de transporte aéreo en Latinoamérica</i>
15:30-15:50	Pausa para café
15:50-18:15	<i>Reunión de discusión sobre Políticas económicas de transporte aéreo en Latinoamérica**</i>

ADJUNTO A

Jueves 29 – Seminario y Reunión

- 09:00-10:10 *Facilitación del transporte aéreo y mejoramiento del control de fronteras*
- 10:10-10:30 Pausa para café
- 10:30-13:10 *Gestión y aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios a la navegación aérea*
- 13:10-14:00 Pausa para almuerzo
- 14:00-16:00 *Privatización y comercialización de aeropuertos y servicios a la navegación aérea en el mundo y América Latina*
- 16:00-16:20 Pausa para café
- 16:20-18:20 Reunión de discusión sobre la *Privatización y comercialización de aeropuertos y servicios a la navegación aérea en América Latina***

Viernes 30 – Seminario y Reunión

- 09:00-10:30 Reunión de discusión sobre *Participación de los Estados en las actividades de transporte aéreo de la OACI***
- 10:30-10:50 Pausa para café
- 10:50-11:40 Conclusiones del evento
- 11:40-12:30 Ceremonia de clausura

****Nota:** Las reuniones de discusión estarán abiertas solo para funcionarios gubernamentales inscritos en el evento.

ADJUNTO B

Seminario OACI sobre Asuntos Económicos del Transporte Aéreo y Reunión Latinoamericana de especialistas gubernamentales en transporte aéreo (San José, Costa Rica, 27 al 30 de noviembre del 2007)

Lista de participantes

Nombre	Organismo	Cargo	Tel/cel/fax/e-mail	Dirección Postal
ARGENTINA				
Santangelo, Juana Ester	CIPE	Asesora Legal	54-11-4480-2410/ 54-11-4480-0409 / juanasan55@yahoo.com.ar	Aeropuerto Internacional Ezeiza, Ministro Pistarini - 1802-
Lezcano, Fernando Gabriel	CIPE	Auditor Interno	54-11-4480-2410/ 54-11-4480-0409 / fglezcano@argentina.com	Aeropuerto Internacional Ezeiza, Ministro Pistarini - 1802-
Cáceres, Javier Alejandro	CIPE	Auxiliar Auditoría Interna	54-11-4480-2410/ 54-11-4480-0409 / cipe@ciudad.com.ar / caceresjavier@speedy.com.ar	Aeropuerto Internacional Ezeiza, Ministro Pistarini - 1802-
BELICE				
Torres, Gilberth Orlando	Depto. Aviación Civil	Oficial de Operaciones (Transporte Aéreo y AVSEC)	(501)225-2014/ (501)225-2533 / gilberttorres@yahoo.com / gtorresbz@civilaviation.bz	P.O. Box 367, Belize City, Belize
BOLIVIA				
Urrutia Plaza, Juan	DGAC	Director de Transporte Aéreo	591 2 2115515 / urrutia@dgac.gov.bo	Casilla 7172 La Paz, Bolivia
CHILE				
Novoa, Guillermo	Junta de Aeronáutica Civil	Jefe Departamento Legal	(56 2)6986945/ (56 2)6983148 / gnovoa@mtt.cl	
COLOMBIA				
Russo Montaña, Claudia Patricia	Aeronáutica Civil	Transporte Aéreo	266-3170/266-3779 / prusso@aerocivil.gov.co	Aeropuerto El dorado, of. 403 Transporte Aéreo, Bogotá- Colombia

ADJUNTO B

Nombre	Organismo	Cargo	Tel/cel/fax/e-mail	Dirección Postal
Ospina Londoño, Carolina	Aeronáutica Civil	Asuntos Internacionales y Regulatorios	266-3054/266-3779 / cospina@aerocivil.gov.co	Aeropuerto El dorado, of. 403 Transporte Aéreo, Bogotá- Colombia
Fajardo, Jair Orlando	Aeronáutica Civil	Director de Planeación	(57-1) 2662304 / jair.fajardo@aerocivil.gov.co	Aeropuerto El dorado, of. 406, Bogotá- Colombia
COSTA RICA				
Araya Morera, Gabriela	Costa Rica Skies Airlines	Abogada	232-5544/231-4344 / arayagabriela@abogados.or.cr	1467-1250 San José
Arce Hernández, Patricia	DGAC/ Órgano Fiscalizador	Coordinadora OFGI	440-7665 / parceh@gmail.com / p_arce@yahoo.es	5026-1000 San José
Argüello Matamoros, Mario	DGAC/Transporte Aéreo	Control y Regulación Transporte Aéreo	290-0089 / marguello@dgac.go.cr	5026-1000 San José
Barquero Aguilar, Laura	DGAC/Transporte Aéreo	Estudios	290-0089/385-6248 / lbarquero@dgac.go.cr	5026-1000 San José
Bogarín Chaves, Marielos	Nassar Abogados	Abogada	257-2929 ext. 223 / 258-2021 / mbogarín@nassarabogados.com	
Carvajal Angulo, Jerry	DGAC/ Asesoría Legal	Jefe Asesoría Legal	296-4602 / jcarvajal@dgac.go.cr	5026-1000 San José
Céspedes Ruíz, Hernán	DGAC, Dirección	Asesor Dirección General	231-3666/290-0090 / hcespedes@dgac.go.cr	5026-1000 San José
Christy Robinson, Norma	DGAC/ Aerop. Limón	Administradora Aerop. Limón	758-1379 / NChristy@dgac.go.cr	
Cubillo Nipote, Ivonne	DGAC/ Asesoría Legal	Asesora Legal	399-5667/296-4602 / icubillo@dgac.go.cr	5026-1000 San José
Dada, Mónica	Aero República	Abogada	290- 1852/ 588-0938 / monicadada@yahoo.com	700-1007 Centro Colón
Garbanzo Arguedas, Rodolfo	DGAC/ Órgano Fiscalizador	Financiero del OFGI	354-9864/4407712 / rodolfogarbanzo@gmail.com	5026-1000 San José
García Truque, Manuel Emilio	DGAC/ Op. Aeronáuticas	Inspector de Operaciones	220-0919 / mgarcia@dgac.go.cr	2349-1000 San José

ADJUNTO B

Nombre	Organismo	Cargo	Tel/cel/fax/e-mail	Dirección Postal
Garro Rojas, Sonia	DGAC, Transporte Aéreo	Directora de Transporte Aéreo	2311770/290-0089 / sgarro@dgac.go.cr	5026-1000 San José
Giralt Fallas, José	Bufete Giralt & Amerling	Abogado	234-1102/2340258	
González Rodríguez, Tatiana	DGAC/Registro Aeronáutico	Asesora Legal de Registro Aeronáutico	231-3859/ 231-2107 / tgonzalez@dgac.go.cr	5026-1000 San José
González Trigo, Luis Gustavo	DGAC/Coord. Aeropuertos	Coordinador de Aeropuertos	290-2352 / ggonzalez@dgac.go.cr	5026-1000 San José
Herrera Ruíz, Rosario	DGAC/Transport e Aéreo	Política Aérea	290-0089 / Rherrera@dgac.go.cr	5026-1000 San José
Leroy Rodríguez, Patrick	ARESEP	Coordinador Regulación	220-0102 / pleroy@aresep.go.cr	936-1000 San José - Costa Rica
López Víquez, Vilma	DGAC Planificación	Encargada de Planificación	231-3666/290-2555 / vlopez@dgac.go.cr	5026-1000 San José
Madriz Cedeño, Ingrid	DGAC Transporte Aéreo	Asuntos Internacionales	290-0089 / imadriz@dgac.go.cr	5026-1000 San José
Nassar, Alina	Nassar Abogados	Abogada	257-2929 / 248-2021 / anassar@nassarabogados.com	
Padilla, Mayela	ARESEP	Asesora	220-0102 / mpadilla@aresep.go.cr	936-1000 San José - Costa Rica
Retana, Gilberth	ARESEP	Asesor	220-0102 ext. 222/520-0243 / gretana@aresep.go.cr	936-1000 San José - Costa Rica
Rojas Zamora, Heiner	DGAC/ Asesoría Legal	Asesor Legal	365-0094/296-4602 / hrojas@dgac.go.cr	5026-1000 San José
Saborío Valverde, Daniel	DGAC/Registro Aeronáutico	Encargado de Registro Aeronáutico	231-3859/ 290-0087 / dsaborio@dgac.go.cr	5026-1000 San José
Salazar, Loly	TACA	Jefe de Regulaciones	231-6064/242-1255 / lsalazar@taca.com	Diagonal a la Pozuelo, SanJosé Costa Rica
Soto Cruz, Roberto	DGAC Transporte Aéreo	Estudios Específicos	290-0089 / rsoto@dgac.go.cr	5026-1000 San José

ADJUNTO B

Nombre	Organismo	Cargo	Tel/cel/fax/e-mail	Dirección Postal
Vargas, María Laura	Arias & Muñoz	Abogada	503-9828/2047580 / mvargas@ariaslaw.co.cr	
Vega Elizondo, María de los Angeles	DGAC/ Planificación	Elaboración de Planes	290-2555 / mvega@dgac.go.cr	5026-1000 San José
Villalobos López Adelina	BLP Abogados	Abogada	205-3915/205-3940 / avillalobos@blpabogados.com	
Villalobos Villalobos, Mario	DGAC/ Aerop. Pavas	Administrador Aerop. Pavas	232-2820 / mvillalobos@dgac.go.cr	5026-1000 San José
Viquez Quirós, Carlos	Costa Rica Skies Airlines	Abogado	232-5544/2523251/231-4344 / viquezquiros@hotmail.com	1501-3000 Costa Rica
ECUADOR				
Arellano, Estela	DGAC	Jefe de Transporte Aéreo	255-2987/290-1224 / jefe_transpaereo@dgac.gov.ec	
EL SALVADOR				
Delgado, Rosa Anabel	Autoridad de Aviación Civil	Responsable de Transporte Aéreo	(503)229-50433 /(503)229-50443 / adelgado@aac.gob.sv	
Garay, Francisco Antonio	Autoridad de Aviación Civil	Jefe Departamento de Estadística	(503)229-50433 / fgaray@aac.gob.sv	
GUATEMALA				
Montufar Chinchilla, Luis Orlando	DGAC	Jefe de Transporte Aéreo	(502) 2260 6630 / montufar_l@dgac.gob.gt / montudgac@hotmail.com	Aeropuerto Internacional La Aurora, Z13, Guatemala, Ciudad
HONDURAS				
Díaz, Mario Rolando	DGAC	Sub-Jefe Departamento de Transporte Aéreo	(504)234-7920	Aeropuerto Internacional de Toncontín

ADJUNTO B

Nombre	Organismo	Cargo	Tel/cel/fax/e-mail	Dirección Postal
NICARAGUA				
Bonilla, Carlos Fernando	INAC	Responsable Unidad de Facilitación	(505)276-8580/(505)443-7721 / gaome72@hotmail.com / facilitacion@inac.gob.ni	
PARAGUAY				
Farias Servín, Ceferino	DINAC	Sub-Director de Transporte Aéreo y Asuntos Internacionales	595-21 213365 / staa@dinac.gov.py	MCAL. López y 22 de setiembre, Edif. MDN, 3 piso, Staa, CC. 1572
Viveros de Bazán, María Liz	DINAC	Gerente Transporte Aéreo y Regulación Aerocomercial	(595 21) 210764/ (595 21) 213365 / gta_rac@dinac.gov.py	MCAL. López y 22 de setiembre, Edif. MDN, 3 piso, Staa, CC. 1572
ORGANISMOS INTERNACIONALES				
ACSA				
Padilla, Sagrario	ACSA	Asesora Legal	826-6193/221-4392 / padilla2@racsa.co.cr	
Alvarez, Felicia	ACSA	Coord. Proyectos de Cooperación Intl.	443-8968 / falvarez@cocesna.org	
ALTA				
Yelpo, Gonzalo	ALTA	Director Legal	(5989) 943-6430 / (5982) 908-4115 ó 902-4811 ext. 31 / gyelpo@alta.aero	Colonia 1066, piso 3, Montevideo, Uruguay 11.100
COCESNA				
Roger's Rivera, Roy	COCESNA	Gerente Administrativo Financiero	234-3360/234-2391 / rrivera@cocesna.org	
IATA				
Blanco, Ana María	IATA	Directora Airports & ATC Charges	503 2247-2076 / ablanco@taca.com	Oficinas TACA, Boulevard Orden de Malta, Col. Santa Elena
Montes, Constanza	IATA	Manager Airport & ATC Charges	(562)2345747 / montesc@iata.org	Av.Ricardo Lyon 222 of 701-A, Providencia, Santiago - Chile

ADJUNTO B

Nombre	Organismo	Cargo	Tel/cel/fax/e-mail	Dirección Postal
OACI				
De la Cámara, Julián	OACI	Economista, EPM	+1 (514) 954-8219ext 8051 jdelacamara@icao.int	
Fonseca, Luis Alfonso	OACI	Oficial de Transporte Aéreo -	+1(514) 954-8219 ext 8074 lfonseca@icao.int	
Martin, Loretta	OACI	Directora Oficina Regional NACC	52(52) 52503211 lmartin@mexico.icao.int	
OACI/CEVETA				
Bracho Rojas, William J.	Cámara de Empresas Venezolanas de Trasporte Aéreo	Director Ejecutivo	58212 761 5932 / 58414 5475433 wbracho@yahoo.com	Blv. Sab. Grande, Edificio Gran Sabana, piso 5, Caracas - 1070 Venezuela

ADJUNTO C

Seminario OACI sobre Asuntos Económicos del Transporte Aéreo y Reunión Latinoamericana de Funcionarios Gubernamentales en Transporte Aéreo (San José, Costa Rica, 27 al 30 de noviembre del 2007)

CONCLUSIONES

1. Utilidad del evento

1.1 Tomando en consideración la importancia de los asuntos incluidos en la Agenda del evento para las administraciones de aviación civil, estos eventos se deberían efectuar periódicamente para dar a los participantes la oportunidad de intercambiar experiencias, familiarizarse con la documentación de la OACI, e integrarse con colegas de otros países en el logro de un mejor desarrollo del transporte aéreo.

1.2 Es necesario reforzar los vínculos y la comunicación entre las autoridades de aviación civil que laboran en el transporte aéreo y la OACI.

1.3 Este tipo de evento permite a los participantes retroalimentar y actualizar sus conocimientos con información reciente sobre: la evolución del transporte aéreo, las experiencias de otros Estados, otras formas de desempeñar las responsabilidades oficiales, y los conceptos y criterios empleados en la región.

2. Participación de los Estados Latinoamericanos en las actividades de transporte aéreo de la OACI

2.1 La participación de Latinoamérica en las actividades de transporte aéreo que promueve la OACI es muy baja y por lo mismo, los Estados de la Región deberían involucrarse de manera tal que mejore su participación y aporte al desarrollo del transporte aéreo.

2.2 Existe una fuerte necesidad de contar con un foro regular en el cual los funcionarios gubernamentales de nivel medio puedan conocer y discutir los eventos y desarrollos recientes del transporte aéreo.

3. Transporte aéreo en América Latina

3.1 Las políticas de transporte aéreo en la Región no son apropiadas para hacer frente a la rápida evolución y los requerimientos de modernización de las actividades de transporte aéreo. Las autoridades de aviación civil de Latinoamérica se quedan cortas en términos de políticas de transporte aéreo y de atención a las necesidades actuales y de mediano plazo de los usuarios de esta actividad. Debería promoverse la integración regional del transporte aéreo mediante la creación de políticas regionales que promuevan la homologación de procedimientos y políticas nacionales.

4. Preparación de las autoridades de aviación civil para hacer frente a la evolución del transporte aéreo en otras regiones del mundo

4.1 Entre otros aspectos, la falta de voluntad política y las limitaciones presupuestales de los Estados son causantes de la falta de mecanismos apropiados para garantizar una adecuada inversión en infraestructura y en recursos humanos calificados y bien remunerados.

4.2 La Región necesita mejor asistencia de la OACI en asuntos de transporte aéreo. Por ejemplo, la Organización debería considerar en profundidad algunos asuntos, tales como la privatización de aeropuertos, y promover el intercambio de experiencias entre Estados para prevenir problemas y facilitar su solución si fuera el caso. Además de los seminarios, se deberían programar talleres para capacitar/actualizar a los funcionarios que brindan apoyo profesional a la toma de decisiones en el transporte aéreo. Para estos casos, el material de instrucción debería suministrarse en idioma español.

5. Privatización de aeropuertos en América Latina

5.1 El problema principal radica en los términos de referencia empleados en los procesos de licitación. Es imperativo establecer un marco regulatorio que claramente defina las competencias de todos los entes gubernamentales involucrados en dichos procesos y/o en la vigilancia (económica y técnica) del cumplimiento del contrato resultante.

5.2 En numerosos casos de procesos de privatización/concesión de aeropuertos de Latinoamérica han prevalecido los asuntos políticos sobre los criterios técnicos que las autoridades de aviación civil pueden aportar y por lo mismo, éstas han sido excluidas de participar en dichos procesos.

EVALUACIÓN DEL EVENTO

Un total de 40 participantes (18 extranjeros y 22 nacionales) llenaron el formulario de evaluación del evento. La estadística de las respuestas suministradas (ver Adjunto C-A) muestra los siguientes resultados:

1. Todos los participantes (100%) dieron una calificación buena o más que buena al evento; 12.5% lo encontraron bueno, 27.5% muy bueno y 60% excelente.
2. El aspecto del evento mejor calificado fue “Organización y logística” con 90% de los participantes que lo consideraron muy bueno o excelente.
3. El segundo aspecto con más alta calificación fue “Calidad y desempeño de los conferencistas”; 82.5% lo calificaron muy bueno o excelente.
4. El tercer aspecto “Adecuación del programa a las expectativas del evento” fue calificado como muy bueno o excelente en el 80% de las respuestas.
5. Los participantes extranjeros calificaron mejor al evento (16.7% muy bueno y 72.2% excelente) que los nacionales (36.4% muy bueno y 50% excelente).

COMENTARIOS

1. Programar mayor tiempo para comentarios y discusiones después de las presentaciones (4 participantes).
2. Realizar este tipo de eventos cada año (8 participantes) pero enfocados a asuntos prioritarios (2 participantes).
3. Diseminar ampliamente el informe del evento, incluyendo las conclusiones del mismo.

4. Ampliar el evento a cinco días, asignando mayor tiempo para discusiones (5 participantes).
5. Profundizar en asuntos específicos de la agenda (8 participantes).
6. Felicitaciones a OACI por este evento enriquecedor (6 participantes).
7. Agradecimiento a Costa Rica por patrocinar este evento (7 participantes).
8. Presentaciones más cortas.
9. Considerar la realización de talleres o cursos prácticos.
10. Invitar a otras entidades reguladoras.
11. Invitar a las aerolíneas y operadores de aeropuertos para que presenten sus puntos de vista a las autoridades.
12. Los expositores deberían evitar hacer sus presentaciones en forma estática desde el podium (4 participantes).
13. El seminario debería ser más práctico y menos teórico (3 participantes).
14. Tomando en cuenta que en muchos casos los funcionarios no tienen acceso a los documentos de OACI que se almacenan en la biblioteca de las administraciones, la mayoría de dichos documentos deberían poderse consultar en el sitio Web de la OACI.

ADJUNTO C-A

SEMINARIO/REUNION DE TRANSPORTE AÉREO - COSTA RICA - Nov. 27 a Dec. 1 del 2007									
Evaluación del evento por los participantes									
Pregunta	Número de participantes	N/A	Malo	Regular	Bueno	Muy bueno	Excelente	Bueno y más	Muy bueno y más
Extranjeros - Respuestas									
Hopedaaje y servicios del hotel	18	1			4	5	8	17	13
Organización y logística	18				2		16	18	16
Calidad y desempeño conferencistas	18			1	1	5	11	17	16
Programa vs. Expectativas	18	1		1		6	10	16	16
<i>Calificación general del evento</i>	18				2	3	13	18	16
Sub-Total	90	2	0	2	9	19	58	86	77
Porcentajes									
Hopedaaje y servicios del hotel		5.6	0.0	0.0	22.2	27.8	44.4	94.4	72.2
Organización y logística		0.0	0.0	0.0	11.1	0.0	88.9	100.0	88.9
Calidad y desempeño conferencistas		0.0	0.0	5.6	5.6	27.8	61.1	94.4	88.9
Programa vs. Expectativas		5.6	0.0	5.6	0.0	33.3	55.6	88.9	88.9
<i>Calificación general del evento</i>		0.0	0.0	0.0	11.1	16.7	72.2	100.0	88.9
Sub-Total		2.2	0.0	2.2	10.0	21.1	64.4	95.6	85.6
Nacionales - Respuestas									
Hopedaaje y servicios del hotel	22	4			5	9	4	18	13
Organización y logística	22				2	12	8	22	20
Calidad y desempeño conferencistas	22				5	8	9	22	17
Programa vs. Expectativas	22				6	7	9	22	16
<i>Calificación general del evento</i>	22				3	8	11	22	19
Sub-Total	110	4	0	0	21	44	41	106	85
Porcentajes									
Hopedaaje y servicios del hotel		18.2	0.0	0.0	22.7	40.9	18.2	81.8	59.1
Organización y logística		0.0	0.0	0.0	9.1	54.5	36.4	100.0	90.9
Calidad y desempeño conferencistas		0.0	0.0	0.0	22.7	36.4	40.9	100.0	77.3
Programa vs. Expectativas		0.0	0.0	0.0	27.3	31.8	40.9	100.0	72.7
<i>Calificación general del evento</i>		0.0	0.0	0.0	13.6	36.4	50.0	100.0	86.4
Sub-Total		3.6	0.0	0.0	19.1	40.0	37.3	96.4	77.3

ADJUNTO C-A

SEMINARIO/REUNION DE TRANSPORTE AÉREO - COSTA RICA - Nov. 27 a Dec. 1 del 2007									
Evaluación del evento por los participantes									
Pregunta	Número de participantes	N/A	Malo	Regular	Bueno	Muy bueno	Excelente	Bueno y más	Muy bueno y más
Total - Respuestas									
Hopedaaje y servicios del hotel	40	5	0	0	9	14	12	35	26
Organización y logística	40	0	0	0	4	12	24	40	36
Calidad y desempeño conferencistas	40	0	0	1	6	13	20	39	33
Programa vs. Expectativas	40	1	0	1	6	13	19	38	32
<i>Calificación general del evento</i>	40	0	0	0	5	11	24	40	35
TOTAL	200	6	0	2	30	63	99	192	162
Porcentajes									
Hopedaaje y servicios del hotel		12.5	0.0	0.0	22.5	35.0	30.0	87.5	65.0
Organización y logística		0.0	0.0	0.0	10.0	30.0	60.0	100.0	90.0
Calidad y desempeño conferencistas		0.0	0.0	2.5	15.0	32.5	50.0	97.5	82.5
Programa vs. Expectativas		2.5	0.0	2.5	15.0	32.5	47.5	95.0	80.0
<i>Calificación general del evento</i>		0.0	0.0	0.0	12.5	27.5	60.0	100.0	87.5
TOTAL		3.0	0.0	1.0	15.0	31.5	49.5	96.0	81.0

ADJUNTO D

SEMINARIO/REUNION DE TRANSPORTE AÉREO - COSTA RICA - Nov. 27 a Dec. 1 del 2007									
Necesidades de capacitación en asuntos OACI de transporte aéreo, según los participantes									
Documento/asunto	Número de participantes	No lo conocía	Uso			Aplicación			Necesita capacitación
			Nunca	Ocasional	Frecuente	No aplica	Parcialmente	Totalmente	
Respuestas sobre Reglamentación del transporte aéreo, Pronósticos y Planificación Económica, y Estadísticas									
Doc 8632 - Política OACI sobre impuestos	26	12	3	14	1	5	12	2	11
Doc 9587 - Política y material de orientación sobre reglamentación económica	26	10	2	13	3	4	12	4	13
Doc 9626 - Manual de reglamentación del transporte aéreo intl.	26	7	3	10	10	3	10	7	17
Cir 269 - Implicaciones de los códigos compartidos de las aerolíneas	26	16	4	8	1	3	11	2	18
Inclusión de los servicios de transporte aéreo en el AGCS	26	16	6	3		10	2		9
Cir 283 - Implicaciones regulatorias de la asignación de turnos en aerops.	26	20	5	4		9	3	1	14
Doc 8991 - Manual sobre pronósticos de tráfico aéreo	26	17	6	5	1	6	9		16
Cir 304 - Perspectivas del transporte aéreo hasta el año 2015	26	14	5	7	3	7	9	2	13
Cir 310 - Diferencias regionales en aspectos económicos de las aerolíneas	26	21	3	4		9	4		13
Cir 292 - Contribución económica de la aviación civil	26	22	4	4		10	2		12
ISDB - Base de datos estadísticos de la OACI	26	13	5	7	3	8	5	3	11
Otros documentos disponibles en el sitio Web de OACI	26	8	3	11	5	3	11	3	12
Disposiciones de la Asamblea	26	11	4	8	2	4	7	2	8
Total	338	187	53	98	29	81	97	26	167

ADJUNTO D

Documento/asunto	Número de participantes	No lo conocía	Uso			Aplicación			Necesita capacitación
			Nunca	Ocasional	Frecuente	No aplica	Parcialmente	Totalmente	
Respuestas sobre Reglamentación del transporte aéreo, Pronósticos y Planificación Económica, y Estadísticas									
Porcentajes									
Doc 8632 - Política OACI sobre impuestos		46.2	11.5	53.8	3.8	19.2	46.2	7.7	42.3
Doc 9587 - Política y material de orientación sobre reglamentación económica		38.5	7.7	50.0	11.5	15.4	46.2	15.4	50.0
Doc 9626 - Manual de reglamentación del transporte aéreo intl.		26.9	11.5	38.5	38.5	11.5	38.5	26.9	65.4
Cir 269 - Implicaciones de los códigos compartidos de las aerolíneas		61.5	15.4	30.8	3.8	11.5	42.3	7.7	69.2
Inclusión de los servicios de transporte aéreo en el AGCS		61.5	23.1	11.5	0.0	38.5	7.7	0.0	34.6
Cir 283 - Implicaciones regulatorias de la asignación de turnos en aerops.		76.9	19.2	15.4	0.0	34.6	11.5	3.8	53.8
Doc 8991 - Manual sobre pronósticos de tráfico aéreo		65.4	23.1	19.2	3.8	23.1	34.6	0.0	61.5
Cir 304 - Perspectivas del transporte aéreo hasta el año 2015		53.8	19.2	26.9	11.5	26.9	34.6	7.7	50.0
Cir 310 - Diferencias regionales en aspectos económicos de las aerolíneas		80.8	11.5	15.4	0.0	34.6	15.4	0.0	50.0
Cir 292 - Contribución económica de la aviación civil		84.6	15.4	15.4	0.0	38.5	7.7	0.0	46.2
ISDB - Base de datos estadísticos de la OACI		50.0	19.2	26.9	11.5	30.8	19.2	11.5	42.3
Otros documentos disponibles en el sitio Web de OACI		30.8	11.5	42.3	19.2	11.5	42.3	11.5	46.2
Disposiciones de la Asamblea		30.8	11.5	42.3	19.2	11.5	42.3	11.5	46.2
Total		55.3	15.7	29.0	8.6	24.0	28.7	7.7	49.4

Comentarios

Debería suministrarse capacitación en cursos/talleres sobre asuntos específicos (3 participantes)

Doc 9626 - Instrucción en tarifas aereas internacionales y domésticas, incluyendo su registro

ADJUNTO D

OACI podría solicitar fondos a COCESNA para eventos de capacitación

Cir 269 - Códigos compartidos - Programar taller con intercambio de experiencias (2 participantes)

Ofrecer cursos de capacitación dirigidos a los funcionarios nuevos

Cursos sobre contratos para compartir flota que incluya aspectos tales como seguros, registro, etc. (2 participantes)

Capacitación en planificación de aeropuertos, sistemas de gestión y transporte aéreo

Programar cursos de una semana para 15/20 participantes, dos/tres veces al año, compartiendo costos entre OACI y el país anfitrión

ADJUNTO D

SEMINARIO/REUNION DE TRANSPORTE AÉREO - COSTA RICA - Nov. 27 a Dec. 1 del 2007									
Necesidades de capacitación en asuntos OACI de transporte aéreo, según los participantes									
Documento/asunto	Número de participantes	No lo conocia	Uso			Aplicación			Necesita capacitación
			Nunca	Ocasional	Frecuente	No aplica	Parcialmente	Totalmente	
Respuestas sobre Asuntos económicos y de gestión de los aeropuertos y los servicios a la navegación aérea									
Doc 9082 - Política de OACI sobre derechos aeroportuarios y servicios a la navegación aérea (SNA)	29	14	4	9	4	8	8	5	12
Doc 9562 - Manual sobre aspectos económicos de los aeropuertos	29	13	6	10	2	12	4	3	9
Doc 9161 - Manual sobre aspectos económicos de los SNA	29	14	10	7	2	10	7	3	8
Doc 7100 - Tarifas de aeropuertos y SNA	29	14	6	8	3	9	7	3	9
Cir 284 - Privatización en el suministro de aeropuertos y SNA	29	21	7	4	2	10	5	1	8
Doc 9660 - Informe sobre aspectos financieros, de organización y gestión de sistemas GNSS	29	21	9	3		13	4		7
Cir 257 - Aspectos económicos de los SNA por satélite	29	23	6	2		9	2		5
Otros documentos disponibles en el sitio Web de OACI	29	12	6	11		5	6	1	5
Disposiciones de la Asamblea	29	17	6	4	1	5	4		5
Total	261	149	60	58	14	81	47	16	68

ADJUNTO D

SEMINARIO/REUNION DE TRANSPORTE AÉREO - COSTA RICA - Nov. 27 a Dec. 1 del 2007									
Necesidades de capacitación en asuntos OACI de transporte aéreo, según los participantes									
Documento/asunto	Número de parti- cipantes	No lo conocia	Uso			Aplicación			Necesita capaci- tación
			Nunca	Ocasio- nal	Frecuente	No aplica	Parcial- mente	Total- mente	
Respuestas sobre Asuntos económicos y de gestión de los aeropuertos y los servicios a la navegación aérea									
Porcentajes									
Doc 9082 - Política de OACI sobre derechos aeroportuarios y servicios a la navegación aérea (SNA)		48.3	13.8	31.0	13.8	27.6	27.6	17.2	41.4
Doc 9562 - Manual sobre aspectos económicos de los aeropuertos		44.8	20.7	34.5	6.9	41.4	13.8	10.3	31.0
Doc 9161 - Manual sobre aspectos económicos de los SNA		48.3	34.5	24.1	6.9	34.5	24.1	10.3	27.6
Doc 7100 - Tarifas de aeropuertos y SNA		48.3	20.7	27.6	10.3	31.0	24.1	10.3	31.0
Cir 284 - Privatización en el suministro de aeropuertos y SNA		72.4	24.1	13.8	6.9	34.5	17.2	3.4	27.6
Doc 9660 - Informe sobre aspectos financieros, de organización y gestión de sistemas GNSS		72.4	31.0	10.3	0.0	44.8	13.8	0.0	24.1
Cir 257 - Aspectos económicos de los SNA por satélite		79.3	20.7	6.9	0.0	31.0	6.9	0.0	17.2
Otros documentos disponibles en el sitio Web de OACI		41.4	20.7	37.9	0.0	17.2	20.7	3.4	17.2
Disposiciones de la Asamblea		41.4	20.7	37.9	0.0	17.2	20.7	3.4	17.2
Total		57.1	23.0	22.2	5.4	31.0	18.0	6.1	26.1

Comentarios

Brindar capacitación práctica mediante talleres/cursos
 Programar curso sobre gestión de servicios aeroportuarios
 Capacitación en derechos aeroportuarios
 Cursos de capacitación sobre temas de Docs 9562 & 9161

ADJUNTO D

SEMINARIO/REUNION DE TRANSPORTE AÉREO - COSTA RICA - Nov. 27 a Dec. 1 del 2007									
Necesidades de capacitación en asuntos OACI de transporte aéreo, según los participantes									
Documento/asunto	Número de participantes	No lo conocia	Uso			Aplicación			Necesita capacitación
			Nunca	Ocasional	Frecuente	No aplica	Parcialmente	Totalmente	
Respuestas sobre Facilitación									
Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional	28	6	6	16	6	4	11	7	15
Doc 9303 - Documentos de viaje de lectura mecánica DVLMs	28	14	10	7	2	11	4	3	11
Cir 274 - Acceso al transporte aéreo de personas con impedimentos	28	19	8	5	1	9	5	1	14
Cir 309 - Directrices sobre datos del registro de nombres de pasajeros (PNR)	28	21	8	4		11	2		11
Doc 9636 - International signs to provide guidance...	28	20	5	7		9	6		11
Otros documentos disponibles en el sitio Web de OACI	28	6	5	14	2	3	6	3	8
Disposiciones de la Asamblea	28	14	7	7	2	6	3	3	6
Total	196	100	49	60	13	53	37	17	76

ADJUNTO D

SEMINARIO/REUNION DE TRANSPORTE AÉREO - COSTA RICA - Nov. 27 a Dec. 1 del 2007									
Necesidades de capacitación en asuntos OACI de transporte aéreo, según los participantes									
Documento/asunto	Número de participantes	No lo conocia	Uso			Aplicación			Necesita capacitación
			Nunca	Ocasional	Frecuente	No aplica	Parcialmente	Totalmente	
Respuestas sobre Facilitación									
Porcentajes									
Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional		21.4	21.4	57.1	21.4	14.3	39.3	25.0	53.6
Doc 9303 - Documentos de viaje de lectura mecánica DVLMs		50.0	35.7	25.0	7.1	39.3	14.3	10.7	39.3
Cir 274 - Acceso al transporte aéreo de personas con impedimentos		67.9	28.6	17.9	3.6	32.1	17.9	3.6	50.0
Cir 309 - Directrices sobre datos del registro de nombres de pasajeros (PNR)		75.0	28.6	14.3	0.0	39.3	7.1	0.0	39.3
Doc 9636 - International signs to provide guidance...		71.4	17.9	25.0	0.0	32.1	21.4	0.0	39.3
Otros documentos disponibles en el sitio Web de OACI		21.4	17.9	50.0	7.1	10.7	21.4	10.7	28.6
Disposiciones de la Asamblea		50.0	25.0	25.0	7.1	21.4	10.7	10.7	21.4
Total		51.0	25.0	30.6	6.6	27.0	18.9	8.7	38.8

Comentarios

Brindar capacitación práctica mediante talleres/cursos

Programar cursos sobre DVLMs, Cir 274 y Doc 9636 (2 participantes)

Programar talleres con intercambio de experiencias sobre como tratar disposiciones nacionales que difieren del Anexo 9

ADJUNTO D

SEMINARIO/REUNION DE TRANSPORTE AÉREO - COSTA RICA - Nov. 27 a Dec. 1 del 2007									
Necesidades de capacitación en asuntos OACI de transporte aéreo, según los participantes									
Documento/asunto	Número de participantes	No lo conocía	Uso			Aplicación			Necesita capacitación
			Nunca	Ocasional	Frecuente	No aplica	Parcialmente	Totalmente	
Respuestas sobre Protección ambiental									
Anexo 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional	28	11	12	7	2	12	4	3	14
Doc 9829 - Guidance on the balanced approach to aircraft noise management	28	15	12	6		13	5		9
Otros documentos disponibles en el sitio Web de OACI	28	9	8	12	1	6	6		7
Disposiciones de la Asamblea	28	13	9	5	2	5	4	1	7
Total	112	48	41	30	5	36	19	4	37
Porcentajes									
Anexo 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional		39.3	42.9	25.0	7.1	42.9	14.3	10.7	50.0
Doc 9829 - Guidance on the balanced approach to aircraft noise management		53.6	42.9	21.4	0.0	46.4	17.9	0.0	32.1
Otros documentos disponibles en el sitio Web de OACI		32.1	28.6	42.9	3.6	21.4	21.4	0.0	25.0
Disposiciones de la Asamblea		46.4	32.1	17.9	7.1	17.9	14.3	3.6	25.0
Total		42.9	36.6	26.8	4.5	32.1	17.0	3.6	33.0

Comentarios

Brindar capacitación práctica mediante talleres/cursos

ADJUNTO D

SEMINARIO/REUNION DE TRANSPORTE AÉREO - COSTA RICA - Nov. 27 a Dec. 1 del 2007									
Necesidades de capacitación en asuntos OACI de transporte aéreo, según los participantes									
Documento/asunto	Número de participantes	No lo conocía	Uso			Aplicación			Necesita capacitación
			Nunca	Ocasional	Frecuente	No aplica	Parcialmente	Totalmente	
Respuestas sobre Derecho Aéreo Internacional									
Doc 6685 - Reglamento para el registro de acuerdos y contratos aeronáuticos en la OACI	29	16	5	9	2	6	8	2	10
Cir 288 - Texto de orientación sobre aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores	28	17	10	3	3	11	3	2	13
Cir 295 - Orientación sobre la aplicación del Art 83 bis	28	11	7	8	5	9	2	6	7
Disposiciones de la Asamblea	28	15	8	4	3	5	4	2	8
Total	113	59	30	24	13	31	17	12	38
Porcentajes									
Doc 6685 - Reglamento para el registro de acuerdos y contratos aeronáuticos en la OACI		55.2	17.2	31.0	6.9	20.7	27.6	6.9	34.5
Cir 288 - Texto de orientación sobre aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores		58.6	34.5	10.3	10.3	37.9	10.3	6.9	44.8
Cir 295 - Orientación sobre la aplicación del Art 83 bis		37.9	24.1	27.6	17.2	31.0	6.9	20.7	24.1
Disposiciones de la Asamblea		51.7	27.6	13.8	10.3	17.2	13.8	6.9	27.6
Total		52.2	26.5	21.2	11.5	27.4	15.0	10.6	33.6

Comentarios

Cir 288 y 295 - Suministrar información adicional sobre experiencias nacional (6 participantes)
 Brindar capacitación práctica mediante talleres/cursos