

Cielos Abiertos Estrategia de Desarrollo

JAC-CIAA certificadas ISO-9001:2008





MIEMBROS DE LA JUNTA DE AVIACIÓN CIVIL

Ing. Luís P. Rodríguez Ariza

Presidente de la Junta de Aviación Civil

Lic. José Tomás Pérez

Secretario de Estado, Director General del Instituto Dominicano de Aviación Civil, (IDAC)

Ing. Carlos Morales Troncoso

Ministro de Relaciones Exteriores

Lic. Francisco Javier García

Ministro de Turismo

Dr. Abel Rodríguez Del Orbe

Consultor Jurídico del Poder Ejecutivo

Lic. Arístides Fernández Zucco

Secretario de Estado, Director Ejecutivo del Departamento Aeroportuario

General de Brigada Piloto, FAD

Pedro René Valenzuela Quiroz

Fuerza Aérea Dominicana

General de Brigada, E. N.

Zenón Antonio Padilla Alcántara

Director General del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, CESA.

Lic. José Luís Abraham,

Representante del Sector Privado

Ing. Antonio Yapor Alba,

Representante del Sector Privado

Lic. Héctor Arturo Villanueva,

Representante del Sector Turístico Privado

Lic. Pablo Lister Marín,

Secretario de la Junta de Aviación Civil

REPRESENTANTES

Sr. Santiago Rosa Martínez,

Representante del Secretario de Estado,
Director General del IDAC

Sr. Louis Bogaert Marra,

Viceministro, Representante del Ministro
de Relaciones Exteriores

Axel Wittkop,

Embajador, Representante del
Ministro de Relaciones Exteriores

Lic. Radhamés Martínez Aponte,

Viceministro Representante del
Ministro de Turismo

Lic. José A. Pantaleón Taveras,

Sub-Consultor Jurídico
Representante del Consultor Jurídico
del Poder Ejecutivo

Lic. Ramón Jerez,

Representante del Director Ejecutivo
del Departamento Aeroportuario

Coronel Piloto FAD. DEM.

Máximo Rafael Pérez Blanco,

Representante del Director General
del Cuerpo Especializado en
Seguridad Aeroportuaria, CESA



Distinguidos lectores: tienen en sus manos el segundo ejemplar de la Revista “Aeropolítica”. Manteniendo la política que nos hemos trazado desde el principio, en este número resaltamos temas íntimamente ligados al sector aeronáutico, fundamentalmente los relacionados con la política aérea y el Transporte Aéreo de nuestro país, y destacamos algunos hechos de singular valor en torno a la Junta de Aviación Civil dominicana.

En esta ocasión es preciso resaltar entre otros aspectos, un logro que ha venido a ser uno de los más importantes que en términos institucionales han ocurrido dentro del organismo rector de la política aérea del Estado dominicano; nos referimos a la implementación y el inicio del proceso de acreditación y posterior certificación de un novedoso y valioso Sistema de Gestión de Calidad basado en la Norma ISO-9001:2008, que ya rige tanto para la Junta de Aviación Civil, como para la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA) en su calidad de Órgano Adscrito.

Con esta implementación y próxima certificación, culmina un proceso iniciado en noviembre del pasado año, el cual fue aprobado por la Honorable Junta de Aviación Civil mediante la Resolución número 271-09.

Con el Sistema Integrado de Gestión (SIG), recientemente implementado, la institución ha dado un salto cualitativo en su funcionamiento, al tiempo que se ha insertado en la modernidad, el máximo rendimiento y garantía de calidad en los servicios que brindan las diferentes instituciones públicas, tal y como exigen los actuales momentos, y cónsonos con el Plan

Estratégico diseñado y aplicado por el Poder Ejecutivo, para todo el sector gubernamental.

Este ha sido un paso más de la Junta de Aviación Civil, encaminado a fortalecer cada día su institucionalidad y funcionalidad, como organismo que de manera permanente debe perseguir y mejorar la calidad de los servicios que ofrece a la comunidad aeronáutica.

De igual manera debemos señalar como logros alcanzados en los últimos 6 meses; la concertación de Acuerdos de Transporte Aéreo con las Repúblicas del Paraguay, del Uruguay y el Estado de Kuwait, así como las iniciadas reuniones y conversaciones con los Estados Unidos de Norteamérica, con miras a modificar el actual Acuerdo entre ambos países; además, han sido iniciadas conversaciones con la finalidad de lograr un nuevo Acuerdo con la República de la India. Para fin de año, la Junta de Aviación Civil tiene previsto concertar reuniones con el Reino de los Países Bajos y con el Emirato de Qatar, con el objetivo de ampliar los actuales acuerdos y a la negociación de un nuevo acuerdo respectivamente.

Con relación al flujo de pasajeros, un dato de suma importancia es que en el primer semestre de este año, hubo un incremento de un 4.2% con relación a igual periodo del pasado año. La proyección es que ese ritmo se mantenga para el segundo semestre ya iniciado.

Como colofón, en noviembre de este año la República Dominicana será sede de la Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), evento que se llevará a cabo en el Hotel “Moon Palace” de Punta Cana, al cual asistirán delegaciones de los 22 Estados Miembros del organismo regional, así como de otros países fuera de la región y de organizaciones internacionales tanto oficiales como privadas, ligadas al sector aeronáutico.

En esa ocasión y como ha sido tradición en ese importante organismo, la República Dominicana, que actualmente ocupa la primera vicepresidencia, será elegida para ocupar durante los próximos dos años, la presidencia de la institución que aglutina a las autoridades de aviación civil del continente .

Confiamos que este nuevo número de la Revista “Aeropolítica”, tenga similar acogida que el anterior, dándole así un espaldarazo al trabajo que desde esta institución, con el apoyo del excelentísimo señor presidente de la República, doctor Leonel Fernández Reyna, se realiza a favor del transporte aéreo de nuestro país como soporte del turismo, que a su vez es base fundamental para la economía nacional.

Conforme a los resultados hasta ahora obtenidos y al futuro promisorio que nos queda por delante, debemos concluir diciendo; que en la Junta de Aviación Civil. ¡E’ PA’ LANTE QUE VAMOS!.

Ing. Luis P. Rodríguez Ariza
PRESIDENTE DE LA JUNTA DE AVIACIÓN CIVIL

SUMARIO



6 **SOUFFRONT:**
La aviación es el medio de transporte más seguro que existe



12 **FRANK RAINIERI:**
Asegura que la JAC ha sido un gran activo para la industria del Turismo y la Aviación dominicana



36 **ANDREW O'BRIAN:**
RD ofrece un sistema de transporte aéreo confiable y acorde con los más altos estándares internacionales



43 **ARTURO VILLANUEVA:**
La Junta de Aviación Civil es una de las patas de la mesa que sostiene el sector turístico



CONSEJO EDITORIAL

Ing. Luis Paulino Rodríguez Ariza
Presidente de la Junta de Aviación Civil
Embajador representante ante la OACI

Yesmín Simón León
Encargada de Relaciones Públicas y Comunicaciones

Carmen Curiel Cruz
Coordinación y Redacción general

Corrección:
Andrés Sención Villalona
Adán E. Bodden Fernández

Colaboradores:
Lic. Pablo Lister
Cor. Emmanuel Sofrontt
Cor. Fernando Vermenton
Dra. Bernarda Franco
Frank Guerrero
Indhira Ovalles
Esperanza Rossell
Carlos Santana

Fotógrafo:
Natanael Vásquez Davis

Diseño y diagramación:
Lisandro K. Ferreira
ideakreativa.com
829-586-6400

Impresión:
Editora Corripio

Está prohibida la reproducción total o parcial de este documento, sin la previa autorización por parte de los autores. Ley 65-00 Sobre Derechos de Autor y Propiedad Intelectual.

Presentación



Yesmín Simón León

DIRECTORA DE RELACIONES PÚBLICAS Y
COMUNICACIONES

La certificación bajo la Norma de ISO 9001-2008, representa para cualquier institución o empresa, uno de sus mayores éxitos. Lograr que su Sistema de Gestión de Calidad sea reconocido a nivel internacional por cumplir con las exigencias de los nuevos tiempos, es un paso de avance para cualquier institución que persiga buscar la eficientización de su trabajo y el reconocimiento de sus servicios.

Esta Junta de Aviación Civil (JAC) y su órgano adscrito, la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA), han logrado las recomendaciones para ser certificadas bajo las directrices de la Norma antes indicada ISO 9001-2008, poniendo de manifiesto así, la excelente calidad del servicio que brinda y la organización operacional que impera en la institución.

Sin embargo, este logro no llega solo, viene de las manos de un grupo de hombres y mujeres que sacrificaron todo y trabajaron para que nosotros podamos ser ejemplo para las demás instituciones.

Gracias a cada uno de los integrantes de esta gran familia que es la Junta de Aviación Civil, a quienes trabajaron en los diferentes procesos inherentes al sistema y a los que siempre estuvieron dispuestos a brindar su apoyo.

En esta segunda edición de “Aeropolítica”, mostramos parte de lo que fue esta experiencia, la cual compartimos con el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) y el Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria (CESA).

En lo adelante el compromiso será mayor, pero no tengo dudas de que la JAC mantendrá la certificación alcanzada.

Certificación bajo la Norma ISO 9001-2008, de un Sistema de Gestión de Calidad para la JAC y la CIAA



**¡Romper Paradigmas!
¡Cambio de Cultura! ¡Mejora Continua!
¡Procesos! ¡Nuevos Esquemas!**

POR: ANDRÉS SENCIÓN
Representante de la Dirección

Cortas expresiones, que sin embargo encerraban un mundo de conceptos como vinimos a confirmar, una vez La Junta de Aviación Civil había decidido asumir el reto de certificar bajo normas de calidad a la institución y a La Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (en su calidad de órgano adscrito). Para ello era indefectible, la implementación de un Sistema de Gestión de Calidad.

En esa empresa seremos llevados de la mano, de la internacionalmente reconocida empresa consultora, Qualinet Surlatina Gestion, la cual será la responsable de la preparación de todo lo concerniente al proyecto de implementación, de cara a la posterior certificación de dicho Sistema, el cual estará estructurado conforme a las directrices de la Norma ISO 9001-2008, y como parte de un Sistema Integrado de Gestión, que en el futuro nos permita articularnos a otras normas de la misma familia.

Con esa decisión, se iniciaba un proyecto que había germinado a inicios de la segunda mitad del año 2009, y que significaba para

el organismo, un desafío que a primera vista pudiera lucir muy pretencioso, si se tomaba en consideración, el hecho de que la institución apenas daba sus primeros pasos como organismo de vida institucionalmente independiente, tal y como se había establecido por medio de la Ley 491-06, de fecha 28 de diciembre del 2006.

Las aprehensiones que de primera impresión anidaron particularmente en quien suscribe, no eran del todo descabelladas o fruto de la timidez que fundadamente se puede abrigar, al contemplar los

resultados de un preliminar y objetivo análisis que puso de manifiesto, algunas debilidades que lucían ser escollos difíciles de salvar; esa virtual realidad no dejaba otro espacio que no fuera el de tener ciertas reservas.

Hoy que escribimos este artículo; ya aquellas expresiones con que lo inicié han sido en gran medida no solamente asimiladas, sino que aun cuando no se ha finalizado el proyecto, no tenemos duda alguna de que el mismo será coronado con el éxito, que el esfuerzo realizado por todo el personal involu-





crado en esta tarea le hace merecedor; así, hemos podido apreciar que las palabras “procesos”, “actividades”, “auditorías”, “cursos en línea” y otras de corriente aplicación en este tipo de proyectos, ya son de uso común, y manejables con gran propiedad y (me perdonan gastarme esta jocosidad), hasta de manera “docta” por algunos.

La decisión tomada por el Presidente de la Junta de Aviación Civil, ingeniero Luis Rodríguez Ariza, luego de agotado el necesario proceso de su conocimiento y aprobación por El Pleno del organismo colegiado, probó ser un reto que asumieron todos los empleados de la institución, con el entusiasmo propio de los niños que tienen ante sí lo que parece un imposible, pero que la curiosidad aunada a la audacia propia de las edades tempranas, les permite lanzarse sin mayores vacilaciones y hasta sin ponderar valoraciones objetivas, en pro de lo que para ellos es una ineludible aventura.

Una vez alcanzada la certificación; La Junta de Aviación Civil podrá decir que se ha hecho adulta; adulta en términos de funcionalidad técnica y administrativa, lo que representará un mejor desem-

peño de los servicios que presta; ya luego, será asunto de aplicar un axioma que usualmente se utiliza en el deporte: “Lo difícil no es llegar, sino mantenerse”, y para mantenerse es preciso mejorar de manera continua, los procesos inherentes al cambio de cultura que lleva intrínseco el concepto de gestión que se asume; ese será el reto que deberá ser enfrentado con el mismo entusiasmo que se hizo, cuando lo que parecía ser una quimera, se convierta en una tangible realidad.

Cuáles serían las repercusiones que en lo inmediato impactarían de manera positiva a la JAC/CIAA, una vez logrados los objetivos de implementación y certificación de un Sistema de Gestión de Calidad, como parte de un Sistema Integrado de Gestión?.

-La garantía de procesos fluidos y libres de interpretaciones

-Oportunas y mejor fundamentadas respuestas a nuestros usuarios

-La optimización de los recursos humanos, que una vez enfocados en labores claramente definidas, les permitirá aprovechar al máximo tiempos y espacios, y

-La inserción en un mundo que cada día reclama con mayor vehemencia, transitar por senderos que conduzcan a la excelencia como objetivo final.

El señor Christian Jorquera, consultor de la empresa Qualinet Surlatina Gestion, es la persona que ha tenido bajo su responsabilidad, los trabajos de preparación de este proyecto; el señor Jorquera además de haber hecho una excelente labor, está totalmente confiado en la feliz culminación del mismo.

Quedaría trunco este artículo, si no destacamos la gran labor que ha realizado la licenciada Nelda Pérez, en su rol de Coordinadora de Gestión; de igual manera han hecho una encomiable labor, los diferentes encargados de levantar los procesos que de manera escrita describen cada actividad a ser realizada para cada uno de ellos; con mucha justeza es preciso ponderar también, el trabajo realizado por el Equipo de Socialización, sin el cual, la tarea de lograr compenetrar a todo el personal de la manera más entusiasta e imaginable, ha permitido en gran medida, la asimilación del cambio que inevitablemente genera la modificación de formas cimentadas en el tiempo y la costumbre; la labor desarrollada por ese Equipo de Socialización, ha permitido ir superando sin mayores traumas, la transición hacia la implementación del Sistema de Gestión de Calidad de la JAC/CIAA.

¡La responsabilidad es de todos los hombres y mujeres que integramos esta institución!

Los frutos serán en beneficio del sector aeronáutico en general, y de manera particular, de todas las empresas e instituciones que utilizan los servicios de la Junta de Aviación Civil y la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación.

Certificación ISO 9001:2008

Un logro importante para la Junta de Aviación Civil y Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación

La Junta De Aviación Civil (JAC) y La Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA), lograron obtener la recomendación necesaria, para que sean certificados su recientemente implementado Sistema de Gestión de Calidad (SGC), conforme a las directrices pautadas por la Norma ISO 9001:2008.

La recomendación para la certificación fue otorgada por la empresa Surveillance Gestion Societe SGS, empresa de reconocida solvencia internacional en la materia de certificación, y se alcanzó luego de haber superado exitosamente ambas instituciones, el proceso de auditoria externo a que fueron sometidas, durante los días 4, 5 y 6 del mes de agosto.

Este hecho coloca a la Junta de Aviación Civil y a la Comisión Investigadora de



Santiago Rosa, subdirector general del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC); general de Brigada piloto FAD, Pedro René Valenzuela Quiroz, director del director del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA); Andrés Sención, representante de la dirección de la JAC para la Certificación; Gonzalo Castillo, representante de los operadores; José Tomás Pérez, director general del IDAC; Carlos Bagnara, representante de SGS y Alvaro Carcamo, consultor de la empresa QSL.



Funcionarios de la JAC.

Accidentes de Aviación, como las primeras del sector aeronáutico en ser recomendadas para ser certificadas en su totalidad.

Mediante un arduo y reconocido trabajo de socialización, la JAC y la CIAA lograron un nivel de concientización en todo su personal, ante el compromiso de todos hacia la estandarización de los procesos y la calidad de sus servicios.

La recomendación para la certificación se logró con el trabajo en equipo y la participación de los dueños de cada Proceso, exponiendo ideas tendentes a mejorar el análisis de cada uno de ellos. Logrando con la búsqueda de la implementación del Sistema de Gestión de Calidad bajo la Norma ISO 9001:2008, que el personal sea consciente de la importancia de sus funciones



Personal de la JAC y la CIAA con el consultor Cristian Jorquera de QSL.

en cuanto al cumplimiento de la Política de Calidad asumida por la JAC y la CIAA.

El Presidente de la Junta de Aviación Civil, ingeniero Luis Paulino Rodríguez Ariza y el Coronel Piloto, Emmanuel Souffront Tamayo, Director de la CIAA, coincidieron en señalar, que la recomendación para la certificación del Sistema de Gestión de Calidad, es uno de los mayores logros alcanzados en el sector aeronáutico de la República Dominicana.

Mostraron su satisfacción por el trabajo realizado y el compromiso asu-

mido por todo el personal de la institución durante los últimos nueve meses. Centrándose en la capacitación del personal, la satisfacción de los clientes, y la mejora de los requisitos de calidad, todo esto como parte del proceso de certificación.

“Entendemos que el control de calidad, la excelencia en el trabajo y la satisfacción al cliente son elementos cruciales para el éxito de cualquier institución o empresa, y nos hemos



Proceso de Auditoría



Ing. Luis Rodríguez Ariza, Monika Robert y José Alberto Novas



Ing. Luis Rodríguez Ariza recibiendo su camiseta



comprometido lograrlo”, destacaron Rodríguez Ariza y Souffront Tamayo.

A juicio de los funcionarios, esta recomendación pone de manifiesto la calidad de servicios que se brindan desde la JAC y la CIAA, proporcionando un grado razonable de garantía para sus clientes.

Manifestaron el orgullo que han sentido, junto a todo el personal de ambas instituciones que dirigen, al haber alcanzado este objetivo al que se dedicaron por entero a lo

largo de los últimos nueve meses que han transcurrido, desde la iniciación del proyecto que hoy está en la antesala de culminar, y para lo cual solamente hace falta agotar los trámites burocráticos de rigor, previo a la entrega de la documentación que finalmente avala la certificación.

Las normas ISO como es sabido, son normas que rigen a nivel internacional, para garantizar la calidad, centrándose en la satisfacción del cliente, la responsabilidad de gestión y la mejora continua.



República Dominicana participa en Primera Cumbre de Aviación Civil de la Unión Europea y América Latina

POR: CARMEN CURIEL CRUZ

América Latina y la Unión Europea pusieron las bases para abrir mutuamente sus mercados de aviación civil, durante la primera reunión de alto nivel entre representantes del sector de ambas regiones, en la Cumbre UE-América Latina, celebrada en Rio de Janeiro, Brasil, del 24 al 26 del presente mes, con el auspicio de la Comisión Europea, La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil (ANAC).

La Cumbre de Aviación Civil EU-América Latina, procura la integración entre las dos regiones, lo cual se traduciría en un mayor acceso a los mercados, con la liberalización del transporte aéreo, suscripción de acuerdos de cooperación e intercambio de tecnología.

En ese sentido, autoridades de ambas regiones firmaron una declaración conjunta, que reafirmó los acuerdos suscritos para reducir trabas administrativas y aumentar el flujo de vuelos directos entre Latinoamérica y Europa, que actual-

mente mueve 22 millones de pasajeros por año.

Actualmente y conforme a los datos estadísticos correspondientes al año 2009, la República Dominicana ocupa el tercer lugar en términos de volumen de pasajeros transportados entre Europa y Latinoamérica, siendo superada solamente por el Brasil que ocupa el primer lugar y muy cerca de México, que ocupa el segundo lugar.

La República Dominicana estuvo representada por una delegación encabezada por el ingeniero Luís

Paulino Rodríguez Ariza, Presidente de la Junta de Aviación Civil (JAC), los miembros de esta institución, licenciado Radhamés Martínez Aponte, Vice Ministro de Turismo y el doctor José Pantaleón Sub-consultor Jurídico del Poder Ejecutivo, además de la doctora Bernarda Franco, encargada del Departamento de Transporte Aéreo de la JAC.

Los discursos de apertura estuvieron a cargo del Ministro de Defensa de Brasil, Nelson Jobim, el Ministro de Transporte Aéreo de España, José Blanco, país que actualmente ocupa la presidencia de la Unión Europea y de José Huepe, Presidente de la CLAC.

Dentro del marco de la conferencia fueron analizados tanto por las autoridades de aviación civil como de la industria de ambas regiones, las barreras que impiden el desarrollo del transporte aéreo, la importancia de contar con infraestructuras adecuadas, las tasas aeroportuarias, y la utilización de nuevas y modernas tecnologías.

Merecieron especial atención los temas de seguridad operacional, seguridad de la aviación civil y el medio ambiente, así como las nuevas regulaciones implementadas por

la Unión Europea a fin de medir la emisión de gases de las aeronaves y minimizar el impacto ambiental.

La UE firmó un memorando de entendimiento con la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), organismo que aglutina a 22 países, y dos acuerdos técnicos con Brasil; uno de seguridad y otro de servicios, que contribuirán para ofrecer garantías jurídicas a los operadores aéreos europeos.

En lo adelante, Brasil reconocerá a la UE como un ente jurídico, por lo que podrá negociar acuerdos en el área de aviación con ese Bloque Europeo.

Además, el acuerdo de seguridad "facilitará la exportación e importación de productos aeronáuticos, recortando los costes y reduciendo los procedimientos de verificación de su certificación y mantenimiento".

El titular de Defensa del Brasil, Nelson Jobim, señaló que el tráfico aéreo entre ambas regiones hasta ahora mueve "números ínfimos", y manifestó que "se debe aumentar la circulación de turistas".

El ministro español de Fomento, José Blanco, que participó en cali-

dad de representante de la Presidencia de turno de la UE, consideró que estos acuerdos con Brasil, pueden constituir "un primer paso" hacia posteriores acuerdos similares con los demás países de América Latina.

Señaló que hasta el momento no existe ninguna negociación de Cielos Abiertos con Latinoamérica, aunque está previsto que el próximo consejo de ministros de Transporte de la Unión Europea, acuerde iniciar negociaciones con Brasil.

El cónclave contó con la presencia de altas personalidades del mundo de la aviación, tanto de la Unión Europea como de Latinoamérica, entre los que se encontraban representantes de México, Perú, La OACI, IATA, ALTA, COCESNA, y de las líneas aéreas Tap Portugal, Tam Líneas Aéreas, Airbus, Plunas, Líneas Aéreas Uruguayas, Iberia, Embraer y TNT.

Las conclusiones estuvieron a cargo del Ministro de Transporte de España, quien destacó, que la Cumbre era un hecho histórico, que permitirá acrecentar el intercambio y la cooperación entre ambas regiones.



Junta de Aviación Civil presenta Plan Estratégico



Henid Arredondo, Andrés Sención, Bernarda Franco, Yesmín Simón, Pablo Lister, Héctor Báez, asesor del Plan Estratégico, Nelda Pérez y Richard Mejía, funcionarios de la JAC.

POR: CARMEN CURIEL CRUZ

La Junta de Aviación Civil (JAC), órgano regulador de la política superior de aviación civil en la República Dominicana, y responsable de regular los aspectos económicos del transporte aéreo, presentó su Plan Estratégico para los próximos cuatro años, con el cual se busca seguir impulsando las políticas tendientes a sustentar el fortalecimiento y desarrollo del transporte aéreo en el país.

El Presidente de la JAC, Ingeniero Luis P. Rodríguez Ariza, explicó la importancia de la puesta en ejecución de este Plan Estratégico de Desarrollo de la institución.

“Esta institución se siente compro-

metida hoy más que nunca, con el desarrollo de la aviación comercial dominicana, de tal forma que los logros alcanzados en los últimos años, sean la base de sustentación que permita el mejor de los desempeños”, enfatizó.

Señaló que la nueva estructura organizacional de la Junta de Aviación Civil, ha permitido que en tres años de gestión, la misma se encuentre posicionada, ante los organismos nacionales e internacionales y la opinión pública, como una institución al servicio de la aviación civil y el fomento del transporte aéreo en la República Dominicana.

Destaca el también Embajador, Representante ante la OACI y su Consejo, que la elaboración de este Plan

Estratégico institucional, permite definir claramente los objetivos y metas, así como las acciones que den al traste con el mejor de los resultados, de esta gestión de gobierno.

El funcionario destacó que entre los objetivos estratégicos institucionales se destaca el promover y fomentar el desarrollo sostenible de la aviación civil dominicana, a través de la implementación y promoción de políticas aerocomerciales innovadoras, tendientes a la apertura de los mercados.

Además, modernizar la institución a nivel de gestión, y desarrollar una cultura organizacional que fomente los Valores, Visión, Misión, Objetivos y Metas de la institución.

Coronel Souffront: La aviación es el medio de transporte más seguro que existe

POR: CARMEN CURIEL CRUZ

La ocurrencia de un accidente o incidente aéreo, es de los eventos que mayor resonancia o publicidad producen por el impacto emocional y económico que representan.

Las interrogantes a este tipo de catástrofe son muchas, por lo que se hace necesario tener la opinión de un experto para aclarar algunas dudas al respecto.

En tal sentido, conversamos con el Coronel Piloto, Enmanuel Marcelino Souffront Tamayo, Director de la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA), órgano adscrito a la Junta de Aviación Civil (JAC).

Coronel ¿qué es la Comisión Investigadores de Accidentes Aéreos (CIAA)?

La CIAA es un organismo adscrito a la JAC que investido de la autoridad que le confiere la ley de Aviación Civil, actúa con independencia funcional con respecto a las autoridades aeronáuticas y aeroportuarias, así como a cualquier otra cuyos intereses pudiesen estar en conflicto con nuestra labor. Por consiguiente, la CIAA es la máxima autoridad en materia de investigación de accidentes e incidentes



Coronel Piloto FAD, Enmanuel Souffront, director de la CIAA.

graves de aviación en la República Dominicana y fue creada mediante el artículo 267, de la Ley 491-06 de Aviación Civil.

¿Cuándo se activa la CIAA?

La CIAA es activada por el Director del IDAC inmediatamente ocurre un suceso que por sus características deba ser objeto de una investigación. (Referencia. Art. 273)

¿Cuál es el perímetro que cubre este organismo en cuanto a accidentes de aviación?

La CIAA investiga los accidentes e incidentes graves que involucren aeronaves civiles dentro del territorio de la República Dominicana y los ocurridos a aeronaves de matrícula dominicana en aguas y espacio aéreo internacional que no

estén bajo la soberanía de otro Estado. Además, tenemos la autoridad para participar en la investigación de accidentes e incidentes graves que involucren a aeronaves registradas en República Dominicana y que ocurran en el territorio de un país extranjero, en concordancia con cualquier tratado, convenio, acuerdo u otro arreglo entre República Dominicana y el país en cuyo territorio haya ocurrido el suceso.

¿Por quienes está conformada la CIAA?

Se encuentra conformada por un director, un técnico en operaciones, un técnico en mantenimiento, un técnico en factores humanos (médico aeronáutico) y un investigador auxiliar. En caso de un accidente mayor, el número de miembros se podrá aumentar de acuerdo a las necesidades y requerimientos de la investigación.

¿Qué tiempo dura una investigación de un accidente aéreo?

No existe un tiempo predeterminado para la realización de la investigación de un accidente o incidente grave de aviación. La misma se realiza sin interrupciones y de la forma más completa posible, para tratar de obtener las posibles causas que provocaron ese accidente o incidente grave.

¿Qué factores inciden para que los informes sean dados a conocer?

La razón fundamental por la cual los informes de las investigaciones de los accidentes o incidentes graves de aviación deben ser dados a conocer, radica en la esencia misma de las investigaciones de los eventos, cuyo propósito consiste en determinar las causas probables que produjeron el suceso, para adoptar las medidas necesarias que eviten en lo posible su repetición. (Artículo 269).

¿Cuáles son los elementos que se analizan a la hora de un accidente?



Funcionarios de la Comisión Investigadora de Accidentes Aéreos

Fundamentalmente se analizan tres factores:

- El factor humano, donde analizamos todo lo relacionado a la tripulación, personal de mantenimiento, personal de control de tránsito aéreo (controladores), en fin todo ser humano envuelto en la operación de la aeronave accidentada al momento de ocurrir el hecho.
- El factor material, donde examinamos toda la parte funcional de la aeronave como por ejemplo, el o los motores, la estructura de la aeronave, sus sistemas (eléctrico, hidráulico, de combustible, etc.) la calidad y la cantidad del combustible utilizado para la operación, las

ayudas para la navegación, etc.

- El factor físico, donde examinamos de manera detenida las condiciones meteorológicas existentes al momento del suceso.

Del análisis correcto de estos factores podemos encontrar un factor causal y obtener alguno de los otros factores como factor contribuyente.

Las personas suelen decir que cuando ocurre un accidente de aviación se producen otros aunque no sea en el mismo espacio aéreo. ¿Es coincidencia o tiene algo que ver el medio ambiente, la atmósfera o qué?

Realmente esas son cábalas, no hay nada en la atmósfera que lo pro-



duzca, cuando eso sucede es pura coincidencia, pues no guardan relación alguna la ocurrencia de un accidente ocurrido en un lugar con otro ocurrido en otro lugar, ni siquiera las causas son las mismas, es solo especulación, los pilotos en su jerga dicen cuando pasan varios accidentes o incidentes seguidos "que la BRUJA anda suelta" por aquello de la escoba que vuela etc.

¿Qué tanto temor deben tener las personas a la hora de abordar un avión? ¿Qué tan seguro es volar?

Ningún temor, pues están abordando el medio de transporte más seguro que existe.

¿Cuáles son las estadísticas de accidentes de aéreo?

Si vemos las estadísticas a groso modo, entenderemos de inmediato por qué soy categórico en afirmar, que la aviación es el medio de transporte más seguro que existe en el mundo.

Si nos enfocamos en nuestro país, por ejemplo en el año 2008 tuvimos 8 eventos, ninguno de ellos mortales, solamente con un tripulante desaparecido, si eso lo comparamos con un promedio de 150,000 operaciones sobre nuestro espacio aéreo estamos hablando de una tasa de accidentes e incidentes graves de un 0.005% lo que nos indica que los mecanismos de prevención que están en funcionamiento están dando resultados extraordinarios.

¿Algunas recomendaciones a la hora de realizar un viaje?

Desde mi óptica como investigador de accidentes e incidentes graves, mi única recomendación es que todo aquel que utilice la aviación como su medio de transporte, debe ceñirse y tomar con seriedad todas las recomendaciones de seguridad personal y operacional que les sean requeridas, ya que la seguridad es una responsabilidad de todos y mantenerla en todo momento puede ser la diferencia entre la vida y la muerte.

¿Son más seguros los viajes largos?

No existe ningún elemento probatorio que nos indique que en un viaje largo existan más o menos riesgos, igual podría ocurrir un evento en un vuelo de 1 minuto como en un vuelo de 18 horas.

¿Esas explicaciones que ofrecen en los aviones sobre las medidas a tomar en caso de alguna situación, es un protocolo o de verdad pueden ayudar a salvar vida?

Cuando anteriormente en mi recomendación a la hora de viajar, le decía que deben ceñirse y tomar

con seriedad todas las recomendaciones de seguridad personal y operacional que les sean requeridas, precisamente me refería en gran parte a esas explicaciones que ofrecen los tripulantes de cabina sobre que debe hacer cada quien en caso de una emergencia.

Contestando tu pregunta, eso no es un protocolo; es una regulación establecida por los organismos internacionales que rigen la aviación comercial a nivel mundial. El conocimiento de esos detalles puede ser la diferencia en una situación de emergencia.

CONSEJOS PARA REALIZAR UN VIAJE PLACENTERO

- Prestar atención a los avisos
- No tomar ningún tipo de estimulantes antes de abordar (café, alcohol, etc.)
- Relájese, concéntrese en la respiración abdominal y hacer sencillos ejercicios de relajación de los pies, muslos, manos, brazos, cuello, cabeza... sobre todo en viajes largos
- Lleve con usted un libro interesante y léalo durante el vuelo
- Realice otras actividades, como escuchar música, jugar cartas, use su computador portátil para ver fotos, organícelo, limpie esos archivos que le están llenando la memoria del ordenador y que nunca tiene tiempo de hacerlo, etc.

En fin relájese, entreténgase y disfrute de una de las experiencias más hermosas que puede experimentar como ser humano...surcar por los cielos y sentir la libertad de volar.

DESAYUNO DEL LISTÍN

« POLÍTICAS » « CIELOS ABIERTOS » « TRÁFICO AÉREO »

Un mayor flujo de pasajeros

ESTADÍSTICAS. TRES MILLONES 882 MIL VIAJEROS VINIERON DESDE LOS ESTADOS UNIDOS, EL PRIMER PAÍS EN ESE RENGLÓN, SEGUIDO POR CANADÁ CON UN MILLÓN 217 MIL VISITAS EN EL MISMO PERÍODO

Ramón Pérez Reyes
Santo Domingo

República Dominicana ha suscrito acuerdos bilaterales de transporte aéreo con 38 países ubicados en diferentes partes del mundo.

Desde el 2006 hasta la fecha, la Junta de Aviación Civil ha aplicado una política de cielos abiertos que da plena liberación a la capacidad de vuelo de cada compañía con el solo registro de las tarifas y los itinerarios.

Los resultados de esa política permitieron que la República Dominicana creciera en el 2009 con 100 mil pasajeros más que en el 2008 cuando el mundo tenía crisis.

Con países como Canadá, Chile y Panamá se firmaron acuerdos con derecho de sólo carga, mientras que con Cuba y Austria son de libertad de vuelos.

Otros acuerdos de cielos abiertos fueron firmados con México, los Países Bajos, Gran Bretaña, Dubai y Colombia.

El año pasado se suscribieron acuerdos con tendencia a la flexibilización y derecho a tráfico con Brasil, Islandia, Turquía, Jordania, Emiratos Árabes, Rusia y Perú.

“El año pasado logramos acuerdos bilaterales y de transporte aéreos con varios países. Si nosotros tuviéramos los equipos las compañías aéreas podrían hacer uso de las facilidades de esos acuerdos”, apuntó el ingeniero Luis Rodríguez Ariza, presidente de la JAC.

Esa política de cielos abiertos permitió que el 2009 tres millones 882 mil pasajeros vinieran desde los Estados Unidos, el primer país en ese renglón, seguida de Canadá con un millón 217 mil visitas.

Además 55 operadores extranjeros realizan operaciones de forma regular hacia

SEGURIDAD INTERNACIONAL

Según explicó el coronel Emmanuel Souffront, director de la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA), la Organización Civil Internacional (OACI) tiene normas y regulaciones que deben ser acatadas por cada país, por lo menos en el aspecto mínimo. “Pasamos con notas sobresalientes una auditoría hecha por el OACIS. Estamos publicados en sus páginas como uno de los países que tenemos menos discrepancia”, apuntó. Sostuvo que son pocos los accidentes mortales que se producen en el país lo que es una muestra de que la seguridad ha mejorado. Refirió que lo que va de año sólo se han producido dos, correspondientes a helicópteros. Uno de ellos fue la muerte de empleados del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Dominicana cuando la aeronave se transportaba se precipitó en las montañas de San José de Ocoa. El otro fue de dos ciudadanos de Santiago de los Caballeros.

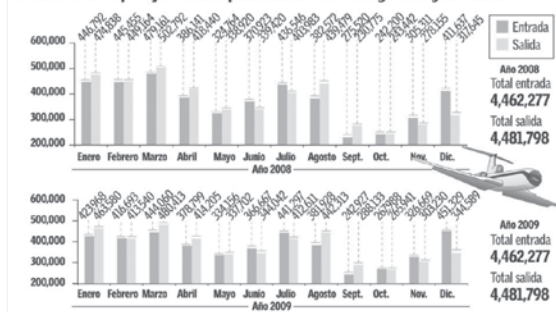
la República Dominicana y 272 vuelan bajo la modalidad chárter. En el 2008 las cifras de las estadísticas de pasajeros transportados en entrada y salida, en vuelos regulares y chárter, alcanzó alrededor de 9 millones de pasajeros, siendo el principal punto de destino los Estados Unidos, con 92 rutas chárter y 25 regulares. Le sigue Europa, con 86 rutas chárter y 63 regulares.

Rodríguez explicó que en lo que va de año la Junta ha aprobado 537 vuelos chárter de carga, destacándose la facilidad con que se otorgan, ya que se hace de prácticamente de manera auto-



Comitiva. El director del LISTÍN DIARIO, Miguel Franjul, figura junto a Luis Rodríguez, Bernarda Franco, Arturo Villanueva, Pablo Lister y Andrés Sención, al término del Desayuno.

Movimiento de pasajeros transportados en vuelos regulares y chárter



FUENTE: JUNTA DE AVIACIÓN CIVIL

(+) LAS VECES DE LA JUNTA DE AVIACIÓN CIVIL



CONTROL

EMMANUEL SOUFFRONT
Tenemos pocos accidentes mortales, lo que es una muestra de que la seguridad ha mejorado. Ya se están celebrando eventos de aviación internacionales aquí.



MERCADO

BERNARDA FRANCO
El logro de la categoría uno no es solo que nuestra línea puede volar, sino que sembró confianza en el mercado internacional



CRIOLLA

PABLO LÍSTER

Todos los acuerdos que se están haciendo son para tener más pasajeros, pero también para abrir la oportunidad de abrir una nueva línea aérea.



RITMO

ANDRÉS SÊNCIÓN

A pesar de la crisis mundial del pasado año, el sistema aeroportuario nacional se mantuvo en un excelente ritmo, lo que nos favorece muchísimo.

RD está lista para línea aérea

Ramón Pérez Reyes
Santo Domingo

El país cuenta con las herramientas y el material humano calificado en materia de aviación civil, al punto de estar en condiciones de poner a operar una línea aérea propia.

Los pilotos criollos tienen categoría internacional y son contratados por líneas extranjeras.

También posee un centro para la formación de técnicos, lo que ha permitido que sea aceptada en el Consejo de Dirección de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)

“La formación es fundamental. Un personal calificado viaja constantemente al extranjero a capacitarse. Todos los países miembros tienen la obligación de entrenar a su personal. Los pilotos y controladores reciben entrenamientos loca-



Entrevista. Miguel Franjul y Luis Rodríguez, durante el Desayuno LISTÍN DIARIO.

les pero terminan en el extranjero” refirió Bernarda de Jesús Franco, encargada del Departamento de Transporte Aéreo de la Junta de Aviación Civil Dominicana (JAC).

La funcionaria explicó que muchos de estos, cuando terminan sus contratos laborales, son re-contrata-

dos por las aerolíneas que se abren. Dijo que cuando el país fue aceptado en el Consejo Permanente de la OACI fue por su reconocimiento a su preparación.

“Pilotos, técnicos y controladores. Hay bastante personal en el país. El entrenamiento es continuo porque la rama es muy dinámica y

que quieren. Los resultados de esa política permitió que la República Dominicana creciera en el 2009 con 100 mil pasajeros más que en el

2008 cuando el mundo tenía crisis. Cerca de 9 millones de pasajeros. Fue un gran logro”, explicó Rodríguez Ariza.

los sistemas se van modernizando y hay que cumplir con los estándares”, intervino Rodríguez Ariza.

Franco relató que muchos pilotos dominicanos están volando en grande empresas en el extranjero, lo que demuestra que el material dominicano es bueno.

Uno de los motivos por lo que están trabajando en el extranjero es por el salario, admite, ya que les pagan mejor.

Sin embargo, hay otra razón, explica, es que internacionalmente se exige que el piloto tenga una licencia del mismo país donde se origina la nave que transporta.

“Un piloto dominicano tiene una licencia dominicana, pero si tiene una licencia norteamericana mejor, porque se exige la licenciada del país que es propietaria de la aeronave, y como la mayoría de los

aviones son de allá, se le facilita el trabajo”, agregó.

En la entrevista también intervino Andrés Sención, asistente del presidente de la JAC, quien aseguró que el centro de formación que hay en el país ha contribuido en el aumento de la calidad del personal.

Planes
Entre los planes que tiene la JAC para los próximos días están firmar nuevos países: Paraguay Uruguay, La India, entre otros.

En noviembre próximo se celebrará la asamblea de la OACI donde República Dominicana ocupará la membresía por los próximos dos años.

En Febrero pasado un representante del país fue a Perú para participar en un evento donde se decidían las rutas aéreas. Además se logró que el próximo año el evento se hiciera aquí.

DESAYUNO DEL LISTÍN

CUMPLIMIENTO

Catorce líneas nacionales han sido autorizadas para volar territorios de los Estados Unidos por reunir los requisitos.

« AVIACIÓN « DESARROLLO « PROYECCIÓN

CATEGORÍA UNO

EL HABER CONSEGUIDO ESTE NIVEL MOTIVÓ NUEVAS INVERSIONES

Operaciones aéreas se multiplican en RD

AVANCES. SE HA LOGRADO QUE EMPRESAS NACIONALES COMO PAWA DOMINICANA, VUELEN REGULARMENTE A TERRITORIO NORTEAMERICANO, EN ESTE CASO PUERTO RICO

(+) Una mayor cantidad de líneas aéreas asentadas en el país pueden volar a los Estados Unidos, de donde vinieron tres millones 882 mil pasajeros el pasado año.

Ramón Pérez Reyes
ramon.perez@listindiarario.com
Santo Domingo

El ascenso de la República Dominicana a la categoría uno en el sistema de aviación civil ha certificado los niveles de seguridad que hay en el país, al punto de que cada 15 días se producen entre 200 y 300 operaciones de vuelo charter y ha aumentado la cantidad de líneas aéreas asentadas en el país.

Además ha permitido que una mayor cantidad de líneas aéreas asentadas en el país puedan volar a los Estados Unidos, de donde vinieron tres millones 882 mil pasajeros el pasado año.

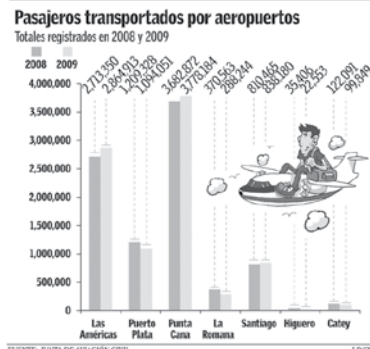
El dato fue aportado por el presidente de la Junta de Aviación Civil de la República Dominicana (JAC), ingeniero Luis Rodríguez Ariza, durante un almuerzo con el grupo LISTIN DIARIO, encabezado el director y el subdirector, Miguel Franjul y Fabio Cabral.

En el encuentro estuvo acompañado de Pablo Lister, secretario de la JAC, coronel Emmanuel Souffront, director de la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA); Bernarda Franco, directora Departamento de Transporte Aéreo; Andrés Sención, asistente del Presidente, y Arturo Villanueva, miembro en representación del sector privado.

Rodríguez destacó que la promulgación de la Ley 491-06 fue la que permitió que el país pueda adquirir esa categoría, unido a la mejora de los recursos técnicos y humanos, lo que se ha reflejado en el aumento de la participación comercial de empresas nacionales en el mercado de los Estados Unidos.



Participación. El presidente de la JAC Luis Rodríguez, encabezó la delegación acompañada de Pablo Lister, Emmanuel Souffront, Andrés Sención, Bernarda Franco y Arturo Villanueva, miembros. A la derecha, ejecutivos del LD encabezados por el director Miguel Franjul.



Sostuvo que la mejoría estructura aeroportuaria sentaron las bases para la expansión del turismo.

El logro de la categoría uno no es solo que nuestra línea puede volar sino que sembró confianza en el mercado internacional, agregó.

Mientras que Arturo Villanueva sostiene que esto ha

sido un paso trascendental, aunque reconoce que no han llegado los capitales internacionales para tener las aerolíneas que toquen grandes capitales.

Dijo que esto ha provocado que en el aeropuerto de Punta Cana, donde llega el 52 por ciento de los vuelos del país se esté trabajando

“Esto ha sido un paso trascendental, aunque reconozco que no han llegado los capitales internacionales para tener las aerolíneas que toquen grandes capitales”.

Arturo Villanueva, miembro de la JAC



en la construcción de una segunda pista. Otro grupo, explicó, inició la construcción de un aeródromo en Miches RD como isla del Caribe es la que más aeropuertos tiene, según las estadísticas.

Supervisión

“Ahora con categoría uno hay mayor seguridad, se puede volar en cualquier compañía y se puede estar seguro, porque las compañías son bien supervisadas y bien mantenidas. Logramos que mayor cantidad

de líneas aéreas nacionales puedan volar a los Estados Unidos”, proclamó Rodríguez.

Reconoce que lo que se tiene no es la aspiración que se quería, pero se ha logrado que empresas criollas, como PAWA Dominicana, vuelen regularmente a territorio norteamericano, en este caso Puerto Rico.

Detalló que en la actualidad tres líneas criollas han sido autorizadas para volar a los Estados Unidos al cumplir con los requisitos técnicos de

INTEGRACIÓN DE LA JUNTA AVIACIÓN CIVIL

La Junta de Aviación Civil tiene once miembros y un secretario. Se reúne dos veces al mes y extraordinariamente las veces que sea necesario. Se reunió 27 veces el año pasado. El organismo conoce vistas públicas para evaluar solicitud de aerolíneas. Su consejo directivo está integrado por un presidente, los ministros de Turismo y Relaciones Exteriores y el Consultor Jurídico del Poder Ejecutivo.

Además, por el director general del Instituto de Aviación Civil (IDAC), el director del Departamento Aeroportuario, un representante de la Fuerza Aérea Dominicana y otro del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria. También dos especialistas en transporte aéreo en representación del sector privado, y un representante del sector turístico no regulado. Entre sus atribuciones están definir las políticas y estrategias para el desarrollo del transporte aéreo, proponer al Poder Ejecutivo la adopción de los reglamentos relacionados con los aspectos económicos del transporte y dictar y modificar las resoluciones sobre asuntos de su competencia. También recomendar al Poder Ejecutivo la fijación de tasas y derechos conforme al artículo 284 de la ley y someter la aprobación del otorgamiento de certificados de autorización económicas.

esa nación En total, agregó, con 14 las líneas nacionales autorizadas para volar territorios de los Estados Unidos, pero las demás aún no tienen los equipos exigidos.

Vuelos charters

Ante la pregunta que se hacen algunos sectores sobre la necesidad de que el país obtenga categoría uno si no tenemos una aerolínea nacional, Rodríguez argumentó que este no es el objetivo fundamental, que este logro permite que se avance en otros sectores, como lo son los vuelos charters.

Reveló que el período enero-marzo de este año la Junta ha aprobado 537 vuelos charters de carga, en adición a los regulares que pasan las 200.

Entre los países que se producen vuelos charters están: Estados Unidos, República Checa, Alemania, México, Brasil Colombia, Italia, Reino Unido y Lituania. Además: España Honduras, Chile, Francia, Perú, Canadá, Polonia, Rusia, Portugal, Haití, Italia, entre otros.

Para facilitar estas operaciones se eliminó el cobro de 200 dólares por esos permisos, sostuvo y dijo que ahora las tasas que se cobran están especializadas a las instituciones que componen la Junta. Solo se cobra por asientos de pasajeros.

Autonomía de la JAC impulsa desarrollo

El ingeniero Luis Rodríguez informó que con la nueva ley 491-06 fue separada lo que era la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Junta de Aeronáutica, que estaban dirigidas por una misma persona y unidas por más de 50 años.

Explicó que éste era un punto exigido por los organismos internacionales para darle el país la categoría uno. Recordó que la ley fue aprobada en el 2006

y desde entonces la Junta opera como un organismo independiente, incluso es la entidad superior en ese renglón.

Miembro de la OACI

Como país miembro, República Dominicana propuso su candidatura para integrar en el consejo directivo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y ganó un puesto permanente en el

organismo internacional con sede en Montreal. Eso significa, agregó Rodríguez, que el país tiene un embajador dominicano en ese organismo.

“Son elecciones donde se disputan 192 países y estamos por primera vez en el organismo donde se dictan las principales normas”.

Pero no es solo un representante también, el presidente de la Junta es miembro alterno del organismo,

al igual que el sector privado. El sector privado tiene una participación en las políticas, a través de recomendaciones que hace al Poder Ejecutivo, intervino Arturo Villanueva

“Nosotros estamos participando de llenos. Por primera vez se están celebrando eventos internacionales de aviación en la República Dominicana”, explicó Villanueva, quien también es vicepresidente de la Asocia-

ción Nacional de Hoteles y Restaurantes (ASONAHORES).

República Dominicana garantiza un flujo de pasajeros y de cargas que garantiza la inversión a cualquier aerolínea, explicaron las autoridades de la Junta de Aviación Civil. Muestra de ello se cita que cuando la gran crisis, empresas como Air France mantuvieron casi normales sus operaciones en el país.

DEJE SU COMENTARIO
larepublica@listindiarario.com



Ing. Luis Rodríguez Ariza, Presidente de la JAC y el señor José Lupinacci, director Nacional de Aviación Civil de Uruguay

República Dominicana y Uruguay se reúnen para discutir suscripción de acuerdo de servicios aéreos

Santo Domingo fue sede los días 5 y 6 del mes de julio, de la primera reunión de consulta entre las autoridades de Aviación Civil de la República Dominicana y la República Oriental del Uruguay, con el propósito de discutir la suscripción de un acuerdo de servicios aéreos, donde las Partes en base a la reciprocidad podrán concederse derechos de tráfico hasta de sexta libertad del aire, tanto para servicios de pasajeros como de carga, y hasta la séptima libertad del aire para servicios exclusivos de carga.

Además contempla el acuerdo que las líneas aéreas de ambas Partes podrán disponer de frecuencia y capacidades ilimitadas.

“...Con la suscripción de este acuerdo, la República Dominicana cosecha los frutos del trabajo realizado por la Junta de Aviación Civil, contando siempre con el apoyo del Presidente de la República doctor Leonel Fernández Reyna, en procura de la liberalización del transporte aéreo”.

El documento también establece entre las Partes, la designación múltiple y operaciones bajo la modalidad de código compartido.

El presidente de la Junta de Aviación Civil (JAC), ingeniero Luis Paulino Rodríguez Ariza, destacó que con la suscripción de este acuerdo, la República Dominicana cosecha los frutos del trabajo realizado por la institución que dirige, contando siempre con el apoyo del Presidente de la República doctor Leonel Fernández Reyna, en procura de la liberalización del transporte aéreo.

Manifestó el titular de la JAC, que estos trabajos se realizan en consonancia con las recomendaciones emanadas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en su rol de realizar esfuerzos que contribuyan a la conquista de nuevos mercados.

La República Dominicana está representada por una delegación encabezada por el ingeniero Luis Paulino Rodríguez Ariza, Presidente de la Junta de Aviación Civil, el Embajador Carlos Veras, representante Permanente de la República Dominicana ante la OACI y su Consejo.

También la integran los miembros de la Junta de Aviación Civil, el Embajador Axel Wittkop, representante del Ministro de Relaciones Exteriores, Santiago Rosa Martínez, representante del Secretario de Estado, Director General del IDAC, licenciado Radhamés Martínez Aponte, representante del Ministerio de Turismo, licenciado José A. Pantaleón Taveras, representante del Consultor Jurídico del Poder Ejecutivo y por el ingeniero Antonio Yapor Alba, representante del sector privado.

Además integran la delegación dominicana, el licenciado Pablo Lister Marin, Secretario de la Junta de Aviación Civil, la doctora Bernarda Franco Candelario, encargada del Departamento de Transporte Aéreo y la licenciada Ana María Serrata, encargada de la Sección de Acuerdos Internacionales de la JAC.

La delegación de la República Oriental del Uruguay, estará encabezada por el Brigadier General (Av) Jose Lupinacci, Director Nacional de Aviación Civil.

Además, integran la delegación uruguaya el doctor Sergio Pérez Lauro, Director de Transporte Aéreo, la doctora Ma. Angélica González, Asesor Legal-S.T. junta Nal. Aeronáutica, doctor Luis Giorello, Asesor Legal de la DINACIA y la señora Elina Rodríguez, Directora General.





Autoridades de Aviación Civil dominicanas y paraguayas se reúnen para negociar acuerdo de transporte aéreo



Ceferino Farias, presidente de la Dirección de Aeronáutica Civil de Paraguay y el Ingeniero Luis Rodríguez Ariza, presidente de la JAC, luego de la firma del convenio.

El Presidente de la Junta de Aviación Civil, ingeniero Luis Paulino Rodríguez Ariza, atendiendo una invitación formu-

lada por el Gobierno de Paraguay, viajó hasta la ciudad de Asunción, donde sostuvo una Reunión de Consulta con las Autoridades de Aviación Civil de ese país, para negociar un acuerdo de transporte aéreo, que será el inicio formal de las relaciones aerocomerciales entre ambas naciones.

El también Embajador Representante ante la OACI y su Consejo, reveló que el acuerdo estará fundamentado en la reciprocidad de las Partes, la libre determinación del mercado, sana competencia entre aerolíneas, pudiendo dichas aerolíneas fijar tarifas innovadoras y más competitivas, la liberalización de la capacidad de las aeronaves y la frecuencia de los vuelos.

Destacó que en la actualidad un viaje hasta el Paraguay puede durar hasta 17 horas, realizado a través de terceros países.

El funcionario señaló que este acuerdo permitirá a las aerolíneas de ambos países, prestar servicios regulares y charter combinados de pasajeros y carga o exclusivos de carga, entre los territorios de las Partes o el territorio de las Partes y cualquier tercer país, y en vuelos exclusivos de carga, no comprendiendo ningún punto dentro del territorio de las Partes que designan las aerolíneas, (conociéndose este derecho de tráfico, como de séptima libertad del aire).

Acompañó al Presidente de la Junta de Aviación Civil, ingeniero Luis Paulino Rodríguez Ariza, el licenciado Radhamés Martínez Aponte, Viceministro de Turismo, miembro de la Junta de Aviación Civil, la doctora Bernarda Franco, encargada del departamento de Transporte Aéreo de la Junta de Aviación Civil y la licenciada Ana María Serrata, encargada de la Sección de Acuerdos Internacionales, de la JAC.



Carlos Veras, Embajador
Dominicano ante la OACI.

Excelente labor de la Misión de la República Dominicana ante la OACI

El objetivo principal de la Misión es representar honorablemente a la República Dominicana ante los diferentes Estados miembros de la OACI y de otros organismos internacionales. También trabaja con el objetivo de proteger y fomentar sus intereses en la aviación civil dominicana y regional, a través de una participación pro-activa en el Consejo de la OACI, ya que fomenta la discusión, aprobación y divulgación de las directrices y temáticas que sirven para promover un desarrollo sostenido de la aviación civil.

En los últimos años, bajo el liderazgo del Presidente de la República, Doctor Leonel Fernández Reyna, la Aviación Civil Dominicana ha alcanzado grandes avances nacionales e internacionales. Después de reunir a los mejores técnicos y profesionales de la Aviación Civil Dominicana, logramos convertir a nuestra Aviación Civil en

un sistema confiable, seguro, operable y eficaz. Recuperamos la Categoría 1: se promulgó la Ley 0491-06, superamos la auditoría IASA (international aviation safety assessment) de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA, por sus siglas e inglés).

De acuerdo con los logros obtenidos, al recobrar la seguridad operacional de nuestra aviación civil, el

Presidente de la República, ordenó en el año 2007, fuera presentada la candidatura de la República Dominicana en la 36ava Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), resultando por primera vez, electos para integrar el Consejo de la OACI, como representante de la región del Caribe, por el trienio 2007-2010.

El Presidente de la República designó al señor Carlos Veras, primer Embajador dominicano ante la OACI, como Representante Permanente de la República Dominicana ante el Consejo de la OACI. Por primera vez y bajo la supervisión del Embajador Veras, se establece la Misión Permanente de la República Dominicana ante la OACI, con sede

principal en la ciudad de Montreal, Canadá.

El objetivo principal de la Misión es representar honorablemente a la República Dominicana ante los diferentes Estados miembros de la OACI y de otros organismos internacionales. También trabaja con el objetivo de proteger y fomentar sus intereses en la aviación civil dominicana y regional, a través de una participación pro-activa en el Consejo de la OACI, ya que fomenta la discusión, aprobación y divulgación de las directrices y temáticas que sirven para promover un desarrollo sostenido de la aviación civil.

La Misión asiste con apoyo técnico y profesional a las necesidades e inquietudes provenientes de las Autoridades Dominicanas de Aviación Civil; consecuentemente la Misión mantiene comunicación permanente con las autoridades de la República Dominicana que tienen incidencia en el transporte aéreo, fundamentalmente con la Junta de Aviación Civil (JAC) y el Instituto Dominicana de Aviación Civil (IDAC).

Debido al amplio campo de acción que abarca la aviación civil internacional, la Misión colabora y coordina trabajos con otros organismos estatales, como el Ministerio de Relaciones Exteriores, Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria (CESA), Departamento Aeroportuario, la Dirección de Pasaportes, la Dirección General de Migración, y el sector privado vinculado a los aeropuertos y aviación civil.

“La Misión tiene el compromiso de brindar apoyo técnico y profesional a nuestro país y a nuestra región, al igual que representar y mantener el liderazgo regional en la implementación y cumplimiento de las normas y estándares estipulados internacionalmente por los 190 Estados contratantes de la OACI”, destacó el Embajador Veras.

Durante los últimos tres años como miembros del Consejo de la OACI y considerando que por primera vez tenemos asiento en dicho cuerpo, hemos logrado representar a la República Dominicana, convirtiéndonos en un ejemplo, por la calidad, dedicación y eficiencia de nuestro sistema de aviación civil. Hemos contribuido en gran medida a las decisiones referentes al suministro de instalaciones y servicios para la navegación aérea internacional, ya que es en el Consejo que las Normas y Métodos Recomendados son aprobados e incorporados a los 18 Anexos del Convenio de Chicago, acuerdo firmado en 1944, incluyendo la República Dominicana.

Hoy en día la República Dominicana se mantiene actualizada con los temas relacionados a las medidas emergentes de la seguridad, navegación aérea, sostenibilidad, tecnologías, desarrollo y desafíos que enfrenta actualmente la aviación civil internacional. Después de ser electos a pertenecer al Consejo, desde el año 2007, somos miembros de los órganos auxiliares más importantes del Consejo de la OACI en donde se tratan temas técnicos de aviación; somos miembros de los Comités de Transporte Aéreo y Recursos Humanos, del Grupo de trabajo sobre Eficiencia y somos observadores de la Comisión de Aeronavegación de la OACI.

Como miembros de los comités mencionados anteriormente, participamos de manera activa en el mejoramiento de los métodos y procedimientos relacionados con la seguridad operacional y seguridad de la aviación mundial. Los comités trabajan con el fin de crear alternativas y vías donde se minimicen los efectos perjudiciales de la aviación civil en el medio ambiente. También presentamos para consideración y aprobación del Consejo, propuestas sobre mecanismos que optimizan la eficiencia de las operaciones de la aviación, y tra-

tamos de mantener la continuidad de las operaciones de la aviación de manera segura y sin perjudicar el transporte aéreo internacional, reforzando la legislación que rige la aviación civil internacional.

Durante la 37ma. Asamblea de la OACI celebrada del 28 de septiembre al 8 de octubre de 2010, tuvimos el honor de ser parte del equipo que trabajó en el mejoramiento de los objetivos estratégicos de la organización, considerando las necesidades actuales de la aviación internacional y de su industria, y que un ambiente internacional adecuado, permite un desempeño eficiente y seguro de la aviación civil.

En estos tres años hemos participado de manera activa, en las diferentes temáticas tratadas en el FORUM, grupo conformado por todos los países en vía de desarrollo pertenecientes al Consejo de la OACI. “Siempre es un desafío tratar temas de nivel económico y político, donde cada Estado protege su propio interés. Por eso nosotros diariamente tratamos de contribuir y mantener lo que la OACI nos dicta, ya que es solo a través de este ambiente internacional que podemos seguir trabajando en ser los líderes de nuestra región”, expresó el Embajador Veras.

Como Estado miembro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), con asiento en el Consejo de la OACI, fuimos coordinadores del Grupo Latinoamericano de la OACI (GRULAC). Durante nuestro mandato logramos iniciar el cambio y mejoramiento del manifiesto del GRULAC, permitiendo la participación de todos los países latinoamericanos y del Caribe que tienen representación en la OACI, pertenezcan o no al Consejo de la OACI. Para nosotros este fue un gran logro, ya que anteriormente solo podían participar en las reuniones del GRULAC los Estados

Latinoamericanos y del Caribe miembros del Consejo de la OACI. Esto beneficiará en el futuro, a los Estados que no estén representados en el Consejo, ya que asegura una participación activa en las temáticas de su interés dentro del GRU-LAC.

Durante este período como miembros del Consejo, hemos aumentado nuestra participación en las reuniones, conferencias, simposios y entrenamientos organizados por la OACI y por la CLAC. Consecuentemente, hemos recibido delegados de las Autoridades de aviación civil pertenecientes a las diferentes agencias gubernamentales de la República Dominicana. Creemos importante mencionar que algunas de las reuniones significativas que la República Dominicana ha participado, como son:

- Primer Foro sobre la integración y armonización de Next-Gen y SESAR en el marco del sistema de gestión del tránsito aéreo mundial (ATM), celebrada en la sede principal de la OACI en Montreal, Canadá.
- Conferencia sobre investigación y prevención de accidentes, celebrada en la sede principal de la OACI en Montreal, Canadá, donde participó la Comisión Investigadora de Accidentes (CIAA) de la Junta de Aviación Civil (JAC).
- Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS), celebrada en la sede principal de la OACI en Montreal, Canadá, donde asistió el IDAC.
- Seminario práctico OACI sobre la Aviación y los Mercados de Carbono, celebrado en la sede principal de la OACI en Montreal, Canadá.
- Cuarto Simposio y Exposición

sobre Documentos de Viaje de Lectura Mecánica (DMVL), tecnología biométrica y normas de seguridad de la OACI, celebrado en la sede principal de la OACI en Montreal, Canadá, donde participó la Dirección de Pasaportes.

- Primer Seminario de la OACI sobre la Aviación y los combustibles alternativos, celebrado en la sede principal de la OACI en Montreal, Canadá, al cual asistió el Departamento Aeroportuario.
- Conferencia Diplomática, donde se adoptaron dos instrumentos: "Convenio sobre indemnización por Daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado aeronaves" y el "Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves", celebrada en la sede principal de la OACI en Montreal, Canadá, donde participaron el IDAC y la JAC.
- Primera conferencia sobre negociaciones de servicios aéreos de la OACI, celebrada en Estambul, Turquía, donde se negociaron acuerdos de servicios aéreos con los Estados de Islandia, Emiratos Árabes Unidos, Turquía y la Federación Rusa.
- Segunda Conferencia sobre negociaciones de servicios aéreos de la OACI, celebrada en Montego Bay, Jamaica, donde se negociaron acuerdos de servicios aéreos con los Estados de India, Kuwait y Estados Unidos.
- Primer Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre cooperación cívico-militar de la OACI, el IDAC fue invitado a presentar y hablar sobre la experiencia que la República Dominicana ha tenido en relación a la cooperación cívico-militar

en el ámbito de la aviación civil; Foro celebrado en la sede principal de la OACI en Montreal, Canadá.

- Curso de familiarización de la OACI que es ofrecido cada tres años, en la sede principal de la OACI en Montreal, Canadá, donde participó el IDAC.
- Primera reunión de Alto Nivel sobre la Aviación Internacional y el Cambio Climático, celebrada en la sede principal de la OACI en Montreal, Canadá.
- Primera Conferencia de la OACI sobre la aviación y los combustibles alternativos, celebrada en Río de Janeiro, Brasil.
- Undécimo Simposio y Conferencia mundial de instrucción TRAINAIR, celebrado en Punta Cana, República Dominicana.
- Conferencia de Alto Nivel sobre seguridad operacional, en la sede principal de la OACI en Montreal, Canadá, donde asistió el IDAC.
- Reunión con las autoridades de aviación civil canadienses, donde negociamos un acuerdo de servicios aéreos entre Canadá y la República Dominicana, celebrada en las oficinas de Transporte Canadá en la ciudad de Montreal, Canadá.

• Pregunta: Cómo evalúa la participación de la República Dominicana en los organismos internacionales de aviación civil?

• Respuesta Embajador Carlos Veras: Nuestra participación ha sido muy positiva en estos últimos años, fíjate que la República Dominicana está en la lista de los primeros 26 países que firmaron y ratificaron el Convenio de Chicago sobre la Aviación Civil, y desde esos días al 2007 transcurrieron más de 60



Coronel FAD, José Luis Rodríguez, Antonio Yapor, ingeniero Luis Rodríguez Ariza, Frank Rainieri, Carlos Veras y el general de Brigada FAD, Pedro René Valenzuela.

años alejados del lugar donde se toman las decisiones que ordena la aviación civil y el transporte aéreo internacional, es decir 60 años que a pesar de ser un Estado fundador de la OACI, no habíamos tenido la oportunidad de ser miembros del Consejo de esa organización, es más, te puedo asegurar que tuvimos buenas oportunidades de haberlo logrado antes, pero a nuestro juicio las autoridades de turno tanto en nuestra cancillería como en aeronáutica no le daban valor alguno a nuestra presencia en este organismo, cosa que cambió a partir del año 2004 con el gobierno del doctor Leonel Fernández Reyna.

De igual manera nos hemos posicionado en los organismos regionales como la CLAC (Comisión Latinoamericana de Aviación Civil), organismo consultivo sobre temas aeronáuticos y de transporte aéreo regional. Debo destacar que en la CLAC hoy somos un país con una excelente imagen por nuestro arduo trabajo en ese organismo y este año aspiramos a dirigir la CLAC, tenemos grandes probabilidades de obtener la Presidencia en su próxima Asamblea General a ce-

lebrarse noviembre de este año en Punta Cana.

• **Pregunta: Qué significa para usted ser el primer Representante de la República Dominicana ante la OACI?**

• **Respuesta Embajador Carlos Veras:** En lo personal me siento honrado por el Presidente Leonel Fernández Reyna al confiar en mí para representar su gobierno, además por haberme distinguido otorgándome el rango de Embajador ante ese organismo del sistema de Naciones Unidas, ese honor representa para mí un compromiso con la República Dominicana asegurando que nuestro país marcha adelante afianzando lo que hemos logrado y procurando un crecimiento sostenido del número de pasajeros que nos visita por la vía aérea de manera segura y confiable. Quiero aprovechar esta oportunidad para agradecer el apoyo brindando a nuestra Delegación por el Sr. Don Carlos Morales Troncoso, Ministro de Relaciones Exteriores, por el Lic. José Tomás Pérez, Director General del Instituto Dominicano de Aviación Civil, y por el Ing. Luís P. Rodríguez Ariza, Presidente de la Junta

de Aviación Civil, a los miembros de dicha Junta y al sector privado vinculado a la aviación civil y a los aeropuertos.

• **Pregunta:Cuál sería el plan de trabajo de la Misión de República Dominicana a partir 2011?**

• **Respuesta Embajador Carlos Veras:** Nuestro plan de trabajo para el próximo trienio (octubre 2010 a octubre 2013), continuará enfocado en los objetivos estratégicos de la autoridad aeronáutica dominicana, en sintonía con los objetivos estratégicos de la OACI, es decir continuar dando apoyo a los temas de seguridad operacional y seguridad de la aviación, asegurando un crecimiento en el transporte aéreo protegiendo siempre el pasajero que es la razón de ser de la aviación civil.

En lo que respecta al ámbito de las relaciones internacionales, continuar afianzando nuestras relaciones con los demás Estados miembros de esta organización, y además continuar dando apoyo a las actividades de los demás organismos regionales de la aviación civil.



EL EMPRESARIO TURÍSTICO

Frank RAINIERI

Asegura que la JAC ha sido un gran activo para la industria del Turismo y la Aviación dominicana

El auge de la aviación civil en la República Dominicana, en gran parte obedece a las medidas y estrategias puestas en marcha por el gobierno del Presidente Leonel Fernández y ejecutadas por las instituciones responsable de regular el sector aeronáutico dominicano como son: La Junta de Aviación Civil (JAC) y el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).

Estas medidas han permitido que el sector público y el sector privado se hayan unido en un matrimonio indisoluble que ha dado al traste con los mejores estándares de calidad en cada uno de los servicios que se ofrecen, provocando el aumento en la llegada de pasajeros y la inclusión de nuevas líneas aéreas a territorio dominicano.

Sobre el desarrollo de la aviación civil en el país y su repercusión en el sector turístico, conversamos con el señor Frank Rainieri, presidente del Grupo Punta Cana.

Aeropólica: ¿Cómo cree que ha influido la aprobación por la JAC, de vuelos no regulares (chárter) hacia los diferentes destinos turísticos del país?

FR: Las operaciones chárter son una parte clave del turismo. Ellas proveen capacidades especiales a los viajes y la flexibilidad de la programación, que las líneas aéreas regulares a menudo no pueden cumplir. Estamos trabajando con compañías de vuelos chárter para ofrecer a nuestros clientes una experiencia única y liberarlos de la carga

“El futuro está en la aviación y estamos posicionados para ser los líderes del Caribe”



y la incertidumbre de la reserva de asientos desde las ciudades que normalmente no están en las rutas de líneas aéreas regulares. Los vuelos charters ofrecen un servicio puerta a puerta.

Aeropolítica: ¿Cómo valora usted los resultados de los acuerdos bilaterales del transporte aéreo realizados por la JAC, en los últimos años?

FR: La JAC ha sido un gran activo para la industria del turismo y la aviación dominicana. También han facilitado el proceso de nuevas líneas aéreas que operan en la República Dominicana. Esa es una enorme ventaja. Los países que no dan facilidades a las nuevas compañías aéreas y nuevos destinos se están haciendo menos competitivos en un mercado muy competitivo. La JAC ha sido nuestro socio en el desarrollo de las relaciones recíprocas entre RD y EE.UU., Europa, Centro y Sur América y Canadá.

Aeropolítica: ¿Está la infraestructura aeroportuaria de la región Este del país preparada para recibir un aumento de operaciones, como fruto de la apertura de nuevos mercados?

FR: Sí, de hecho nosotros en Punta Cana Resort & Club (PCR&C) ya hemos comenzado nuevos proyectos para aumentar nuestra capacidad en el aeropuerto para el futuro: nueva pista de aterrizaje y torre de control, la expansión de la rampa de estacionamientos de aeronaves, nuevas instalaciones de carga que facilitarán el proceso de carga, nueva área para tours operadores, un

espacio adicional de equipajes y un nuevo local para el SSEI, son los proyectos que actualmente estamos trabajando para aumentar nuestra capacidad y mejorar nuestros procesos de servicios.

Aeropolítica: ¿Qué aspectos considera deben ser mejorados para lograr mantener la estabilidad y crecimiento del transporte aéreo, como apoyo al sector turístico?

FR: Tenemos que seguir promoviendo la República Dominicana como la estrella emergente del turismo en el Caribe. Yo tengo mi personal del aeropuerto trabajando en un nuevo programa llamado “Proyecto Gateway” que está diseñado para crear nuestro aeropuerto como



un “hub” para viajes. Para ello, tenemos que fomentar el intercambio de información y disponibilidad de asientos entre las líneas aéreas charter y regulares. La JAC jugará un papel importante facilitando la venta de los asientos entre charter y las compañías aéreas regulares. El Aeropuerto Internacional Punta Cana tiene vuelos a destinos que no figuran en la programación de los programas de viajes como ORBIST y EXPEDIA. Tenemos que correr la voz de que somos no sólo un gran destino, sino también una oportunidad perfecta para viajar en todo el mundo.

Aeropolítica: ¿En sentido general, qué opina en torno al desarrollo del transporte aéreo en la República Dominicana?

FR: Esa es la pregunta más fácil de todas. Hemos visto un tremendo desarrollo en el transporte aéreo. Tanto la JAC e IDAC ejercen un gran liderazgo. Ellos fomentan las operaciones de nuevas líneas aéreas, trabajan para abrir el espacio aéreo de la República Dominicana a las empresas comerciales, o sea cielo abierto, promueven la aviación general, desarrollando las políticas y procedimientos para mejorar la calidad de nuestro control de tránsito aéreo, gestión del espacio aéreo y las operaciones de los aeropuertos a escala nacional. Veo nuestro futuro como algo positivo. En una época de agitación económica en todo el mundo, no sólo hemos sufrido, también hemos superado nuestras operaciones aéreas comerciales en el último año. El futuro está en la aviación y estamos posicionados para ser los líderes del Caribe.

República Dominicana avanza en negociaciones de acuerdos aéreos con Kuwait, La India y Estados Unidos de Norteamérica

Dentro del marco de la Tercera Conferencia de Navegación Aérea ICAN/ 2010 auspiciada por la Organización de Aviación Civil (OACI), celebrada en la ciudad de Montego Bay, Jamaica del 27 junio al 3 de julio, la República Dominicana tuvo a bien suscribir con las Autoridades de Aviación Civil del Estado de Kuwait, un Memorándum de Entendimiento e inicializar la suscripción de un acuerdo formal de transporte aéreo mediante el cual, las Partes en base a la reciprocidad, se conceden derecho hasta la quinta libertad del aire en los puntos intermedios y más allá.

La información la ofreció el Presidente de la Junta de Aviación Civil (JAC), ingeniero Luis Paulino Rodríguez Ariza, quien encabezó la delegación que participó en dicha reunión.

El también Embajador ante la OACI y su Consejo, informó que con la suscripción de dicho acuerdo se da inicio formal a las relaciones aerocomerciales entre Kuwait y la República Dominicana.

Asimismo, reveló que la República Dominicana mantuvo reuniones de consulta con miras a la suscripción de futuros y nuevos acuerdos, con la República de la India y los Estados Unidos de Norteamérica. Con este último, Las Partes manifestaron su intención de discutir más adelante, un acuerdo de cielos abiertos que contemple las salvaguardas necesarias, y que garanti-



cen los sanos intereses de los Estados y la protección efectiva de los derechos del público viajero.

En la ceremonia de apertura, las palabras estuvieron a cargo de los señores Oscar Derbi, Director de Aviación Civil de Jamaica, Loretta Martín, Directora Regional de la OACI en Mexico, Michael Henry, Ministro de Transporte de Jamaica y Folasade Odutola, Directora de Transporte Aéreo de la OACI. ICAO.

Encabezó la delegación dominicana el ingeniero Luis Paulino Rodríguez Ariza, Presidente de la Junta de Aviación Civil, la cual estuvo conformada además, por el Embajador Axel Wittkop, representante del Ministro de Relaciones Exteriores, ingeniero Antonio Yapor

Alba, miembro de la Junta de Aviación Civil, en representación del sector privado, el licenciado José Pantaleón, miembro de la Junta de Aviación Civil, en representación del Consultor Jurídico del Poder Ejecutivo, el licenciado José Luis Abraham, miembro de la Junta de Aviación Civil, en representación del sector privado y el licenciado Arturo Villanueva, miembro de la Junta de Aviación Civil, representante del sector turístico privado.

Además, el licenciado Pablo Lister Marin, Secretario de la Junta de Aviación Civil, la doctora Bernarda Franco Candelario, Encargada del Departamento de Transporte Aéreo y la licenciada Ana María Serrata, Encargada de la Sección de Acuerdos Internacionales de la JAC.

Junta de Aviación Civil

Considera aviación civil dominicana está en su mejor momento

POR: CARMEN CURIEL CRUZ

La Junta de Aviación Civil (JAC), consideró que el desarrollo de la aviación civil en el país en gran medida se debe a los niveles de calidad y seguridad que actualmente exhibe este sector, y que sitúa a la actividad aeronáutica dominicana en su mejor momento, y valoró el trabajo que se realiza desde el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).

En ese sentido, el organismo encargado de establecer la política superior de la aviación civil de la República Dominicana, resaltó el hecho de que el país ha pasado los escrutinios de los principales organismos internacionales calificados en la materia, como lo fue por ejemplo; el haber superado la auditoria que a todo el sistema de vigilancia y seguridad operacional realizara el pasado año, por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), con lo cual se puso de



Sesión de la JAC

manifiesto, un afianzamiento de los estándares de calidad de la aeronavegabilidad y de la seguridad aérea, dentro del espacio aéreo bajo la responsabilidad de la República Dominicana.

Una muestra que evidencia los niveles de seguridad que se tienen dentro del espacio aéreo, se expresa por la gran cantidad de solicitudes de vuelos no-regulares (Chárter) y de nuevas rutas para vuelos regulares, que son sometidos diariamente para fines de aprobación, de la Junta de Aviación Civil.

La Junta de Aviación Civil resaltó además, el trabajo que realiza el Director del IDAC, licenciado José Tomás Pérez, como un funcionario preocupado, porque la República Dominicana continúe el avance demostrado en el sector de la aviación civil, y siga logrando niveles de calidad nunca antes alcanzados en lo que a regulación y seguridad de la aviación civil se refiere.



ANDREW O'BRIAN

RD ofrece un sistema de transporte aéreo confiable y acorde con los más altos estándares internacionales

“...el transporte aéreo, no es un negocio estático, está en constante evolución, lo que implica que estemos involucrados y formemos parte de esas transformaciones.”

Hablar del desarrollo de la aviación civil en la República Dominicana en los últimos tiempos es tarea fácil, considerando que este sector ha dejado de ser la cenicienta del cuento para convertirse en la princesa.

El desarrollo experimentado, la valoración de los organismos internacionales, gracias a las acertadas políticas ejecutadas por instrucciones del Presidente de la República, doctor Leonel Fernández. Un ejemplo de esto lo constituye la modernidad, seguridad y comodidad que exhiben nuestros aeropuertos, muchos





de ellos manejados por la empresa Aeropuertos Dominicanos Siglo XXI (AERODOM) compañía concesionaria del Estado dominicano para el manejo de seis aeropuertos nacionales.

El director ejecutivo de AERODOM, Andrew O'Brian, a través de una entrevista, valoró los esfuerzos realizados por el Estado a través de todas las instituciones involucradas en el sector de la aviación civil.

Aeropólica: ¿Cómo valora el trabajo realizado por la empresa AERODOM como concesionaria?

AO: Durante los 10 años de administración y operación de los aeropuertos concesionados a nuestra empresa, hemos ejecutado un amplio programa de inversiones que han repercutido positivamente en materia de seguridad, tecnología, eficiencia y gestión de servicio al cliente de las terminales aeroportuarias.

En términos de infraestructura cabe mencionar, la construcción del Aeropuerto Internacional Presidente Juan Bosch, ubicado en Samaná; del inicio de operaciones del Aeropuerto Internacional La Isabela, Dr. Joaquín Balaguer ubicado en la comunidad del Higüero; la remodelación de la Terminal Norte, la reconstrucción total del taxi way

y la pista, así como la construcción de nuevas salas VIP y de aviación privada del Aeropuerto Internacional Las Américas, entre otras obras importantes.

Nuestra inversión en tecnología ha provisto a los Aeropuertos Internacionales Las Américas y Gregorio Luperón, del moderno sistema de check-in CUTE- iMuse que apoya las operaciones de embarque de pasajeros mediante un sistema de monitores compartidos y lectores de pasaportes, que maximizan las operaciones del aeropuerto, haciendo el proceso de chequeo del pasajero más rápido y eficiente.

Cumpliendo con los más altos estándares de seguridad aeroportuaria invertimos en máquinas de Rayos X y arcos detectores de metales de alta tecnología, así como en el circuito cerrado de televisión mediante el cual se mantiene el monitoreo constante de las actividades que se desarrollan en la terminal aeroportuaria.



De igual modo, cada vez ampliamos más nuestra oferta comercial, con nuevas áreas para alimentos y bebidas, retail, tiendas de zona franca, nuevos servicios bancarios, rent cars y ofertas hoteleras.

Aeropolítica: Cuáles aspectos considera deben ser mejorados, en cuanto a infraestructura aeroportuaria, con la finalidad de hacer frente al incremento de operaciones que se tiene previsto como fruto de la apertura de nuevos mercados?

AO: A pesar de los logros que podemos exhibir, entendemos que siempre hay otras oportunidades para satisfacer a nuestros usuarios y cumplir con las obras civiles acordadas y programadas con el gobierno dominicano, por lo que estaremos ejecutando a corto y mediano plazo, cuatro proyectos de obra civil muy trascendentes, como son:

La remodelación del terminal sur del Aeropuerto Internacional Las Américas; la remodelación del Aeropuerto Internacional Gregorio Luperón, de Puerto Plata; la reconstrucción de la pista del Aeropuerto Internacional María Montez, de Barahona, proyecto en el que estamos trabajando muy de cerca con el Ministro de Obras Públicas, Víctor Díaz Rúa, y además, el proyecto de construcción de nuevos hangares en el Aeropuerto Internacional La Isabela, Dr. Joaquín Balaguer, donde existe una demanda latente de nuevos espacios ya que allí operan la mayoría de las aeronaves privadas del país.

También vemos una gran oportunidad en el desarrollo de la carga aérea y en la posibilidad de seguir conectando a la República Dominicana con más ciudades del mundo tanto por los aeropuertos operados por Aerodom, como por los demás aeropuertos internacionales del país.

Para ello hemos conformado una Dirección Corporativa de Desarrollo de Negocios encabezada por Mi-

chael Nicolaas, experto en administración de aeropuertos con más de 30 años trabajando con aeropuertos de Latino América y el Caribe, y con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), quien tiene como meta principal potenciar las relaciones con las aerolíneas de pasajeros y de carga.

Aeropolítica: Qué aspectos considera deben de ser mejorados para lograr mantener la estabilidad y crecimiento del transporte aéreo.

AO: Esta es una pregunta muy interesante, ya que la República Dominicana se ha desarrollado considerablemente en los últimos años en materia de aviación y transporte aéreo y es responsabilidad de todos los sectores involucrados en esta industria garantizar su continuo avance.

A través de los años hemos logrado crear una alianza multi institucional que involucra a la Junta de Aviación Civil, al Instituto Dominicano de Aviación Civil, el Departamento Aeroportuario, el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA), las direcciones de Migración y Aduanas, el Ministerio de Turismo, la Asociación de Hoteles y Restaurantes de la Republica Dominicana (ASONAHORES) y los clusters turísticos, entre otros, que también están bien enfocados en trabajar para garantizar que estemos bien coordinados para impedir que factores impredecibles y exógenos, puedan impactar el turismo y el transporte aéreo de la RD.

Debemos esforzarnos por mantener y mejorar estos niveles de comunicación y colaboración para dirigir nuestros esfuerzos en una misma dirección y compartir la misma filosofía y estrategias de apertura del Presidente Fernández, con el propósito de convertir a la República Dominicana en el destino líder del Caribe.

Aeropolítica: En sentido general, qué opina en torno al desarrollo

del transporte aéreo en la República Dominicana?

AO: Con el liderazgo del presidente de la Junta de Aviación Civil, ingeniero Luis Rodríguez y del director del Instituto Dominicano de Aviación Civil, licenciado José Tomás Pérez, la República Dominicana ofrece hoy en día un sistema de transporte aéreo confiable y acorde con los más altos estándares internacionales de la industria, lo cual se refleja en el número de turistas que anualmente escogen el país para sus viajes de placer o de negocios o en el pasajero étnico que utiliza nuestros aeropuertos.

Sin embargo, el transporte aéreo, no es un negocio estático, está en constante evolución, lo que implica que estemos involucrados y formemos parte de esas transformaciones.

La experiencia nos ha enseñado que no podemos quedarnos indiferentes esperando resultados, sino que jugamos un papel clave en el proceso de promoción, por lo que parte fundamental de nuestra estrategia es mercadear los destinos del país en las ferias más importantes del sector tanto a nivel nacional como internacional. Esfuerzos que han permitido generar un aumento en la oferta de asientos desde y hacia la República Dominicana.

Como resultado de este esfuerzo y con el apoyo de la Junta de Aviación Civil, el Instituto Dominicano de Aviación Civil, el Departamento Aeroportuario, el Ministerio de Turismo, la Asociación de Hoteles y Restaurantes de la Republica Dominicana (ASONAHORES) y la Asociación de Hoteles de Santo Domingo, la ciudad de Santo Domingo será sede del 13 al 15 de febrero del 2011 de Routes Américas.

Este importante evento de la industria de la aviación, en el cual se espera la participación de unos 450 delegados, congrega a operadores de aeropuertos y de aerolíneas, con el propósito de proveer un foro de negociación de desarrollo de nuevas rutas aéreas.



Con motivo de la celebración del mes de la Patria

Junta de Aviación Civil deposita Ofrenda Floral en el Altar de la Patria

POR: CARMEN CURIEL CRUZ

La Junta de Aviación Civil (JAC) depositó una ofrenda floral en el Altar de la Patria, con motivo de la conmemoración del Mes de la Patria, que se celebra cada año del 26 de enero al 27 de febrero en todo el país.

La actividad fue encabezada por el licenciado Radhamés Martínez Aponte, miembro de la Junta de Aviación Civil, del Ministerio de Turismo, en representación del Ingeniero Luis Paulino Rodríguez Ariza, Presidente de la institución, quien estuvo acompañado de otros miembros como son: el licenciado José Pantaleón, Sub-Consultor Jurídico del Poder Ejecutivo, licenciado José Valdez, Director Legal Admi-

nistrativo del IDAC, el licenciado Arturo Villanueva, del Sector Turístico, y el licenciado Pablo Lister Marín Secretario de la Junta, además de funcionarios, encargados de áreas y empleados de la JAC.

El representante del Ministro de Turismo ante la Junta destacó, que al cumplirse el pasado 26 de enero el 197 aniversario de nacimiento de Juan Pablo Duarte, y el próximo 27 de febrero 166 años de la Independencia Nacional, es compromiso de todos los dominicanos mantener permanentemente vivos, los ideales y valores que inspiraron a los fundadores de la nación.

Hizo un llamado a la población a mantener y cultivar en el presente, el respeto y honra a los símbolos

patrios, con lo cual la nación rinde tributo a los padres de la dominicanidad y garantiza que las futuras generaciones los exhiban con orgullo y entusiasmo.

“Es propicia la ocasión, para rendir homenaje a los forjadores de la nacionalidad dominicana, que ofrendaron sus bienes y vidas para que los nacidos en esta media isla se llamasen dominicanos”, apuntó.

Desde la primera gestión del Presidente doctor Leonel Fernández Reyna, en la República Dominicana el 26 de enero, día del natalicio del patricio Juan Pablo Duarte, marca el inicio del Mes de la Patria, en el que también se honra el patriotismo de todos los prohombres que la hicieron posible.

PASAPORTE BIOMÉTRICO

Una medida de seguridad que evita el fraude de identidad

POR: CARMEN CURIEL CRUZ

Los atentados terroristas del 11 de septiembre del 2001 en los Estados Unidos, dieron al traste con el reforzamiento de las medidas de seguridad con la implementación de acciones preventivas, de controles, tanto externos como internos en todos los ámbitos del diario vivir que garanticen la seguridad de los pueblos del mundo.

Una de estas medidas, es la política migratoria de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en la que se establecen normas que deben ser acogidas por los ciudadanos que decidan viajar a algunos de 185 países miembros de este organismo internacional.

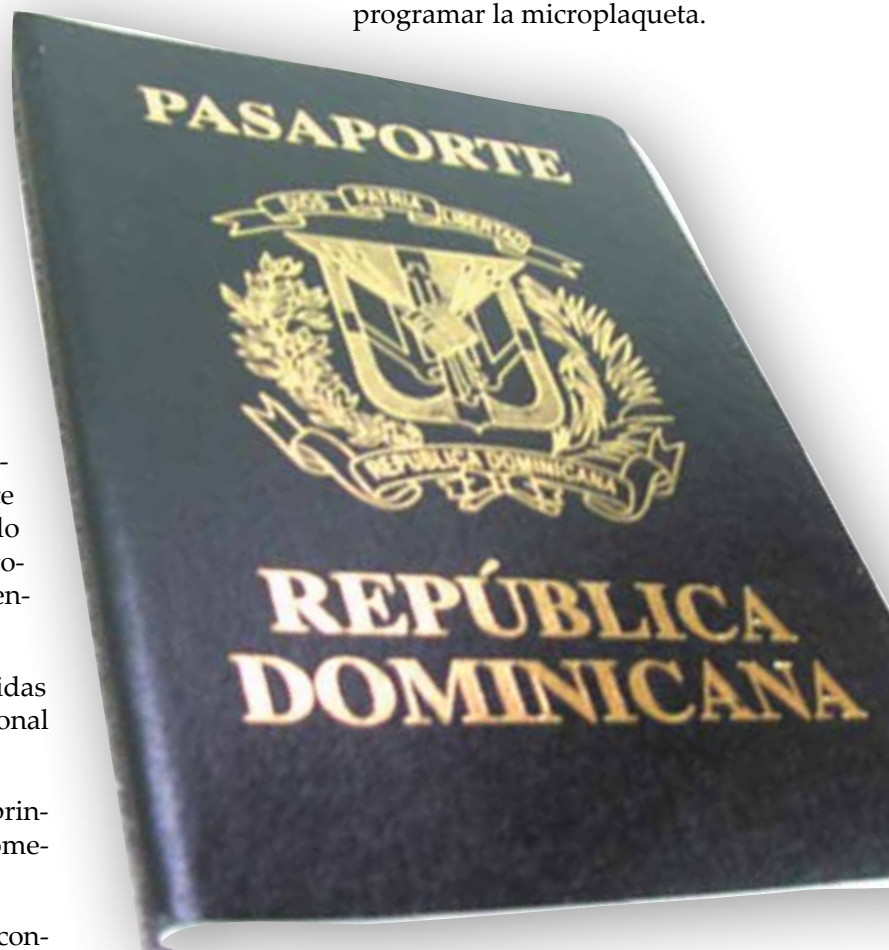
En julio del 2005 la OACI implementó como norma mundial, la obligatoriedad del uso del pasaporte biométrico en todos los países miembros, poniendo como fecha límite el presente año 2010, para que todos se ajustaran a esta nueva modalidad de documento de viaje.

Entre las especificaciones del documento establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), se incluyen:

- El reconocimiento del rostro como biometría principal, y del iris y las huellas dactilares como biometría secundaria y optativa.
- Las microplaquetas de circuito integrado sin con-

tacto como medio de almacenamiento.

- Una estructura de datos lógicos para programar la microplaqueta.





- Un programa de infraestructura de clave pública (ICP) para asegurar los datos contra alteraciones no autorizadas.

El Pasaporte Biométrico es aquel que está impreso de forma digital, en el que se registran las huellas dactilares, la impresión directa de la foto en el documento y la firma de la persona.

Este pasaporte cuenta con los máximos avances tecnológicos y de seguridad que garantizan su inviolabilidad al poseer más de 100 medidas de seguridad que solo pueden ser reconocidas por lectores especiales.

Con estas especificaciones de la OACI para el nuevo pasaporte biométrico, se busca crear el documento más seguro del mundo y evitar el fraude de identidad.

En ese sentido, y atendiendo lo dispuesto por la OACI, organismo del cual la República Dominicana es miembro, la Dirección General de Pasaportes, adquiere un Sistema de Gestión e Impresión de Pasaportes, siguiendo los estándares internacionales, e inicia en Mayo 2004 la implementación del sistema biométrico en los pasaportes.

La Fábrica Nacional de la Mone-

da y Timbre de la Real Casa de la Moneda de España, es la encargada de producir las libretas de pasaportes, que se utilizan en el país, aportando en su fabricación su experiencia centenaria y la garantía de una institución que aplica estrictos mecanismos de control y seguridad en los procesos.

El pasaporte Biométrico en su portada exterior es de color negro y se expide por unos 6 años.

A juicio de la directora general de Pasaportes, la licenciada Flavia García, muchas son las ventajas que se pueden enumerar del uso del pasaporte biométrico como documento de viaje.

Citando las siguientes:

- Cumple con las leyes y reglamentos del país, con las estipulaciones de los convenios internacionales, colocándonos en una posición de liderazgo



en cuanto a documento de viajes se refiere.

- Esta libreta digital cuenta con los máximos avances tecnológicos y de seguridad que garantizan su inviolabilidad, como la impresión directa en el documento de la foto, la firma, además de usar datos biométricos como la huella dactilar.
- Provee herramientas de auditoría que ayudan a esclarecer cualquier incidente, lo cual no existía en el pasado.
- Resguarda la información de posibles manipulaciones por parte de eventuales personas inescrupulosas.
- El acceso al sistema esta asegurado por una solución capaz de autenticar a los usuarios, discriminar el acceso a las opciones basada en diferentes niveles de usuarios y crea un registro detallado de actividades por cada uno de estos.

Además se incorporaron a las libretas los más avanzados sistemas en seguridad grafica:

- Papeles especiales con marca de agua
- Fibrillas luminiscentes
- Hilo de seguridad
- Impresiones en iris
- Calcografía
- Tinta OVI
- Dispositivos ópticamente variables

La implementación del uso del pasaporte biométrico es un avance tecnológico que ha impactado todo el mundo.

ACTIVIDADES DE LA JUNTA



Acto de entrega de aprobación para la certificación ISO 9001:2008.



Reunión con encargados departamentales de la JAC y el consultor de QSL



Parte del equipo de socialización



Personal de socialización entregando camisetas a la directora administrativa, Esther Iturbides.



Entrega de reconocimiento a la CIAA, contabilidad y Correspondencia por su participación en el proceso de certificación.

DE AVIACIÓN CIVIL (JAC)



Equipo de la JAC con el asesor de QSL



Ingeniero Rodríguez Ariza entrega placas de reconocimiento a Heñid Arredondo e Indhira Ovalle.



Equipo de socialización con la mascota de la JAC



Presidente de la JAC celebra informe final de auditoría de la Certificación.



JAC celebra el triunfo de la competencia de careo Interinstitucional

LA JAC CELEBRA EL DIA DE LAS MADRES



ENTREGA DE RECONOCIMIENTOS, PLACAS Y PERGAMINOS



Comité Nacional de Facilitación

Un paso de avance de la aviación civil dominicana



POR: ROBERTO ACEVEDO
Encargado División de Facilitación JAC

Con el propósito de dar cumplimiento al Decreto 500-09 de fecha 10 de julio del año 2009, el cual establece dentro de las atribuciones del "Comité Nacional de Facilitación", constituir los comités de facilitación de aeropuerto de acuerdo con lo señalado en el numeral 6 del artículo 2, el Presidente de la Junta de Aviación Civil y del Comité Nacional FAL, dispuso la instauración de los Comités FAL de Aeropuerto, cuyas instalaciones fueron iniciadas en fecha 12 de enero del 2010 con el Aeropuerto Internacional de las Américas, José Fco. Peña Gómez, donde con la asistencia del Ing. Luis P. Rodríguez Ariza, Presidente de la Junta de Aviación Civil y del Comité Nacional de Facilitación, del Lic. Pablo Lister Marín, Secretario de la Junta de Aviación Civil, Secretario del Comité Nacional de Facilitación y de las autoridades civiles y militares adscritas a ese aeropuerto, puso en posesión como presidente del Comité FAL a su administrador, Sr. Andrew O'Brian, al cual le exhortó a realizar las reuniones ordinarias y extraordinarias, con el propósito de cumplir con las

atribuciones y tareas contenidas en el Decreto 500-09, de tal manera se cumpla con el objetivo de coordinar las actividades y los procedimientos en materia de facilitación en el ámbito aeroportuario.

Posteriormente y con la presencia del Ing. Luis P. Rodríguez Ariza, el Lic. Pablo Lister Marín y los respectivos administradores y las Autoridades Civiles y militares

destacadas en cada uno de los aeropuertos siguientes, fueron instituidos los respectivos comités de aeropuerto como sigue: Aeropuerto Internacional Prof. Juan Bosch, "El Catey" de Samaná; Aeropuerto Internacional Gregorio Luperón de Puerto Plata, y el Aeropuerto Internacional del Cibao de Santiago de los Caballeros.

De los Comités de facilitación de Aeropuerto.



El Comité Nacional de Facilitación dispondrá que cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil internacional, cuente con un Comité de Facilitación (FAL) de Aeropuerto, presidido por la Administración del aeropuerto al que pertenezca el referido comité, de conformidad con lo establecido en el anexo 9, del Convenio de Aviación Civil Internacional.

El Comité de Facilitación (FAL) de Aeropuerto, es la dependencia encargada de coordinar las actividades y los procedimientos en materia de Facilitación en el ambiente aeroportuario.

Estará integrado por la Administración del aeropuerto, la autoridad de aviación civil (JAC-IDAC), Departamento Aeroportuario, los organismos gubernamentales a cargo de trámites y despachos, Inmigración, Aduana, Pasaportes, Salud Pública, Agricultura, Seguridad, Control de Estupefacientes, operadores que utilizan el aeropuerto, así como otros organismos relacionados.

La Secretaría del Comité de Facilitación de Aeropuerto recaerá de

manera permanente en el Departamento Aeroportuario.

Tareas del Programa FAL de Aeropuerto:

Establecer, examinar y enmendar, en la medida necesaria, los procedimientos de entrada y despacho de los vuelos en el aeropuerto pertinente.

Examinar periódicamente la actuación de todas las Partes, respecto al cumplimiento del objetivo de despacho en menos de 45 minutos, a los pasajeros que llegan y en 60 minutos a los pasajeros que salen. Utilizar los estudios sobre tiempo y análisis de colas de espera para determinar dónde se deben hacer ajustes.

Establecer sistemas modernos para la inspección de inmigración y aduanas, utilizando la tecnología aplicable. Colaborar en el establecimiento de sistemas automatizados de despacho de pasajeros.

Hacer los cambios necesarios en el movimiento del tráfico y puntos de inspección en el aeropuerto, a fin de poder atender el crecimiento del volumen de tráfico previsto.

Mejorar la calidad y cantidad de letreros en las instalaciones de inspección, a fin de reducir la confusión del público.

Examinar la dotación del personal en los puestos de inspección, turnos de trabajo, horas extraordinarias, etc.; así como hacer los ajustes necesarios para atender la demanda de tráfico.

Proporcionar información en nombre de los operadores de aeronaves y los organismos de inspección residentes, para diseñar nuevos aeropuertos e instalaciones de inspección.

Supervisar y mejorar la entrega de equipaje al área de inspección de aduanas.

Señalar a la atención de las autoridades competentes, todo problema de servicios relacionado con el cambio de moneda. Recomendar la instalación de cajeros automáticos en la zona de llegada.

Coordinar la facilitación, el control de estupefacientes, seguridad de la aviación y procedimientos para el despacho de mercancías peligrosas.

En relación a la Carga

Coordinar las actividades y requisitos de los diversos organismos de inspección, con el fin de garantizar el pronto despacho y entrega de los servicios de carga aérea. Proporcionar las instalaciones adecuadas para carga, descarga y para el almacenamiento seguro de la carga mientras se espera el despacho de aduanas.

Establecer y mantener sistemas electrónicos para el manifiesto de carga, el despacho aduanero y la entrega.

Servicio al cliente; examinar periódicamente el rendimiento de todas las Partes, con respecto a cumplir el objetivo de tres horas para completar las formalidades de inspección y hacer los ajustes que sean necesarios y posibles.

Examinar al personal del organismo de inspección del área del despacho de la carga, turnos de trabajo, horas extraordinarias, etc.; así como hacer ajustes necesarios para satisfacer las necesidades de los clientes.

Con el establecimiento de estos comités, se logran los objetivos del ámbito operacional comprendidos en el anexo 9, para facilitar el cumplimiento de las formalidades de despacho fronterizo en el aeropuerto, con respecto a la aeronave, la tripulación, los pasajeros y la carga.



ARTURO Villanueva:

LA JUNTA DE AVIACION CIVIL ES UNA DE LAS PATAS DE LA MESA QUE SOSTIENE EL SECTOR TURISTICO

POR: CARMEN CURIEL CRUZ

La política de apertura puesta en marcha por la Junta de Aviación Civil ha dado sus frutos, acuerdos bilaterales de transporte aéreo con países con los cuales la República Dominicana nunca había tenido este tipo de negociación, es uno de los tantos logros que puede exhibir esta institución, a juicio del licenciado Arturo Villanueva, Vicepresidente Ejecutivo de la Asociación Nacional de Hoteles y Restaurantes (ASONAHORES).

Aeropolítica-¿Cómo valora Arturo Villanueva el trabajo de la Junta de Aviación Civil?

Arturo Villanueva: Indiscutiblemente el trabajo que ha venido realizando en este último período la Junta de Aviación Civil es extraordinario a favor del desarrollo de la aeronavegación comercial de la República Dominicana y me explico: En esta nueva etapa en el que la Junta se ha independizado como un órgano asesor del presidente de la República, pero de manera independiente del Instituto Dominicano de Aviación Civil, ese traspaso que se hizo producto de la Ley



491-06 que fue promovida por un grupo de importantes técnicos del IDAC, pero con el aval, el apoyo y el esfuerzo de Don Norge Botello.

Yo creo que sin ese desprendimiento de Don Norge Botello, no hubiese sido posible realizar ese traspaso esa independencia, porque nadie nunca había promovido crear una nueva Ley y que se separara a la JAC, porque la gente quiere mantener los privilegios y no separar los privilegios. Entonces la Junta de Aviación Civil fue puesta en manos de personas muy bien capacitadas, profesionales del área que han imprimido ese sello de profesionalidad, un sello de honestidad, un sello de manejo transparente a todo lo que ha sido este proceso de estos años de la nueva Junta de Aviación Civil.

Aeropolítica-¿Cuál es su rol dentro de la junta de Aviación Civil?

Arturo Villanueva: El rol fundamental de nosotros es representar al sector turístico no regulado, y eso es importante porque nosotros junto con el Ministerio de Turismo somos lo que promovemos el país en el exterior y somos los que tenemos mayor inversión en el turismo de la República Dominicana. Pero, no somos un sector regulado lo que nos permite ser equilibrados en nuestras decisiones, representamos al sector más pujante de la economía del país, que es el sector turístico el cual no está regulado por la Junta de Aviación, eso nos libera de tener conflictos de intereses en cuanto a nuestra representatividad.

Nosotros hemos venidos jugando ese rol, colaborando con el desarrollo de programas, incrementando el número de vuelos, contribuyendo con nuestras experiencias en la firma de nuevos acuerdos bilaterales, y eso por supuesto, ha permitido la consolidación de la Junta que es un organismo profundamente equilibrado, donde hay representantes de las principales institucio-



Indiscutiblemente el trabajo que ha venido realizando en este último período la Junta de Aviación Civil es extraordinario a favor del desarrollo de la aeronavegación comercial de la República Dominicana"

nes del sector público que inciden en el tema que maneja la Junta, pero también es justo equilibrar esto con representantes del sector privado, como es el caso, que no tengan conflictos de interés.

Aeropolítica-A su juicio ¿Cuáles son los beneficios tangibles del trabajo de la Junta de Aviación Civil para el desarrollo del transporte aéreo en el sector turístico?

Arturo Villanueva: En el caso del sector turístico ha sido extraordinario el aporte que la Junta ha realizado a favor del desarrollo del turismo de la República Dominicana. Particularmente en ASONAHORES creemos que si bien es cierto que la política de promoción que ha implementado el Ministerio de Turismo ha sido muy favorable, la política de aeronavegación comercial, la apertura, los acuerdos bilaterales que se han negociado en esta gestión y la forman en que se han negociado ha creado una política real de cielos abiertos que ha permitido un incremento extraordinario de vuelos regulares y chárter hacia la República Dominicana de muchísimos destinos turísticos que realmente son sorprendentes.

Sólo en vuelos chárter de diferentes aerolíneas se han aprobados más de 300 aerolíneas que vuelen en este período de más de 51 países. Y ahí usted encontrará países que nadie en la República Dominicana sueña que vienen aerolíneas de esas naciones. Es una cantidad enorme de países que lo que ha permitido es que el turismo haya podido diversificarse y que producto de la crisis financiera que ha abatido a muchos países desarrollados de Europa y el mundo y que han limitado la afluencia de turistas en todas las demás islas del Caribe, en la Repú-



blica Dominicana hemos tenido los últimos diez meses de crecimiento y nos hemos mantenido como líderes por esa política que ha emanado de la Junta de Aviación Civil.

Los beneficios son incalculables, las decisiones emanadas de la Junta son por lo menos, una o dos de las patas de la mesa que sostiene el desarrollo turístico y la aviación aerocomercial del país. Si hoy somos los líderes del turismo en el Caribe, las decisiones de la Junta han incidido enormemente para lograr esa hegemonía. La política de la JAC, equilibrada y racional ha permitido sostener la nueva categorización.

Aeropolítica - ¿En su opinión, la firma de nuevos acuerdos de transporte aéreo y el aumento del número de operaciones hacia el país, puede ser considerado como una muestra de confianza en el país como destino?

Arturo Villanueva: Más que una muestra de confianza es una muestra de respeto, por primera vez la República Dominicana con una participación en el Consejo Directivo de la OACI es respetada a nivel de las principales organizaciones que tienen que ver con la rectoría de la aviación civil a nivel mundial. Los eventos que se van a celebrar

próximamente son una muestra de que el país ha ganado respeto, y ese respeto no es más que producto del trabajo que ha hecho el ingeniero Rodríguez Ariza y el equipo de profesionales que trabajan con él.

La República Dominicana ha suscrito acuerdos con muchos países inclusive países no tradicionales, pero lo importante no es la suscripción de los acuerdos, sino, qué acuerdos suscribimos. Anteriormente se suscribían acuerdos que eran totalmente favorables al país con que negociábamos, esta vez la República Dominicana a través de los esfuerzos de la Junta de Avia-

ción Civil ha logrado equiparar los intereses y sin tener líneas aéreas de importancia comercial, se ha logrado respetar los derechos que tiene República Dominicana para las posibles aerolíneas que pudieran beneficiarse de estos acuerdo, sustentado en la base del respeto mutuo.

Estos acuerdos bilaterales que contemplan tercera, cuarta, quinta y sexta libertades que permiten a las aerolíneas equilibrar sus finanzas tocando puntos previos y posteriores, combinando los vuelos y eso nos diferencias de las demás isla del Caribe. Nosotros hemos incrementados además de los vuelos chárter, nos hemos convertidos en los líderes en vuelos regulares también de la región, que eso es lo que realmente un país busca, establecer una mayor cantidad de vuelos regulares, si son los chárter importantes, también los regulares. Y todo eso se ha hecho con una absoluta transparencia.

Aeropolítica- ¿En sentido general, qué opina en torno al desarrollo del transporte aéreo en la República Dominicana?

Yo creo que la Junta ha creado la base para el desarrollo y el crecimiento de la aviación, ahora falta la inversión del sector privado. Necesitamos fortalecer el sector de la aeronavegación de capitales nacionales, que realmente exista la confianza de empresarios de invertir para poder competir de manera libre con empresas extranjeras, pero yo creo que la JAC le garantiza las bases legales y la transparencia para esas inversiones.

Nosotros nos sentimos muy complacidos. En nuestro caso que tenemos muchos años participando en el sector, donde quizás seamos -sino el más-, uno de lo más antiguos podemos valorar la transformación que ha sufrido la Junta de Aviación Civil y los beneficios que eso representa para el desarrollo de



la aeronavegación comercial y específicamente al turismo.

Yo creo que el actual presidente de la Junta de Aviación Civil, ingeniero Luis Rodríguez Ariza, puede mostrar como un logro es la transparencia y la profesionalidad con que se ha manejado la JAC en este período de gestión en base a tener un personal altamente capacitado, muy profesional independientes

de criterios, personas que están ahí muy apegados a lo que establece la Ley, pero también con posiciones de manera independiente para que la institución pueda evaluar lo que sus principales técnicos opinan de manera que cuando la Junta tenga que tomar una decisión para ser sometida a la aprobación del Poder Ejecutivo tener las bases suficientes para que sea la más correcta posible.

Libertades del Aire



El derecho de sobrevuelo, de escala técnica, de tráfico; La tercera, cuarta, quinta, sexta, séptima, octava y novena libertades del aire.

POR: ROBERTO ACEVEDO
Encargado División de Facilitación JAC

El **derecho de sobrevuelo**: es el derecho o privilegio otorgado a un Estado de cruzar el territorio del Estado otorgante sin aterrizar, en un servicio aéreo internacional regular o de otra índole. En el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales se define la expresión conexas de primera libertad del aire, es decir, el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro u otros de cruzar su territorio sin aterrizar (se conoce también como derecho de primera libertad).

El **derecho de escala técnica** es el derecho o privilegio otorgado a un Estado de aterrizar en el territorio del Estado otorgante para fines no comerciales, en un servicio aéreo internacional regular o de otra índole. Generalmente, este derecho se ejerce para reabastecerse de combustible, llevar a cabo reparaciones esenciales imprevistas o efectuar un aterrizaje de emergencia. También puede llevarse a cabo en algunos casos para satisfacer los requisitos nacionales de entrada de un Estado antes de proceder hacia un punto de tráfico en el mismo.

Un **derecho de tráfico** es un derecho de acceso a los mercados que se expresa como una especificación física o geográfica convenida, o una combinación de especificaciones, acerca de las personas u objetos que pueden transportarse por una ruta autorizada o parte de la misma a bordo de la aeronave (o un transporte de reemplazo) que se autorice. La expresión derechos de tráfico se ha aplicado colectivamente, en un caso, con el mismo sentido que derechos de acceso a los mercados. La manera más directa en que se expresa un derecho de tráfico como una especificación concreta, consiste en el derecho de transportar pasajeros, carga y correo, por separado o en cualquier combinación.

Si el derecho convenido se limita al transporte de pasajeros únicamente, por regla general incluirá de manera tácita el equipaje o las valijas que acompañan a los pasajeros o los mensajeros y podría incluir el equipaje no acompañado que no se expide como carga aérea. De manera semejante, la carga significa normalmente el flete y los envíos expresos; no obstante, el derecho de transportar carga exclusivamente incluye necesariamente al personal que se exija, sobre todo si se trata de

carga móvil. Los derechos de tráfico abarcan el tráfico de pago y algunos tráficos sin remuneración (si se llevan a cabo con un billete de pasajeros, una carta de



porte aéreo u otra documentación apropiada), como en el caso de la carga o el correo de la propia empresa.

La manera más directa en que se expresan los derechos de tráfico como una especificación geográfica consiste en una de las libertades del aire relativas al tráfico (siendo las primeras dos de carácter operacional). **La tercera libertad del aire** es el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro de desembarcar, en el territorio del primero, tráfico procedente del Estado del transportista (conocida también como derecho de tercera libertad). **La cuarta libertad del aire** es el derecho o privilegio, respecto a los servicios

aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro de embarcar, en el territorio del primero, tráfico destinado al Estado del transportista (conocida también como derecho de cuarta libertad).

La quinta libertad del aire es el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro de desembarcar o embarcar, en el territorio del primero, tráfico procedente de un tercer Estado o con destino al mismo (conocida también como derecho de quinta libertad).

La llamada **sexta libertad del aire** es el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, de transportar, pasando por el Estado del trans-

portista, tráfico entre otros dos Estados (conocida también como derecho de sexta libertad). A diferencia de las cinco libertades mencionadas, la llamada sexta libertad del aire no figura como tal en ningún acuerdo de servicios aéreos ampliamente reconocido como el "Acuerdo de las cinco libertades".

La llamada **séptima libertad del aire** es el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro, de transportar tráfico entre el territorio del Estado otorgante y cualquier tercer Estado, sin el requisito de que se incluya en dicha operación un punto cualquiera en el territorio del Estado beneficiario, o sea, que el servicio no tiene que estar conectado con un servicio con destino al Estado del transportista o procedente del mismo, ni constituir una extensión de dicho servicio.

La llamada **octava libertad del aire** es el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, de transportar tráfico de cabotaje entre dos puntos en el territorio del Estado otorgante en un servicio que se inicia o termina en el territorio nacional del transportista extranjero o (en relación con la llamada séptima libertad del aire) fuera del territorio del Estado otorgante (conocida también como derecho de octava libertad o "cabotaje consecutivo").

La llamada **novena libertad del aire** es el derecho o privilegio de transportar tráfico de cabotaje del Estado otorgante en un servicio que se lleva a cabo enteramente dentro de su territorio (conocida también como derecho de novena libertad o cabotaje "autónomo").

Nota: Consultado Doc.9626 de la OACI.





SOLIDARIDAD HAITI

Junta de Aviación Civil dispuso facilidades para vuelos de ayuda humanitaria

POR: CARMEN CURIEL CRUZ

El terremoto que cambió la vida a millones de seres humanos en la vecina isla de Haití el pasado 12 de enero, puso de manifiesto la solidaridad mundial que salió en auxilio de un pueblo donde solo abunda la escasez.

En tal sentido, la Junta de Aviación Civil (JAC) autorizó en los primeros días de sucedida la catástrofe más de 300 operaciones de aeronaves de cabina ancha con toneladas de alimentos, artículos, mercancías y medicinas para los damnificados del hermano país.

El interés de ayudar y brindar consuelo en tan lamentable tragedia, presidentes, jefes de gobiernos, autoridades y miles de hombres y mujeres, encontró en la Junta de Aviación Civil, un canal idóneo para realizar sus donaciones, que pudieron llegar gracias a las facilidades otorgadas por la JAC en el proceso de la aprobación de los vuelos con ayuda humanitaria con destino a Haití.



Cientos de aeronaves de cabina ancha de distintas partes del mundo pudieron transportar sin ningún contratiempo toneladas de alimentos, artículos, mercancías y medicinas para los damnificados del terremoto.

Además de esos vuelos de carga, también la Junta de Aviación Civil (JAC), dio apertura a los fines de que el tráfico de pasajero que normalmente se realiza vía Puerto Príncipe hacia Norte, Centro y Sur América, se realizara a través de La República Dominicana, como una concesión especial por la tragedia, en vista de que el aeropuerto de la capital haitiana, se mantuvo algunas semanas cerrado para operaciones comerciales.

Estos vuelos fueron realizados en tiempo record, gracias a la disposición del presidente de la Junta de Aviación Civil, Ingeniero Luis Paulino Rodríguez Ariza, de otorgar todas las facilidades que fueron necesarias para las operaciones.

Todos estos vuelos llegaron a los Aeropuertos de Las Américas y Joaquín Balaguer en Santo Domingo, Barahona, Samaná, Puerto Plata y La Romana, procedentes de todas partes del mundo, tales como: Estados Unidos, Francia, Inglaterra, Portugal, Italia, Israel, España, México, Rusia, Costa Rica, Brasil, Alemania, Ecuador, Emiratos Árabes Unidos, Canadá, El Líbano, Honduras, entre otros.



JUNTA DE AVIACIÓN CIVIL

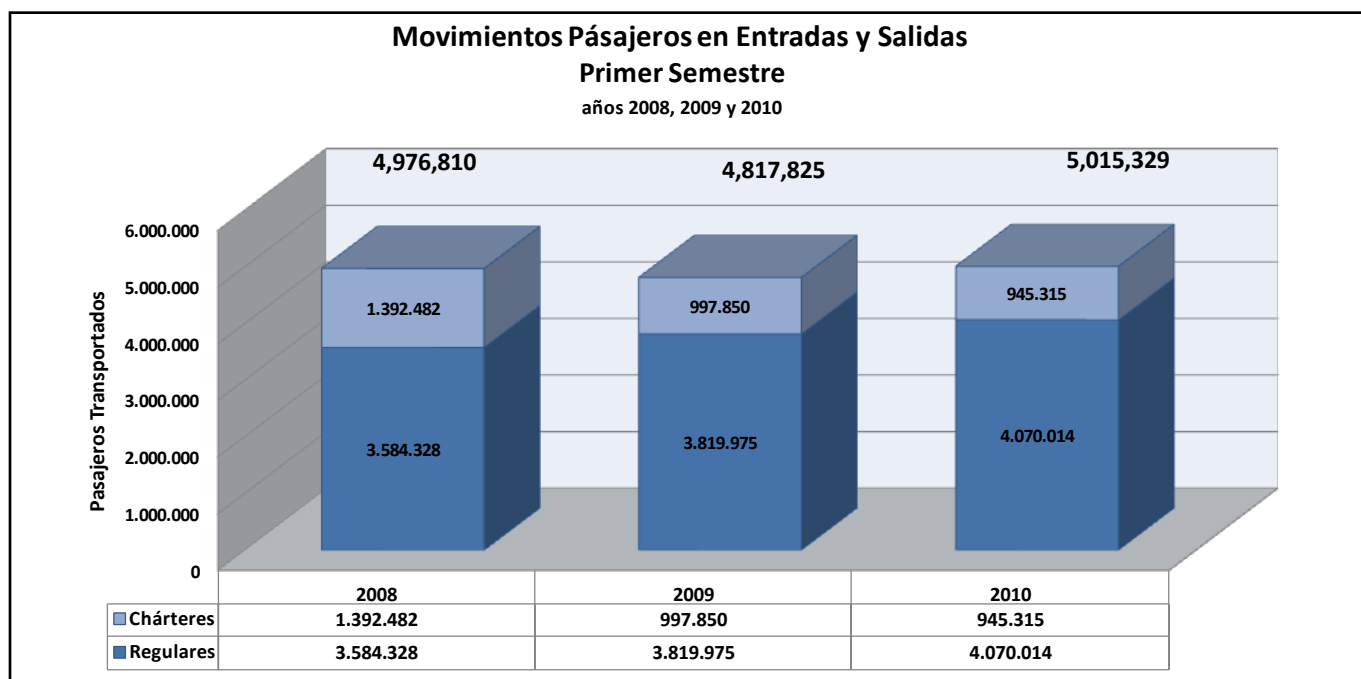
DEPARTAMENTO TRANSPORTE AÉREO

Comportamiento del transporte aéreo durante el primer semestre Año 2010

Al concluir el primer semestre del año 2010, el movimiento de pasajeros, hacia y desde nuestro país, cerró con un total 5,015,329 pasajeros transportados, para un aumento relativo de 4.1%, y absoluto de más de 197 mil pasajeros.

Con este nuevo balance positivo, República Dominicana cierra su decimocuarto mes de crecimiento continuo, con una proyección para concluir el presente año con alrededor de 9.3 millones de pasajeros transportados.

Cabe señalar un aspecto que destaca la solidez y sostenibilidad del crecimiento del transporte aéreo internacional en nuestro país, y es que producto de la confianza que hemos logrado en los mercados internacionales, muchos de los operadores aéreos que en principios se establecieron como no regulares (chárteres), en el proceso de los últimos tres años se han convertido en operadores regulares, manteniendo de esta forma sus operaciones todo el año, esto así lo refleja el Gráfico No. 1:



Durante el primer semestre del presente año, un total de 11 nuevas rutas regulares fueron otorgadas por el Pleno de Miembros de la JAC a diferentes operadores, resaltándose el hecho que tres de las mismas tienen como destino el Aeropuerto Internacional Profesor Juan Bosch (El Catey), ubicado en el prometedor polo turístico de Samaná. Por su parte, un total de 779 Permisos de Vuelos chárteres fueron aprobados en el periodo enero-junio 2010.

OPERACIONES POR AEROPUERTOS:

A pesar de que en términos generales el desempeño en el movimiento de pasajeros en vuelos internacionales resultara positivo durante el primer semestre del año 2010, las estadísticas individuales, en diferentes aeropuertos, muestran resultados negativos para algunas de las terminales aéreas, específicamente son los casos del Aeropuerto de Puerto Plata y La Romana, cuya

reducciones de pasajeros son compensadas por un aumento mucho mayor en los demás aeropuertos, sobre todo en las terminales de Punta Cana y Las Américas. Los Cuadros No. 1 y No. 2 señalan la cantidad de pa-

sajeros transportados y la tasa de crecimiento semestral por aeropuerto desde el año 2008 a la fecha, respectivamente:

CUADRO 1

Aeropuertos	Pasajeros Transportados por Semestre				
	2008		2009		2010
	1er Smt.	2do Smt.	1er Smt.	2do Smt.	1er Smt.
LAS AMÉRICAS	1,378,355	1,334,995	1,363,956	1,500,957	1,555,721
PUERTO PLATA	720,783	488,545	672,718	421,333	552,654
PUNTA CANA	2,119,659	1,563,213	2,137,119	1,641,065	2,214,221
ROMANA	243,175	127,388	176,702	111,542	154,388
SANTIAGO	421,219	389,246	397,468	440,712	448,088
HIGUERO	18,146	17,260	7,884	14,669	20,005
CATEY	75,473	46,618	61,978	37,871	70,252
TOTAL	4,976,810	3,967,265	4,817,825	4,168,149	5,015,329

CUADRO 2

Aeropuertos	Tasa % de crecimiento por semestre				
	2008		2009		2010
	1er Smt.	2do Smt.	1er Smt.	2do Smt.	1er Smt.
LAS AMÉRICAS	4.1%	-6.5%	-1.0%	12.4%	14.1%
PUERTO PLATA	5.5%	0.02%	-6.7%	-13.8%	-17.8%
PUNTA CANA	8.9%	-1.9%	0.8%	5.0%	3.6%
ROMANA	-6.8%	-9.3%	-27.3%	-12.4%	-12.6%
SANTIAGO	-12.2%	-21.0%	-5.6%	13.2%	12.7%
HIGUERO*	3.0%	-1.0%	-56.6%	-15.0%	153.7%
CATEY	12.9%	10.3%	-17.9%	-18.8%	13.3%
TOTAL	4.1%	-5.6%	-3.2%	5.1%	4.1%

*Refleja operaciones por terremoto Haití.

Líneas Aéreas Nacionales

LÍNEA AÉREA	CERTIFICADO DE EXPLOTACIÓN Y FECHA	RUTAS
1-PAN AM WORLD DOMINICANA (PAWA DOMINICANA).	CAE No.02, 28-05-07	<p>Santo Domingo/San Juan, P. R./Santo Domingo</p> <p>El Higüero/ San Juan, P. R./El Higüero</p> <p>Santo Domingo/Aguadilla/Santo Domingo</p> <p>Santiago/San Juan, P. R./Santiago</p> <p>Santiago/Aguadilla/Santiago</p> <p>Punta Cana/Aguadilla/Punta Cana</p> <p>Santo Domingo/Caracas y v.v.</p> <p>Vía puntos intermedios, curazao y/o Aruba</p> <p>Santo Domingo/La Habana y v.v.</p> <p>Santo Domingo/Varadero y v.v.</p> <p>Santiago/Caracas y v.v.</p> <p>Vía Puntos intermedios Curazao y/o Aruba</p> <p>Santo Domingo/La Habana y v.v.</p> <p>Santo Domingo/Varadero y v.v.</p> <p>Santiago/Caracas y v.v.</p> <p>Vía Puntos intermedios Curazao y/o Aruba</p> <p>Punta Cana/Caracas y v.v.</p> <p>Vía Puntos intermedios Curazao y/o Aruba</p> <p>Punta Cana/Maracaibo y v.v.</p> <p>Punta Cana/La Habana y v.v.</p> <p>Punta Cana/La Habana y v.v.</p> <p>Punta Cana/Varadero y v.v.</p> <p>Puerto Plata/Caracas y v.v.</p> <p>Vía Puntos intermedios Curazao y/o Aruba</p> <p>Puerto Plata/La Habana y v.v.</p> <p>Puerto Plata/ Varadero y vv.</p> <p>Santo Domingo /Providenciales/Santo Domingo.</p> <p>Santo Domingo/Puerto Príncipe/Santo Domingo.</p> <p>Santo Domingo/Santiago de Cuba/Santo Domingo.</p> <p>Santiago/Puerto Príncipe/Santiago.</p> <p>Santiago/Santiago de Cuba/Santiago</p> <p>Santo Domingo/Ponce, P. R. y v.v.</p> <p>Punta Cana/Ponce, P. R. y v.v.</p>
2-AEROLÍNEAS MAS, S. A.	CAE No.03, 20-05-10	<p>Servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros y correo, domestico e internacional.</p> <p>Enmienda No.1, 25 de junio 2009.</p> <p>El Higüero/Puerto Príncipe y v.v.;</p> <p>El Higüero/Aruba y v.v.;</p>

Líneas Aéreas Nacionales

3-SERVICIOS AÉREOS PROFESIONALES, S. A.	(3 frecuencias semanales: lunes, miércoles y viernes)	
	CAE No.04, 09-08-07	Servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros y correo, domestico e internacional
4-HELICÓPTEROS DOMINICANOS (HELIDOSA)	CAE No.05, 23-08-07	Servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros y correo, domestico e Int.
5-HELICRAFT, S. A.	CAE No.06, 30-10-07	Servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros y correo, domestico e Internacional
6-AEROLÍNEAS SANTO DOMINGO	CAE No.07, 13-12-07	Servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros y correo, domestico e Internacional
7-AERONAVES DOMINICANAS, C.PORA. (AERODOMCA)	CAE No.08, 27-05-08	Servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros y correo, domestico e Internacional
8-VOL AIR, LÍNEAS AÉREAS DEL CARIBE, S. A.	CAE No.09, 26-06-08	Santo Domingo/Puerto Príncipe/Santo Domingo Santo Domingo/Dominica/Santo Domingo Santiago/Providenciales/Santiago Santiago/Cabo Haitiano/Santiago Santiago/Puerto Príncipe/Santiago Santo Domingo (El Higüero)/Puerto Plata/Santo Domingo (El Higüero) Santo Domingo (El Higüero)/Punta Cana/ Santo Domingo (El Higüero) Punta Cana/Samaná/Punta Cana Punta Cana/Santiago/Punta Cana
9-CARIBBEAN AIR SING, S.A.	CAE No.10, 24-07-08	Servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros y correo, domestico e Internacional
10-AIR DOMINICANA	CAE No.11, 24-07-08	Santo Domingo/New York/Santo Domingo Santo Domingo/Miami/Santo Domingo Servicios de Transporte Aéreo no regular de pasajeros y carga domestico e internacional.

Líneas Aéreas Nacionales

<p>11-CARIBAIR, S. A.</p>	<p>CAE No.12, 10-09-08</p>	<p>Santo Domingo/Puerto Príncipe/Santo Domingo Santo Domingo (El Higüero)/Puerto Príncipe y v.v. Santiago/Puerto Principe/Santiago Santiago/Santiago de Cuba/Santiago Servicios de Transporte Aéreo no regular de pasajeros y carga domestico e internacional.</p>
<p>12-LÍNEAS AÉREAS NACIONALES TURÍSTICAS, C. POR A. (LANTUR).</p>	<p>CAE No.13, 19-05-09</p>	<p>Servicios de Transporte Aéreo no regular de pasajeros y carga domestico e internacional.</p>
<p>13-AIR CENTURY</p>	<p>CAE No.01, 27-05-08</p>	<p>Santo Domingo (El Higüero)/Merville Hall/Dominica y v.v. (3 frecuencias semanales, lunes, miércoles y viernes). Servicios de Transporte Aéreo no regular de pasajeros y carga domestico e internacional. Santo Domingo/Isla Grande, P. R./Santo Domingo Santo Domingo/Isla Verde P. R./Santo Domingo Santo Domingo/Ponce, P. R./Santo Domingo El Higüero/Isla Grande, P. R./El Higüero El Higüero/Isla Verde, P. R./El Higüero El Higüero/Ponce, P. R./El Higüero Punta Cana/ Isla Grande, P. R./Punta cana Punta Cana/ Isla Verde, P. R./Punta Cana Punta Cana/Ponce, P.R./Punta Cana El Higüero/Punta Cana/El Higüero Santo Domingo (El Higüero)/Puerto Príncipe/Santo Domingo (El Higüero).</p>
<p>14-TCA JET CHARTER</p>	<p>CAE No.14, 23-10-09</p>	<p>Servicios de transporte Aéreo NO regular de pasajeros y carga, domestico e internacional.</p>
<p>15-AEROINTER, S.A.</p>	<p>CAE No. 15, 02-03-10</p>	<p>Servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros y carga, doméstico e internacional.</p>
<p>16-LÍNEAS AÉREAS INTER ISLAS, S.A. (AIR LINES INTER ISLAND)</p>	<p>CAE No. 16, 02-03-10</p>	<p>Servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros, doméstico e internacional</p>

Líneas Aéreas Extranjeras (Regulares)

LÍNEA AÉREA	NACIONALIDAD	PERMISO Y TIPO DE OPERACIÓN	RUTAS
1. AIR BERLIN	ALEMANIA	P.O.- No.71, 19 de mayo de 2009. Regular de pasajeros y carga.	Dusseldorf/Puerto Plata/Montego Bay/Dusseldorf; Dusseldorf/Punta Cana/Dusseldorf; Múnich/Puerto Plata/Cancún/Múnich; Múnich/Punta Cana/Múnich; Enmienda No.1, 19 de noviembre del 2009. Dusseldorf/Puerto Plata/Dusseldorf; Dusseldorf/La Romana/ Dusseldorf; Dusseldorf/Santo Domingo/ Dusseldorf; Múnich/Puerto Plata/Múnich; Múnich/La Romana/Múnich; Múnich/Santo Domingo/Múnich; Berlín/Punta Cana/Berlín; y *Múnich/Puerto Plata /Cancún/ Varadero/Dusseldorf. (*): Sin derecho a tráfico en los tramos de Puerto Plata – Cancún y Puerto Plata – Varadero
2. AIR EUROPA	ESPAÑA	P. O.-No.30, 8 de octubre del 2009. Regular de pasajeros, carga y correo.	Madrid/Santo Domingo/Madrid; Madrid/Puerto Plata/Madrid; Madrid/Punta Cana/Madrid;
3. AMERICAN EAGLE	ESTADOS UNIDOS	P. O.- No.25, 09 de abril del 2007. Regular de pasajeros y carga.	San Juan, P. R./Santo Domingo y v.v.; San Juan, P. R./Puerto Plata y v.v.; Mayagüez, P.R./Santo Domingo y v.v.; San Juan, P. R./Santiago, R.D., y v.v.; San Juan, P. R./Santo Domingo/Saint Thomas USBI y v.v.; San Juan, P. R./Santo Domingo/Saint Marteen NA y v.v.; San Juan, P. R./La Romana/ San Juan, P. R.; San Juan, P. R./Punta Cana/ San Juan, P. R.; San Juan, P. R./Antigua WI/Santo Domingo y v.v.; San Juan, P. R./Santo Domingo (Dr. Joaquín Balaguer) y v.v.; (3 frecuencias diarias). Enmienda No. 10 de fecha 22 de mayo del 2007, San Juan, P. R./Samaná/San Juan, P. R. (dos frecuencias semanales: viernes y domingos)

Líneas Aéreas Extranjeras (Regulares)

			<p>Enmienda No.11, 17 de septiembre del 2009, San Juan P.R./Santo Domingo/Puerto Príncipe y v.v. (7 frecuencias semanales) San Juan, P.R./Santiago/Puerto Príncipe y v.v. (3 frecuencias semanales)</p>
4. AUSTRIAN AIRLINES	AUSTRIA	<p>P. O.-No.56, 4 de junio del 2009. Regular de pasajeros y carga.</p>	<p>Viena/Santo Domingo/Viena; Viena/Puerto Plata/Viena; Viena/Punta Cana/Viena; Viena/Trinidad y Tobago/Punta Cana/Viena; Viena/Punta Cana/Trinidad y Tobago/Viena; Viena/Trinidad y Tobago/Puerto Plata/Viena; Viena/Puerto Plata/Trinidad y Tobago/Viena;</p>
5. AMERICAN AIRLINES	ESTADOS UNIDOS	<p>P. O.- No.3, 15 de enero del 2008. Regular de pasajeros, carga y correo.</p>	<p>San Juan, P. R./ Santo Domingo y v.v.; Miami/Santo Domingo/Miami; New York/Santo Domingo/New York; Newark/Santo Domingo/Newark; Boston /Santo Domingo/Boston; Fort Lauderdale/Santo Domingo/Fort Lauderdale; San Juan P.R./Puerto Plata/San Juan P.R.; Miami/Puerto Plata/Miami; New York/Puerto Plata/Miami; Miami/La Romana/Miami; New York/La Romana/New York; Miami/Santiago/Miami; New York/Santiago/New York; Miami/Punta Cana/Miami; New York/Punta Cana/New York;</p>
6. AMERIJET INTERNATIONAL, INC.	ESTADOS UNIDOS	<p>P. O.- No.23, 07 de mayo del 2009. Regular de carga.</p>	<p>Miami/Santo Domingo y v.v. Miami/Puerto Plata y v.v. Miami/Punta Cana y v.v. Miami/La Romana y v.v. Miami/Santiago y v.v.</p>
			<p>Nota: Vía puntos intermedios en el Caribe, centro y Suramérica, sin derecho a tráfico de carga. Sin derecho a tráfico de carga entre puntos de la República Dominicana</p>

Líneas Aéreas Extranjeras (Regulares)

7. AVIANCA	COLOMBIA	P. O.-No.38, 3 de abril del 2008. Regular de pasajeros, carga y correo.	Bogotá/Punta Cana/Bogotá; y Enmienda No.1, 17 de abril 2008. Bogotá/Santo Domingo/Bogotá.
8. AEROCARIBBEAN, S.A.	CUBA	P. O.- No.11, 3 de octubre del 2007. Regular de pasajeros, carga y correo.	Santiago de Cuba/Santo Domingo/Santiago de Cuba; La Habana/Santo Domingo/La Habana.
9. AIR TRANSAT, A.T., INC.	CANADA	P. O.-No.40, 27 de mayo del 2008. Regular de pasajeros, carga y correo.	Toronto/Punta Cana/Toronto; Montreal/Punta Cana/Montreal; Halifax/Punta Cana/Halifax; Saint John/Punta Cana/Saint John; Vancouver/Punta Cana/Vancouver; Quebec/Punta Cana/Quebec; Edmonton/Punta Cana/Edmonton; Cálgary/Punta Cana/Cálgary; Montreal/Puerto Plata/Montreal; Quebec/Puerto Plata/Quebec; Toronto/Puerto Plata/Toronto; Vancouver/Puerto Plata/Vancouver; Calgary/Puerto Plata/Calgary; Saint John/Puerto Plata/Saint John; Edmonton/Puerto Plata/Edmonton; Halifax/Puerto Plata/Halifax; Montreal/Samaná/Montreal; Montreal/La Romana/Montreal.
10. AIR CANADA	CANADA	P. O.-No.37, 29 de julio de 2008. Regular de pasajeros y carga.	Montreal/Punta Cana/Montreal; Cálgary/Punta Cana/Cálgary; Toronto/Punta Cana/Toronto; Halifax/Punta Cana/Halifax; Winnipeg/Punta Cana/Winnipeg; Halifax/Puerto Plata/Halifax; Montreal/Puerto Plata/Montreal; Toronto/Puerto Plata/Toronto; Enmienda No. 2 de 27 de nov. de 2008. Toronto/Samaná/Toronto. Enmienda No. 3, de 28 de enero del 2009. Toronto/La Romana/Toronto Enmienda No. 4, de 18 de marzo del 2010. Halifax/Samaná/Halifax; Montreal/Samaná/Montreal

Líneas Aéreas Extranjeras (Regulares)

11. AIR CARAIBES	FRANCIA	P. O.-No.02, 4 de junio del 2009. Regular de pasajeros, carga y correo.	Fort de France/Santo Domingo/Puerto Príncipe/Point a Pitre; Fort de France/Santo Domingo/ Fort de France; Point a Pitre/Santo Domingo/Point a Pitre; Fort de France/Santo Domingo/ Point a Pitre; Point a Pitre/Santo Domingo/Fort de France.
12. AIR FRANCE	FRANCIA	P. O.- No.21, 01 de mayo del 2008. Regular pasajeros, carga y correo.	Paris/Vía Antillas Francesas/Santo Domingo y v.v.; Paris/Santo Domingo y v.v.; Paris/Punta cana y v.v.; Paris/Santo Domingo/Punta Cana/Paris* (*): Sin derecho a cabotaje.
13. AIR TURKS AND CAICOS	REINO UNIDO	P. O.- No.50, 15 de enero del 2008. Regular de pasajeros, carga y correo.	Turks and Caicos/Santo Domingo y v.v.; Turks and Caicos/Puerto Plata y v.v.; Turks and Caicos/Santiago y v.v.; Turks and Caicos/Gran Inagua/Santiago y v.v.; Turks and Caicos/Cabo Haitiano/Santiago y v.v.
14. ASERCA AIRLINES, S.A.	VENEZUELA	P. O.-No.10, 06 de nov. del 2008. Regular de pasajeros, carga y correo.	Caracas/Santo Domingo/Caracas; Caracas/Santo Domingo/Saint Marteen/Caracas; Caracas/Saint Marteen/Santo Domingo/Caracas; Caracas/Punta Cana/Caracas; Caracas/Santiago/Caracas; Caracas/Santo Domingo/Punta Cana/Caracas*; Caracas/Santiago/Punta Cana/Caracas*; Caracas/Aruba/Santiago y v.v. Caracas/Aruba/Santo Domingo Y v.v. Caracas/Curazao/Santo Domingo y v.v. Caracas/Curazao/Santiago y v.v. (*): Sin derecho a cabotaje.
15. BLUE PANORAMA AIRLINES, S. A. P	ITALIA	P. O.-No.70, 17 de septiembre del 2008. Regular de pasajeros y carga.	Milán/La Romana/Milán; (4 frecuencias semanales) Bologna/Roma/La Romana/Roma. (1 frecuencia semanal) Enmienda No.1, del 3 de sep. del 2009 Roma y/o Bologna/La Romana y v.v.; Milán y/o Roma/La Romana y v.v

Líneas Aéreas Extranjeras (Regulares)

16. BRITISH AIRWAYS, PLC	INGLATERRA	P.O.- NO. 78, 2 de marzo de 2010. Regular de pasajeros y carga	Londres/Antigua/Punta Cana y v.v.
17. CORSAIRFLY	FRANCIA	P. O.-No.68, 9 de septiembre del 2008. Regular de pasajeros y carga. Vuelos Chárter.	Paris/Punta Cana/Paris; Paris/Saint Marteen/Punta Cana/Paris; Paris/Puerto Plata/Paris; Paris/Puerto Plata/Punta Cana/Paris; (sin derecho a cabotaje) Paris/Samaná/Paris; Paris/La Romana/Paris; Paris/Santo Domingo/Paris; <i>Comienzo No. 1, del 11 de febrero del 2010 Nantes/Fort de France/Punta Cana/Nantes (sin derecho a tráfico en el tramo Fort de France/Punta Cana)</i>
18. CONDOR FLUGDIENST	ALEMANIA	P. O.-No.18, 10 de julio del 2008. Regular de pasajeros, carga y correo.	Frankfurt/Samaná/Frankfurt; Frankfurt/La Romana/Frankfurt; Frankfurt/Puerto Plata /Frankfurt; Frankfurt/Punta Cana/Frankfurt; Munich/Punta Cana/Munich; Frankfurt/Santo Domingo/San José; C.R. y v.v.; Frankfurt/Samaná/Puerto Plata/ Frankfurt; Múnich/La Romana/Múnich; Colonia/Punta Cana/Colonia; Frankfurt/Santo Domingo/Frankfurt;
19. CONTINENTAL AIRLINES, INC.	ESTADOS UNIDOS	P. O.-No.45, 17 de abril del 2008. Regular de pasajeros, carga y correo.	Newark, NJ/Puerto Plata y v.v. Newark, NJ/Santo Domingo/ y v.v. Newark, NJ/Punta Cana y v.v. Newark, NJ/Santiago y v.v. Houston/Punta Cana/Houston;
20. COMPAÑÍA PANAMEÑA DE AVIACIÓN (COPA AIRLINES)	PANAMÁ	P. O. No. 33, 20 de agosto del 2009. Regular de pasajeros, carga y correo.	Panamá/Puerto Príncipe/Santo Domingo/Panamá (sin derecho a tráfico en el tramo de ruta Puerto Príncipe/ Santo Domingo); Panamá/Santo Domingo/ San Juan P.R. y v.v; Panamá/Santiago/Panamá Panamá/Punta Cana/Panamá;
21. CUBANA DE AVIACIÓN	CUBA	P. O.-No.08, 9 de agosto del 2007. Regular de pasajeros, carga y correo.	La Habana/Santo Domingo/Santiago de Cuba/La Habana; La Habana/Santiago de Cuba/Santo Domingo/La Habana; La Habana/Santo Domingo y v.v.; Santiago de Cuba/Santo Domingo/Santiago de Cuba; (3 frecuencias semanales los martes, jueves y domingos).

Líneas Aéreas Extranjeras (Regulares)

22. DELTA AIRLINES, INC.	ESTADOS UNIDOS	P. O.-No.41, 20 de mayo del 2010. Regular de pasajeros y carga.	New York/Santo Domingo/New York; New York/Santiago/New York; Atlanta/Santo Domingo/Atlanta; Atlanta/Punta Cana/Atlanta; New York/Punta Cana/New York; (1 vuelo diario) Atlanta/Puerto Plata/Atlanta; (1 vuelo diario) Fort Lauderdale/Santo Domingo/Fort Lauderdale (1 vuelo diario) <i>Enmienda No. 4 de fecha 17 de abril del 2008, Atlanta/Santiago/Atlanta.</i> <i>Enmienda No.5, 5 de noviembre del 2009, New York/Puerto Plata/New York; Cincinnati/Punta Cana/Cincinnati.</i> <i>Enmienda No. 6, 3 de diciembre del 2009, Detroit/ Punta Cana/Detroit Minneapolis/Punta Cana/Minneapolis</i>
23. DUCH ANTILLES EXPRESS B. V.	PAISES BAJOS	P. O.-No.63, 23 de agosto del 2007. Regular de pasajeros.	Curazao/Santo Domingo/Curazao (4 frecuencias semanales, martes, jueves, viernes y domingos); <i>Enmienda No.1, 25 de junio 2009, Curazao/Saint Marteen/Santo Domingo y v.v. (2 frecuencias semanales)</i>
24. IBERIA, (LINEAS AÉREAS DE ESPAÑA	ESPAÑA	P. O. No. 43, 06 de mayo del 2010. Regular de pasajeros, carga y correo.	Madrid/Santo Domingo/San Juan P. R./Madrid; Madrid/San Juan P. R./Santo Domingo/Madrid;
25. INSEL AIR INTERNATIONAL, B. V.	CURAZAO	P. O.-No.62, 23 de agosto del 2007. Regular de pasajeros y carga.	Curazao/San Marteen/Santo Domingo y v.v. Curazao/Santo Domingo/Curazao.
26. JET BLUE AIRWAYS, CORPORATION, INC.	ESTADOS UNIDOS	P. O.-No.47, 23 de agosto del 2007. Regular de pasajeros y carga.	New York/Santo Domingo/New York; New York/Santiago/ New York; <i>Enmienda no.1 de fecha 29 de Nov, del 2007, New York/Puerto Plata/ New York; Orlando/Santo Domingo/Orlando;</i>

Líneas Aéreas Extranjeras (Regulares)

<p>27. LAN AIRLINES, S.A.</p>	<p>CHILE</p>	<p>P. O.-No.27, 14 de agosto del 2009. Regular de pasajeros, carga y correo.</p>	<p>Enmienda No. 2 del 28 de agosto del 2008, San Juan, P.R./Santo Domingo/San Juan, P.R.;</p> <p>Enmienda No.3 de fecha 01 de abril 2009, Fort Lauderdale/Santo Domingo/Fort Lauderdale; Boston/Santo Domingo/Boston</p> <p>Enmienda No. 4, del 19 de febrero del 2010, New York/Punta Cana/New York; Boston/Punta Cana/Boston</p> <p>Santiago de Chile/Bogotá/Punta Cana/Miami y v.v. Miami/Punta Cana/Bogotá/Santiago de Chile; Santiago de Chile/Miami/ Santo Domingo y v.v.</p> <p>Enmienda No.1, del 3 de sep, 2009 Santiago de Chile/Guayaquil/Quito/ Punta Cana/Miami y v.v.;</p> <p>Santiago de Chile/Cancún/Punta Cana/ Miami y v.v.* y *Santiago de Chile/Punta Cana/La Habana/Santiago de Chile.</p> <p>*Los puntos intermedios entre Cancún y La Habana podrán ser operados con cambio de dirección en ambas vías</p>
<p>28. LAN PERÚ</p>	<p>PERÚ</p>	<p>P.O.-No.74, 21 de agosto 2009, Regular de pasajeros, carga y correo.</p>	<p>Lima/ Punta Cana/Miami y v.v.</p>
<p>29. LIVINGSTON,S. P. A.</p>	<p>ITALIA</p>	<p>P. O.-No.67, 5 de septiembre del 2008. Regular de pasajeros, carga y correo.</p>	<p>Malpensa/La Romana/Malpensa; Malpensa/Roma/La Romana y v.v. Roma/Malpensa/Barbados/La Romana/Malpensa; Malpensa/La Romana/Antigua/ Malpensa; Malpensa/La Romana/Montego Bay/ Malpensa; Malpensa/Varadero/La Romana/ Malpensa; Malpensa/Punta Cana/Montego Bay/ Malpensa;</p> <p>Enmienda No.1, 25 de junio del 2009, Milán/Punta Cana/Milán; Milán/Punta Cana/Antigua/Milán ; Y Milán/La Romana/Barbados/Milán.</p>

Líneas Aéreas Extranjeras (Regulares)

30. LÍNEAS AÉREAS COSTARRICENSES	COSTA RICA	P. O.-No.60, 22 de octubre del 2009. Regular de pasajeros y carga.	San José, C. R. /Santo Domingo/San José, C. R.
31. LAN ARGENTINA, S.A.	ARGENTINA	P. O.-No.61, de 11 febrero del 2010. Regular de pasajeros y carga.	Buenos Aires/Punta Cana/Miami y v.v. (2 frecuencias semanales sábado y Domingo).
32. LIAT LIMITED	ANTIGUA	P. O.-No.36, 24 de julio del 2008. Regular de pasajeros, carga y correo.	Antigua/Santo Domingo/Antigua.
33. MEXICANA DE AVIACIÓN	MÉXICO	P. O.-No.20, 25 de septiembre del 2009. Regular de pasajeros, carga y correo.	Ciudad de México/Cancún/Santo Domingo y v.v. Ciudad de México/Miami/Santo Domingo y v.v. Ciudad de México/Panamá/Santo Domingo y v.v.
34. MOUNTAIN AIR CARGO	PUERTO RICO	P. O.-No.13, 12 de junio del 2008. Regular de carga.	Aguadilla/Santo Domingo/Aguadilla; Aguadilla/Santiago/Aguadilla; (5 frecuencias semanales de lunes a viernes).
35. MARTINAIR HOLLAND	PAISES BAJOS	P. O.-No.22, 20 de enero del 2009. Regular de pasajeros, carga y correo.	<p>Ámsterdam/Puerto Plata/Punta Cana/Ámsterdam;*</p> <p>Ámsterdam/Punta Cana/Puerto Plata/Ámsterdam;*</p> <p>Ámsterdam/La Habana/Puerto Plata/Amsterdam;</p> <p>Amsterdam/Punta Cana/Amsterdam;</p> <p>Ámsterdam/Punta Cana/Holguín/Ámsterdam;</p> <p>Ámsterdam/Punta Cana/Cancún y v.v.</p> <p>Ámsterdam/Punta Cana/Montego Bay y v.v.;</p> <p>(*):sin derecho a cabotaje</p> <p>Enmienda No.5, 16 de abril del 2009, Ámsterdam/Punta Cana/Varadero/Ámsterdam; Ámsterdam/Varadero/Punta Cana/Ámsterdam. (1 frecuencia semanal los sabados)</p> <p>Enmienda No.6, 22 de octubre del 2009 Ámsterdam/Aruba/Punta Cana y v.v.* Ámsterdam/Varadero/Puerto Plata y v.v.*</p>

Líneas Aéreas Extranjeras (Regulares)

			(*): Sin derecho a tráfico en los tramos Aruba/Punta Cana y v.v. y Varadero/Puerto Plata y v.v.
36. NORTHWEST AIRLINES, INC.	ESTADOS UNIDOS	P. O.-No.39, 23 de agosto del 2007. Regular de pasajeros y carga.	Minneapolis/Santo Domingo/Minneapolis; Minneapolis/Punta Cana/Minneapolis; Enmienda No.1, 22 de octubre 2009, Detroit/Punta Cana/Detroit
37. ROBLEX AVIATION	COSTA RICA	P. O.-No.19, 15 de mayo del 2008. Regular de Carga.	San Juan, P.R./Santo Domingo/San Juan, P.R. (siete (7) frecuencias semanales); San Juan, P.R./Santiago/ San Juan, P.R. (tres (3) frecuencias semanales); San Juan, P.R./Punta Cana/ San Juan, P.R.; San Juan, P.R./La Romana/ San Juan, P.R.; San Juan, P.R./Puerto Plata/ San Juan, P.R.; Aguadilla/Santo Domingo/Aguadilla;
38. RUTAS AÉREAS DE VENEZUELA, RAV. S.A.	VENEZUELA	P.O. NO.76, 11 nov. 2009. Regular pasajeros, carga y correo.	Caracas/Santo Domingo/Caracas
39. SUNWING AIRLINES	CANADA	P. O. No. 66, 24 de julio del 2008. Regular de pasajeros, carga y correo	Toronto/Puerto Plata/Toronto; Montreal/Puerto Plata/Montreal; Toronto/Punta Cana/Toronto; y Montreal/Punta Cana/Montreal.
40. SPIRIT AIRLINES, INC.	ESTADOS UNIDOS	P. O.-No.48, 14 de febrero del 2008. Regular de pasajeros, carga y correo.	Fort Lauderdale/Santo Domingo y v.v. Fort Lauderdale/Puerto Plata y v.v. Fort Lauderdale/Punta Cana y v.v. Fort Lauderdale/La Romana y v.v. Fort Lauderdale/Santiago y v.v.
41. TORTUG AIR	HAITÍ	P. O. No.73, 10 de agosto 2009. Regular de pasajeros y carga.	Puerto Príncipe/Aeropuerto Int'l Joaquín Balaguer/Puerto Príncipe
42. TUI AIRLINES BELGIUM D/B/A (JETAIRFLY)	BÉLGICA	P. O.-No.57, 30 de julio del 2009. Regular de pasajeros y carga. Renovación de fecha 30 Julio del 2009.	Bruselas/Punta Cana/Montego Bay/Bruselas, Bruselas/Varadero/Punta Cana/Bruselas; Bruselas/Puerto Plata/Montego Bay/Bruselas, Nota: sin derecho a tráfico en los tramos, Punta Cana – Montego Bay; Varadero – Punta Cana; y Puerto plata – Montego Bay

Líneas Aéreas Extranjeras (Regulares)

43. TRANS AMERICAN AIRLINES, S. A. (TACA PERÚ)	PERÚ	P. O.-No.72, 15 de junio del 2009. Regular de pasajeros, carga y correo.	Lima/Santo Domingo y v.v.; Lima/Puerto Plata y v.v.; Lima/Punta Cana y v.v.; (3 frecuencias semanales).
44. TRANSAERO AIRLINES, S.A.	RUSIA	P.O. -No.75, 3 de nov. del 2009 Regular de pasajeros y carga	Moscú/Punta Cana y .v.v. St. Petersburgo/Punta Cana y v.v.
45. UNITED AIRLINES, INC.	ESTADOS UNIDOS	P. O.-No.52, 13 de diciembre del 2007. Regular de pasajeros, carga y correo.	Chicago/Punta Cana/Chicago; Washington, D.C./Punta Cana/Washington, D.C.
46. UNITED PARCEL SERVICES, CO	ESTADOS UNIDOS	P. O.-No.53, 14 de agosto del 2008. Regular de carga y correo.	Orlando-Florida/Santo Domingo/Orlando-Florida; Orlando-Florida/Santo Domingo/Miami; Miami/Santo Domingo/Miami/; Miami/Santo Domingo/Orlando-Florida
47. US AIRWAYS	ESTADOS UNIDOS	P. O.-No.01, 19 de marzo del 2009. Regular de pasajeros, carga y correo.	Filadelfia/Santo Domingo/Filadelfia; Filadelfia/Punta Cana/Filadelfia; Boston/Punta Cana/Boston; Charlotte/Punta Cana/Charlotte.
48. USA 3000 AIRLINES	ESTADOS UNIDOS	P. O.-No.31, 30 de Julio del 2009. Regular de pasajeros, carga y correo.	Chicago/Punta Cana/Chicago; Baltimore/Punta Cana/Baltimore; Filadelfia/Punta Cana/Filadelfia; Cleveland/Punta Cana/Cleveland; Newark/Punta Cana/Newark; Saint Louis/Punta Cana/Saint Louis; Detroit/Punta Cana/Detroit; Baltimore/La Romana/Baltimore; Pittsburgh/Punta Cana/Pittsburgh.
49. VRG LINHAS AÉREAS, S.A.	BRASIL	P.O.-No. 77, 2 de febrero del 2010. Regular de pasajeros, carga y correo.	Sao Paulo/Caracas/Punta Cana y v.v. (1 vuelo semanal) <i>Resolución No. 1 del 08 de abril de 2010</i> Sao Paulo/Caracas/Santo Domingo y v.v.

Líneas Aéreas Extranjeras (Regulares)

<p>50. WEST JET AIRLINES</p>	<p>CANADA</p>	<p>P. O.-No.65, 24 de julio del 2008. Regular de pasajeros y carga.</p>	<p>Toronto/Puerto Plata/Toronto; Toronto/Punta Cana/Toronto;</p> <p style="color: yellow;">Enmienda No. 1 del 25 de sept. Del 2008 Toronto/La Romana/Toronto.</p> <p style="color: yellow;">Enmienda No.2 del 3 de sep. 2009 Ottawa/Punta Cana/Ottawa; Hamilton/Punta Cana/Hamilton; y Thunderbay/Punta Cana/Thunderbay.</p> <p style="color: purple;">Enmienda No. 3 del 08 de abril de 2010 Montreal/Punta Cana/Montreal; y Toronto/Samaná/Toronto</p>
<p>51. XL AIRWAYS FRANCE</p>	<p>FRANCIA</p>	<p>P. O.-No.69, 9 de septiembre del 2008. Regular de pasajeros correo y carga y vuelos Chárter.</p>	<p>Paris/La Romana/Paris; Paris/Punta Cana/Paris; Paris/Samaná/Paris; Paris/Puerto Plata/Paris; Marsella/Punta Cana/Marsella; Nantes/Punta Cana/Nantes; Lyon/Punta Cana/Lyon; y Toulouse/Punta Cana/Toulouse.</p>

LEYENDA:

- Fecha de Renovación de Permisos
- Fecha de Expedición del Permiso Inicial
- Fecha de Expedición del Permiso Inicial
- Enmiendas 2009 y años anteriores
- Enmiendas 2010



CIELOS ABIERTOS ESTRATEGIAS DE DESARROLLO



Calle José Joaquín Pérez No.104, Gazcue, Santo Domingo, Rep. Dom.
Tel.: 809 689.4167 | Fax: 809 689.4113
www.jac.gob.do | email: jacrd@jac.gob.do