

Revista Informativa de  
la Junta de Aviación Civil  
(JAC)

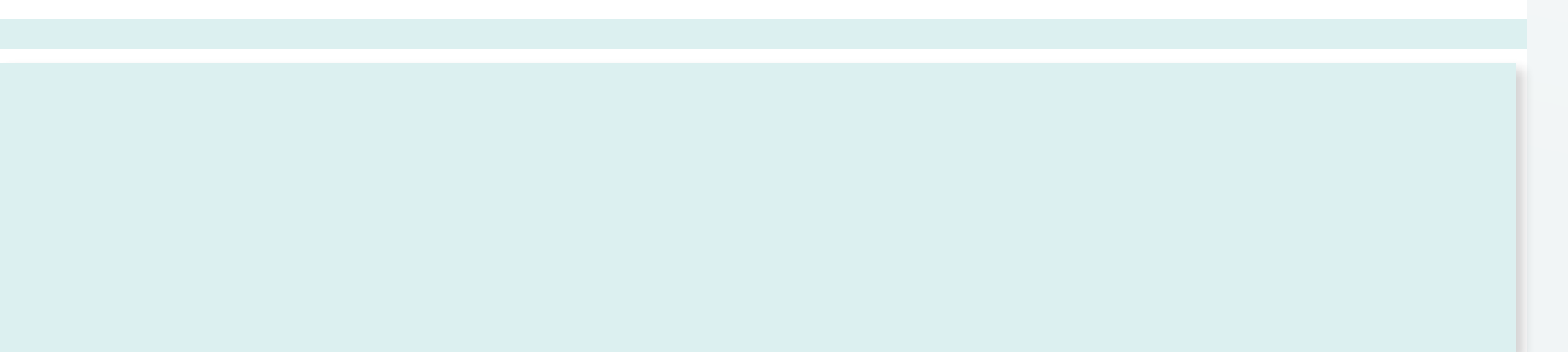
Año 2, No.3 | Marzo 2012  
Santo Domingo, Rep. Dom.

# Aeropolítica

*Cielos Abiertos Estrategia de Desarrollo*



## Avances y desafíos del transporte aéreo dominicano





**Ing. Luis P. Rodríguez Ariza**  
Secretario de Estado  
Presidente de la Junta de Aviación  
Civil de la República Dominicana y  
Presidente de la Comisión  
Latinoamericana de  
Aviación Civil

**D**istinguidos lectores; con esta tercera entrega de “**AEROPOLITICA**”, creemos haber alcanzado la mayoría de edad de la Revista, quedándonos como tarea y compromiso principal, el lograr su permanencia en el tiempo, lo que dependerá de que podamos seguir brindando informaciones que contribuyan a mantener el interés de nuestros lectores, conforme al contenido que en cada número les podamos ofrecer.

Tal y como ha sido la línea informativa de “**AEROPOLITICA**”, en este número se publican artículos elaborados por nuestras diferentes dependencias, mediante los cuales se informa de manera actualizada, sobre las diversas actividades que se desarrollan en torno a la aviación civil en sentido general, y del transporte aéreo en particular. De igual manera ponemos en conocimiento de ustedes; aspectos que reflejan cómo ha ido positivamente evolucionando institucionalmente esta Junta de Aviación civil.

También podrá informarse al leer este número, de cuál ha sido el comportamiento en términos estadísticos, del flujo de pasajeros que tocan nuestros diferentes aeropuertos internacionales, al tiempo que presentamos un artículo de opinión, sobre el futuro del mercado de pasajeros a nivel local y mundial, y de las proyecciones del mismo a corto y mediano plazo, así como de qué manera se vería afectado nuestro país, en un renglón que es vital para nuestra economía, como lo es el turístico.

La Junta de Aviación Civil ha estado permanente laborando en el aspecto internacional, encaminando sus mayores esfuerzos a lograr la expansión de nuestros mercados. Un dato importante a ser resaltado y que refleja la expansión antes dicha, es el incremento del número de líneas aéreas que operan en nuestros aeropuertos internacionales, y cuya presencia ha inducido al establecimiento de empresas que ofrecen diversos servicios aeroportuarios, generando por vía de consecuencia, la creación de nuevos empleos dentro del sector.

Institucionalmente, la Junta de Aviación Civil se ha ido fortaleciendo de manera permanente como ya hemos expresado en otras ocasiones, y muestra de ello se manifiesta en el artículo que sobre Facilitación del Transporte Aéreo se publica en este número, en el que al tiempo de edificar al lector sobre los derechos de los pasajeros y los fundamentos en que se basan los mismos, se plasma de manera sintetizada la labor desarrollada por la División de Facilitación, a partir de su creación.

Al tiempo que les reiteramos nuestro agradecimiento por la favorable acogida que le han dispensado a nuestro órgano informativo, nos mantenemos confiados en que, tal y como ha sido el propósito que nos impusimos como objetivo desde que concebimos este proyecto, el material que en esta ocasión les brindamos, les sirva de mucha utilidad.

Invitamos a nuestros lectores, a que disfruten el contenido de este Tercer Número de “**AEROPOLITICA**”.

**Muchas gracias**



## MIEMBROS DE LA JAC

**Ing. Luís P. Rodríguez Ariza**  
Presidente de la Junta de Aviación Civil

**Dr. Alejandro Marcelino Herrera**  
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. Aristides 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 y de la Aviación  
Civil, CESAC.

**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 Líster 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  
**Dionisio de la Rosa,**  
Representante del Director  
General del Cuerpo Especializado  
en Seguridad Aeroportuaria y de  
la Aviación Civil, CESAC.

# Contenido



**Aeropolítica**

CONSEJO EDITORIAL

**Ing. Luis Paulino Rodríguez Ariza**  
Secretario de Estado, Presidente de la  
Junta de Aviación Civil

**Lic. Carmen Curiel Cruz**  
Enc. de la División de Comunicaciones  
Coordinación-Redacción General

**Corrección:**  
Sr. Andrés Sención Villalona  
Sr. Adán E. Bodden Fernández

**Colaboradores:**  
Sr. Andrés Sención  
Dra. Bernarda Franco  
Lic. Frank Guerrero  
Sr. Roberto Acevedo  
Sra. Esperanza Rosell

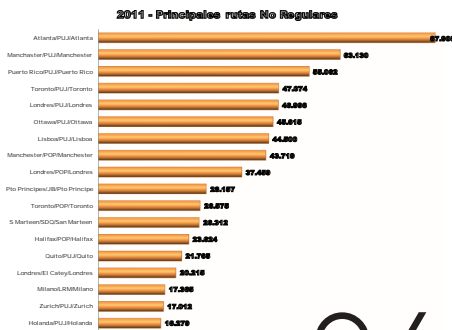
**Fotografías:**  
Dankarlis Calvo Lizardo

**Diseño y diagramación:**  
Ing. Lisandro K. Ferreira Hdez.  
lferreira@ideakreativa.com  
829-586-6400

**Impresión:**  
NG MEDIA

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.

## ESTADÍSTICAS



# 06

## AVANCES Y DESAFÍOS DEL TRANSPORTE AÉREO DOMINICANO



# 11

## CLAC Y LA ADMINISTRACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL DE LA REPÚBLICA POPULAR CHINA FIRMAN ACUERDO



# 12

## CLAC FIRMA CONVENIO DE COLABORACIÓN TÉCNICA CON MÉXICO



# 13

## COSECHANDO FRUTOS





LICENCIADO FRANK GUERRERO,  
ENCARGADO DE LA DIVISIÓN DE  
ECONOMÍA DEL TRANSPORTE  
AÉREO

# AVANCES Y DESAFIOS DEL TRANSPORTE AÉREO DOMINICANO

## Las Estadísticas por dentro

Con frecuencia escuchamos a las autoridades del gobierno, a representantes del sector privado, y sobre todo del ramo hotelero, referirse a la cantidad de personas que hacen uso de los aeropuertos internacionales para ingresar al país.

Esto es así, porque sin dudas del desempeño positivo o negativo que refleje el transporte aéreo de pasajeros, pudieran explicarse o proyectarse muchas situaciones del orden económico en el territorio nacional.

En las siguientes líneas buscaremos analizar de manera retrospectiva el comportamiento del tráfico de pasajeros y operaciones aéreas, medido tanto en entradas como en salidas, durante los últimos siete años, y en base a los datos arrojados, ceteris paribus, establecer cuales son las perspectivas que en términos generales, a mediano y corto plazo, depara el futuro para este importante sector de la economía dominicana. Los datos estadísticos nacionales presentados provienen en su mayor parte del Sistema Estadístico del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).

### AMBITO PREVALECIENTE 2005-2011:

#### 2005-2007. Un vuelo con viento de cola:

El septenio 2005-2011, en el aspecto internacional se caracterizó durante sus primeros tres años por presentar resultados altamente positivos para la industria aérea, alcanzados en un contexto económico mundial favorable, aunque con un desaceleramiento marcado a partir de mediados del 2007 en las economías de ma-

yor desarrollo. En esos años, el transporte aéreo mundial de pasajeros, medido en pasajeros por kilómetro transportado (RPK), creció a una tasa cercana a 7.9%.

Por su parte en el aspecto nacional, como veremos más adelante, esta bonanza mundial coincide con la mayor tasa de crecimiento alcanzada en el flujo de pasajeros internacionales, tanto en entradas como en salidas. De hecho, en el año 2005 por vez primera el flujo de pasajeros en entradas supera los 4 millones.

#### 2008-2009. Nubarrones en el firmamento:

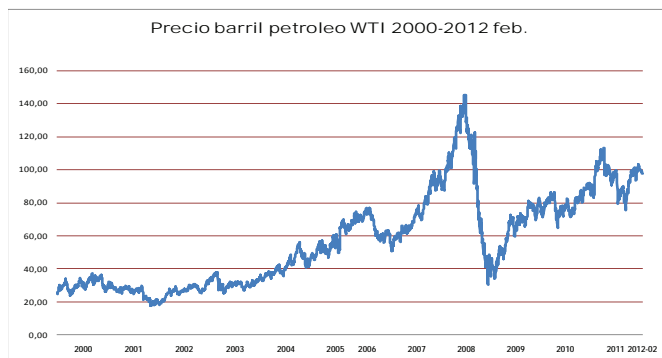
Para el mes de abril de 2008, comienzan aparecer los primeros signos negativos que pudieran contrarrestar las tendencias favorables antes mencionadas. En el plano internacional, en un comunicado de fecha 1 de abril de ese mismo año, la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA por sus siglas en inglés) hace referencia a que una potencial estanflación (estancamiento económico con inflación de precios) amenaza la industria aérea, por lo cual reducía en aproximadamente 60% las expectativas de beneficio para sus líneas aéreas.

En el contexto nacional, si bien las proyecciones de los organismos internacionales como las del Fondo Monetario Internacional (FMI) indicaban que nuestro país continuaría disfrutando de un crecimiento económico positivo (El FMI estimaba un crecimiento de 4.8%, terminamos creciendo 5.3%), proyectaba en cambio para el resto del mundo, sobre todo para las economías de naciones desarrolladas, como la de Estados

Unidos y de los Estados de la Zona Euro, una contracción económica que en principios parecería ser de carácter cíclico, pero que posteriormente la realidad de su duración y profundidad nos dejarían saber que no era de tal naturaleza.

Al impacto económico de la crisis mundial que tendría efecto en los principales mercados emisores de turistas hacia nuestro territorio, y en donde paralelamente residen el mayor grueso de los dominicanos en el exterior, habría que sumarle los efectos de otra variable de gran peso en el tráfico de pasajeros hacia nuestro territorio: nos referimos a la crisis de los precios de los combustibles.

En aviación, el costo de los combustibles representa cerca del 30% del total de los costos operativos; en América Latina, por una serie de distorsiones este costo se eleva hasta el 36% en promedio; precisamente en julio del 2008, el precio de petróleo crudo West Texas Intermediate (WTI) alcanzaría el precio record US\$145.31 el barril, manteniendo un promedio entre enero y agosto cercano a los US\$115.00. Comenzando a partir de entonces un descenso gradual, que mantuvo su nivel en un promedio de US\$80.00 entre septiembre y noviembre, cayendo posteriormente de manera abrupta a US\$41.00 en el mes de diciembre.



Fuente: Elaborado con datos del Ministerio de Industria y Comercio

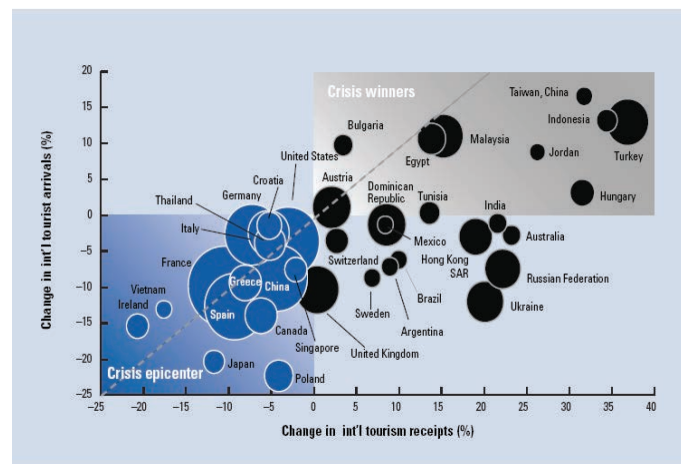
Con un precio referente para el barril del petróleo como el observado a finales de 2008, y el cual se mantendría durante todo el año 2009 en una franja promedio por debajo de US\$62.00, las perspectivas de recuperación de la industria aérea parecerían posibles. Sin embargo no fue así, ya que las incertidumbres y expectativas sobre una recuperación económica jugaron un papel preponderante en el nivel de confianza de los consumidores y los agentes productivos; de hecho, el año 2009 quedará marcado por siempre para la aviación comercial, y no de la mejor manera; basta apuntalar las palabras de Sr. Giovanni Bisignani, Direc-

tor General y CEO de la IATA, acerca de este periodo:

**“En términos de demanda, 2009 va aparecer en los libros de historia como el peor año que jamás haya visto la industria. Hemos perdido dos años y medio de crecimiento en el mercado de pasajeros, y tres años y medio de crecimiento en el de carga”**

En ambos años (2008-2009), nuestro país pudo sortear con éxitos los efectos negativos de esos dos componentes, así como la amenaza de la gripe A(H1N1), lo cual queda reflejado en la siguiente gráfica contenida en el informe mundial de competitividad turística 2011:

a) Impacto de la crisis económica en los mayores destinos turísticos (2007-09):



## 2010-2011. Recuperando altura:

El bienio 2010-2011 trajo consigo mejores resultados para la aviación internacional que los obtenidos en los dos años anteriores. Varios fueron los factores que se conjugaron para que así fuere, entre los que podemos citar:

- Ligera mejoría en la economía de los Estados Unidos y el impulso de la aviación en las economías de los Estados emergentes (países BRIC).
- Un mejor desempeño de la propia industria aérea, consistiendo estas básicamente en la reducción de costos y el uso de aeronaves con un mejor performance en el consumo combustible.
- Ajustes en las rutas y operaciones aéreas existentes, que permitió que el factor promedio de ocupación se elevara al 78.4% para el año 2010 y 78.1% en el 2011.

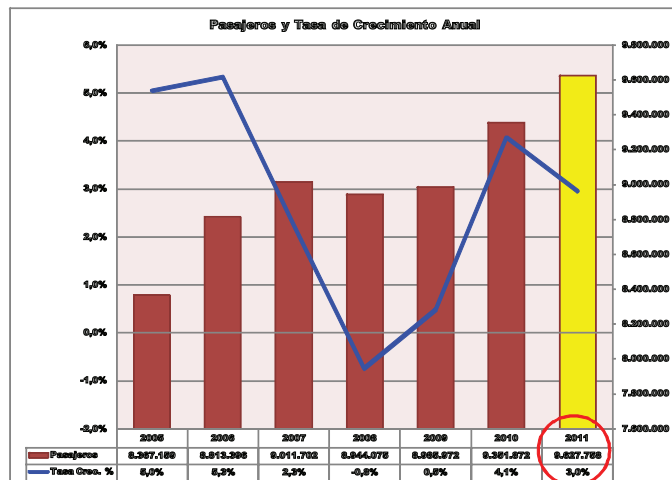
Todo esto a expensa de un pírrico margen de rentabilidad de 2.7% en el 2010, y el continuo descalabramiento de la economía en los países europeos y de

los efectos negativos que tuvieron para la aviación los fenómenos naturales, como la erupción del volcán Eyjafjallajökull, que obligó en abril de 2010 al cierre de aeropuertos y el espacio aéreo del norte y centro de Europa, así como la cancelación de más 20,000 vuelos en esa región.

### LAS ESTADISTICAS POR DENTRO:

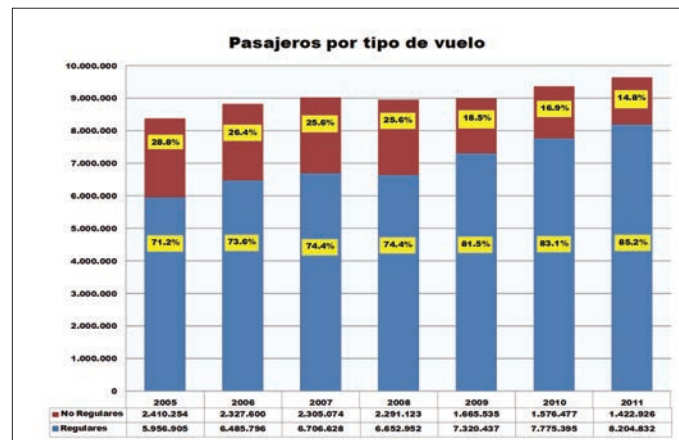
En el septenio 2005-2011 en el país fueron transportados aproximadamente 63.1 millones de pasajeros. Tal como señalábamos el caso del año 2005, en donde se había logrado alcanzar los 4 millones de pasajeros en entradas, ya para el año 2007 se marcaba otro hito en materia de transporte aéreo para el país, al sobrepasarse por vez primera los 9 millones de pasajeros. En el recién concluido año 2011, de manera preliminar, fueron registrados 9,629,759 pasajeros transportados, de los cuales 4,787,269 lo hicieron en entradas, y 4.840,490 en salidas. El siguiente gráfico muestra de manera combinada la cantidad de pasajeros y la tasa de crecimiento para el periodo analizado.

Es importante destacar, que para el año 2005 en el país operaban de manera regular en vuelos internacionales 41 líneas aéreas y 161 lo hacían a través de operaciones no regulares o chárter. Ese año se contabilizaron un aproximado de 70 mil vuelos. Ya para el año 2011 las líneas regulares ascendían a 52 y las no

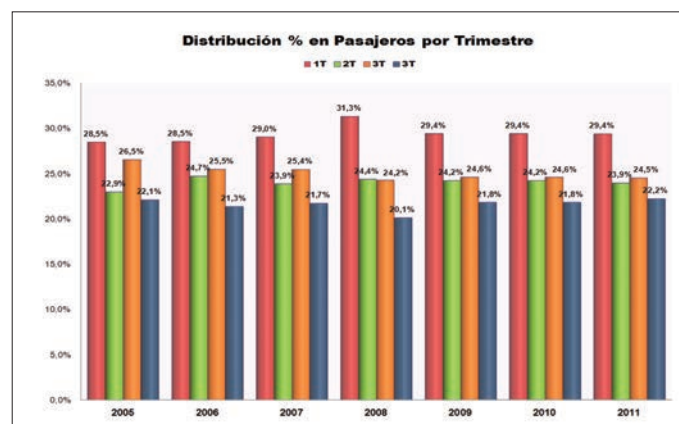


regulares se situaban en 120, con un total de 78,600 operaciones realizadas.

Esta marcada tendencia creciente hacia la regularización de las operaciones por parte de las líneas aéreas, habla por sí sola del posicionamiento y confianza alcanzado por nuestro país, frente a los operadores aéreos internacionales.



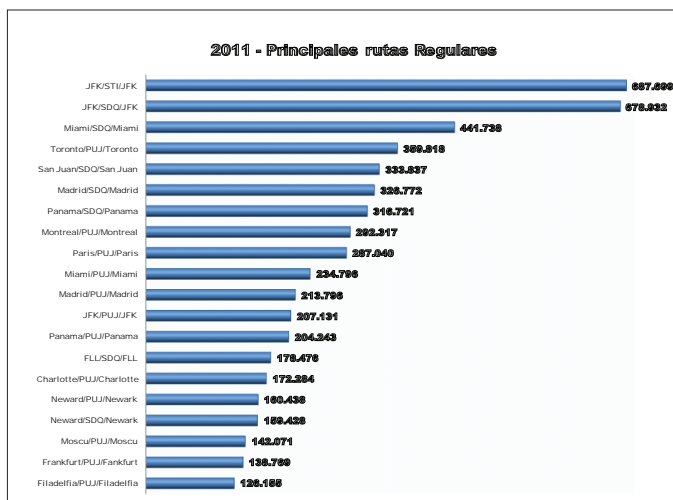
Tradicionalmente marzo, enero y julio son los meses en donde se moviliza una mayor cantidad de pasajeros, mientras que, septiembre y octubre son los de menor cantidad. En Marzo y octubre de 2008 se presentaron curiosamente la mayor y menor cantidad de pasajeros, con 981,200 y 485,642 pasajeros, respectivamente. El siguiente gráfico nos muestra la distribución trimestral:



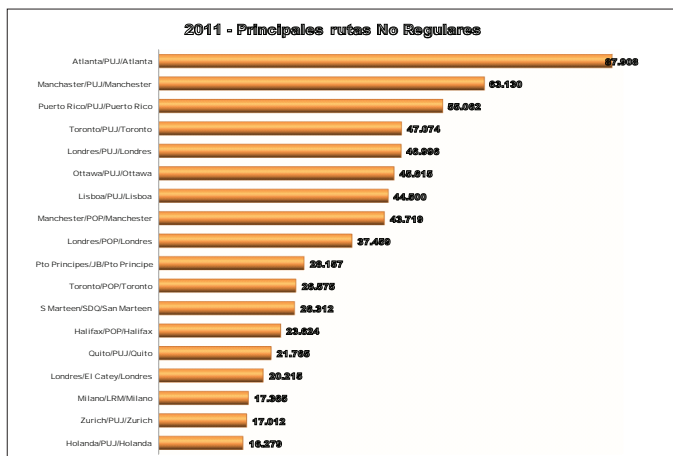
### Principales rutas:

Al analizar el comportamiento de las rutas aéreas entre los años 2005-2011, los resultados de un año a otro muestran una estabilidad en la cantidad de rutas regulares existentes y una reducción en cuanto a los no regulares o chárteres. Los anteriores datos son coherentes con el señalamiento de que, cada vez con mayor frecuencia, las líneas aéreas tienden a regularizar sus operaciones. El incremento en el tráfico de pasajeros, se explica por el aumento de frecuencias otorgadas, lo cual se refleja a través de la cantidad de operaciones realizadas, las que se han incrementado en más de 12%, y por la vía del mejoramiento en el índice de ocupación por asientos, que pasó de un 68% en el año 2005 a un 72% en el 2011.





En el caso del año 2011, las rutas aéreas que unen a las terminales nacionales con el Aeropuerto John F. Kennedy (JFK) se mantienen como la principal vía de llegada al país; un punto sin dudas apoyado por una gran cantidad de pasajeros étnicos. Los aeropuertos de Madrid y Paris lideran esa posición para el continente Europeo; por su parte, el Aeropuerto Internacional de Tocumen, en Panamá, es la primera puerta de llegada desde Sudamérica. El próximo gráfico nos muestra los resultados en las rutas no regulares.



## Comportamiento por aeropuertos:

Por otro lado, el país ha sido testigo de un mejoramiento notable en sus infraestructuras aeroportuarias, entre las que se incluyen las ampliaciones y nuevas pistas de despegue y rodaje en los aeropuertos De Las Américas y Punta Cana, con lo que queda asegurada la operación de aeronaves modernas de gran peso y el manejo adecuado de un mayor flujo de pasajeros.

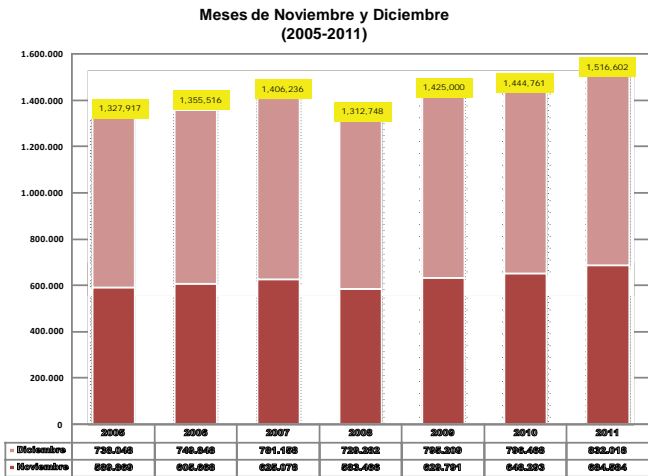
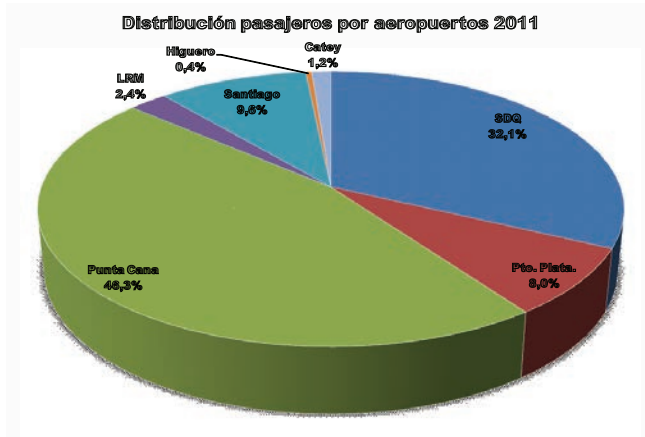
En el año 2005 fueron trasladadas las operaciones aéreas del entonces Aeropuerto Internacional de Herrera al nuevo Aeropuerto Internacional Joaquín Balaguer (El Higuero), y para el año 2006, entraba en fun-

cionamiento el Aeropuerto Internacional Juan Bosch (El Catey), ubicado en el prometedor polo turístico de Samaná. En este último aeropuerto, durante su primer año de operación, fueron transportados aproximadamente 4,300 pasajeros, y para el año 2011 esta cifra se acercaba a 120 mil.

Sobre los resultados en el movimiento de pasajeros por aeropuertos en esos años, las estadísticas presentan comportamientos diferentes entre las distintas terminales. En los casos de Punta Cana, Las Américas y El Catey, encontramos un crecimiento constante, mientras que en el Aeropuerto del Cibao, el movimiento de pasajeros tiende a mantenerse prácticamente en los mismos niveles del año 2005. Por su parte, el Aeropuerto Internacional Joaquín Balaguer, registraba un flujo de aproximadamente 22 mil pasajeros en vuelos internacionales, para crecer en el transcurso de los próximos dos años, hasta ubicarse cercano a los 38 mil pasajeros, para luego sufrir una caída durante los años 2008 y 2009, que lo situaría prácticamente igual a la cantidad registrada en el 2005, recuperando su crecimiento en los años 2010 y 2011. Cabe señalar, que esta terminal aeroportuaria ha sido preferentemente utilizada para vuelos domésticos, en operaciones privadas y comerciales. El mercado de los vuelos domésticos se encuentra en expansión, por lo que merece ser analizado de manera separada en otra entrega.

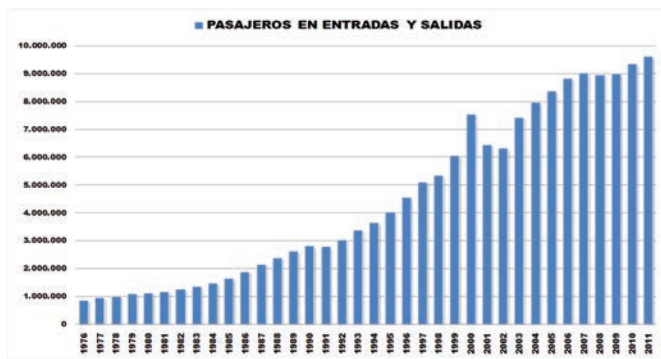
Ante este boom, del cual hemos sido testigos en términos de flujo de pasajeros, tenemos sin embargo en números rojos las estadísticas aéreas en los aeropuertos de Puerto Plata y La Romana. En estos puntos se observa una notable disminución año tras año. Si comparáramos los años 2005 y 2011, la reducción en términos relativos sería del 43% y 55 %, con un movimiento aproximado para el año 2011 de 700 mil y 235 mil pasajeros respectivamente, para cada uno de estos aeropuertos.

Para el año 2011 la distribución general del total de los 9,627,758 de pasajeros registrados fue la siguiente: Alrededor de 4.4 millones pertenecen al Aeropuerto Internacional de Punta Cana (78% en vuelos regulares y 32% en no regulares), 3.1 millones al Aeropuerto Las Américas (98% en vuelos regulares), 926.7 mil en el Aeropuerto del Cibao (99.8% regulares), 770 mil por el Aeropuerto de Puerto Plata (72% regulares y 28% no regulares), 235 mil en el Aeropuerto La Romana (64% regulares y 36% no regulares), 119 mil corresponden al Aeropuerto El Catey (52% regulares y 48% no regulares) y 35 mil 500 pasajeros (65% regulares y 35% no regulares) transportados a través del Aeropuerto del Higuero.



## PROYECCIONES EN EL CORTO Y MEDIANO PLAZO:

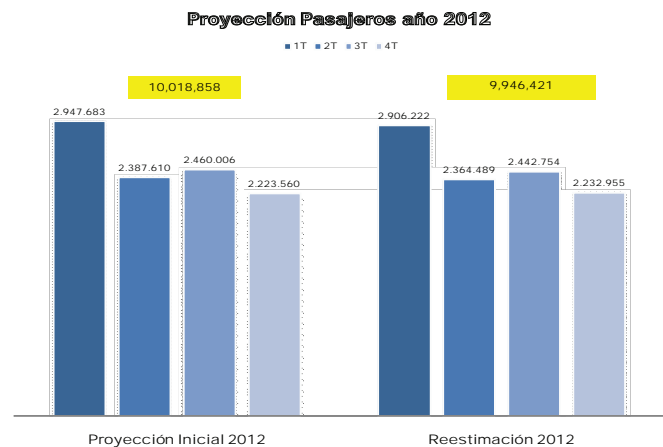
Desde los años 70, con el impulso brindado al desarrollo del turismo hacia nuestro territorio por la Ley No. 153-71 de incentivo turístico, con el aumento de las comunidades de dominicanos en el exterior y las flexibilidades en las facilidades para que núcleos de la población nacional pudieran viajar al extranjero, y con el crecimiento en el movimiento de pasajeros, comenzó un ascenso; con muy pocos y atenuados periodos de decrecimiento, explicables todos por factores de choques externos.



Existe una relación directa entre los resultados encontrados de los dos últimos meses de cada año y el resultado presentado en el primer trimestre del año posterior (efecto temporada alta). Para los meses de noviembre y diciembre del pasado año 2011, la tasa de crecimiento de pasajeros en entradas y salidas, en comparación a igual periodo del año 2010, fue de 5%, lo que nos permite establecer que para el primer trimestre del año 2012, hemos de esperar una tasa cercana a la observada.

De hecho, datos aún preliminares, para el mes de enero del presente año 2012, señalan que el tráfico de pasajeros sobrepasará el millón de personas, con lo cual se mantiene la tendencia creciente de finales de año.

Para el resto del año 2012, y bajo un escenario conservador, el crecimiento esperado ha de situarse entre un 3.3% y 4.1%, esto es, tomando en cuenta que la crisis europea no presentará mejoría significativa, y que continuará el incremento de pasajeros provenientes de Rusia y América del Sur.



En el mediano plazo, todas las perspectivas indican que el transporte aéreo internacional de pasajeros hacia y desde nuestro país, continuará en aumento. Como hemos visto, a diferencia de otros Estados, hemos logrado hasta ahora sortear con éxito, (no sin sacrificios), las distintas crisis que la industria aérea ha tenido que afrontar.

Sin embargo, la realidad es que el potencial y los beneficios que pudieran derivarse de este importante sector económico, de lograrse implementar las estrategias correctas en el futuro inmediato, son extensas; beneficios incluso que se encadenarían a otros renglones económicos. En nuestro país, existe una relación bastante estrecha entre los sectores Transporte Aéreo y Turismo; la industria aérea juega un papel preponderante como facilitador de este último, por lo tanto, debe ser librado de cuantas trabas y barreras existan, y que pudieran restarle competitividad.

# La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y la Administración de Aviación Civil de la República Popular China firman Acuerdo



**Beijing, China.-** El Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), Secretario de Estado y Presidente de la Junta de Aviación Civil de República Dominicana, Ingeniero Luis Paulino Rodríguez Ariza, encabezó la delegación de dicha Comisión que se reunió con las más altas autoridades de la Administración de Aviación Civil de la República Popular China (CAAC, siglas en inglés) para suscribir un Memorando de Entendimiento entre las dos organizaciones.

Según resaltó el Presidente de la CLAC, en el Acuerdo se acordó cooperar en el área de la aviación civil internacional, particularmente en los campos de la seguridad operacional, la seguridad aeroportuaria, el medio ambiente y otros temas de interés común.

De igual manera, se impulsará el intercambio de información y se aspira a desarrollar un programa

de instrucción conjunto, del que se beneficiarán los 22 países miembros de la CLAC, aprovechando la capacidad instalada en la Academia de Aviación Civil de China y la experiencia de sus funcionarios. Otro de los objetivos apunta a realizar proyectos conjuntos, incluyendo eventos y reuniones internacionales.

Rodríguez Ariza destacó, que el señalado Acuerdo constituye un paso trascendental en las relaciones internacionales de los 22 Estados Miembros de la CLAC con la República Popular China, para la aplicación de las mejores prácticas y optimización del nivel de seguridad del transporte aéreo del Continente. Esto coincide con los objetivos de integración regional y armonización de políticas que promulga la CLAC.

A juicio de los negociadores, se trata de un Acuerdo que fue muy

trabajado durante meses, y que permitirá impulsar las relaciones entre las instituciones latinoamericanas del sector y la CAAC".

Además del Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), Ingeniero Luis Paulino Rodríguez Ariza, en la firma estuvieron presentes el Embajador Carlos Veras, Representante Permanente de la República Dominicana ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en Montreal, Canadá, y la Señora Rosa NG Báez, Representante de la Oficina de Desarrollo Comercial de la República Dominicana en Beijing, República Popular de China y el Secretario de la CLAC, Marcos Ospina.

La Delegación de la CAAC estuvo presidida por el Señor Li Jiaxiang, Ministro de Aviación Civil de China y el Ministro adjunto Xia Xinghua, entre otros altos funcionarios chinos.

# Comisión Latinoamericana de Aviación Civil firma Convenio de Colaboración Técnica con México



La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), y el organismo descentralizado de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT), de México, firmaron un convenio de colaboración Técnica, con la finalidad de fortalecer el desarrollo de la industria aeronáutica y aeroportuaria en Latinoamérica, en la ciudad azteca.

La información la ofreció el Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), Ingeniero Luis Paulino Rodríguez Ariza, quien destacó que con la firma del Acuerdo, México se convierte en el primer país de la región Latinoamericana en firmar un Convenio con el organismo internacional.

El también Secretario de Estado y Presidente de la Junta de Aviación Civil de la República Dominicana; señaló que entre los objetivos de este convenio está estrechar los lazos de cooperación para promover el desarrollo seguro, eficiente y sostenible del transporte aéreo en América Latina.

También explicó el funcionario,

intercambiar información, especialmente la relacionada con aspectos de capacitación y gestión aeroportuaria, así como de los servicios auxiliares en los aeropuertos.

El convenio fue firmado por el Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), Ingeniero Luis Rodríguez Ariza y el director General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), Gilberto López Meyer.

Durante su discurso en la actividad Rodríguez Ariza destacó el desarrollo del sector aeronáutico mexicano.

“México es el primer Estado miembro de la región que firma un acuerdo de capacitación con la CLAC, ya que los anteriores habían sido con países de otras regiones”, resaltó.

Explicó el Presidente de la CLAC que México siempre ha estado a la vanguardia en materia de aviación civil y agradeció a ASA su interés de participar en este tipo de iniciativas.

De su lado, López Meyer aseguró que para el organismo que dirige, la firma del documento es de gran relevancia por el alto nivel de respon-

sabilidad que representa trabajar en coordinación con la CLAC.

Así mismo, destacó la labor que realiza la CLAC a favor de la industria aérea Latinoamericana.

Aseguró que este hecho, más que un convenio de colaboración, es una manifestación de amistad con República Dominicana.

Con la suscripción de este Convenio, ambas instituciones esperan mejorar los procedimientos de la aviación civil internacional, en particular en los rubros de entrenamiento y capacitación del factor humano en los campos de seguridad aeroportuaria, operacional, medio ambiente y gestión de tránsito aéreo.

Al acto también asistieron el Secretario de la CLAC, Marcos Ospina, el Embajador de República Dominicana en México, Fernando Pérez, así como los coordinadores de las Unidades de Negocios y de Planeación y Comunicación Corporativa de ASA, Guillermo Heredia Cabarga y Francisco Andrade Gómez, respectivamente; además del Administrador del Centro Internacional de Instrucción de ASA, Ángel Grosó Sandoval.

# Cosechando Frutos



POR: BERNARDA FRANCO CANDELARIO  
ENCARGADA DEL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE AÉREO

## **POLÍTICA AEROCOMERCIAL.**

### **Suscripción de Acuerdos de Servicios Aéreos.**

Mucho se ha hablado de la flexibilización en la concesión de los derechos de tráfico y de la política de cielos abiertos aplicada en los últimos tiempos por el Estado dominicano a través de la Junta de Aviación Civil. Aunque algunos celebran sus beneficios y otros desdican de ellos, lo cierto es que los frutos se traducen en un incremento en el número de pasajeros que visitan nuestro país, con el fin de realizar turismo, comercio, u otras actividades. Al cierre del año 2011, el tráfico de pasajeros originado desde diferentes partes del mundo con destino hacia la República Dominicana, alcanzó la cifra de 4,787,269 pasajeros. Partiendo desde el territorio nacional hacia otros destinos, la cifra fue de 4,840.490, para un total de 9,627,759 pasajeros transportados.

De forma general, podemos decir que la adopción de una política aerocomercial, ajustada a criterios cada

vez más liberales, donde de forma gradual han sido eliminadas las restricciones de acceso al mercado dominicano para las aerolíneas extranjeras, ha constituido un elemento fundamental para el desarrollo del transporte aéreo en el país.

Indiscutiblemente, ese desarrollo cuenta con el apoyo de adecuadas estructuras aeroportuarias, suficientes infraestructuras hoteleras, carreteras y vías de acceso en buen estado, estándares adecuados de seguridad operacional, y seguridad jurídica para la inversión extranjera.

### **Acceso a los Mercados**

Sobre el acceso a los mercados, varios acuerdos suscritos por la República Dominicana, disponen la liberalización de la capacidad, expresada por el tamaño de la aeronave, número de asientos, y la frecuencia de los vuelos. Esto permitirá a las aerolíneas (designadas o no) de los Estados, operar con cualquier tipo de aeronave, en cualquier frecuencia, siempre y cuando posea sus permisos de rutas y permisos técnicos.

Otro aspecto liberalizado, es el relativo a la aprobación de las tarifas. El 90% de los acuerdos concertados en el período 2005-2011, establecen que las mismas serán fijadas por las aerolíneas según la libre determinación del mercado, reservándose los Estados Partes, el derecho de intervenir en caso de surgir prácticas de competencia desleal o predatorias, que tengan como finalidad sacar a otras aerolíneas del mercado.

En cuanto a los Derechos de Ruta, fueron liberalizados los puntos a ser tocados en el territorio de las Partes, los puntos anteriores, intermedios y más allá. Sin embargo, algunos Estados conforme a su política aerocomercial y ubicación geográfica, han limitado el ejercicio de los derechos de Quinta Libertad a puntos específicos.

Como muestra de lo anterior, podemos decir, que desde el año 2005 a la fecha, fueron suscritos por el Estado dominicano, a través de la Junta de Aviación Civil, 21 Acuerdos de Servicios Aéreos, y modernizados los Acuerdos con Francia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y México, para un total de 24 Acuerdos y Memorándum de Entendimiento.

### **Conectividad.**

El establecimiento de las relaciones bilaterales de transporte aéreo concertadas por la República Dominicana durante el período 2005-2011, ha contribuido de forma significativa a la conectividad del país con otros destinos ubicados en diferentes partes del mundo, resultando ganancioso principalmente el público viajero, ya que las nuevas ofertas que brindan las empresas que incursionan en el mercado, permiten mayor posibilidad de seleccionar entre los diferentes proveedores del servicio. También se amplía la oferta para el transporte de carga, impactando positivamente al comercio.



### **Suscripción de Acuerdos de Quinta Libertad del Aire.**

Dieciocho (18) de esos acuerdos, se circunscriben en el otorgamiento de la Quinta Libertad del aire, la cual consiste en el derecho o privilegio respecto a los servicios aéreos internacionales otorgados 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.

En este renglón se cuentan los Acuerdos concertados con Argentina, Australia, Brasil, Colombia, Cuba, Dubái, Emiratos Árabes Unidos, España, Federación de Rusia, Francia, India, Islandia, Jordania, Kuwait, México, Reino de los Países Bajos, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, y Turquía.

### **Acuerdos de Sexta y Séptima Libertad del Aire.**

Durante el período 2005-2011, se suscribieron Acuerdos de Servicios Aéreos de Sexta Libertad, con Canadá, Chile, Panamá, Paraguay, Perú y la República Oriental del Uruguay.

Este tipo de Acuerdos otorga a las Partes, el derecho de transportar pasajeros, carga, o combinado, desde puntos anteriores a su Estado, vía su Estado y puntos intermedios, hacia la República Dominicana y más allá.

Como forma de estimular el comercio, tales acuerdos han contemplado el ejercicio de la Séptima Libertad del Aire para vuelos exclusivamente de carga. Esto se refiere al derecho o privilegio de realizar vuelos desde destinos que no están conectados con el Estado del transportista o procedentes del mismo.

### **Vuelos Chárter.**

Como forma de estimular el crecimiento del turismo en nuestro país, especial atención han merecido, las autorizaciones para realización de operaciones no regular o chárter.

Un fenómeno a resaltar, son los cambios en la modalidad de operaciones no regulares a regulares efectuadas en el Aeropuerto de Punta Cana, lo que demuestra confianza en la solidez del mercado dominicano, impactando positivamente el desarrollo de la zona Este del país.

### **Gráfica de operaciones aeropuerto Punta Cana.**



### Promulgación de la Política de Transporte Aéreo de la República Dominicana.

Mediante la Resolución No. 180-(2010), de fecha 23 de agosto del 2010, la Junta de Aviación Civil, en atención a las atribuciones conferidas por la Ley 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, reconoce la aplicación de una política de cielos abiertos.

La promulgación de esa política, ha despertado el interés de muchos operadores aéreos extranjeros de volar hacia el país, lo cual se evidencia con el crecimiento en la expedición de permisos de operación a aerolíneas extranjeras para la realización de vuelos regulares.

Entre los Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA), que por su importancia y los frutos cosechados merecen especial mención, están los suscritos con Canadá, Federación de Rusia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, España, Reino de los Países Bajos, Colombia y Panamá.

### Acuerdo de Servicios Aéreos con el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

Firmado el 22 de marzo de 2006, permite el ejercicio de derechos de Quinta Libertad del aire, entre los territorios de las Partes y territorios de ultramar en el Caribe y Bermudas, se libera totalmente la capacidad y permite la múltiple designación de aerolíneas.

A propuesta del Reino Unido, en razón de que este Estado, considerara al país como un destino cada vez más popular para los visitantes británicos; en el año 2011, dentro del marco de la celebración de la Cuarta Conferencia Internacional de Navegación Aérea de

la Organización de Aviación Civil Internacional (ICAN 2011); luego de amplias negociaciones realizadas por la vía virtual, las Partes arribaron a la suscripción de un Memorándum de Entendimiento, donde se amplía el ejercicio de los derechos de Quinta Libertad del aire.

Esto permitirá a las aerolíneas de la República Dominicana, ejercer derechos de tráfico en seis (6) puntos en el Área Económica Europea, ya sea como punto intermedio o punto más allá en cada caso, y viceversa. En cuanto al Reino Unido, tal acuerdo le permitirá ejercer derechos de Quinta Libertad, entre cualquiera de los cinco puntos en el Caribe y cualquier punto en América del Sur, como punto intermedio o punto más allá, hacia cualquier destino en la República Dominicana

Por la importancia que reviste el transporte aéreo para el comercio de la República Dominicana, reseñamos la entrevista del Embajador dominicano en Inglaterra, señor Federico Cuello, publicada en el periódico Hoy, el lunes 6 de febrero de 2012, donde se resalta, "que el país, es considerado por el Reino Unido, como una nación prioritaria en la Cuenca del Caribe en materia comercial, después de México". También destaca las ventajas competitivas del país, tales como, el acceso de libre comercio en la Unión Europea.

De igual modo destacamos, la reunión sostenida entre los Cancilleres de la República Dominicana y el Reino Unido, previo al inicio del Séptimo Foro Caribe-Reino Unido, celebrado en Saint George, Granada, donde ambos Cancilleres reafirman la decisión de trabajar como socios estratégicos, utilizando como referencia el Acuerdo de Asociación Económica (EPA). (Periódico Listín Diario, domingo, 22 de enero de 2012.

### Cuadro de las aerolíneas y rutas operadas por las aerolíneas británicas.

LÍNEAS AÉREAS	RUTAS
AIR TURKS AND CAICOS	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.
BRITISH AIRWAYS, PLC	Londres/Antigua/Punta Cana y v.v.

## Acuerdo de Servicios Aéreos con la Federación de Rusia.

Firmado el 10 de noviembre de 2009, con lo cual se culminan las negociaciones iniciadas por los Gobiernos de los Estados en enero de 2006 en la ciudad de Moscú. Este Acuerdo permite operar desde Moscú y San Petersburg, hacia los puntos en el país de Santo Domingo y Punta Cana, y viceversa. Se establece la posibilidad de la concertación de otros puntos por parte de las Autoridades Aeronáuticas de las Partes.

El Acuerdo establece múltiples designaciones para las líneas aéreas de las Partes, y el derecho de ejercer Quinta Libertad del aire, sujeto a acuerdo entre autoridades aeronáuticas.

Se prevé la concertación de acuerdos comerciales entre las aerolíneas designadas, tales como códigos compartidos y "bloqueo de espacio", y se sujeta la capacidad a cualquier tipo subsónico de aeronave de pasajeros con capacidad menor de 500 asientos.

Los vuelos entre la República Dominicana y Rusia, iniciaron antes del año 2005 en la modalidad de chárter. En el año 2009 y fruto de la firma del Acuerdo de Servicios Aéreos, la aerolínea rusa Transaéreo, inicia operaciones de forma regular, seguida por Aeroflot Russian Internacional en el 2010. Durante el 2011, los operadores aéreos Nord Wind, LLC y Orenburg Airlines, JSC, incursionan en el mercado dominicano bajo la modalidad de vuelos chárter.

Rusia es el país más extenso del mundo, y el noveno país en población. Se extiende por todo el norte de Asia y por alrededor del 40% de Europa (principalmente Europa Oriental), siendo un país transcontinental que limita con más de 14 países, a saber: Noruega, Finlandia, Estonia, Letonia, Bielorrusia, Lituania, Polonia, Ucrania, Georgia, Azerbaiyán, Kazajistán, China, Mongolia y Corea del Norte. Además, comparte fronteras marítimas con Japón y Estados Unidos. Sus costas están bañadas por el Océano Ártico y el Océano Pacífico del Norte.

### Cuadro de las líneas aéreas que vuelan bajo el Acuerdo con Rusia y rutas.

LÍNEAS AÉREAS	RUTAS
AEROFLOT RUSSIAN AIRLINES	Moscú/Punta Cana/Moscú
TRANSAERO AIRLINES, S.A.	Moscú/Punta Cana y .v.v. St. Petersburgo/Punta Cana y v.v.

Desde el año 2005, a la fecha, la tasa de crecimiento del tráfico entre ambos países, ha sido de un 60% de anual. En el año 2011 se transportaron 232,250 pasajeros, un 69%, más que el año anterior 2010, que cerró con 137,826 pasajeros transportados. En el 2011, se Transaéreo se mantuvo como la línea aérea líder en pasajeros transportados, con un total de 181,045 pasajeros, seguido por Aeroflot con 46,946. (Datos analizados por: Análisis y Factibilidad y Sección de Estadísticas, División de Economía del Transporte Aéreo, a partir de los datos del sistema estadístico IDAC).

## Acuerdo con el Reino de los Países Bajos.

Firmado el 16 de noviembre de 2010 en la ciudad de Santo Domingo. De corte liberal, permite a las aerolíneas de los Estados, ejercer derechos hasta de Quinta Libertad del aire. Señala las islas de Bonaire, San Eustaquio y Saba, como parte del territorio de los Países Bajos. Liberaliza la capacidad operativa a la libre demanda del mercado.

Contemplan las facilidades para la concesión de vuelos chárter, bajo la condición de cumplir con las normas de seguridad operacional y seguridad de la aviación, previstas en el Acuerdo, dictadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

### Cuadro de las aerolíneas y rutas operadas por las aerolíneas del Reino de los Países Bajos.

LÍNEAS AÉREAS	RUTAS
DUTCH ANTILLES EXPRESS B. V.	Curazao/Santo Domingo/ Curazao
	Curazao/Saint Marteen/ Santo Domingo y v.v. Curazao/Santo Domingo/San Martín; y
	San Martín/Santo Domingo/ Curazao.
KLM ROYAL DUTCH AIRLINES	Ámsterdam / La Habana / Punta Cana / Ámsterdam.

## Acuerdo de Servicios Aéreos con la República Federativa de Brasil.

El Acuerdo de Servicios Aéreos con Brasil, fue iniciado el 7 de agosto de 2009. Contempla el ejercicio de derechos de Quinta Libertad, en puntos intermedios y más allá, y la múltiple designación. En mayo de 2011,



el Gobierno de Brasil, interesado en expandir sus operaciones aéreas hacia el Caribe y aumentar la conectividad del país, propone a la República Dominicana, quien lo acoge favorablemente, la modificación del Acuerdo en sus Artículos 12, 13 y 19, para flexibilizar las disposiciones sobre capacidad, precios y realización de vuelos no regulares o chárter.

Brasil posee una superficie estimada en más de 8,5 millones de km<sup>2</sup>, por lo que ocupa el quinto lugar a nivel mundial en territorio, y tiene límites con todos los países de América del Sur, exceptuando a Chile y Ecuador. La economía brasileña es la primera de América Latina, la segunda de toda América y la octava a nivel mundial.

Según datos extraídos del informe elaborado por el Centro de Exportación e Importación de la República Dominicana CEI-RD, Brasil, mantiene con el país una fuerte relación comercial. Desde el año 2006 a la fecha, las empresas brasileñas aumentan su carpeta de negocios en el país.

#### Cuadro de las aerolíneas que operan bajo el Acuerdo con Brasil.

LÍNEAS AÉREAS	RUTAS
VRG LINHAS AÉREAS, S.A.	Sao Paulo / Caracas /Punta Cana y v.v.
	Sao Paulo / Caracas / Santo Domingo y vv.
KLM ROYAL DUTCH AIRLINES	Ámsterdam / La Habana / Punta Cana / Ámsterdam.

#### Acuerdo con España.

En el contexto de la liberalización, las Autoridades de Aviación Civil de España, representadas por su Ministerio de Fomento, y motivadas por el hecho de que varias aerolíneas españolas que vuelan al país, manifestaran su interés en aumentar el número de la frecuencia de sus vuelos y en efectuar operaciones chárter dentro un marco regulatorio actualizado, en agosto de 2010, proponen a la República Dominicana, la celebración de reuniones de consulta, con miras a la modificación de la capacidad establecida en el Acuerdo del 15 de marzo de 1968.

Luego de varios acercamientos entre las autoridades aeronáuticas, en los que se ventilaron cuestiones como el creciente número de pasajeros entre España y la Re-

pública Dominicana, y lo antiguo del marco regulatorio vigente, lo cual limitaba la capacidad operativa de sus aerolíneas, concluyeron que lo más conveniente era suscribir un nuevo marco regulatorio.

En este nuevo acuerdo, se libera totalmente la capacidad de tráfico directo (vuelos directos) entre España y la República Dominicana (3<sup>a</sup> y 4<sup>a</sup> libertades), y se limita la capacidad en operaciones de pasajeros, en derechos de Quinta Libertad del aire, a veinte (20) frecuencias semanales, en los puntos intermedios y más allá señalados en el cuadro de rutas, eliminándose esta restricción en los vuelos de carga, donde las aerolíneas operan conforme a la demanda del mercado.

#### Líneas aéreas que vuelan bajo el Acuerdo con España.

LÍNEAS AÉREAS	RUTAS
AIR EUROPA	Madrid/ Santo Domingo / Madrid
	Madrid / Puerto Plata / Madrid
	Madrid/Punta Cana /Madrid
IBERIA OPERADORA	Madrid/ Santo Domingo/ San Juan P. R./Madrid
	Madrid/San Juan P. R./ Santo Domingo/Madrid
	Madrid/Punta Cana/ Madrid
IBERWORLD AIRLINES, S.A. DBA: ORBEST	Madrid Barcelona/ Punta Cana/Barcelona
	Madrid/Santo Domingo/ Madrid
PULLMANTUR AIR, S.A.	Madrid Madrid/Punta Cana/ Madrid

#### Acuerdo de Servicios Aéreos con Canadá.

Suscrito bajo la modalidad de cielos abiertos, y concertado el 5 de septiembre de 2008, el mismo contempla derechos de tráfico hasta la Sexta Libertad del aire para pasajeros y carga, y hasta la Séptima Libertad, en vuelos exclusivamente de carga. Dicho Acuerdo, establece la liberalización de la capacidad, a ser determinada por las aerolíneas según consideraciones del mercado.

El Acuerdo, libera los puntos a ser operados por las aerolíneas designadas de las Partes, los puntos anteriores, intermedios y más allá. También contempla la posibilidad de realizar parada-estancia. A manera de

estímulo especial al desarrollo de la aviación y el turismo, prevee facilitar la concesión de vuelos chárter,

Canadá, es el segundo país con más extensión territorial del mundo, después de Rusia, con un área de 9,976,140 km<sup>2</sup>. Limita con Estados Unidos a lo largo de 8,893 kilómetros, incluyendo la frontera con Alaska.

Desde el 2005, han ingresado a la República Dominicana, procedentes de Canadá, 4,026,11 pasajeros en 22,911 operaciones. Desde el país hacia destinos en Canadá han partido, 4,008,700 en 22,934 operaciones para un total de 8,034,815 pasajeros transportados.

**Cuadro de las aerolíneas que vuelan bajo el Acuerdo con Canadá.**

LÍNEAS AÉREAS	RUTAS
AIR TRANSAT, A.T., INC.	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 Calgary/Punta Cana /Calgary 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
LÍNEAS AÉREAS	RUTAS
IMP GROUP LIMITED (CANJET AIRLINES)	Halifax/Puerto Plata/Halifax Halifax/Punta Cana/Halifax Halifax/ Greater Moncton/Punta Cana/Halifax Ottawa/PuertoPlata/Ottawa Ottawa/Punta Cana/Ottawa Quebec/PuertoPlata/Quebec- Quebec/Punta Cana/Quebec Montreal/Samanà/Montreal Montreal/Samaná / La Romana/Montreal Montreal /Puerto Plata/

LÍNEAS AÉREAS	RUTAS
IMP GROUP LIMITED (CANJET AIRLINES)	Montreal Montreal/ Punta Cana/Montreal Winnipeg/Punta Cana/ Winnipeg Saint Johns/ Punta Cana/Saint Johns Toronto/Samaná/Toronto Toronto/Samaná/La Romana/Toronto
SUNWING AIRLINES	Toronto/Puerto Plata /Toronto Toronto/Punta Cana/Toronto Toronto/Puerto Plata/Toronto Montreal/Puerto Plata/Montreal Toronto/Punta Cana/Toronto Montreal/ Punta Cana/Montreal
WEST JET AIRLINES	Toronto/Puerto Plata/Toronto Toronto/Punta Cana/Toronto Toronto/La Romana/Toronto Ottawa/Punta Cana/Ottawa Hamilton/Punta Cana/Hamilton Thunderbay/Punta Cana/Thunderbay Montreal/Punta Cana/Montreal Toronto/Samanà/Toronto Halifax/Punta Cana/Halifax
AIR CANADA	Montreal/Punta Cana/Montreal Calgary/Punta Cana/Calgary Toronto/Punta Cana/Toronto Halifax/Punta Cana/Halifax Winnipeg/Punta Cana/Winnipeg Halifax/ Puerto Plata/Halifax Montreal/Puerto Plata/Montreal Toronto/ Puerto Plata/Toronto Toronto/Samanà/Toronto. Toronto/La Romana/Toronto Halifax/Samaná/Halifax Montreal/Samaná/Montreal

# La CLAC y la FAA firman Memorándum de Entendimiento

**Washington, DC.-** La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), cuya presidencia la ostenta la República Dominicana, y la Administración Federal de Aviación del Departamento de Transporte de Estados Unidos de Norteamérica (FAA), firmaron un Memorándum de Entendimiento mediante el cual, ambos organismos buscan promover el desarrollo de la aviación civil.

El presidente de la CLAC, Secretario de Estado y presidente de la Junta de Aviación Civil de la República Dominicana, ingeniero Luis Paulino Rodríguez Ariza, al destacar la firma de dicho Memorándum, dijo que el mismo tiene como objetivo principal, fortalecer la cooperación administrativa, operacional y técnica, en temas relacionados con la seguridad de la aviación civil, la protección ambiental y los servicios de navegación aérea en la región.

Además, puntualizó que el mismo describe el marco dentro del cual la FAA y la CLAC compartirán mejores prácticas y cooperarán en actividades dirigidas a mejorar la seguridad operacional, la eficiencia y la sostenibilidad ambiental de la aviación civil en el hemisferio occidental.

Previo a la firma del Memorándum, el presidente de la CLAC, ingeniero Luis Paulino Rodríguez Ariza, edificó a los funcionarios estadounidenses presentes en la reunión, sobre los avances alcanzados en la región hasta el momento, en lo que al tema de medio ambiente y seguridad se refiere.

Uno de los considerandos de di-



EL PRESIDENTE DE LA CLAC, SECRETARIO DE ESTADO Y PRESIDENTE DE LA JUNTA DE AVIACIÓN CIVIL DE LA REPÚBLICA DOMINICANA, INGENIERO LUIS PAULINO RODRÍGUEZ ARIZA Y LA SEÑORA DAWN VEATCH, DIRECTORA DE LA OFICINA DEL HEMISFERIO OCCIDENTAL, DE LA ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE AVIACIÓN DEL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA (FAA). FIRMAN EL MEMORÁNDUM DE ENTENDIMIENTO, OBSERVA EL SECRETARIO DE LA CLAC, SEÑOR MARCOS OSPINA.

cho acuerdo refiere que la CLAC brinda a las autoridades de aviación civil de sus Estados Miembros, un marco apropiado para la discusión y planificación de medidas para la cooperación y coordinación de las actividades de la aviación civil.

Señala además, que la cooperación entre la FAA y la CLAC tiene el potencial de mejorar la seguridad de la aviación civil, la protección ambiental y la eficiencia de los servicios de navegación aérea, dentro y fuera del Hemisferio Occidental.

De su lado, la Directora Ejecutiva de la Oficina de Medio Ambiente y Energía de la FAA, Lourdes Maurice, se mostró interesada en el tema y garantizó el apoyo por parte de los Estados Unidos, para lograr una declaración a nivel global en torno al tema que sobre el medio ambiente plantea la CLAC.

La firma fue realizada por el Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y la Directora de la Oficina del Hemisferio Occidental de la Administración Federal de Aviación del Departamento de Transporte de Estados Unidos de Norteamérica (FAA), cuya oficina se encarga de

coordinar todos los esfuerzos de la Administración Federal de Aviación en Canadá, México y todos los países de América Central, América del Sur y el Caribe.

Además del ingeniero Rodríguez Ariza, la delegación estuvo compuesta por el General de Brigada, Zenón Antonio Padilla, Director del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), Coronel Dionisio de la Rosa Hernández, FAD (DEM). Director de Operaciones del CESAC, el señor Marcos Ospina, Secretario de la CLAC y Carmen Curiel Cruz, Encargada de la División de Comunicaciones de la Junta de Aviación Civil (JAC).

De su lado, la delegación Norteamericana estuvo integrada por la señora Dawn Veatch, Directora de la Oficina del Hemisferio Occidental, señor Christopher Bark, Gerente de Personal de la Oficina del Hemisferio Occidental y la señora Krista Berquist, Líder de Equipo de la Oficina del Hemisferio Occidental de la Administración Federal de Aviación del Departamento de Transporte de Estados Unidos de Norteamérica (FAA).



## Firma de Memorándum de Cooperación con la Administración de la Seguridad en el Transporte de EEUU representa avance para la aviación civil latinoamericana

Washington DC.- La firma de un Memorándum de Cooperación sobre seguridad aérea entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), cuya presidencia la ostenta la República Dominicana, y la Administración de la Seguridad en el Transporte, del Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos de Norteamérica, conocida por sus siglas en inglés como la (TSA), fue considerado como un gran paso de avance para la aviación Latinoamericana.

Cabe resaltar que el señalado documento se vino negociando

desde mediados del año pasado, logrando que las delegaciones de los Estados Unidos y de la CLAC, se pusieran de acuerdo en aspectos relevantes para los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y los Estados Unidos.

El presidente de la CLAC, Secretario de Estado y Presidente de la Junta de Aviación Civil de la República Dominicana, Ingeniero Luis Paulino Rodríguez Ariza, destacó que el Memorándum entre ambas partes tiene como objetivo común fomentar y desarrollar la coope-

ración administrativa, operativa y técnica en la seguridad de la aviación civil.

Entre los acuerdos arribados en el dicho Memorándum, se destaca proporcionar conocimientos técnicos y de gestión para ayudar a desarrollar y mejorar infraestructuras, normas, procedimientos, políticas, capacitación, operaciones y equipos para la seguridad de la aviación civil.

Además, se establece participar en visitas conjuntas por la TSA y la CLAC a aeropuertos para observar



operaciones, procedimientos, procesos e instalaciones de seguridad y encontrar y participar en proyectos conjuntos que comprenden eventos y reuniones internacionales para realzar la seguridad de la aviación a nivel internacional.

Para el Presidente de la CLAC, ingeniero Rodríguez Ariza, es importante implementar de la mejor manera posible el Memorándum de Cooperación con la TSA de los Estados Unidos, considerando que entre el alcance de la cooperación se tienen temas para mejorar las estructuras, las normas, las operaciones, y otros aspectos vitales para continuar con el desarrollo de la aviación civil internacional.

La CLAC, a través de sus representantes en la reunión, consideró como vital iniciar la ejecución del Memorándum de Cooperación con la puesta en marcha de un seminario en el próximo período.

Señaló el también Secretario de Estado y Presidente de la Junta de Aviación Civil, que este Memorándum es la puerta para iniciar todos los trabajos que deben hacer juntos.

De su lado, el Administrador Auxiliar de la Seguridad en el Transporte del Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos, J.W. Halinski, valoró la fir-

ma del documento y se comprometió a trabajar mancomunadamente con los directivos de la CLAC para lograr que la seguridad en los aeropuertos de los Estados Miembros, lleguen a los niveles más altos en los estándares que requieren los organismos internacionales de aviación civil.

La firma fue realizada por el Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y el Administrador Auxiliar de Administración de la Seguridad de la Seguridad en el Transporte, del Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos de Norteamérica.

Además del Ingeniero Rodríguez Ariza, la delegación estuvo compuesta por el General de Brigada, Zenón Antonio Padilla, Director del

Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), Coronel Dionisio de la Rosa Hernández, FAD, (DEM). Director de Operaciones del CESAC, el señor Marcos Ospina, Secretario de la CLAC y Carmen Curiel Cruz, Encargada de la División de Comunicaciones de la Junta de Aviación Civil (JAC).

Mientras que la delegación Norteamericana estuvo integrada por el señor J.W. Halinski, Administrador Auxiliar de la TSA, Mariam D. Moses, Asistente del Director de la Administración de la Seguridad de la Seguridad en el Transporte y Mariely Loperena, representante de la TSA para Centro América, Venezuela y República Dominicana.

El señalado Acuerdo constituye un paso trascendental en las relaciones internacionales de los 22 Estados miembros de la CLAC con los Estados Unidos de Norteamérica, para la aplicación de las mejores prácticas y optimización del nivel de seguridad del transporte aéreo en nuestro Continente.

Esto coincide con los objetivos de integración regional y armonización de políticas que consideren no sólo la seguridad, sino también la facilitación del transporte aéreo.





# Facilitación del Transporte Aéreo

POR: ROBERTO ACEVEDO BURGOS  
ENCARGADO DE LA DIVISIÓN DE FACILITACIÓN

Las Normas y métodos recomendados relativos a Facilitación fueron adoptados inicialmente por el Consejo de la OACI el 25 de marzo de 1949, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), con la designación de Anexo 9 al Convenio y el título “Normas y métodos recomendados — Facilitación”, que comenzaron a surtir efecto el 1 de septiembre de 1949. Las normas y métodos recomendados se basaron en recomendaciones de las I y II Conferencias del Departamento de Facilitación que se celebraron en Montreal en febrero de 1946 y en Ginebra en junio de 1948.

El criterio relativo a la aplicación, por parte de los Estados de las normas y métodos relativos a Facilitación, se ve reafirmado por el Artículo 22 del Convenio, que expresa la obligación aceptada por cada Estado contratante de “adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho”, y por el Artículo 23 del Convenio, según el cual “cada Estado contratan-

te se compromete, en la medida en que lo juzgue factible, a establecer disposiciones de aduana y de inmigración relativas a la navegación aérea internacional, de acuerdo con los métodos que puedan establecerse o recomendarse oportunamente en la aplicación del presente Convenio”. Además de las normas y métodos recomendados del Anexo 9, el Programa FAL de la Organización se basa en las Resoluciones FAL de la Asamblea, y en las recomendaciones de tipo B, formuladas en reuniones departamentales FAL que no sugieren enmiendas al Anexo.



En ese sentido, en cumplimiento del Artículo 265 de la Ley 491-06, fue emitido el Decreto 746-08, mediante el cual fue reestructurado el Comité Nacional de Facilitación, quedando constituido como un órgano adscrito a la Junta de Aviación Civil, este Comité está integrado por los Miembros de la Junta de Aviación Civil, El Director General de Migración, el Director General de Aduanas, La Asociación de Líneas Aéreas de la República Dominicana, La Asociación de Aeropuertos (en calidad de asesores), El Ministro de Estado de Salud Pública y Asistencia Social, El Ministro de Estado de Agricultura y El Ministro de Estado de Medio Ambiente y Recursos Naturales y está presidido por el Ing. Luis P. Rodríguez Ariza, Secretario de Estado, Presidente de la Junta de Aviación Civil, siendo su Secretario el Lic. Pablo Lister Marín, Secretario de la Junta de Aviación Civil.

El Comité Nacional de Facilitación (CNF) tiene a su cargo, coordinar e implementar las medidas y los procedimientos necesarios adoptar para la entrada, tránsito y salida de aeronaves, pasajeros y cargas transportadas por los aeropuertos nacionales al servicio de la aviación civil, en cumplimiento de las Normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), citado en el Anexo 9 del Convenio de Aviación Civil Internacional sobre Facilitación, en correspondencia con la Ley de Aviación Civil de la República Dominicana.

En su Reglamento Orgánico establecido por el Decreto 500-09, de fecha 10 de julio de 2009, el Comité Nacional de Facilitación (CNF), tiene entre otras atribuciones:

- a) Constituir los Comités de Facilitación de Aeropuerto, de cada aeropuerto que preste servicios a la Aviación Civil Internacional del país;
- b) Formular recomendaciones a los órganos administrativos y autoridades competentes en las materias relacionadas con la Facilitación del Transporte Aéreo, así como a otras entidades interesadas, a fin de dar cumplimiento a las disposiciones contenidas en el Anexo 9 del Convenio de Aviación Civil Internacional;
- c) Es el órgano ejecutor del Programa Nacional FAL, cuyo objetivo es la adopción de todas las medidas viables para facilitar el movimiento de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, correo y suministros; eliminando los obstáculos y retrasos innecesarios

en los aeropuertos internacionales del país, de modo que, en la medida de lo posible, los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la Aviación Civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos;

En este tenor y para dar cumplimiento al numeral 6 del Artículo 2 del Decreto 500-09, el Ing. Luis P. Rodríguez Ariza, Presidente de la Junta de Aviación Civil, dispuso fueran instituidos los Comités de Facilitación de los aeropuertos del país, en cuya tarea contamos con la presencia y/o representación del Ing. Luis Rodríguez Ariza, Presidente del Comité Nacional de Facilitación y el Secretario del Comité FAL, el Lic. Pablo Lister Marín. Estos Comités se conformaron en las fechas siguientes:

- a) Aeropuerto Internacional Las Américas, Santo Domingo Este, 12 de enero de 2010;
- b) Aeropuerto Internacional Prof. Juan Bosch, en el Catey, Samaná, en fecha 2 de febrero de 2010;
- c) Aeropuerto Internacional Gregorio Luperón, Puerto Plata, en fecha 9 de febrero de 2010;
- d) Aeropuerto Internacional del Cibao, Santiago, en fecha 9 de marzo de 2010;
- e) Aeropuerto Internacional de Punta Cana, Higüey, en fecha 2 de febrero de 2011;
- f) Aeropuerto Internacional Dr. Joaquín Balaguer, El Higüero, Santo Domingo Norte, en fecha 25 de marzo 2011;
- g) Aeropuerto Internacional de La Romana (Casa de Campo), La Romana, en fecha 21 de julio de 2011;
- h) Aeropuerto Internacional María Montés, Provincia Barahona, en fecha 12 de septiembre de 2011.

Con la instauración del Comité de Facilitación de Aeropuerto del Aeropuerto Internacional María Montés, quedaron establecidos los Comités de Facilitación de Aeropuerto de los Aeropuertos Internacionales de la República Dominicana.

Estos Comités de Facilitación de cada aeropuerto, están integrados por la Administración del Aeropuerto quien lo preside, la Autoridad de Aviación Civil (JAC-IDAC), el Representante del Departamento Aeroportuario, quien será el Secretario, Dirección General de Aduanas, Dirección General de Migración, Sanidad, Cuarentena, Seguridad, Control de Estupefacientes y los Jefes de Escala de los Operadores de Aeronaves Internacionales, así como otros organismos relacionados.

El Comité de Facilitación de Aeropuerto tiene las siguientes atribuciones:

- a) Coordinar, supervisar y vigilar la aplicación del programa de facilitación de aeropuerto.
- b) Examinar los problemas que plantea la llegada y salida de las aeronaves, pasajeros, equipaje, carga, correo y suministros, y dar solución inmediata, si es posible, a los problemas que puedan surgir en el aeropuerto internacional de que se trate.
- c) Asegurarse que los procedimientos y medidas referentes a la Facilitación aplicados en el aeropuerto, son adecuados y están en constante revisión.
- d) Realizar inspecciones periódicas de las facilidades de infraestructura, servicios y procedimientos en los aeropuertos. El Presidente del Comité FAL de Aeropuerto será responsable de que se realicen estas inspecciones, enviando el informe correspondiente al Comité Nacional de Facilitación.

Estos Comités celebrarán sesiones ordinarias una vez al mes y extraordinarias a petición de cualquiera de los miembros, motivando el asunto a tratar.

El referido Decreto 500-09 en su Artículo 11, dispone que la Junta de Aviación Civil tenga en funcionamiento una dependencia (División de Facilitación), la cual estará encargada de dar seguimiento al cumplimiento de las Normas y recomendaciones del Anexo

9, del Convenio de Aviación Civil Internacional, a la implementación de las decisiones emanadas de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) relativas a la Facilitación del Transporte Aéreo y las decisiones emanadas del Comité Nacional de Facilitación y de los Comités de Facilitación de Aeropuertos. Dicha división podrá asistir además en las funciones administrativas al Secretario del Comité Nacional de Facilitación. Esta división, cuenta con inspectores de Facilitación, los cuales realizan visitas a los aeropuertos internacionales del país, con el propósito de verificar que en esas terminales aéreas se cumple con lo establecido en el Anexo 9.

Al estar estos Comités de Aeropuerto integrados por oficiales superiores de sus respectivos organismos, operadores aéreos y de aeropuertos, entre otros, se facilita establecer durante las reuniones, una metodología de trabajo que permita discutir y armonizar los diferentes asuntos y temas a tratar, logrando de esa manera salvar obstáculos y retrasos innecesarios, y que pudieran impedir lograr los objetivos del ámbito operacional comprendidos en el Anexo 9, lo que finalmente redundará en beneficio de los usuarios, los operadores aéreos y de aeropuertos, y autoridades correspondientes.

Bibliografía. Anexo 9. Anexo 17. Decretos 746-08 y 500-09. Ley 188-11.







EL INGENIERO LUIS PAULINO RODRÍGUEZ ARIZA, SECRETARIO DE ESTADO Y PRESIDENTE DE LA JUNTA DE AVIACIÓN CIVIL Y EL SEÑOR SANTIAGO CASTRO GÓMEZ, DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA, AL MOMENTO DE INICIAR EL ACUERDO.



LA DELEGACIONES DE AMBOS PAÍSES LUEGO DE CONCLUIDA LA FIRMA DEL ACUERDO.

# República Dominicana y Colombia firman acuerdo de Transporte Aéreo

Luego de arduas negociaciones las autoridades aeronáuticas de República Dominicana, representada por el Secretario de Estado y Presidente de la Junta de Aviación Civil, Ingeniero Luis Paulino Rodríguez Ariza y de Colombia por el señor Santiago Castro Gomez, respectivamente, rubricaron el documento que dejó sellado un Acuerdo Aéreo, con el cual las relaciones aerocomerciales de ambas naciones se fortalecen.

Dicho Acuerdo, permitirá a las aerolíneas de ambos países, operar vuelos de pasajeros, carga o combinado, sin límite en cuanto a frecuencias y capacidad de la aeronave, en forma directa o en escalas, tocando puntos en países situados en toda Latinoamérica. Las Partes también podrán generar vuelos desde puntos anteriores a su territorio.

Luego de la firma del acta, en sus discursos, el Ingeniero Rodríguez Ariza, en nombre de la República Dominicana y el señor Santiago Castro Gómez, representando a Colombia, coincidieron en manifestar su compromiso de hacer sus me-

jores esfuerzos por el desarrollo del transporte aéreo entre sus países y se mostraron confiados en que la industria sabrá aprovechar las ventajas que el Acuerdo ofrece.

Durante las negociaciones estuvieron presentes representantes de las aerolíneas colombianas, Avianca, Aerorepública, Air Plan, Aires, Tampa y Líneas Aéreas Suramericanas, quienes se mostraron muy satisfecho con la firma del Acuerdo y mostraron su complacencia por la acogida que vienen teniendo en el mercado dominicana.

De su lado, el representante de la línea aérea Avianca, indicó que este Acuerdo permitirá aumentar sus frecuencias de vuelo en las rutas desde Bogotá hacia los destinos dominicanos de Santo Domingo y Punta Cana.

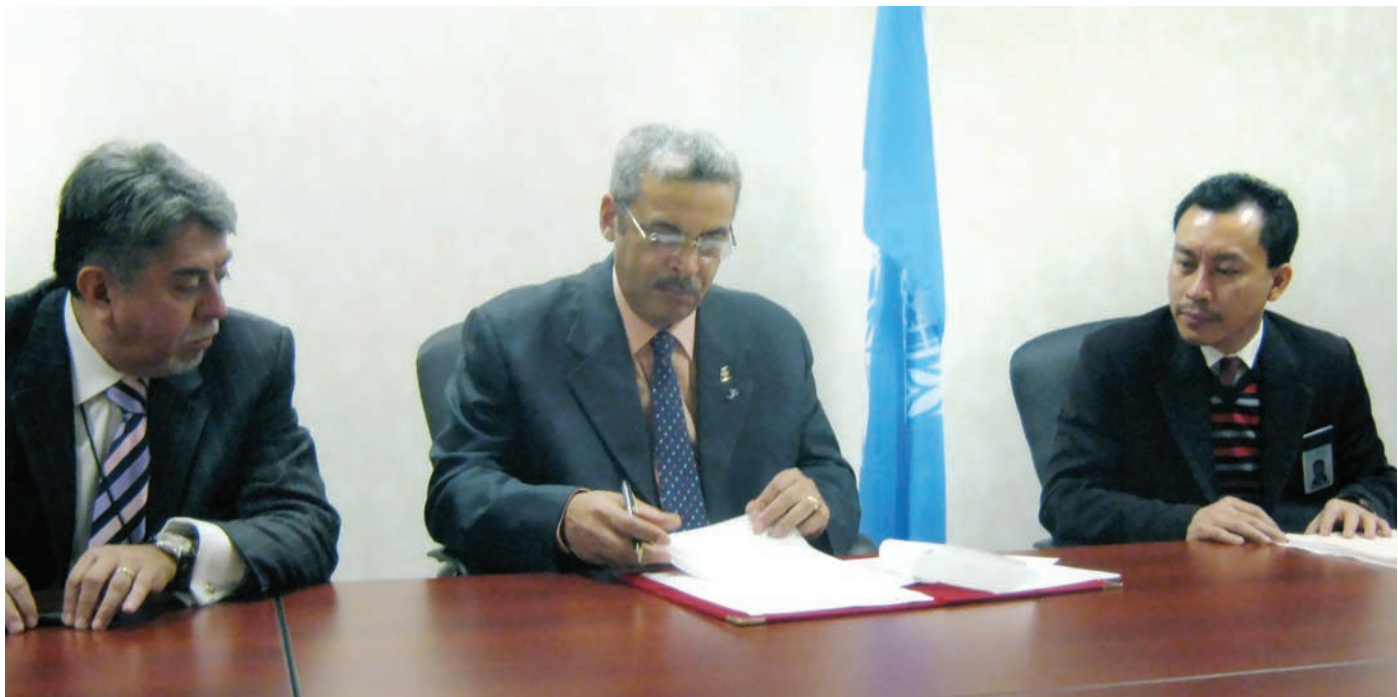
La República Dominicana estuvo representada en la mesa de las negociaciones, por el Ingeniero Luis Paulino Rodríguez Ariza, Secretario de Estado y Presidente de la Junta de Aviación Civil, quien lideraba la comitiva.

Además, el embajador Axel Wittkop, representante del Ministerio de Relaciones Exteriores, Miembro de la Junta de Aviación Civil; el licenciado Radhamés Martínez Aponte, Representante del Ministerio de Turismo, Miembro de la Junta de Aviación Civil; el doctor José A. Pantaleón Taveras, Representante de la Consultoría Jurídica del Poder Ejecutivo, Miembro de la Junta de Aviación Civil y la doctora Bernarda Franco Candelario, Encargada del Departamento de Transporte Aéreo de la Junta de Aviación Civil.

Mientras, que la comitiva colombiana estuvo integrada por el señor Santiago Castro Gomez, Director General de Aeronáutica Civil, Jefe de la Delegación; Adriana Sanclemente Alzate, Jefa de la Oficina de Transporte Aéreo Aeronáutica Civil; Claudia Esguerra Barragán, Jefa de Grupo Asuntos Internacionales y Regulatorios Aeronáutica Civil; Maria Isabel Rojas García, Abogada Grupo Asuntos Internacionales y Regulatorios Aeronáutica Civil; José Fernando Bermúdez Cendal, Delegado del Ministerio de Relaciones Exteriores y Melba Castañeda Lizarazo, Delegada del Ministerio de Transporte.

# Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

## Firma Memorandum de Entendimiento con gobierno de Malasia



EL PRESIDENTE DE LA JUNTA DE AVIACIÓN CIVIL Y DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC), ING. LUIS PAULINO RODRÍGUEZ ARIZA, CUANDO REALIZA LA FIRMA DEL MEMORÁNDUM, OBSERVAN A SU DERECHA EL SEÑOR MARCOS OSPINA YÉPEZ, SECRETARIO DE LA CLAC, Y A SU IZQUIERDA EL SR. JAAFAR ZAMHARI, REPRESENTANTE ALTERNO DE MALASIA ANTE EL CONSEJO DE LA OACI.

En su viaje a Montreal, Canadá, donde realizó varias reuniones y encuentros con autoridades aeronáuticas internacionales, el Presidente de la Junta de Aviación Civil (JAC), y de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), firmó un Memorandum de Entendimiento con el Gobierno de Malasia, mediante el cual se procura adoptar medidas necesarias, para fomentar y promover la cooperación técnica en las aéreas de entrenamiento de personal de aviación, investigación y desarrollo relacionado al entrenamiento; y cualquier

otro tipo de cooperación de mutuo acuerdo por la Partes.

El Secretario de Estado, manifestó que este Memorandum de Entendimiento se firmó reconociendo que la seguridad operacional, la eficiencia y regulación de la navegación aérea y el desarrollo equilibrado de la aviación civil internacional, dependen fundamentalmente del entrenamiento continuo del personal de aviación.

Destacó el ingeniero Luis Paulino Rodríguez Ariza, que uno de los objetivos del acuerdo es for-

talecer, promover y desarrollar la cooperación mutua en el ámbito del entrenamiento del personal de la aviación, basada en la igualdad y beneficio mutuo.

Explicó que la cooperación incluye intercambio y suministro de información y datos sobre actividades científicas y técnicas, así como la organización de seminarios y reuniones, en los que se debata e intercambie información sobre temas convenidos, e identificar acciones de cooperación que pueda ser útil el llevarlas a cabo.



EL PRESIDENTE DE LA JUNTA DE AVIACIÓN CIVIL Y DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC), INGENIERO LUIS P. RODRÍGUEZ ARIZA Y EL SR. JAAFAR ZAMHARI, REPRESENTANTE ALTERNO DE MALASIA ANTE EL CONSEJO DE LA OACI, SE SALUDAN LUEGO DE LA FIRMA DEL MEMORÁNDUM.

Expresó el funcionario, que uno de los artículos del Memorándum se refiere a la provisión por el Gobierno de Malasia, de programas de entrenamiento relacionados a la aviación, dentro del marco del Programa de Cooperación Técnica de esa Nación, para el personal de aviación de los Estados Miembros de la CLAC.

Además, el Gobierno de Malasia establecerá anualmente el plan de entrenamiento y determinará el número del personal de aviación para cada entrenamiento.

Testigos de la firma de este Memorándum de Entendimiento fueron los señores Roberto Kobeh, Presidente del Consejo de la OACI y el señor Raymond Benjamín, Se-

cretario General de la OACI.

El Presidente de la Junta de Aviación Civil (JAC) y de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), Ingeniero Luis Paulino Rodríguez Ariza, asistido por el Secretario de este Organismo señor Marco Ospina, y acompañado por el señor Carlos Veras, Embajador Permanente de la República Dominicana ante la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, además de firmar dicho Memorándum, se reunió con diferentes autoridades de la comunidad aeronáutica internacional.

Entre esos encuentros estuvo el realizado con el Grupo Latinoamericano de Representantes del Consejo de la Organización de Aviación

Civil Internacional (GRULAC) con quienes se revisó el Programa de Trabajo 2011-2012.

De igual manera, mantuvo una reunión de coordinación con el señor Raymond Benjamín, Secretario General de la OACI; también se reunió con el Presidente del Consejo de la OACI, señor Roberto Kobeh, con el Director de Cooperación Técnica de la misma Organización, y con los Representantes de otros grupos regionales, como el Grupo de Montreal, el cual aglutina a países asiáticos, la CAFAC, Comisión Africana de Aviación Civil, la CEAC, Conferencia Europea de Aviación Civil y la CAAC, Comisión Árabe de Aviación Civil.



JUAN JOSÉ CARLOS, DIRECTOR, INTERVENTOR DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DE GUATEMALA Y SEGUNDO VICEPRESIDENTE DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC; DOCTOR OCTAVIO LISTER, EMBAJADOR DOMINICANO EN GUATEMALA, ING. LUIS PAULINO RODRÍGUEZ ARIZA, PRESIDENTE DE LA CLAC Y DE LA JUNTA DE AVIACIÓN CIVIL; EL SUBCONSULTOR JURÍDICO DEL PODER EJECUTIVO DE REPÚBLICA DOMINICANA, DOCTOR JOSÉ PANTALEÓN GONZÁLEZ Y MARCOS OSPINA, SECRETARIO DE LA CLAC.

## Presidente de la CLAC encabeza firma de Acuerdo de Cielos Abiertos en Guatemala

**Guatemala.-** En su condición de presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), el ingeniero Luis Paulino Rodríguez Ariza, Presidente de la Junta de Aviación Civil (JAC) de la República Dominicana, encabezó la firma de un Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos por parte de las Autoridades de Aviación Civil de la República de Guatemala, convirtiéndose esa nación en la cuarta en suscribir el convenio.

Este Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos, se abrió a la firma durante la pasada XIX Asamblea de

la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), celebrada en noviembre de 2010 en Punta Cana, República Dominicana.

Durante la ceremonia de la firma, el Secretario de Estado Dominicano, Rodríguez Ariza, estuvo acompañado del Embajador Dominicano en Guatemala, doctor Octavio Lister, el Subconsultor Jurídico del Poder Ejecutivo de República Dominicana, doctor José Pantaleón González y del señor Marcos Ospina, Secretario de la CLAC.

La firma del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos por parte de las

Autoridades de Aviación Civil de la República de Guatemala, la realizó el señor Juan José Carlos, Director, Interventor de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala y Segundo Vicepresidente del Comité Ejecutivo de la CLAC.

Con esta firma, suman cuatro el número de los Estados firmantes del Acuerdo; los demás Estados son: República Dominicana, Uruguay y Chile. Para finales de 2011, se espera que alrededor de diez Estados hayan firmado el Acuerdo.

Además durante su estadía en la República de Guatemala, el inge-



EL ING. LUIS PAULINO RODRÍGUEZ ARIZA, PRESIDENTE DE LA CLAC Y DE LA JUNTA DE AVIACIÓN CIVIL FIRMA EL ACUERDO. A SU LADO EL SEÑOR MARCOS OSPINA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC).

niero Luis Paulino Rodríguez Ariza, dejó formalmente inaugurado, el Seminario de Planificación Estratégica de la Aviación Civil, el cual se desarrolló del 26 al 29 de abril del presente año.

La actividad, se realizó bajo el auspicio de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), la Dirección General de Aviación Civil de la República de Guatemala, y contó con la colaboración de la Autoridad General de Aviación Civil de los Emiratos Árabes.

El discurso inaugural estuvo a cargo del Ingeniero Rodríguez Ariza, en su condición de Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), quien destacó los logros obtenidos por ese organismo internacional desde su creación en el año 1973, y los esfuerzos

llevados a cabo en procura de alcanzar la integración de los países de la región, con la suscripción por parte de los Estados Miembros de la CLAC, del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos.

El evento contó con la participación del señor Juan José Carlos, Director, Interventor de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala y Segundo Vicepresidente del Comité Ejecutivo de la CLAC, quien en su discurso, saludó la iniciativa de la CLAC en su papel de fortalecer las relaciones entre los países miembros y lograr la apertura de una política estructural en el sector aeronáutico, cónsona a las exigencias que demandan los nuevos tiempos.

Ambos funcionarios destacaron la importancia del Seminario, ya

que sirve de soporte al cumplimiento del Plan Estratégico de la CLAC, en lo relacionado a su Macrotarea de capacitación.

El Seminario fue impartido por la señorita Laila Hareb, Directora Ejecutiva de Planificación y Relaciones Internacionales de los Emiratos Árabes, y contó con la asistencia de 40 participantes provenientes de más de diez países.

Por parte de la Junta de Aviación Civil (JAC), asistieron al Seminario, la doctora Bernarda Franco, el señor Adan Bodden, y los licenciados Frank Guerrero y Henid Arrendondo, Encargados del Departamento de Transporte Aéreo, las Divisiones de Planificación Estratégica, de Economía y Planificación, y Coordinadora de Calidad, respectivamente.

# Presidente de la CLAC mantiene reuniones con representantes de la comunidad aeronáutica internacional

El Presidente de la Junta de Aviación Civil (JAC), ingeniero Luis Paulino Rodríguez Ariza, en su calidad de Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), asistido por el Secretario de este Organismo señor Marco Ospina, y acompañado por el señor Carlos Veras, Embajador Permanente de la República Dominicana ante la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, desarrolla una apretada agenda de reuniones con diferentes autoridades de la comunidad aeronáutica internacional.

El también Secretario de Estado, que preside la delegación de la CLAC, reveló que hasta el momento se han mantenido reuniones con el Grupo Latinoamericano de Representantes del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (GRULAC) con quienes se revisó el Programa de Trabajo 2011-2012 de la Comisión durante su presidencia, y observó la necesidad de trabajar conjuntamente en los temas relativos a las elecciones de dicho Consejo para el 2013 y temas de interés regional que deberán tenerse en cuenta en el período de su gestión.

De igual manera, mantuvo una reunión de coordinación con el señor Raymond Benjamín, Secretario General de la OACI en la que, entre otras cosas, se acordaron pro-



SR. MARCO OSPINA YÉPEZ, SECRETARIO DE LA CLAC, SR. ROBERTO KOBEH GONZÁLEZ, PRESIDENTE DE LA OACI, ING. LUÍS P. RODRÍGUEZ ARIZA, PRESIDENTE DE LA JAC, PRESIDENTE DE LA CLAC Y EMBAJADOR REPRESENTANTE ALTERNO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA ANTE LA OACI Y EL EMBAJADOR CARLOS A. VERAS, REPRESENTANTE PERMANENTE DE LA REPÚBLICA DOMINICANA ANTE LA OACI.

cedimientos para la realización de futuros eventos entre las dos organizaciones, resaltando el Acuerdo suscrito en septiembre de 2010 y la necesidad de continuar trabajando conjuntamente para apoyar a los Estados Miembros de ambos Organismos Internacionales, en el cumplimiento de sus respectivos programas de trabajo.

En esa semana mantuvo otras importantes reuniones, destacándose la que se llevó a efecto con el Presidente del Consejo de la OACI, señor Roberto Kobeh, el Director de Cooperación Técnica de la misma Organización y los Representantes de otros grupos regionales, como el Grupo de Montreal, que

reúne a países asiáticos, la CAFAC, Comisión Africana de Aviación Civil, la CEAC, Conferencia Europea de Aviación Civil y la CAAC, Comisión Árabe de Aviación Civil.

El Ingeniero Rodríguez Ariza, valoró la importancia de estos encuentros, que permiten poner un rumbo bien definido para su gestión como Presidente de la CLAC en los períodos 2011-2012.

Con esta jornada de actividades se dió inicio a los diferentes acercamientos que en materia de aviación civil se deben mantener con las autoridades involucradas y prestar un servicio seguro, económico y eficiente a los usuarios de este medio de transporte.



POR: MARCOS OSPINA Y.  
Secretario de la CLAC

# Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

A finales de la década de los cincuenta tras la celebración de tres Conferencias Regionales de Aviación Civil, Brasil (1958), Uruguay (1959) y Colombia (1962), aparece la necesidad de constituir un organismo regional que centralice la cooperación y en el que se pueda discutir asuntos relacionados a la aviación civil y al transporte aéreo. A pesar del esfuerzo realizado para satisfacer dicha necesidad, no es sino hasta julio de 1973, que Colombia convoca a una reunión de Directores de Aeronáutica de Latinoamérica para discutir "La integración gubernamental latinoamericana en el campo de la aviación civil", dando como resultado la creación de una Secretaría Provisional a la que se le encargó "Realizar el estudio y las bases para la institucionalización del Organismo, así como elaborar los textos de los instrumentos jurídicos necesarios para tal fin. Es así que, la Secretaría Provisional (Colombia), asumió el encargo y la OACI también brindó su apoyo para cumplir con el deseo de los Estados Latinoamericanos.

Como producto de lo anterior, entre el 11 y el 14 de diciembre de 1973, se celebró en México la Segunda Conferencia Latinoamericana de Autoridades Aeronáuticas, para analizar el proyecto de constitución de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

En esa reunión, 15 Estados latinoamericanos suscribieron el Estatuto de la CLAC, constituyéndose así el organismo internacional de aviación civil más importante de la región latinoamericana. Desde el 1ero de enero de 2007, la Comisión goza de autonomía de gestión y tiene su sede en Lima, Perú, de conformidad al acuerdo suscrito con el Gobierno de la República del Perú.

La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil es un organismo internacional conformado por 22 Estados (Argentina, Aruba, Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela) y su objetivo primordial es proveer a las Autoridades de Aviación Civil de sus Estados miembros una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las actividades requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil.

La tradición democrática de trabajo en consenso asumida por los Estados de la CLAC se ha visto materializada en la adopción de importantes Decisiones (Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones) las mismas que, luego de ser aprobadas, se incorporan

a las regulaciones de sus Estados miembros.

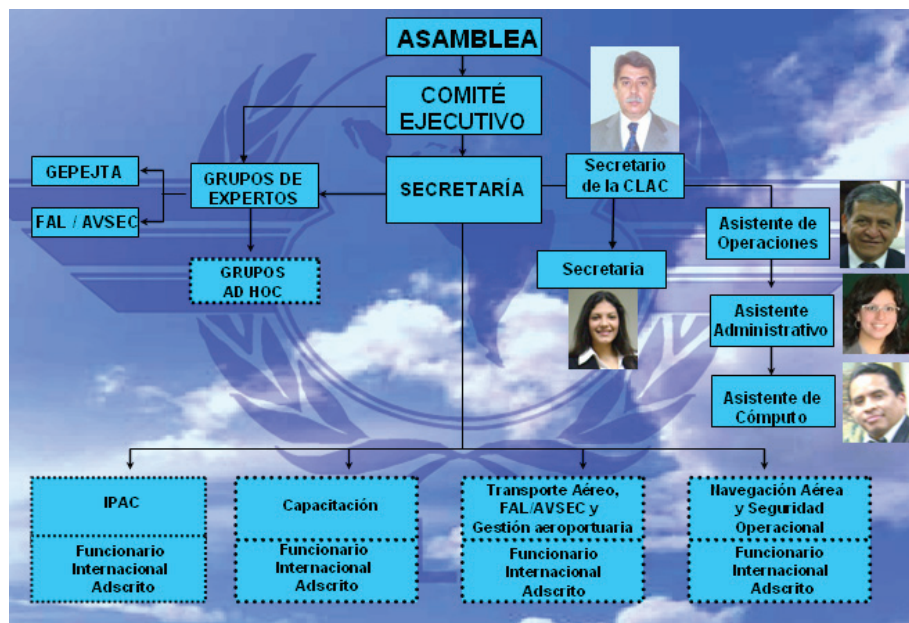
Cada dos años se reúne la Asamblea General, máximo órgano de la Comisión, formado por las más altas autoridades de aviación civil de los Estados miembros, en ella se aprueba el "Plan Estratégico" para el siguiente bienio y las medidas propuestas por sus órganos subordinados que son el Comité Ejecutivo y la Secretaría Permanente. El trabajo de la Comisión es evaluado de forma continua por el Comité Ejecutivo y la Secretaría.

El Plan Estratégico tiene como objetivo, "la integración del transporte aéreo en América Latina" y su visión se proyecta a que la CLAC sea un organismo ejecutivo de apoyo a los Estados Miembros, constituyéndose como plataforma para impulsar el desarrollo y seguridad de la actividad aeronáutica en la región latinoamericana, destacando su "Política de Cooperación Horizontal".

Este Plan está dividido en 6 Macrotareas: Transporte y Política Aérea, Gestión Aeroportuaria, Capacitación, Medio Ambiente, Seguridad Operacional, y Facilitación y Seguridad. El trabajo para cumplir con el Plan Estratégico se basa en dos grupos de expertos, a saber: GEPEJTA (Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo)

y AVSEC/FAL/RG (Grupo Regional OACI/CLAC sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR/SAM), ambos apoyados por la Secretaría. Cada Macrotarea tiene un Punto Focal responsable de la misma que corresponde a cada uno de los Miembros del Comité Ejecutivo, que en la actualidad está conformado por: República Dominicana (Presidente), Brasil (Primera Vicepresidencia), Guatemala (Segunda Vicepresidencia), Colombia (Tercera Vicepresidencia) y Chile (Cuarta Vicepresidencia).

La CLAC, con el objetivo de promover el desarrollo de un transporte aéreo seguro, eficiente y sostenible entre América Latina y el resto de Regiones, ha suscrito acuerdos de cooperación mutua con diferentes organismos internacionales y Estados independientes, los mismos que apuntan a la cooperación en materia de capacitación, reglamentación, eventos internacionales y reuniones, asistencia técnica, intercambio de información e identificación de proyectos conjuntos. En el marco de estos acuerdos, la Secretaría de la CLAC viene otorgando aproximadamente 100 becas anuales en diferentes

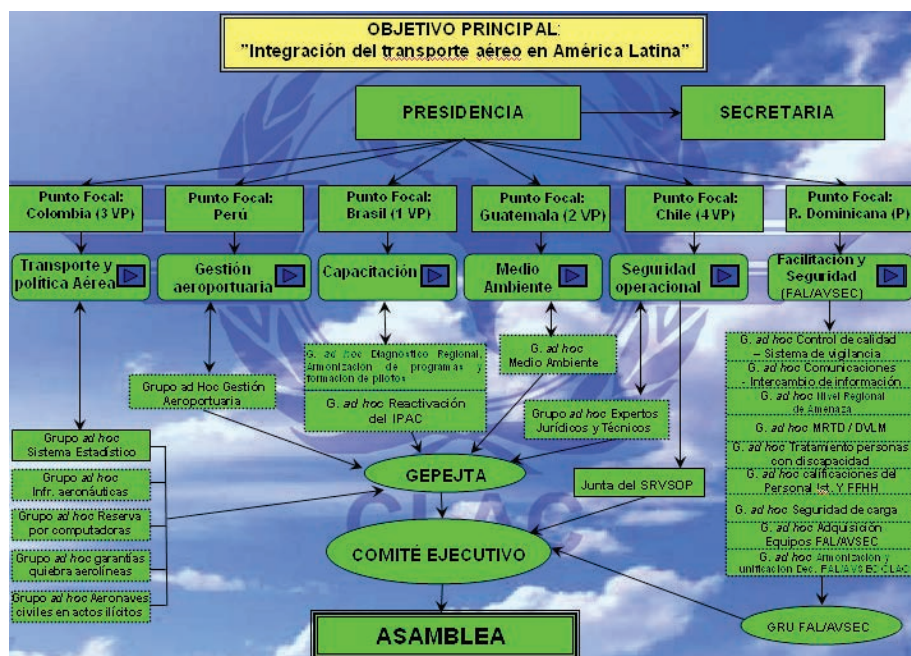


ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

materias concernientes a la aviación civil y en diferentes centros de entrenamiento de Corea, Singapur, Malasia, COCESNA y otros Estados, esto sin considerar los eventos de capacitación que se realizan en la Región, organizados por la propia Secretaría.

Como se expresó anteriormente, en la actualidad la Presidencia de la CLAC recae en República Dominicana, en la persona del Sr. Luis Rodríguez Ariza, Secretario de Estado y Presidente de la Junta de Avia-

ción Civil de dicho país, quien ha establecido algunas prioridades en el Programa de Trabajo del presente bienio, entre ellas: acercamiento con los países anglo y franco parlantes del Caribe, implementación del Acuerdo de Cielos Abiertos de la Comisión, fomentar la cooperación horizontal entre los Estados miembros, alcanzar acuerdos intra y extra regionales en materia de medio ambiente, suscribir nuevos acuerdos de cooperación mutua con otros organismos y Estados independientes, incrementar la capacitación del personal aeronáutico de los Estados Miembros, mejorar la gestión administrativo-financiera de la CLAC e impulsar, entre otros, la adhesión y suscripción por parte de nuevos Estados al Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP). Se espera que en el futuro nuestro Organismo Internacional continúe fortaleciendo su gestión y prestando los servicios que los Estados miembros requieren para cumplir con el objetivo primordial de integración del transporte aéreo de nuestra Región.





XIX ASAMBLEA  
ORDINARIA  
DE LA COMISIÓN  
LATINOAMERICANA  
DE AVIACIÓN CIVIL

PUNTA CANA, REPÚBLICA DOMINICANA







## DISCURSO DEL PRESIDENTE DE LA OACI **ROBERTO KOBEH**, EN LA ASAMBLEA DE LA COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

Excelentísimo señor Rafael Alburquerque, Vicepresidente de la República Dominicana.  
Señor José Huepe Pérez, Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).  
Licenciado José Tomás Pérez, Secretario de Estado, Director del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).  
Ingeniero Luis Rodríguez Ariza, Presidente de la Junta de Aviación Civil de la República Dominicana.  
Distinguidos Directores Generales de la Aviación civil de la región, y delegados

Señoras y señores:

Es un gran placer para mí expresar algunos pensamientos antes de que ustedes inicien la XIX Asamblea Ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Pero permítanme primeramente agradecer a la CLAC y a las autoridades de la República Dominicana por su amable invitación y hospitalidad para participar en esta Asamblea que se desarrolla en el marco de este maravilloso centro turístico de Punta Cana, que debe enorgullecer al Estado y al pueblo de la República Dominicana y también por qué no, a todos los latinoamericanos.

La XIX Asamblea tiene lugar en el contexto del crecimiento del transporte aéreo en Latinoamérica, signo seguro de que la economía también está creciendo.

Algunos de ustedes recordarán que, en mi declaración de apertura del 37º período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, el 28 de septiembre, observé que la mayor parte del crecimiento de la población mundial en los próximos decenios ocurrirá en los países en desarrollo. La tendencia sin duda generará un aumento correspondiente de los viajes aéreos.

Éstas son buenas noticias para Latinoamérica, pero el proceso de desarrollo de la aviación civil requerirá grandes inversiones en nuevas aeronaves, aeropuer-

tos e instalaciones de navegación aérea para atender a cada vez más millones de pasajeros. Requerirá capacitar a decenas de miles de trabajadores de la aviación para administrar y operar sistemas y tecnologías complejos, y exigirá una colaboración aún más estrecha, entre los Estados, la industria y también los pasajeros, para mantener la integridad del sistema de transporte aéreo a medida que crece para atender la demanda cada vez mayor.

Ése fue el espíritu de la Asamblea de la OACI: unir a la aviación para alcanzar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación civil y la protección del medio ambiente.

Permítanme algunos comentarios sobre seguridad operacional. A pesar de que Latinoamérica ha hecho mejoras, la región todavía no ha alcanzado el objetivo, fijado en el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación, de una tasa de accidentes inferior al doble de la media mundial. Con el aumento previsto del tráfico que ya he mencionado, no hay otra posibilidad que pensar y actuar de manera diferente. De lo contrario el número de accidentes inevitablemente aumentará.

En la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional celebrada en Washington en la Sede de la OACI, se propuso una estrategia de largo alcance, que luego fue adoptada por la Asamblea. La estrate-

gia consta de cinco elementos clave que ustedes tal vez deseen considerar cuando deliberen sobre la estrategia latinoamericana.

El primer elemento es que los Estados se comprometan a adoptar el enfoque de observación continua en relación con sus sistemas de vigilancia de la seguridad operacional. Esto ayudará a identificar deficiencias más eficientemente y corregirlas más eficazmente, haciendo más fácil asignar recursos específicamente a los asuntos que requieren atención.

El segundo elemento apoya el concepto de transparencia con la creación de un mecanismo verdaderamente internacional para intercambiar información sobre seguridad operacional, que se basa en métodos de medición y de análisis universalmente armonizados. Se dio un paso importante en esta dirección durante la Asamblea con la firma, por la OACI, el Departamento de Transporte de los Estados Unidos, la Comisión Europea y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, de un Memorando de acuerdo para establecer un sistema mundial de intercambio de información sobre seguridad operacional.

El tercer elemento es la elaboración de un código de conducta para garantizar que la información delicada relacionada con la seguridad operacional se use con el único propósito de mejorarla. La región de Latinoamérica ha tomado la iniciativa aquí con la creación del primer Grupo regional de seguridad operacional de la aviación -Panamericano (RASG-PA). El grupo a su vez ha establecido un mecanismo para intercambiar información, llegando a un consenso sobre las principales cuestiones relacionadas con la seguridad operacional de la aviación y asegurando que todas las partes interesadas de la industria adopten estrategias de mitigación en forma coordinada. Aliento a todas sus Administraciones a desempeñar un papel activo en este proceso.

El cuarto elemento reafirma la función productiva que pueden desempeñar las organizaciones regionales de vigilancia en la mejora de dicha seguridad. Para los Estados que no poseen los recursos ni los conocimientos especializados para actuar independientemente a fin de resolver los problemas de seguridad operacional, los órganos regionales especializados son los más adecuados para coordinar y alinear varias iniciativas aprovechando estratégicamente los conocimientos especializados y los recursos de los Estados interesados.

Y, por último, el quinto elemento apoya la creación de un nuevo Anexo dedicado enteramente a la gestión de la seguridad operacional. Este nuevo Anexo facilitará un enfoque coordinado de la promulgación de las prácticas

necesarias para asegurar los niveles más altos de seguridad en todo el sistema aeronáutico internacional.

Quisiera agregar que la Asamblea también aprobó el plan de la OACI de establecer un enfoque multidisciplinario para resolver problemas críticos de seguridad en la pista, decisión fundamental dado que la mayoría de los accidentes e incidentes graves que dan origen a pérdida de vidas ocurren durante las fases de vuelo de despegue y aterrizaje. Con esta iniciativa se logrará reunir a representantes de líneas aéreas, aeropuertos, proveedores de servicios de navegación aérea y autoridades reguladoras. En mayo de 2012, la Organización será anfitriona del Simposio mundial sobre seguridad operacional en la pista, en Montreal, al que seguirán varios seminarios prácticos regionales cuyo propósito es identificar y, además, resolver problemas que atañen a dicha seguridad.

Paso ahora a la seguridad de la aviación civil. También en este caso tenemos que coordinar estrechamente nuestros escasos recursos para hacer frente a las amenazas actuales y a las emergentes; fortalecer los mecanismos actuales de cooperación entre los Estados y la industria; usar tecnologías modernas para detectar artículos prohibidos, respetando a la vez la intimidad y la seguridad de las personas; reforzar y promover la seguridad de los documentos de viaje; y tratar de alcanzar a la vez un alto nivel de seguridad de la aviación y la facilitación eficiente del transporte de pasajeros.

En la Asamblea se adoptó una Declaración sobre seguridad de la aviación que ayudará a lograr estos objetivos, la cual se formuló en respuesta al incidente del 25 de diciembre y a amenazas parecidas. La Declaración reafirma el compromiso internacional de mejorar, por medio de la colaboración y en forma preventiva, la seguridad de la aviación, empleando tecnologías de inspección para detectar artículos prohibidos, perfeccionando las normas internacionales, mejorando el intercambio de información y ofreciendo a los Estados que lo necesitan asistencia en creación de capacidades.

La Asamblea también dio su pleno apoyo a la nueva estrategia de seguridad de la aviación de la OACI, mediante la cual se destacan prioridades clave, como las de identificar y prevenir nuevas formas de ataques antes de que ocurran, simplificar los controles de seguridad, de manera que sigan siendo eficaces sin que se dupliquen innecesariamente, y mejorar las capacidades de los Estados para supervisar la seguridad de la aviación.

Complementan estas dos iniciativas una Conferencia diplomática celebrada en Beijing, bajo los auspicios de la OACI, que adoptó dos instrumentos de derecho ae-

ronáutico internacional para la represión de los actos de interferencia ilícita relacionados con la aviación civil. Los tratados penalizan además los actos que utilicen las aeronaves civiles como armas y el uso de materiales peligrosos para atacar aeronaves u otros blancos en tierra.

Desde el punto de vista regional, me complace que el Grupo regional AVSEC/FAL para las Américas haya fusionado sus actividades con el Grupo FAL/AVSEC de la CLAC; éste es el espíritu de colaboración y coordinación que se busca fomentar con el Memorando de cooperación recién firmado entre la CLAC y la OACI antes de la Asamblea de la OACI.

Volviendo al tema de la Asamblea de la OACI, lograr la unidad de la aviación en cuanto a seguridad operacional y seguridad de la aviación fue relativamente fácil. El avance en el terreno del medio ambiente fue más difícil. Sin embargo, los Estados miembros adoptaron una resolución histórica, que convirtió a la OACI en el primer organismo de las Naciones Unidas en guiar a un sector hacia la concertación de un acuerdo mundialmente armonizado para encarar sus emisiones de CO<sub>2</sub>.

La resolución se basa en los logros alcanzados después de la última Asamblea de la OACI celebrada en 2007, que comprendieron la meta de mejorar el rendimiento de combustible en un 2% anual hasta el año 2050, un marco mundial para desarrollar e implantar en la aviación combustibles alternativos sostenibles y la meta de crear para 2013 una norma sobre CO<sub>2</sub> para los motores de aeronave.

Entre las iniciativas nuevas cabe mencionar el desarrollo de un marco de medidas basadas en criterios de mercado y una meta de mediano plazo de mantener al mismo nivel, las emisiones globales netas de la aviación internacional a partir de 2020.

Asimismo, entre otros aspectos importantes figuran mecanismos de asistencia y transferencia de tecnología a países en desarrollo y exenciones respecto de las medidas basadas en criterios de mercado para Estados cuyas emisiones son bajas en virtud de su poco tránsito aéreo internacional.

Este logro excepcional servirá de base para la ponencia que presentará la OACI ante la 16ª Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), programada para celebrarse en México en diciembre.

El último punto que me gustaría mencionar ahora es

la posibilidad de aumentar la eficiencia de los sistemas de navegación aérea para seguir mejorando la seguridad operacional, y la seguridad y sostenibilidad de la aviación. A nivel mundial, debemos acelerar la implantación del Plan mundial de navegación aérea de la OACI, que requiere un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) interoperable y homogéneo, es decir, uno que sea válido para todos los usuarios durante todas las fases del vuelo y que satisfaga niveles acordados de seguridad operacional, permita operaciones económicas óptimas, sea sostenible desde el punto de vista del medio ambiente y satisfaga las necesidades de la seguridad nacional.

Nuestras Oficinas regionales NACC y SAM están ejecutando varias iniciativas para implantar las mejoras previstas en el Plan de la OACI. La CLAC puede desempeñar un papel importante en la promoción de estas iniciativas coordinando sus actividades estrechamente con las dos Oficinas regionales.

Ustedes recordarán que el Consejo decidió reforzar todas las Oficinas regionales y darles mayor autonomía, para lo cual se proporcionaron al Secretario General recursos adicionales, incluido un total de 17 puestos. Las Oficinas regionales de México y Lima recibirán un miembro más del personal para ayudar a los Estados a implantar los proyectos de cooperación técnica. Se delegarán otras tareas de gestión a las diferentes regiones.

Señoras y señores: en todas las iniciativas y actividades que he mencionado y en muchas otras, la cooperación ha sido y sigue siendo el catalizador para obtener resultados eficaces y duraderos. La cooperación ha sido también la característica de la relación productiva entre la OACI y la CLAC durante varios decenios.

Nuestras dos organizaciones han buscado objetivos parecidos, aunque a diferentes niveles, alrededor de una causa común: el crecimiento seguro y ordenado de la aviación civil internacional. A través de los años, nuestra relación ha madurado, como ha madurado nuestra dedicación a la cooperación y la coordinación cada vez mayores para hacer frente a las dificultades nuevas y emergentes. Hoy, especialmente en una Latinoamérica que está ampliándose y redefiniéndose, la aviación civil debe adaptarse rápida y eficazmente a un entorno político, tecnológico, económico y social en constante evolución.

Agradezco su amable atención y les deseo una reunión muy productiva.



## DISCURSO DEL VICEPRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, DOCTOR RAFAEL ALBURQUERQUE, EN LA ASAMBLEA DE LA COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL

Señor Roberto Kobeh, Presidente de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

Señor José Huepe, Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

Licenciado José Tomás Pérez, Secretario de Estado, Director del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).

Ingeniero Luis Rodríguez Ariza, Presidente de la Junta de Aviación Civil (JAC)

General de Brigada Zenón Padilla Alcántara, Director del Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria (CESA)

Señor Marcos Ospina, Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

Distinguidas autoridades aeronáuticas

Delegados representantes de Estados miembros de la CLAC

Distinguidas autoridades del gobierno

Señoras y Señores:

Realmente comparezco ante esta tribuna no para ofrecerles un discurso, sino simplemente unas palabras de bienvenida a la República Dominicana en nombre del ciudadano Presidente Doctor Leonel Fernández Reyna, de nuestro gobierno, de nuestro pueblo y en el mío propio.

Esta Asamblea de la CLAC, Décimo Novena Asamblea Ordinaria de la CLAC, va a ser realmente importante y trascendental para la República Dominicana, quiero por lo tanto agradecer que se haya escogido como sede a la República Dominicana; agradecer aquí la presencia de don Roberto Kobeh, una presencia que nos honra en esta Asamblea y que en suelo dominicano esté con nosotros el Presidente del Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional. Quiero agradecer la presencia de la CLAC y de todos sus delegados, que hoy comienzan a sesionar en esta Décimo Novena Asamblea en la República Dominicana.

José Tomás Pérez, Director del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), lo señalaba, "el turismo es piedra angular y fundamental de la economía dominicana", pero el turismo arriba a la República Dominicana en un 98 por ciento por el transporte aéreo, por eso le decía de la importancia y trascendencia de esta reunión en suelo dominicano, porque estoy convencido de que sus discusiones, los temas que van a tratar, los exámenes y análisis que van a realizar sobre la aviación civil, ayudarán a la aviación dominicana, que ha ido progresando, remontando

y superando sus dificultades, pero que necesita de esta experiencia de los delegados que concurren a esta Asamblea, para continuar desarrollándose en beneficio, de uno de los rubros importantes de la economía de este país.

Llegan ustedes a un país que a pesar de la crisis financiera y económica mundial, ha continuado hacia adelante y ha mantenido su estabilidad macroeconómica. El pasado año, en que la crisis se sintió con agudeza en todo el universo, el país creció en un 3.5 por ciento en su Producto Interno Bruto; ahora mismo vamos a terminar este año 2010 con un crecimiento económico entre un 7 y un 8 por ciento. Un crecimiento económico, que nos ha permitido desarrollar planes y programas para ir mejorando las condiciones de nuestra población, especialmente de los sectores más vulnerables de nuestro pueblo. Por eso nos alegra muchísimo y nos complace que estén ustedes aquí con nosotros, para aprovechar sus experiencias, para aprovechar sus conocimientos, pero al mismo tiempo para que ustedes conozcan a la República Dominicana y a su pueblo.

Sé que estarán pocos días, pero sé que en estos pocos días ustedes podrán apreciar no solamente la belleza de nuestras costas, de nuestras playas, la belleza de nuestro suelo; sino también lo que es más importante y lo verán aquí en este complejo turístico, la hospitalidad, el calor y la simpatía del pueblo dominicano.

**A todos, éxitos en su reunión y bienvenidos a la República Dominicana.**

## DISCURSO DE **LUIS P. RODRÍGUEZ ARIZA** PRESIDENTE DE LA JUNTA DE AVIACION CIVIL, AL ASUMIR LA PRESIDENCIA DE LA CLAC



Roberto Kobeh González, Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).  
Sr. José Huepe Pérez, Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).  
Sr. José Tomás Pérez, Director General del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).  
Sr. Gral. Zenón Padilla, Director del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA).  
Sr. Marco Ospina, Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

Señores integrantes del Comité Ejecutivo de la CLAC.  
Distinguidos delegados participantes e invitados especiales.  
Damas y caballeros.

Desde su creación en el año de 1973, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil ha venido trabajando arduamente en lograr su objetivo de proveer a las autoridades aeronáuticas de la Región, de una estructura adecuada, dentro de la cual pudieran discutirse y planificarse en conjunto, todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de la aviación civil. Esta labor se ha venido desarrollando con dedicación y esfuerzo, contribuyendo a que las acciones que realizan los Estados, se desarrollen dentro de un marco de cooperación y trabajo coordinado.


La CLAC no sólo ha ejercido un rol preponderante en el desarrollo del transporte aéreo latinoamericano, sino que ha ido escalando peldaños hasta alcanzar un sitio de importancia en el mundo de la aviación civil. No podemos dejar de destacar el importante trabajo que ha desarrollado este Organismo Regional, sobre todo en los temas relativos a la Cooperación Horizontal, así

como el trabajo realizado en materia de capacitación, manteniendo una estrecha y armónica relación con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), organismo cuyas normas y métodos recomendados debemos respetar.

Fruto de la gran labor desarrollada por la CLAC como organismo regional; en el recién finalizado Trigésimo Séptimo (37) Período de Sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), esta región logró mantener los ocho puestos que ya tenía en el Consejo del Organismo, lo que le permitirá seguir gravitando de manera directa como lo ha hecho, en el foro donde se toman las decisiones que sirven de sostén a la actividad aeronáutica mundial.

En un mundo globalizado como el que vivimos, la aviación civil juega un rol preponderante como medio de transporte indefectible, sirviendo para acercar y es-





trechar los lazos y vínculos que unen a los seres humanos alrededor de todo el planeta. La aviación ha dejado de ser aquella que fundamentalmente servía para suplir las necesidades de traslado a grandes distancias en tiempos más reducidos, y se ha convertido en el medio que permite, cada día en mayor medida, incrementar el movimiento turístico a los niveles que hoy conocemos, y que para muchos países, como es el caso de la República Dominicana, se ha convertido en fuente vital para nuestra economía y desarrollo.

El día de ayer, tuvimos la oportunidad de escuchar a nuestro querido amigo José Huepe, hablar sobre el trabajo realizado en su mandato, mediante el informe que presentó a la Asamblea. Quiero reconocer y destacar que Chile, al liderar nuestro Comité Ejecutivo, impulsó un tema de suma importancia que es la "Cooperación Horizontal". Este continuará siendo un objetivo primordial de nuestra gestión. Considero que los Estados Miembros podemos apoyarnos mutuamente en función de nuestras fortalezas y debilidades. Será muy importante que nuestro trabajo apunte a abrir nuestros objetivos, en función de la cooperación.

He tomado nota de las importantes recomendaciones realizadas por el Presidente saliente y deseo destacar que se incorporarán a nuestro trabajo, es así que impulsaremos fundamentalmente los siguientes temas:

- En materia de medio ambiente, deberíamos respaldar lo resuelto por la Asamblea de la OACI, durante el presente año, por lo cual es necesario buscar el debido consenso entre los Estados Miembros de la CLAC para alcanzar una posición común frente a esta problemática.
- No podemos dejar de resaltar la importancia del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos, aprobado esta mañana, que es de suma importancia para el trabajo de la Comisión en el futuro y contribuirá sustancialmente en el principal objetivo de la CLAC que es, como ustedes saben, la "Integración del Transporte Aéreo". Insto a los Estados a suscribirlo, lo antes posible.
- De igual forma, coincido en que es necesario establecer un sistema integrado de gestión aeronáutica, creando una base de datos que permita a los países miembros orientar de mejor forma los esfuerzos de seguridad operacional. Dicha base de datos deberá centralizarse en la Secretaría.
- Es muy pertinente continuar con el acercamiento de nuestra Comisión con la Unión Europea. A tal

efecto, está pendiente la realización de la II cumbre CLAC/UE a nivel de autoridades aeronáuticas, conforme lo acordado.

- Asimismo, continuaremos con el acercamiento con otros organismos regionales similares al nuestro. En esa línea de ideas, deberemos desarrollar un encuentro abierto con los Estados africanos.
- Respecto a los acercamientos con los países del Caribe, continúa siendo una prioridad para esta Presidencia y el Comité Ejecutivo, y ojala que en el futuro cercano podamos contar con los Estados anglo y franco parlantes del Caribe en el seno de la CLAC.

Distinguidos delegados, honorables damas y caballeros. No dudamos que las jornadas de trabajo que se iniciarán a partir de hoy, seguirán repercutiendo de manera favorable en el mejoramiento de la aviación civil regional y confiamos que serán además, una valiosa oportunidad para el intercambio de experiencias. Para lo que contamos con el apoyo de los organismos observadores que tradicionalmente se han incorporado a nuestro trabajo.

Nadie puede desconocer el importante trabajo realizado por nuestra Comisión durante su participación en las conferencias mundiales y asambleas convocadas por la OACI. Especial atención merece que iniciemos, hoy mismo, el trabajo de coordinación con la CEAC, la CAFAC, la ACAC, el Grupo de Montreal y demás Estados para mantener el status quo en cuanto al número de asientos que dispone Latinoamérica en el Consejo de la OACI.

Como bien dijo en su discurso inicial nuestro querido Presidente saliente y amigo, José Huepe, "nobleza obliga", permítame usted rendirle un homenaje por el brillante trabajo desarrollado, lo que deseo materializar entregándole este testimonio que espero lo tenga como un recuerdo imperecedero de la gran gestión realizada por usted como Presidente de la CLAC.

Antes de terminar, quisiera reiterar que el Secretario de la CLAC, nuestro amigo Marco y su equipo de trabajo, cuenta con todo el respaldo y apoyo de esta Presidencia y el Comité Ejecutivo que hoy inicia su trabajo. Por otro lado, exhorto a todos los Estados Miembros, a que participen activamente en los trabajos y actividades que realiza nuestra querida Comisión.

**Muchas gracias.**

# Junta de Aviación Civil deposita ofrenda floral en el Altar de la Patria

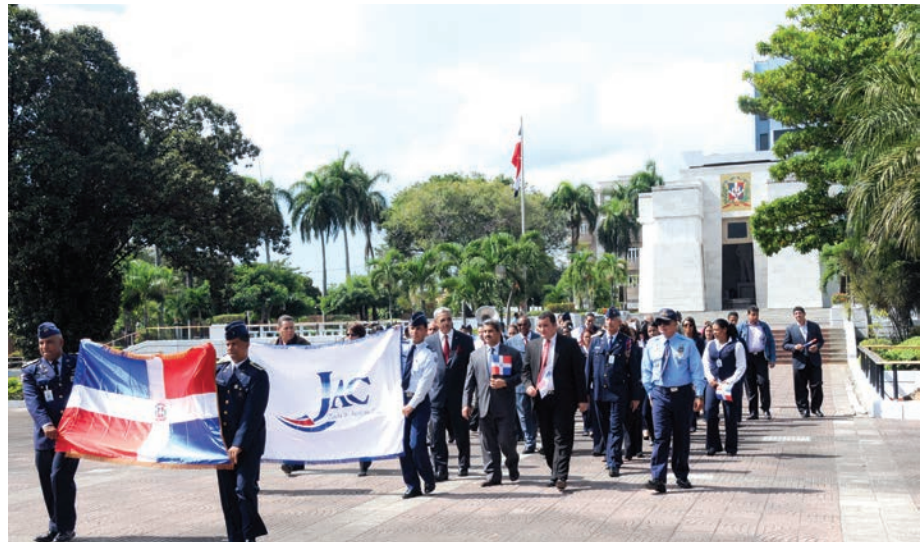
La Junta de Aviación Civil (JAC), rindió tributo este miércoles 8 de febrero a los forjadores de la nación dominicana, depositando una ofrenda floral en el Altar de la Patria, como parte de los actos de celebración del Mes de la Patria que iniciaron el pasado 26 de enero día del natalicio de Juan Pablo Duarte y culmina el 27 de este mes con la celebración del 168 aniversario de la Independencia Nacional.

El acto que fue encabezado por el ingeniero Luis Paulino Rodríguez Ariza, Secretario de Estado, Presidente de la Junta de Aviación Civil (JAC), inició con la interpretación del Himno Nacional, a cargo de la banda de música del Cuerpo de Bomberos de Santo Domingo.

Rodríguez Ariza, hizo un breve recuento de los sacrificios y compromisos asumidos por Juan Pablo Duarte, Matías Ramón Mella y Francisco del Rosario Sánchez, con el único interés de que la nación dominicana fuera libre y soberana de cualquier injerencia extranjera.

“Con esta ofrenda hacemos homenaje a la Patria, a nuestra identidad nacional, a nuestros símbolos y a aquellos héroes que con gran sacrificio y esfuerzo nos regalaron la libertad y el país que hoy disfrutamos”, enfatizó.

El funcionario hizo un llamado a los servidores públicos, especialmente a los empleados de la Junta de Aviación Civil (JAC), para que hagan suyo el ideario de Duarte, y se conviertan en forjadores de un país con hombres y mujeres que



trabajen con honestidad, capacidad y entrega.

El también Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), valoró los esfuerzos que realiza el Presidente, doctor Leonel Fernández Reyna, para mantener una República Dominicana que avanza en todos los sectores de la economía nacional.

Destacó como ejemplo, el desarrollo que mantuvo el sector aéreo en el pasado año 2011, en el que alrededor de 10 millones de pasajeros medidos tanto en entradas como en salidas, transportados por nuestros aeropuertos, en vuelos internacionales y nuevas líneas aéreas iniciaron sus operaciones desde y hacia la República Dominicana.

“El 168 aniversario de la Independencia Nacional, es una ocasión propicia para comprometernos a ser mejores ciudadanos y a trabajar por y para la Patria, como dijo nuestro fundador Juan Pablo Duarte”, señaló Rodríguez Ariza.



El presidente de la JAC, destacó la importancia de que cada año el pueblo dominicano pueda reverenciar y rendir tributo, a la total entrega que hicieron Duarte, Sánchez y Mella a favor de la causa que nos dejó como legado final, la fundación de nuestra nación.

El ingeniero Rodríguez Ariza, estuvo acompañado de miembros de la Junta de Aviación Civil, funcionarios y empleados de la institución.



## JAC realiza taller sobre convenio de Chicago y la Ley 491-06

Con la finalidad de dotar de las herramientas necesarias para la optimización de sus funciones, unos 20 empleados de la Junta de Aviación Civil (JAC), participaron en el Taller "Convenio de Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago, 1944) y de la Ley No. 491-06 sobre Aviación Civil de la República Dominicana".

El Taller fue encabezado por el Secretario de Estado y Presidente de la Junta de Aviación Civil, Ingeniero Luis Paulino Rodríguez Ariza, quien agradeció a los organizadores del mismo, su interés de colaborar en las enseñanzas y el reforzamiento de los conocimientos de los temas tratados durante la jornada educativa, lo que les permiti-

rá alcanzar una mayor eficiencia, al momento de brindar sus servicios, a los usuarios de la institución.

El Taller "Convenio de Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago, 1944) y de la Ley No. 491-06 sobre Aviación Civil de la República Dominicana", fue impartido por la doctora Bernarda Franco Candelario, Encargada del Departamento de Transporte Aéreo, y la coordinación fue responsabilidad de la licenciada Paola Aimée Pla, Encargada de la División Técnica Jurídica de la JAC, respectivamente.

En el mismo se trataron los temas referentes a la Cronología Mundial del Transporte Aéreo, Convenio de Aviación Civil, Documentos de la OACI, Antecedentes de la Avia-

ción Dominicana, Debilidades de la anterior Ley 505, y consecuencias iniciales de la falta de una Ley adecuada.

Además, fueron ampliamente debatidos los siguientes temas: el nuevo marco legal de la aviación civil en la República Dominicana, Funciones del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), Funciones de la Junta de Aviación Civil (JAC), y las principales innovaciones de la Ley No. 491-06.

Al término del Taller, una dinámica de grupo puso de manifiesto lo aprendido por los participantes, quienes durante todo el trayecto se mostraron interesados en cada uno de los temas tratados.

## Tras nueva auditoría

# Junta de Aviación Civil mantiene Certificación ISO 9001:2008



El Secretario de Estado y Presidente de la Junta de Aviación Civil (JAC), Ingeniero Luis Paulino Rodríguez Ariza, informó que con el propósito de mantener y fortalecer el Sistema de Gestión de Calidad bajo la Norma ISO 9001:2008 implementado desde junio del 2010, la Institución acaba de superar favorablemente la 1ra. Auditoría de Seguimiento que se le hace al Sistema.

Esta auditoría fue realizada por los señores Mayanín Hernández y Eduardo Motta R, Auditores de la empresa certificadora SGS Panamá, empresa esta, que había hecho la certificación del 2010.

El Ingeniero Rodríguez Ariza, destacó que esta auditoría permite mantener la certificación del Siste-

ma de Gestión de la Calidad hasta el año 2012, fecha en la cual se realizará una 2da. Auditoría a otros procesos, con el propósito de verificar el cumplimiento de los objetivos del Sistema, y al mismo tiempo demostrar su fortalecimiento.

El Auditor Líder de la empresa SGS, Eduardo Motta R., ofreció los resultados de la auditoría de seguimiento, destacando que los mismos fueron satisfactorios, por lo que la Junta de Aviación Civil mantiene debidamente certificado su Sistema de Gestión de Calidad.

“En nombre de nuestra empresa queremos informarles que la Junta de Aviación Civil ha logrado un resultado favorable y satisfactorio al ser auditados los procesos que se había programado del Siste-

ma de Gestión de Calidad, por lo cual mantiene la certificación ISO 9001:2008”, apuntó Motta.

De su lado, el Ingeniero Luis P. Rodríguez Ariza, agradeció a los hombres y mujeres que conforman el equipo de trabajo de la JAC, enfatizando que los logros obtenidos han sido gracias a la identificación con los objetivos de calidad, además de la línea estratégica de la institución, siempre buscando satisfacer los requisitos de los clientes a través de un servicio de calidad.

Luego de esta auditoría la Junta de Aviación Civil (JAC), mantiene la certificación de calidad obtenida en el año 2010, afianzando un estilo de gestión basado en la medición, el análisis y la mejora continua.

# República Dominicana participa en taller impartido por la Organización de Aviación Civil Internacional

El Secretario de Estado, Presidente de la Junta de Aviación Civil (JAC) y de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), ingeniero Luis Paulino Rodríguez Ariza, participó en el taller práctico de instrucción de la Organización de Aviación Civil (OACI), relativo a los planes de acción de los Estados, sobre las actividades de reducción de las emisiones de dióxido de carbono, llevado a cabo en la Ciudad de México, DF.

El taller que fue inaugurado con la participación del Presidente del Consejo de la OACI, Roberto Kobeh, se enmarca dentro de las acciones que promueve esa organización internacional, para promover la lucha contra el cambio climático.

Este taller, relativo a los planes de acción de los Estados, sobre las actividades de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, es el primero de una serie que se realizará en la región, para facilitar la elaboración de planes de acción en materia de aviación civil y cambio climático. En este taller, la OACI presentó y proveyó a los Estados de la región con estudios de caso y de una plataforma electrónica para la elaboración de dichos planes de acción.

El Secretario de Estado, ingeniero Rodríguez Ariza, en su condición de Presidente de la CLAC, destacó el papel que viene realizando la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), ejerciendo un importante papel para reducir los daños de la emisión de dióxido de



carbono del sector de la aviación.

El presidente de la JAC, señaló que entre estas medidas, se incluye la meta de reducir anualmente el promedio de un 2 por ciento de la eficiencia del combustible de la aviación hacia 2050 y una meta indicativa de neutralidad en carbono a partir de 2020.

Expresó que los Estados miembros de la OACI, han sido llamados a presentar planes de acción, de manera voluntaria, a fin de alcanzar dichas metas.

El taller contó con la participación de las autoridades de la OACI, unos 40 delegados de Latinoamérica, representantes de los países miembros de la OACI, y organizaciones internacionales y regionales relacionadas con el tema.

La República Dominicana estuvo representada por el Embajador Carlos Veras y Adán E. Bodden, de la Junta de Aviación Civil (JAC), Claudia Roa y Pedro Torres, del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).

Además estuvieron presentes, Marco Ospina, secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, (CLAC), el Embajador Juan Manuel Gómez Robledo, Subsecretario para Asuntos Multilaterales y Derechos Humanos de la Cancillería de México, el Licenciado Felipe Duarte Olvera, Subsecretario de Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) del mismo Estado, y la Señora Loretta Martin, Directora de la Oficina Regional de la OACI para Norteamérica, Centroamérica y Caribe.

# República Dominicana y República de Portugal firman nuevo Acuerdo de Servicios Aéreos



Luego de una intensa ronda de negociaciones, los representantes de los Gobiernos de República Dominicana y República Portuguesa, firmaron un nuevo Acuerdo de Servicios Aéreos, que sustituirá el anterior Acuerdo del 14 de febrero del 1995.

El Acuerdo, en el orden del desarrollo del transporte aéreo, procura que las Partes puedan contar con un marco regulatorio más flexible y ajustado a las necesidades actuales del mercado. El mismo, liberaliza todos los puntos en el territorio de las Partes, lo que permitirá a las aerolíneas dominicanas y por-





tuguesas operar sin limitaciones, hacia cualquier destino dentro de República Dominicana y Portugal, de forma directa o vía el territorio de terceros países.

Las Partes acordaron, aplicar el presente Acuerdo a partir de su firma, permitiendo a sus aerolíneas, iniciar operaciones de forma inmediata, una vez cumplido con los trámites regulatorios internos, normalmente aplicables a la operación de los servicios aéreos internacionales.

También fue acordada la posibilidad de que las aerolíneas dominicanas y portuguesas pudieran realizar operaciones no regulares (chárter), así como, operaciones bajo códigos compartidos con aerolíneas de sus propios países o de terceros países, siempre y cuando dichos terceros países cuenten con los derechos de tráfico y rutas correspondientes.

Durante el marco de las nego-

ciones la delegación portuguesa, designó a las aerolíneas White Airways, S.A., y TAP Airlines, para operar puntos hacia República Dominicana. Durante las negociaciones también estuvo como observador la aerolínea ORBES PORTUGAL.

La delegación dominicana estuvo encabezada por el Secretario de Estado y Presidente de la Junta de Aviación Civil (JAC), Ingeniero Luis Rodríguez Ariza, el Embajador Axel Wittkop, miembro de la Junta de Aviación Civil, en representación del Ministerio de Relaciones Exteriores; el Doctor José Pantaleón, Sub-consultor Jurídico del Poder Ejecutivo y miembro de la Junta de Aviación Civil, en representación del Poder Ejecutivo y la Doctora Bernarda Franco, Encargada del Departamento de Transporte Aéreo de la Junta de Aviación Civil (JAC).

Mientras que la delegación de Portugal estuvo encabezada por el señor Luis Trindade Santos, Pre-

sidente de la Junta del Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC), el señor Paulo Alexandre Soares, miembro de dicha Junta, y las señoras Nathalia Barroso, María Elena Faleiro, representante del Ministerio de Relaciones Exteriores; y las señoras Fernanda Bandarra da Silva y María da Luz Antonio del INAC.

La ceremonia de la firma contó con la presencia del Embajador dominicano en Portugal, Ingeniero Jaime Durán, quien valoró lo ventajoso del Acuerdo para ambos países, señalando que el mismo permitirá estrechar las relaciones.

Luego de concluida la ceremonia de la firma, y mediante comunicación entregada por los representantes de White Airways, S.A., fue manifestado su interés de operar de forma regular hacia el destino de la República Dominicana de Punta Cana, a partir de la próxima temporada de verano IATA, que inicia en abril del presente año.

# GUÍA

## PARA EL USUARIO DE TRANSPORTE AEREO

### Billetes y Tarifas

#### Billete de Pasaje

El billete es el título de transporte con el que se formaliza el contrato entre el pasajero y el operador aéreo y sólo puede ser utilizado por su titular.

El contrato de transporte da derecho al pasajero a ser transportado junto con su equipaje de acuerdo con las condiciones generales de transporte del operador aéreo, que pueden consultarse en sus oficinas, y se encuentran resumidas en el documento denominado billete de pasaje, que también son de aplicación al billete electrónico.

Al recibir su billete, examínelo cuidadosamente y lea el contenido en su totalidad. Asegúrese de que está expedido para el vuelo que usted desea. Si localiza un error procure que se corrija inmediatamente. No espere a llegar al aeropuerto para hacerlo. Un simple error de fecha u hora puede hacerle perder su viaje.

#### Billete Electrónico (e-ticket)

Al hacer su reserva, esta queda igualmente registrada en los sistemas del operador aéreo y en lugar de emitirse un billete en papel, se genera un billete electrónico, el cual posee la misma validez de un billete tradicional en formato papel.

El operador aéreo y la agencia de viajes facilitarán al pasaje-

ro un código o localizador de su reserva que debe guardar o anotar.

El billete electrónico o e-ticket incluye el itinerario, nombre del viajero, localizador y número de reserva, así como las referencias pertinentes a los convenios internacionales que apliquen (Convenio de Varsovia o Montreal, según proceda) y toda la información de obligada notificación a los pasajeros que tradicionalmente han figurado en los billetes de papel. De la misma forma, el "e-ticket" debe incluir las condiciones de la tarifa y las posibles restricciones que pudieran ocurrir.

El pasajero tiene la obligación de presentarse en el mostrador de la línea aérea, con la misma antelación que lo haría con un billete en formato papel y mostrar el localizador de su reserva y un documento oficial de identificación.

#### Tarifa del Billeto

Es el precio que aplica el operador aéreo por ruta y por vuelo.

Antes de realizar su compra, es importante consultar con su operador aéreo o agencia de viajes, las condiciones de la tarifa que ha elegido, ya que dependiendo del tipo de tarifa, pueden variar sustancialmente las condiciones del contrato de transporte a efectos de devoluciones o reembolsos de sumas de dinero, disponibilidad para cambios de fecha, o cambio del titular del billete. En el caso de que en la tarifa incluya el transporte del equipaje, asegúrese del número de piezas, peso y volumen permitido.



## Vuelos y Reservas

Es muy importante que revise su reserva para evitar errores en las fechas, destinos y nombres de los pasajeros, ya que determinadas tarifas no permiten ni cambios, ni reembolsos después de realizar la compra.

Si va a efectuar un viaje y lo ha reservado por medio de una agencia de viajes, conserve toda la publicidad, folletos y facturas. En cualquier caso, conserve la documentación acreditativa del abono y anote en lugar seguro el localizador para presentar junto a su documento de identidad o pasaporte, según el caso, en el momento del embarque.

Es también muy importante que confirme la hora real de salida del vuelo antes de ir al aeropuerto, ya que por diversos factores esta podría haber sido modificada. Asegúrese de presentarse a los mostradores y a la puerta de embarque con la antelación indicada. Si desea más información de un vuelo en particular, consulte con el operador aéreo.

Algunos operadores permiten emitir su tarjeta de embarque a través de internet. Esta es una opción muy recomendable y segura ya que le evitará posibles incidencias de última hora.

## Sobre el Deber de Información de los Operadores Aéreos y las Agencias de Viajes

Puede ocurrir que la aeronave en la que vuele pertenezca a un operador aéreo distinto de aquel con el que ha contratado su viaje.

Esto puede ser debido a diversas razones, como son la existencia de acuerdos comerciales entre los operadores para la utilización compartida de sus flotas de aeronaves, operaciones con código compartido, franquicia, indisponibilidad de aeronave propia en un momento determinado, o cualquier modalidad contractual.

El pasajero tiene el derecho de conocer con qué operador aéreo realiza finalmente el vuelo, si es que este es distinto del que inicialmente hizo el contrato. El operador aéreo o agencia de viajes al momento de realizar la reserva o compra del billete de pasaje tiene la obligación de informarle de la identidad del o los operadores aéreos del vuelo.

Esta obligación debe constar dentro de las condiciones generales de venta aplicables al contrato de transporte. Si se produce un cambio de operador, el pasajero deberá ser notificado de inmediato de la identidad del nuevo operador aéreo. En el caso de que no le informen sobre el cambio, deberá reclamar ante el operador aéreo con el que contrató su vuelo inicialmente.

Si, en el momento de efectuar la reserva, no se conoce la identidad exacta de la o las compañías aéreas operadoras, se informará a los pasajeros del nombre del transportista o transportistas aéreos que vayan a operar probablemente como transportistas aéreos del vuelo o los vuelos correspondientes. En este caso, se informará a los pasajeros en el momento de la facturación, o en el momento del embarque cuando no se requiera facturación para un vuelo de conexión.

## Documentación de Viaje

Antes de emprender su viaje asegúrese que tiene toda la documentación requerida en el destino, ya que de lo contrario le pueden denegar el vuelo o prohibir la entrada al país. También es importante que compruebe si cumple los requisitos médicos necesarios para entrar en el país de destino.

## Documentación para viaje de Menores

Los menores de edad que viajan sin sus padres o con uno solo de ellos, deberán contar con una autorización para salir del país. Asegúrese de indagar, con el operador aéreo o con la Dirección de Migración, los requisitos al respecto, tanto en el país de origen como el de destino. Los padres o tutores de los menores no acompañados, además de la autorización anteriormente mencionada, deberán completar la documentación necesaria que el operador aéreo le requiera para aceptar al menor no acompañado.

Las compañías no están obligadas a aceptar menores no acompañados, por lo que se aconseja consulte con la compañía si realiza este servicio y bajo qué condiciones.

## Derechos del Pasajero

El Convenio de Montreal, el Convenio de Varsovia, la legislación y reglamentación de los Estados, le confieren una serie de derechos y protección en los casos de denegación de embarque, anulación de vuelo, retraso del vuelo, retraso o pérdida de equipaje, así como en caso de accidente. Los operadores aéreos y agencias de viaje deben tener estos derechos visibles, en carteles explicativos y a disposición de los pasajeros.

Si se le niegan estos derechos, presente inmediatamente una reclamación ante la compañía operadora del vuelo. Puede reclamar ante la compañía con la que haya contratado su viaje o ante la que opera el vuelo, si no son la misma.

Antes de su viaje, familiarícese con los derechos y obligaciones establecidos por el operador aéreo y el Estado o Estados por los que vaya a efectuar su viaje. Su contrato con

el operador aéreo fija otros derechos y obligaciones. Pida una copia al operador o a su agente de viajes.

## Denegación de Embarque

Se puede dar una sobreventa en los vuelos, existiendo la posibilidad de que no se cuente con disponibilidad de asiento en un vuelo incluso si cuenta con reserva confirmada. En algunos casos si el embarque es denegado involuntariamente, usted tendrá derecho a una compensación. Cuando la regulación aplicable así lo requiera, el transportista debe solicitar voluntarios antes de denegar el acceso involuntario de embarque. Verifique con su transportista las normas completas sobre el pago de compensación por embarque denegado (DBC) y sobre la información de las prioridades de embarque.

Para el caso de República Dominicana, debe consultarse la Resolución Número Trescientos Cincuenta y Tres (353) del 25 de noviembre de 1987 vigente, que contempla el Régimen de Atención al Pasajero por Sobreventa de Asientos y Embarque Denegado.

## Seguridad

Los problemas de seguridad en tierra son múltiples y la revisión de pasajeros y equipajes constituye la cara más visible de este importante aspecto aeroportuario. Antes de embarcar una aeronave, todo pasajero y su equipaje deberán ser sometidos a una exhaustiva revisión. Hay una variedad de artículos prohibidos de llevar consigo en su equipaje de mano o en su equipaje facturado, los cuales serán retirados o retenidos, o incautados. A fin de evitar incomodidades de última hora, pida a su operador o agente de viajes la lista de estos artículos restringidos; este listado de artículos debe estar visible y disponible en los mostradores de facturación.

[Ver páginas 15-18]

En determinadas circunstancias, el operador aéreo podrá excluir del transporte a los pasajeros que por razones de enfermedad u otras causas puedan constituir un peligro o perturbación para el buen régimen de la aeronave.

## Pasajeros que Requieren Asistencia Especial

Los operadores aéreos dispensan un trato especial a ciertos tipos de pasajeros, como las personas con movilidad reducida (PMR), mujeres en estado de gestación, niños que viajan solos, adultos mayores, integran lo que denominamos pasajeros especiales.

Para que los operadores aéreos puedan ofrecer todas las medidas disponibles para tales pasajeros es necesario in-

formar de las circunstancias especiales del pasajero en el momento de hacer la reserva y de adquirir el billete.

## Personas con Movilidad Reducida (PMR)

El mercado único de servicios aéreos debe resultar beneficioso para todos los ciudadanos, por consiguiente, las personas con discapacidad o movilidad reducida por motivos de discapacidad, edad o cualquier otro factor deben tener las mismas oportunidades de utilizar el transporte aéreo que los demás ciudadanos.

El pasajero con movilidad reducida es aquel cuya movilidad está limitada a efectos de la utilización de un medio de transporte debido a cualquier discapacidad física (sensorial o de locomoción, permanente o temporal) o mental, a su edad o a cualquier otra causa de discapacidad que necesite atención especial y la adaptación a sus necesidades de los servicios que se ponen a disposición de todos los pasajeros.

Las personas de movilidad reducida podrán disponer de una persona de apoyo capaz de facilitar sus traslados y necesidades durante su estancia en el aeropuerto.

## Mujeres en Estado de Gestación

Los operadores aéreos recomiendan no efectuar viajes en avión cuando el periodo de gestación supera las treinta y dos semanas. En cualquier caso, le recomendamos que consulte con el operador aéreo ya que es posible que la pasajera gestante deba firmar un documento que exonere a la compañía de tal responsabilidad ante cualquier eventualidad que surja derivada de su estado.

Sólo precisan certificado médico en caso de superar las treinta y dos semanas de gestación, o si el tiempo de embarazo es incierto o si existen complicaciones en él.

El certificado deberá estar emitido dentro de los siete días previos al vuelo. Asimismo, con carácter general, se recomienda no viajar dentro de los siete días previos al parto ni en los siete posteriores al mismo.

No obstante, le recomendamos que con antelación suficiente, consulte con el operador aéreo si puede volar y en qué condiciones.

## Menores de edad

Los operadores aéreos clasifican como menores a los niños con menos de 12 años. En esta clasificación se distinguen entre bebés hasta los 2 años, y niños a los que superan los dos años.

- Los niños mayores de 2 años y menores de 5, no serán aceptados si no van acompañados de un adulto de 18 años o más por cada uno de ellos.
- En ciertas compañías, los menores de dos años no pagan billete si no ocupan asiento, por lo que deberá consultar tal extremo en el momento de adquirir sus billetes en su agencia de viajes o compañía aérea. En otras, los menores de dos años abonan un 10 por 100 de la tarifa y no ocupan plaza. Consulte este extremo en la agencia de viajes o con la compañía aérea al adquirir su billete.

Normalmente, está permitido llevar una cuna portátil o un cochecito plegable sin coste adicional.

Los menores de edad por lo general, tienen un descuento de un 50 por 100 en viajes nacionales y de un 25 a un 33 por 100 en internacionales.

Ciertas compañías no admiten bebés menores de dos semanas, a embarazadas de más de treinta y cuatro semanas (a menos que tengan autorización médica), o a menores de catorce años que viajen solos.

Los operadores aéreos en general, establecen una serie de limitaciones en función de la clasificación del menor de acuerdo con las siguientes categorías:

### Bebés o Infantes \*

- Niños entre cero y dos años sin cumplir:
- No ocupan asiento ni se les asocia equipaje.
- Deben ir acompañados de un adulto de 18 años o más.
- No está permitido que un adulto viaje con dos o más bebés, a menos que otro(s)
- adulto(s) a petición del primero se hagan cargo de los mismos.
- Debe llevar un cinturón de bucle adicional al del adulto encargado del bebé u otro
- dispositivo de sujeción que debe ser proporcionado por la compañía, siendo este el único caso en que se permite el agrupamiento de dos personas en un mismo asiento, siempre y cuando se disponga adicionalmente de una máscara de oxígeno y un chaleco salvavidas.
- La única limitación al número máximo de bebés que se permite transportar, viene delimitado por la disponibilidad de cinturones de bucle adicionales, máscaras de oxígeno y chalecos salvavidas.
- No se puede viajar con ellos en asientos de salida de emergencia.

### Niños

Niño entre dos y doce años sin cumplir. Tienen derecho a asiento y a franquicia de equipaje. No hay un límite en el número de niños a bordo. No pueden viajar en asientos de salida de emergencia.

### Menores sin acompañar

Deberán tener como mínimo cinco años cumplidos para poder viajar solos, siempre y cuando la persona responsable del menor firme un descargo de responsabilidad y garantice que en el aeropuerto de llegada se hará cargo de él un adulto previamente identificado.

Siempre se debe solicitar autorización y también, se debe informar del nombre y teléfono de la persona adulta que lo entrega en el aeropuerto de origen y de la persona que lo recoge en el aeropuerto de destino.

### Grupos de menores

Es posible que la compañía tenga algún tipo de limitación con respecto al viaje de un grupo de menores por lo que le recomendamos que consulte con la compañía antes de emprender el viaje.

### Enfermos

Son aquellos pasajeros que requieren una atención especial por parte del transportista debido a su condición física o mental. Para ser aceptado al vuelo, es condición indispensable presentar un certificado médico que establezca que está en condiciones de viajar. Corresponderá a los servicios médicos de la aerolínea el determinar si el mismo se encuentra en condiciones de iniciar el viaje y, en caso afirmativo, determinar las circunstancias que deben observarse en tal travesía.

Su transporte podrá hacerse en camilla o acomodado en una o más butacas, debiendo consultar con la compañía aérea las condiciones y tarifas aplicables en cada caso.

### Recogida y Reclamo de Equipaje

Cuando efectúe su llegada al aeropuerto de destino si nota cualquier irregularidad con su equipaje (pérdida, daño o retraso) comuníquelo inmediatamente; antes de abandonar el aeropuerto, debe llenar el formulario de reclamación correspondiente ante el representante del operador aéreo.

Tenga en cuenta que el recibo del equipaje sin protesta por su parte constituirá presunción, salvo prueba en contrario,

de que ha sido entregado en buen estado y de conformidad con el documento de transporte.

Si su vuelo conlleva hacer una conexión con más de una compañía, es posible que pueda facturar su equipaje desde la salida hasta el destino final. Si hace esto y algo ocurriera con su equipaje, usted puede reclamar contra cualquiera de las compañías involucradas en el trayecto, que han transportado el equipaje.

Para más información consulte como hacer una reclamación en caso de incidencia con su equipaje y los tiempos máximos para presentar reclamaciones, que establece el Convenio de Montreal de 1999 sobre Responsabilidad Civil del Transportista Aéreo, para solicitar las compensaciones que en su caso procedan.

## Aduanas

En la mayoría de los aeropuertos, existen paneles donde se señala los elementos que deben ser declarados a la entrada al país de destino, ejemplo: Alimentos, equipos electrónicos, cantidades de dinero superior a un cierto límite, en caso de duda la mejor opción es consultar en el mismo control de aduanas.

Recuerde que si no declara estos bienes podría ser multado y los mismos ser confiscados.

## Presentación de Reclamaciones y Quejas

Antes de contactar a la Junta de Aviación Civil para solicitar ayuda con un problema relacionado al transporte aéreo, debería darle la oportunidad a la compañía aérea para resolverlo. Por regla, las compañías aéreas tienen personal que se dedica a la solución de problemas en los aeropuertos (por lo general, conocidos como representantes de servicio al cliente/al consumidor) que se encargan de resolver muchos problemas en el momento. Ellos pueden disponer que los pasajeros que han quedado en tierra reciban comida y hospedaje, emitir cheques de compensación por denegación de embarque, coordinar reparaciones de equipaje, y resolver otras quejas o reclamos de rutina.

Guarde todos los documentos de viaje (recibos de pasajes, comprobantes/talones de equipaje, tarjetas de embarque, entre otros) al igual que los recibos de gastos incurridos debido al problema ocasionado. Los siguientes son consejos útiles en caso de que decida escribir una carta:

- Escriba la carta en letra legible, preferiblemente a máquina o a computadora y, de ser posible, tratando de ser lo más objetivo y preciso posible en la redacción.
- Indique un número de teléfono (con el código de área) o correo electrónico para contactarlo.

- Describa lo ocurrido, incluya fechas, ciudades, números u horarios de vuelo.
- Cuando sea posible envíe fotocopias (nunca los originales) de los pasajes, recibos y otros comprobantes que respalden su reclamo o queja.
- Informe a la compañía aérea sobre las molestias o pérdidas monetarias que le haya ocasionado el problema.
- Sea razonable. Si sus pedidos son totalmente desproporcionados, podrían responderle con la cortesía de una carta de disculpa y luego pasaría a los archivos de casos irreverentes.

En caso de no haber sido debidamente compensado por el Operador Aéreo, puede dirigirse a la Junta de Aviación Civil, División de Facilitación, Fax. 809-689-4160, [email: divfacilitacion@jac.gob.do](mailto:divfacilitacion@jac.gob.do), donde trataremos de conciliar entre usted y el operador. De proseguir su inconformidad con la gestión de conciliación, podría buscar asistencia legal al respecto.

### NOTA IMPORTANTE

El contenido de este documento constituye, como su nombre lo expresa, una guía con el propósito de informar y orientar al pasajero sobre las diferentes eventualidades ligadas a su viaje. No constituye por sí misma una regulación al respecto, sino que recoge de forma general el contenido de los Convenios de Varsovia y Montreal, los cuales pautan las relaciones entre el transportista y el usuario.

## ARTÍCULOS PROHIBIDOS EN LA CABINA DE LAS AERONAVES Y EN EL ÁREA DE SEGURIDAD RESTRINGIDA POR MOTIVOS DE SEGURIDAD<sup>1</sup>

### A) ARMAS DE FUEGO LIGERAS, OTRAS ARMAS DE FUEGO Y DISPOSITIVOS QUE LANZAN PROYECTILES

Dispositivos concebidos para causar lesiones graves lanzando un proyectil, o que puedan considerarse erróneamente como tales por su apariencia, incluidos los siguientes:

- Todo tipo de armas de fuego, incluidas pistolas, revólveres, rifles y escopetas
- Armas de fuego de juego, réplicas e imitaciones de armas de fuego que puedan considerarse erróneamente como verdaderas armas por su apariencia
- Piezas de armas de fuego (excluidas las miras telescópicas)
- Armas de fuego de aire comprimido o CO<sub>2</sub>, incluidas pistolas, armas de perdigones, rifles y armas de balines esféricos
- Pistolas para bengalas y de largada
- Arcos, ballestas y flechas
- Cañones lanzaarpones o para disparar lanzas

- Hondas y catapultas.
- B) **DISPOSITIVOS PARALIZANTES**  
Dispositivos concebidos específicamente para paralizar o inmovilizar, incluidos los siguientes:
  - Dispositivos de electrochoque, tales como pistolas paralizantes (p. ej., "teasers") y palos paralizantes
  - Dispositivos para paralizar o matar animales
  - Sustancias químicas, gases y pulverizadores paralizantes o incapacitadores, tales como pimienta o pimiento, gases lacrimógenos, aerosoles de ácidos y pulverizadores para alejar animales.
- C) **OBJETOS PUNTIAGUDOS O CON BORDE FILOSO**  
Objetos puntiagudos o con borde filoso que puedan utilizarse para causar lesiones graves, incluidos los siguientes:
  - Instrumentos para cortar, tales como hachas, hachuelas y cuchillas
  - Hachas y punzones para hielo
  - Navajas de afeitar, estiletos ("cortadores de cajas")
  - Cuchillos con hojas de más de 6 cm
  - Tijeras con hojas de más de 6 cm a partir del eje
  - Equipo para artes marciales puntiagudo o con bordes filosos
  - Espadas y sables.
- D) **HERRAMIENTAS DE TRABAJO**  
Herramientas que puedan utilizarse para causar lesiones graves o amenazar la seguridad operacional de las aeronaves, incluidas las siguientes:
  - Palancas de hierro
  - Taladros y barrenas, incluidos los taladros portátiles de batería
  - Herramientas con hoja o mango de más de 6 cm que puedan utilizarse como armas, tales como destornilladores y cinceles
  - Sierras, incluidas las portátiles de batería
  - Sopletes
  - Pistolas de pernos o clavos.
- E) **INSTRUMENTOS ROMOS**  
Objetos que puedan utilizarse para golpear y causar lesiones graves, incluidos los siguientes:
  - Bates de béisbol y sófbol
  - Porras y palos, tales como porras de policía, cachiporras y clavos
  - Equipo de artes marciales.
- F) **EXPLOSIVOS Y SUSTANCIAS Y ARTEFACTOS INCENDIARIOS**  
Sustancias o artefactos explosivos o incendiarios que puedan utilizarse para causar lesiones graves o que amenacen la seguridad operacional de las aeronaves,

incluidos los siguientes:

- Municiones
  - Detonadores para voladuras
  - Detonadores y mechas
  - Réplicas o imitaciones de dispositivos explosivos
  - Minas, granadas y demás artículos militares explosivos
  - Material pirotécnico, incluidos los fuegos artificiales
  - Cartuchos u otros tipos de envases fumígenos
  - Dynamita, pólvora y explosivos plásticos.
- G) **LÍQUIDOS, AEROSOLES Y GELES<sup>1</sup>**
- Líquidos, aerosoles y geles, a menos que se conserven en envases individuales de una capacidad no superior a los 100 ml (o su equivalente) dentro de una bolsa de plástico resellable de una capacidad no superior a 1 litro (o su equivalente). El contenido debería caber sin dificultad en la bolsa de plástico, que luego se cerrará completamente. Deberían establecerse excepciones para medicamentos, leche y alimentos para bebé y necesidades dietéticas especiales.

## ARTÍCULOS PROHIBIDOS EN EL EQUIPAJE EN LA BODEGA DE LAS AERONAVES POR MOTIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL<sup>2</sup>

**EXPLOSIVOS Y SUSTANCIAS Y ARTEFACTOS INCENDIARIOS**  
Sustancias o artefactos explosivos o incendiarios que puedan utilizarse para causar lesiones graves o que amenacen la seguridad operacional de las aeronaves, incluidos los siguientes:

- Municiones\*
- Detonadores para voladuras
- Detonadores y mechas
- Minas, granadas y demás artículos militares explosivos.
- Material pirotécnico, incluidos los fuegos artificiales
- Cartuchos u otros tipos de envases fumígenos
- Dynamita, pólvora y explosivos plásticos.

\*Nota: Con la aprobación del explotador, está permitido transportar ciertos cartuchos en el equipaje facturado de conformidad con las condiciones prescritas en el párrafo 1.1.2, Capítulo 1, Parte 8 de las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc 9284).

## Líneas Aéreas Nacionales

LÍNEA AÉREA	CERTIFICADO DE EXPLOTACIÓN Y FECHA	RUTAS
1-AEROLÍNEAS MAS, S. A.	CAE No.03, renovado en fecha <b>20-05-2010</b>	<p>Servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros y correo, domestico e internacional.</p> <p><i>Enmienda No.1, 25 de junio 2009 con Servicios de Transporte Aéreo regular de pasajeros y carga en las rutas:</i>  <i>El Higüero/Puerto Príncipe y v.v.;</i>  <i>El Higüero/Aruba y v.v.;</i>  <i>(3 frecuencias semanales: lunes, miércoles y viernes)</i></p> <p><i>Enmienda No. 2, 14 de octubre 2010</i>  <i>Santiago/Puerto Príncipe/Santiago.</i></p> <p><i>Enmienda No.3, 21 de julio 2011</i>  <i>El Higüero/Punta Cana/El Higüero;</i>  <i>Santiago/Punta Cana/Santiago</i>  <i>El Higüero/Puerto España, Trinidad y Tobago y v.v.</i></p>
2-AEROLÍNEAS SANTO DOMINGO	CAE No.07, renovado en fecha <b>06-05-2011</b>	Servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros y carga domestico e Internacional.
3-AERONAVES DOMINICANAS, C.PORA. (AERODOMCA)	CAE No.08, renovado en fecha <b>09-08-2011</b>	Servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros y carga domestico e Internacional.
4-AIR CENTURY	CAE No.01, renovado en fecha <b>06-05-2011</b>	<p>Servicios de Transporte Aéreo regular de pasajeros y carga en las rutas:  <i>Santo Domingo (El Higüero)/Merville Hall/Dominica y v.v. (3 frecuencias semanales, lunes, miércoles y viernes).</i>                      Servicios de Transporte Aéreo no regular de pasajeros y carga domestico e internacional.</p> <p><i>Enmienda No.1, de fecha 11 de diciembre del 2008</i>  <i>Santo Domingo/Isla Grande, P. R./Santo Domingo</i>  <i>Santo Domingo/Isla Verde P. R./Santo Domingo</i>  <i>Santo Domingo/Ponce, P. R./Santo Domingo</i></p>

## Líneas Aéreas Nacionales

		<p><i>El Higüero/Isla Grande, P. R./El Higüero</i>  <i>El Higüero/Isla Verde, P. R./El Higüero</i>  <i>El Higüero/Ponce, P. R./El Higüero</i>  <i>Punta Cana/ Isla Grande, P. R./Punta cana</i>  <i>Punta Cana/ Isla Verde, P. R./Punta Cana</i>  <i>Punta Cana/Ponce, P.R./Punta Cana</i></p> <p><i>Enmienda No.2, de fecha 19 de febrero del 2009</i>  <i>El Higüero/Punta Cana/El Higüero</i></p> <p><i>Enmienda No.3 de fecha 07 de mayo del 2009</i>  <i>Santo Domingo (El Higüero)/Puerto Príncipe/Santo Domingo (El Higüero).</i></p> <p><i>Enmienda No. 4 de fecha 30 de junio del 2011</i>  <i>El Higüero/Santiago/Punta Cana y V.V. Puerto Plata/Punta Cana/Puerto Plata</i></p>
5-AIR DOMINICANA	CAE No.11, expedido en fecha 24-07-2008	<p><i>Servicios de Transporte Aéreo no regular de pasajeros y carga domestico e internacional.</i></p> <p><i>Enmienda No.1, de fecha 05 de marzo del 2009</i>  <i>Servicios de Transporte Aéreo regular de pasajeros, carga y correo en las rutas:</i>  <i>Santo Domingo/New York/Santo Domingo</i>  <i>Santo Domingo/Miami/Santo Domingo</i></p>
6-AEROINTER, S.A.	CAE No. 15, expedido en fecha 02-03-2010	<p><i>Servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros y carga, doméstico e internacional.</i></p>
7-CARIBBEAN AIR SING, S.A.	CAE No.10, expedido en fecha 24-07-2008	<p><i>Servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros y correo, domestico e Internacional</i></p>

## Líneas Aéreas Nacionales

<b>8-CARIBAIR, S. A.</b>	<i>CAE No.12, expedido en fecha 10-09-2008</i>	<p><i>Servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, carga y correo, en las rutas:</i></p> <p><i>Santo Domingo/Puerto Príncipe/Santo Domingo;</i>  <i>Santo Domingo (El Higüero)/Puerto Príncipe y v.v.;</i>  <i>Santiago/Puerto Príncipe/Santiago;</i>  <i>Santiago /Cabo Haitiano/Santiago;</i>  <i>Santiago/Santiago de Cuba/Santiago; y</i>  <i>Transporte Aéreo no regular de pasajeros y carga domestico e internacional.</i></p>
<b>9-HELICÓPTEROS DOMINICANOS (HELIDOSA)</b>	<i>CAE No.05, renovado en fecha 11-08-2010</i>	<p><i>Servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros, carga y correo, domestico e Internacional.</i></p>
<b>10-HELICRAFT, S. A.</b>	<i>CAE No.06, renovado en fecha 06-05-2011</i>	<p><i>Servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros y carga, domestico e Internacional.</i></p>
<b>11-LÍNEAS AÉREAS INTER ISLAS, S.A. (AIR LINES INTER ISLAND)</b>	<i>CAE No. 16, expedido en fecha 02-03-2010</i>	<p><i>Servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros, doméstico e internacional.</i></p>
<b>12-LÍNEAS AÉREAS NACIONALES TURÍSTICAS, C. POR A. (LANTUR).</b>	<i>CAE No.13, expedido en fecha 19-05-2009</i>	<p><i>Servicios de Transporte Aéreo no regular de pasajeros y carga domestico e internacional.</i></p>
<b>13-PAN AM WORLD DOMINICANA (PAWA DOMINICANA).</b>	<i>CAE No.02, renovado en fecha 10-10-2011</i>	<p><i>Santo Domingo /Providenciales/Santo Domingo.</i>  <i>Santo Domingo/Puerto Príncipe/Santo Domingo.</i>  <i>Santo Domingo/Santiago de Cuba/Santo Domingo.</i>  <i>Santiago/Puerto Príncipe/Santiago.</i>  <i>Santiago/Santiago de Cuba/Santiago</i></p> <p><i>Enmienda No.1, de fecha 9 de agosto del 2007</i>  <i>Santo Domingo/San Juan, P. R./Santo Domingo</i>  <i>El Higüero/ San Juan, P. R./El Higüero</i>  <i>Santo Domingo/Aguadilla/Santo Domingo</i>  <i>El Higüero/Aguadilla/El Higüero</i></p>



Departamento de Transporte Aéreo  
 Versión 18 de octubre de 2011



## Líneas Aéreas Nacionales

		<p><i>Santiago/San Juan, P. R./Santiago Santiago/Aguadilla/Santiago</i></p> <p><i>Enmienda No.2, de fecha 27 de mayo del 2008 Punta Cana/Aguadilla/Punta Cana</i></p> <p><i>Enmienda No.3, de fecha 09 de octubre del 2008 Santo Domingo/Caracas y v.v. Vía puntos intermedios, curazao y/o Aruba Santo Domingo/La Habana y v.v. Santo Domingo/Varadero y v.v. Santiago/Caracas y v.v. Vía Puntos intermedios Curazao y/o Aruba Punta Cana/Caracas y v.v Vía Puntos intermedios Curazao y/o Aruba Punta Cana/Maracaibo y v.v. Punta Cana/La Habana y v.v. Punta Cana/Varadero y v.v. Puerto Plata/Caracas y v.v. Vía Puntos intermedios Curazao y/o Aruba Puerto Plata/La Habana y v.v. Puerto Plata/ Varadero y vv. Santo Domingo/Fort Lauderdale y v.v. Santo Domingo/ Miami y v.v. Santiago/ Fort Lauderdale y v.v. Santiago /Miami y v.v. Punta Cana/ Fort Lauderdale y v.v. Punta Cana/Miami y v.v. Puerto Plata/ Fort Lauderdale y v.v. Puerto Plata/Miami y v.v. Puerto Plata/San Juan, P.R., y v.v.</i></p> <p><i>Enmienda No.4, de fecha 25 de junio del 2009 Santo Domingo/Ponce, P. R. y v.v. Punta Cana/Ponce, P. R. y v.v.</i></p>
<p><b>14- RIMJO, S.A.</b></p>	<p><b>CAE No. 17, expedido en fecha 07-07-2010</b></p>	<p><b>Servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros y carga, doméstico e internacional</b></p>

## Líneas Aéreas Nacionales

15-SERVICIOS AÉREOS PROFESIONALES, S. A.	CAE No.04, renovado en fecha <b>23-09-2010</b>	Servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros y carga, domestico e internacional.
16-TCA JET CHARTER	CAE No.14, expedido en fecha 23-10-2009	Servicios de transporte Aéreo no regular de pasajeros y carga, domestico e internacional.
17-VOL AIR, LÍNEAS AÉREAS DEL CARIBE, S. A.	CAE No.09, expedido en fecha 26-06-2008	<p>Servicios de Transporte Aéreo Regular de pasajeros y carga en las rutas:  Santo Domingo/Puerto Príncipe/Santo Domingo  Santo Domingo/Dominica/Santo Domingo  Santiago/Providenciales/Santiago  Santiago/Cabo Haitiano/Santiago  Santiago/Puerto Príncipe/Santiago</p> <p><i>Enmienda No.1, de fecha 19 de febrero del 2009</i>  Servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros y carga, domestico e internacional.</p> <p><i>Enmienda No.2, de fecha 5 de marzo del 2009</i>  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</p>

**LEYENDA:**

- Fecha de Renovación de CAE
- Fecha de Expedición del CAE Inicial
- Enmiendas 2009 y años anteriores
- Enmiendas 2010
- Enmiendas 2011



Departamento de Transporte Aéreo  
Versión 18 de octubre de 2011

## 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, de fecha 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 julio del 2010. 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><i>Enmienda No.11, de fecha 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)</i></p> <p><i>Enmienda No.12, de fecha 09 de diciembre del 2010, Miami/La Romana/Miami</i></p>
<p><b>4. AUSTRIAN AIRLINES</b></p>	<p><b>AUSTRIA</b>      <b>P. O.-No.56, 4 de junio del 2009.</b> <b>Regular de pasajeros y carga.</b></p>	<p><b>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;</b></p>
<p><b>5. AMERICAN AIRLINES</b></p>	<p><b>ESTADOS UNIDOS</b>      <b>P. O.- No.3, 14 de enero del 2011.</b> <b>Regular de pasajeros, carga y correo.</b></p>	<p><b>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;</b></p>
<p><b>6. AMERIJET INTERNATIONAL, INC.</b></p>	<p><b>ESTADOS UNIDOS</b>      <b>P. O.- No.23, 07 de mayo del 2009.</b> <b>Regular de carga.</b></p>	<p><b>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.</b></p> <p><i>Nota: Vía puntos intermedios en el Caribe, centro y Suramérica, sin derecho a tráfico de carga. Sin derecho a trafico de carga entre puntos de la República Dominicana.</i></p>



**Departamento de Transporte Aéreo**  
**Versión 09 de febrero del 2012**

## Líneas Aéreas Extranjeras (Regulares)

7. AVIANCA	COLOMBIA	P. O.-No.38, <b>18 de agosto del 2011.</b> Regular de pasajeros, carga y correo.	Bogotá/Punta Cana/Bogotá; y  Enmienda No.1, de fecha 17 de abril del 2008. Bogotá/Santo Domingo/Bogotá.
8. AEROCARIBBEAN, S.A.	CUBA	P. O.- No.11, <b>23 de septiembre del 2010.</b> Regular de pasajeros, carga y correo.	Santiago de Cuba/Santo Domingo/Santiago de Cuba; La Habana/Santo Domingo/La Habana.
9. AEROFLOT RUSSIAN AIRLINES	RUSIA	P.O.-No. 80, 19 de octubre del 2010. Regular de pasajeros, carga y correo.	Moscú/Punta Cana/Moscú
10. AIR TRANSAT, A.T., INC.	CANADA	P. O.-No.40, <b>27 de mayo del 2008.</b> 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.
11. AIR CANADA	CANADA	P. O.-No.37, <b>21 de julio de 2011.</b> Regular de pasajeros, carga y correo.	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 fecha 27 de noviembre del 2008, Toronto/Samaná/Toronto.  Enmienda No. 3, de 28 de enero del 2009, Toronto/La Romana/Toronto



## Líneas Aéreas Extranjeras (Regulares)

<b>12. AIR CARAIBES</b>	<i>Enmienda No. 4, de fecha 18 de marzo del 2010, Halifax/Samaná/Halifax; Montreal/Samaná/Montreal</i>	
	<b>FRANCIA</b>	<b>P. O.-No.02, 4 de junio del 2009.</b> Regular de pasajeros, carga y correo.
<b>13. AIR FRANCE</b>	<b>FRANCIA</b>	<b>P. O.- No.21, 03 de noviembre del 2011.</b> Regular pasajeros, carga y correo.
	París/Vía Antillas Francesas/Santo Domingo y v.v.; París/Santo Domingo /París Paris/Punta Cana/París; París/ Punta Cana /Santo Domingo/París*  (*): Sin derecho a cabotaje.	
<b>14. AIR TURKS AND CAICOS</b>	<b>REINO UNIDO</b>	<b>P. O.- No.50, 24 de marzo del 2011.</b> 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.	
<b>15. ASERCA AIRLINES, S.A.</b>	<b>VENEZUELA</b>	<b>P. O.-No.10, 06 de nov. del 2008.</b> 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.	
<b>16. BLUE PANORAMA AIRLINES, S. A. P</b>	<b>ITALIA</b>	<b>P. O.-No.70, 08 de diciembre del 2011.</b> Regular de pasajeros y carga.
		Milán/La Romana/Milán; (4 frecuencias semanales) Bologna/Roma/La Romana/Roma. (1 frecuencia semanal )



Departamento de Transporte Aéreo  
Versión 09 de febrero del 2012

## Líneas Aéreas Extranjeras (Regulares)

			<i>Enmienda No.1, de fecha 03 de septiembre del 2009, Roma y/o Bologna/La Romana y v.v.; Milán y/o Roma/La Romana y v.v</i>
<b>17. BRITISH AIRWAYS, PLC</b>	<b>INGLATERRA</b>	<b>P.O.- NO. 78, 2 de marzo de 2010. Regular de pasajeros y carga</b>	<b>Londres/Antigua/Punta Cana y v.v.</b>
<b>18. CORSAIRFLY</b>	<b>FRANCIA</b>	<b>P. O.-No.68, 9 de septiembre del 2008. Regular de pasajeros y carga. Vuelos Chárter.</b>	<b>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;</b>
			<i>Enmienda No. 1, de fecha 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>
<b>19. CONDOR FLUGDIENST</b>	<b>ALEMANIA</b>	<b>P. O.-No.18, 01 de septiembre del 2011. Regular de pasajeros, carga y correo.</b>	<b>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;</b>
			<i>Enmienda No. 5, de fecha 17 de junio del 2010 Frankfurt/Santo Domingo/Panamá y v.v.; y Frankfurt/Santo Domingo/Panamá/Frankfurt</i>
			<i>Enmienda No. 6, de fecha 24 de noviembre del 2011. Viena/Punta Cana/Viena; y Frankfurt/Antigua/Puerto Plata/Frankfurt*</i>
			<i>(*) Sin derecho a tráfico de pasajeros en el tramo Antigua-Puerto Plata</i>

## Líneas Aéreas Extranjeras (Regulares)

<p><b>20. CONTINENTAL AIRLINES, INC.</b></p>	<p><b>ESTADOS UNIDOS</b></p>	<p><b>P. O.-No.45, 12 de abril del 2011.</b> Regular de pasajeros, carga y correo.</p>	<p>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;</p>
<p><b>21. COMPAÑÍA PANAMEÑA DE AVIACIÓN (COPA AIRLINES)</b></p>	<p><b>PANAMÁ</b></p>	<p><b>P. O. No. 33, 20 de agosto del 2009.</b> Regular de pasajeros, carga y correo.</p>	<p>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;</p>
<p><b>22. CUBANA DE AVIACIÓN</b></p>	<p><b>CUBA</b></p>	<p><b>P. O.-No.08, 11 de agosto del 2010.</b> Regular de pasajeros, carga y correo.</p>	<p>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;</p> <p>(3 frecuencias semanales los martes, jueves y domingos).</p>
<p><b>23. DELTA AIRLINES, INC.</b></p>	<p><b>ESTADOS UNIDOS</b></p>	<p><b>P. O.-No.41, 20 de mayo del 2010.</b> Regular de pasajeros y carga.</p>	<p>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)</p> <p><i>Enmienda No, 4 de fecha 17 de abril del 2008, Atlanta/Santiago/Atlanta.</i></p> <p><i>Enmienda No.5, de fecha 05 de noviembre del 2009, New York/Puerto Plata/New York; Cincinnati/Punta Cana/Cincinnati.</i></p> <p><i>Enmienda No. 6, de fecha 03 de diciembre del 2009, Detroit/ Punta Cana/Detroit Minneapolis/Punta Cana/Minneapolis</i></p>
<p><b>24. DUTCH ANTILLES EXPRESS B. V.</b></p>	<p><b>PAISES BAJOS</b></p>	<p><b>P. O.-No.63, 23 de septiembre del 2010.</b> Regular de pasajeros.</p>	<p>Curazao/Santo Domingo/Curazao (4 frecuencias semanales, martes, jueves, viernes y domingos);</p>



Departamento de Transporte Aéreo  
Versión 09 de febrero del 2012



## Líneas Aéreas Extranjeras (Regulares)

			<p><i>Enmienda No.1, de fecha 25 de junio 2009, Curazao/Saint Marteen/Santo Domingo y v.v. (2 frecuencias semanales)</i></p> <p><i>Enmienda No. 2, de fecha 03 de noviembre del 2011, Curazao/Santo Domingo/San Martín; y San Martín/Santo Domingo/Curazao.</i></p>
25. <b>IBERIA OPERADORA</b>	ESPAÑA	P. O. No. 43, 12 de abril del 2011. Regular de pasajeros, carga y correo.	<p>Madrid/Santo Domingo/San Juan P. R./Madrid; Madrid/San Juan P. R./Santo Domingo/Madrid;</p> <p><i>Nota: el punto intermedio podrá ser omitido en ambas direcciones.</i></p>
26. <b>IBERWORLD AIRLINES, S.A. DBA: ORBEST</b>	ESPAÑA	P.O. No.79, 19 de octubre de 2010. Regular de pasajeros y carga	<p>Madrid/Punta Cana/Madrid</p> <p><i>Enmienda No. 1, de fecha 01 de septiembre del 2011. Barcelona/Punta Cana/Barcelona</i></p>
27. <b>INSEL AIR INTERNATIONAL, B. V.</b>	CURAZAO	P. O.-No.62, 14 de octubre de 2010. Regular de pasajeros y carga.	<p>Curazao/Saint Marteen/Santo Domingo y v.v. Curazao/Santo Domingo/Curazao.</p>
28. <b>IMP GROUP LIMITED (CANJET AIRLINES)</b>	CANADA	P.O. -No.81, 18 de marzo de 2011. Regular de pasajeros y carga.	<p>Halifax/Puerto Plata/Halifax; Halifax/Punta Cana/Halifax; Halifax/ Greater Moncton/Punta Cana/Halifax; Ottawa/Puerto Plata/Ottawa; Ottawa/Punta Cana/Ottawa; Québec/Puerto Plata/Québec; Québec/Punta Cana/Québec; Montreal/Samaná/Montreal; Montreal/Samaná/La Romana/Montreal*; Montreal /Puerto Plata/Montreal; Montreal/Punta Cana/Montreal; Winnipeg/Punta Cana/Winnipeg; Saint Johns/Punta Cana/Saint Johns; Toronto/Samaná/Toronto; Toronto/Samaná/La Romana/Toronto*; Toronto/Puerto Plata/Toronto; y Toronto/Punta Cana/Toronto;</p> <p><i>(*) Sin derecho a cabotaje.</i></p>
29. <b>JET BLUE AIRWAYS, CORPORATION, INC.</b>	ESTADOS UNIDOS	P. O.-No.47, 11 de agosto del 2010. Regular de pasajeros y carga.	<p>New York/Santo Domingo/New York; New York/Santiago/ New York;</p> <p><i>Enmienda No.1, de fecha 29 de noviembre del 2007,</i></p>



Departamento de Transporte Aéreo  
Versión 09 de febrero del 2012

## Líneas Aéreas Extranjeras (Regulares)

		<p><i>New York/Puerto Plata/ New York; Orlando/Santo Domingo/Orlando;</i></p> <p><i>Enmienda No. 2 de fecha 28 de agosto del 2008, San Juan, P.R./Santo Domingo/San Juan, P.R.;</i></p> <p><i>Enmienda No.3, de fecha 01 de abril 2009, Fort Lauderdale/Santo Domingo/Fort Lauderdale; Boston/Santo Domingo/Boston</i></p> <p><i>Enmienda No. 4, de fecha 19 de febrero del 2010, New York/Punta Cana/New York; Boston/Punta Cana/Boston</i></p> <p><i>Enmienda No.5, de fecha 27 de mayo de 2011 Boston/Santiago/Boston</i></p> <p><i>Enmienda No.6, de fecha 18 de agosto de 2011 New York/La Romana/New York</i></p>
<p><b>30. KLM ROYAL DUTCH AIRLINES</b></p>	<p><b>PAISES BAJOS</b>     <i>P. O. No. 84, 14 de diciembre del 2011. Regular de pasajeros, carga y correo.</i></p>	<p><i>Ámsterdam/La Habana/Punta Cana/Ámsterdam</i></p>
<p><b>31. LAN AIRLINES, S.A.</b></p>	<p><b>CHILE</b>     <i>P. O.-No.27, 14 de agosto del 2009. Regular de pasajeros, carga y correo.</i></p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>Enmienda No.1, de fecha 03 de septiembre 2009 Santiago de Chile/Guayaquil/Quito/ Punta Cana/Miami y v.v.; Santiago de Chile/Cancún/Punta Cana/ Miami y v.v.* y *Santiago de Chile/Punta Cana/La Habana/Santiago de Chile.</i></p> <p><i>(*):Los puntos intermedios entre Cancún y La Habana podrán ser operados con cambio de dirección en ambas vías</i></p>



**Departamento de Transporte Aéreo**  
**Versión 09 de febrero del 2012**

## Líneas Aéreas Extranjeras (Regulares)

32. LAN PERÚ	PERÚ	P.O.-No.74, <b>21 de agosto 2009</b> , Regular de pasajeros, carga y correo.	Lima/ Punta Cana/Miami y v.v.
33. LIVINGSTON,S. P. A.	ITALIA	P. O.-No.67, 5 de septiembre del 2008. Regular de pasajeros, carga y correo.	<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><i>Enmienda No.1, de fecha 25 de junio del 2009,</i>  <i>Milán/Punta Cana/Milán;</i>  <i>Milán/Punta Cana/Antigua/Milán ;</i>  <i>Milán/La Romana/Barbados/Milán.</i></p>
34. LÍNEAS AÉREAS COSTARRICENSES	COSTA RICA	P. O.-No.60, <b>22 de octubre del 2009</b> . Regular de pasajeros y carga.	San José, C. R. /Santo Domingo/San José, C. R.
35. LAN ARGENTINA, S.A.	ARGENTINA	P. O.-No.61, <b>de 11 febrero del 2010</b> . Regular de pasajeros y carga.	Buenos Aires/Punta Cana/Miami y v.v. (2 frecuencias semanales sábado y Domingo).
36. LIAT LIMITED	ANTIGUA	P. O.-No.36, <b>22 de septiembre del 2011</b> . Regular de pasajeros, carga y correo.	Antigua/Santo Domingo/Antigua.
37. MEXICANA DE AVIACIÓN (Suspendido mediante Resolución No.202-(2010) emitida por esta Junta de Aviación Civil)	MÉXICO	P. O.-No.20, <b>25 de septiembre del 2008</b> . 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.

## Líneas Aéreas Extranjeras (Regulares)

<p><b>38. MOUNTAIN AIR CARGO</b> (Se declara vencido su Permiso de Operación mediante Resolución No. 143-(2011) emitida por esta Junta de Aviación Civil.)</p>	<p><b>PUERTO RICO</b></p>	<p><b>P. O.-No.13, 12 de junio del 2008.</b> Regular de carga.</p>	<p>Aguadilla/Santo Domingo/Aguadilla; Aguadilla/Santiago/Aguadilla; (5 frecuencias semanales de lunes a viernes).</p>
<p><b>39. MARTINAIR HOLLAND</b></p>	<p><b>PAISES BAJOS</b></p>	<p><b>P. O.-No.22, 20 de enero del 2009.</b> Regular de pasajeros, carga y correo.</p>	<p>Ámsterdam/Puerto Plata/Punta Cana/Ámsterdam;* Ámsterdam/Punta Cana/Puerto Plata/Ámsterdam;* Ámsterdam/La Habana/Puerto Plata/Amsterdam; Amsterdam/Punta Cana/Amsterdam; Ámsterdam/Punta Cana/Holguín/Ámsterdam; Ámsterdam/Punta Cana/Cancún y v.v. Ámsterdam/Punta Cana/Montego Bay y v.v.;</p> <p>(*):sin derecho a cabotaje</p> <p><i>Enmienda No.5, de fecha 16 de abril del 2009,</i> Ámsterdam/Punta Cana/Varadero/Ámsterdam; Ámsterdam/Varadero/Punta Cana/Ámsterdam. (1 frecuencia semanal los sábados)</p> <p><i>Enmienda No.6, de fecha 22 de octubre del 2009</i> Ámsterdam/Aruba/Punta Cana y v.v.* Ámsterdam/Varadero/Puerto Plata y v.v.*</p> <p>(*): Sin derecho a tráfico en los tramos Aruba/Punta Cana y v.v. y Varadero/Puerto Plata y v.v.</p>
<p><b>40. NEOS, S.P.A.</b></p>	<p><b>ITALIA</b></p>	<p><b>P.O.-No.83, 31 octubre del 2011.</b> Regular de Pasajeros y Carga.</p>	<p>Malpensa/La Romana/Malpensa; *Malpensa/La Romana/Montego Bay/Malpensa; y *Malpensa/La Romana/Antigua/Malpensa</p> <p>(*) Sin derecho a tráfico de pasajeros en los tramos La Romana/Montego Bay y LA Romana/Antigua.</p>



Departamento de Transporte Aéreo  
Versión 09 de febrero del 2012

## Líneas Aéreas Extranjeras (Regulares)

41. PULLMANTUR AIR, S.A.	ESPAÑA	P.O.-No.82, 31 octubre del 2011. Regular de Pasajeros y Carga.	Madrid/Santo Domingo/Madrid; y Madrid/Punta Cana/Madrid
42. ROBLEX AVIATION	PUERTO RICO	P. O.-No.19, 22 de octubre del 2011. 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;
43. RUTAS AÉREAS DE VENEZUELA, RAV. S.A.	VENEZUELA	P.O. NO.76, 11 nov. 2009. Regular pasajeros, carga y correo.	Caracas/Santo Domingo/Caracas
44. SUNWING AIRLINES	CANADA	P. O. No. 66, 22 de septiembre del 2011. Regular de pasajeros, carga y correo	Toronto/Puerto Plata/Toronto; Montreal/Puerto Plata/Montreal; Toronto/Punta Cana/Toronto; y Montreal/Punta Cana/Montreal.
45. SPIRIT AIRLINES, INC.	ESTADOS UNIDOS	P. O.-No.48, 06 de mayo del 2011. 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.
46. 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
47. TUI AIRLINES BELGIUN D/B/A (JETAIRFLY)	BÉLGICA	P. O.-No.57, 30 de julio del 2009. Regular de pasajeros y carga.	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  Enmienda No.1, de fecha 14 de octubre de 2010 Bruselas/La Romana/Montego Bay/Bruselas; Bruselas/Puerto Plata/Punta Cana/Bruselas (sin derecho a cabotaje)

## Líneas Aéreas Extranjeras (Regulares)

			<i>Enmienda No.2, de fecha 18 de agosto de 2011 Bruselas/Santo Domingo/Punta Cana/Bruselas (Sin derecho a cabotaje)</i>
<b>48. TRANS AMERICAN AIRLINES, S. A. (TACA PERÚ)</b>	<b>PERÚ</b>	<i>P. O.-No.72, 15 de junio del 2009. Regular de pasajeros, carga y correo.</i>	<i>Lima/Santo Domingo y v.v.; Lima/Puerto Plata y v.v.; Lima/Punta Cana y v.v.; (3 frecuencias semanales).</i>
<b>49. TRANSAERO AIRLINES, S.A.</b>	<b>RUSIA</b>	<i>P.O. -No.75, 3 de nov. del 2009 Regular de pasajeros y carga</i>	<i>Moscú/Punta Cana y v.v. St. Petersburgo/Punta Cana y v.v.</i>
<b>50. UNITED AIRLINES, INC.</b>	<b>ESTADOS UNIDOS</b>	<i>P. O.-No.52, 06 de mayo del 2011. Regular de pasajeros, carga y correo.</i>	<i>Chicago/Punta Cana/Chicago;  Enmienda No.1, de fecha 13 de junio del 2006. Washington, D.C./Punta Cana/Washington, D.C.  Enmienda No.2, de fecha 24 de noviembre del 2011. Newark/Santo Domingo/Newark; Newark/Puerto Plata/Newark; y Newark/Punta Cana/Newark;</i>
<b>51. UNITED PARCEL SERVICES, CO</b>	<b>ESTADOS UNIDOS</b>	<i>P. O.-No.53, 10 de octubre del 2011. Regular de carga y correo.</i>	<i>Orlando-Florida/Santo Domingo/Orlando-Florida; Orlando-Florida/Santo Domingo/Miami; Miami/Santo Domingo/Miami/; Miami/Santo Domingo/Orlando-Florida</i>
<b>52. US AIRWAYS</b>	<b>ESTADOS UNIDOS</b>	<i>P. O.-No.01, 19 de marzo del 2009. Regular de pasajeros, carga y correo.</i>	<i>Filadelfia/Santo Domingo/Filadelfia; Filadelfia/Punta Cana/Filadelfia; Boston/Punta Cana/Boston; Charlotte/Punta Cana/Charlotte.</i>
<b>53. USA 3000 AIRLINES</b>	<b>ESTADOS UNIDOS</b>	<i>P. O.-No.31, 30 de julio del 2009. Regular de pasajeros, carga y correo.</i>	<i>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.</i>



Departamento de Transporte Aéreo  
Versión 09 de febrero del 2012

## Líneas Aéreas Extranjeras (Regulares)

<p>54. VRG LINHAS AÉREAS, S.A.</p>	<p>BRASIL</p>	<p>P.O.-No. 77, 2 de febrero del 2010. Regular de pasajeros, carga y correo.</p>	<p>Sao Paulo/Caracas/Punta Cana y v.v. (1 vuelo semanal)</p> <p>Enmienda No. 1, de fecha 08 de abril de 2010 Sao Paulo/Caracas/Santo Domingo y vv.</p>
<p>55. WEST JET AIRLINES</p>	<p>CANADA</p>	<p>P. O.-No.65, 09 de junio de 2011. Regular de pasajeros y carga.</p>	<p>Toronto/Puerto Plata/Toronto; Toronto/Punta Cana/Toronto;</p> <p>Enmienda No. 1, de fecha 25 de septiembre del 2008, Toronto/La Romana/Toronto.</p> <p>Enmienda No.2, de fecha 03 de septiembre del 2009, Ottawa/Punta Cana/Ottawa; Hamilton/Punta Cana/Hamilton; y Thunderbay/Punta Cana/Thunderbay. Enmienda No. 3 de fecha 08 de abril de 2010 Montreal/Punta Cana/Montreal; y Toronto/Samaná/Toronto</p> <p>Enmienda No.4, de fecha 03 de marzo de 2011 Halifax/Punta Cana/Halifax</p>
<p>56. XL AIRWAYS FRANCE</p>	<p>FRANCIA</p>	<p>P. O.-No.69, 22 de septiembre del 2011. Regular de pasajeros, correo y carga.</p>	<p>Paris/La Romana/Paris; Paris/Punta Cana/Paris; Paris/Samaná/Paris; Paris/Puerto Plata/París; 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
- Enmiendas 2009 y años anteriores
- Enmiendas 2010
- Enmiendas 2011



# República Dominicana hacia el mundo



**Una novedosa política de apertura y flexibilidad  
conquista nuevos mercados y destinos  
impulsando el desarrollo nacional**



Calle José Joaquín Pérez No.104, Gazcue, Santo Domingo, Rep. Dom.  
Tel.: 809 689.4167 | Fax: 809 689.4113  
[www.jac.gob.do](http://www.jac.gob.do) | email: [jacrd@jac.gob.do](mailto:jacrd@jac.gob.do)