

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/27-INFORME
09/09/11

**VIGÉSIMO SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/27)**

(San José, Costa Rica, 13 al 15 de septiembre de 2011)

RESUMEN

Lugar y fecha de la reunión

1. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) celebró su vigésimo séptima reunión entre los días 13 y 15 de septiembre de 2011, en la ciudad de San José, Costa Rica, en las instalaciones del Hotel Barceló Premium San José Palacio.

Ceremonia de apertura

2. El Sr. Luis Carlos Araya Monge, Presidente del Consejo Técnico de Aviación Civil y Viceministro de Transportes de la República de Costa Rica honró con su presencia la ceremonia de apertura dando la bienvenida a los Expertos de los Estados miembros de la CLAC e inauguró la reunión el día martes 13. Su discurso figura como **Adjunto 1** al presente informe.

Coordinación, Secretaría y participantes

3. Actuó como coordinadora de la reunión la Sra. Sonia Garro Rojas, Coordinadora Administrativa de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica, asistida por el Secretario de la CLAC, Sr. Marco Ospina. Participaron 39 delegados representando a 12 Estados miembros y 2 organismos internacionales. La lista completa de participantes figura como **Adjunto 2**.

Orden del Día

4. El Grupo de Expertos adoptó el Orden del Día presentado por la Secretaría, tal como se detalla en el **Adjunto 3** del presente Informe.

5. Sobre este asunto, la Secretaría informó sobre algunos inconvenientes que se habían presentado con la Macrotarea de "Gestión aeroportuaria" ya que únicamente se contaba con el detalle de los puntos del Orden del Día y más no de las notas de estudio correspondientes. Además, no había asistido a esta reunión ningún delegado de Perú, Estado responsable de dicha Macrotarea. En ese

sentido, sugirió que la parte correspondiente a este tema se lo analice al término de la agenda, esperando que hasta ese momento se disponga de las notas de estudio y la participación de la delegación peruana. Asunto que fue acogido favorablemente por el GEPEJTA.

Cuestión 1 del
Orden del Día: **Transporte y Política Aérea.**

Cuestión 1.1 del
Orden del Día: **Liberalización del transporte aéreo (Colombia).**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/02 *Corrigendum Colombia*

6. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/02 *Corrigendum* la misma que contenía un análisis exhaustivo sobre la conectividad aérea entre los Estados miembros de la CLAC y los países de la región Asia Pacífico. Inició su presentación con una breve introducción sobre la importancia que ha adquirido dicha región en el comercio y la economía mundial y, por tanto, era oportuno realizar un análisis de las relaciones entre las dos regiones.

7. Durante su presentación se refirió a la Cuenca del Pacífico Latinoamericano y los países de la región Asia Pacífico, resaltando que el foro sobre la iniciativa de la Cuenca del Pacífico Latinoamericano conocido como el “Arco del Pacífico Latinoamericano” constituía un espacio informal de cooperación y concertación de alto nivel para la identificación de implementación de acciones conjuntas dirigidas a generar sinergias entre los países parte de dicha iniciativa en materia económica y comercial para fortalecer sus relaciones con las economías de los Estados de la región Asia Pacífico. De igual manera, se constituya como una plataforma de diálogo político y proyección coordinada que propicia la incorporación del sector privado. Los Grupos de trabajo del Arco del Pacífico apuntan a la: convergencia comercial e integración; promoción y protección de inversiones; infraestructura, logística y facilitación del comercio; y, cooperación económica y técnica para mejorar la competitividad.

8. De igual manera, se refirió al “Foro de Cooperación Económica de Asia Pacífico (APEC)” que es el mayor espacio para facilitar el crecimiento económico, la cooperación, el comercio y las inversiones en la región Asia Pacífico. Éste fue creado en 1989 por iniciativa de Japón y Australia que integra a economías de 21 Estados, entre ellos, algunos del Pacífico Latinoamericano y asiático. Su objetivo apunta a la liberalización y facilitación del comercio e inversiones. APEC es la única agrupación intergubernamental que opera sobre la base de compromisos no vinculantes, diálogo abierto y respeto igualitario. En el Continente Americano, Estados Unidos, Canadá, México, Chile y ahora Perú forman parte de este foro. En tanto, que en el Continente Asiático están Japón, Corea del Sur, Taiwán, Hong Kong (ahora parte de China), Singapur y la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (Malasia, Tailandia, Indonesia, Filipinas, Brunei, China, Papúa, Nueva Guinea, Nueva Zelandia, Australia, Rusia y Vietnam).

9. En materia de transporte aéreo, este grupo cuenta con un acuerdo multilateral sobre liberalización del transporte aéreo internacional (MALIAT) y un protocolo, los mismos que han sido suscritos por Nueva Zelanda, Brunei, Chile, Islas Cook, Samoa, Singapur, Tonga y Estados Unidos. Este acuerdo es completamente liberal en cuanto al otorgamiento de derechos hasta de sexta libertad, capacidad ofrecida y limitada y derechos de hasta séptima libertad en relación a la carga. De igual manera, acepta la múltiple designación, opción de un tercer país para código compartido, etc.

10. A continuación, presentó un cuadro de análisis sobre las oportunidades de conectividad de los Estados miembros de la CLAC con los de la región Asia Pacífico, el mismo que había sido elaborado sobre la base de la información del “Catastro de Derechos de Tráfico” de los Estados miembros de la CLAC, disponible en la página web de la Secretaría. Aprovechando esto

último, hizo un llamado a los Estados que, aún no lo habían hecho, a que suministren y actualicen la información del catastro, resaltando que ésta constituía una herramienta fundamental para las negociaciones.

11. Concluyó su presentación haciendo notar que la conectividad aérea de los Estados miembros de la CLAC con las economías del Asia Pacífico era escasa y que, considerando que ambas regiones disponían de acuerdos multilaterales de transporte aéreo bajo regímenes de cielos abiertos, se presentaría un escenario propicio para fomentar los vínculos de las dos regiones y, ojala en el futuro, se pueda formalizar un acuerdo multilateral de cielos abiertos entre los Estados miembros de la CLAC y los de la región Asia Pacífico, para lo que se debería partir analizando los instrumentos vigentes de ambas partes y, a partir de allí, elaborar un texto modelo para someterlo a consideración en el próximo GEPEJTA.

12. El Experto de República Dominicana luego de felicitar a la experta de Colombia por la NE presentada, observó que en la NE de Colombia su país figuraba como si no hubiera suscrito ningún acuerdo por lo que solicitó se tuviera en cuenta que habían firmado uno con la Federación Rusa, a lo que la Experta de Colombia aclaró que la NE fue elaborada el 4 de septiembre con la información disponible en la página web de la Secretaría de la CLAC a esa fecha. Por lo que, el Experto de República Dominicana se comprometió en actualizar la información que dispone la Secretaría.

13. El Experto de Brasil, por su parte, luego de sumarse a las felicitaciones a Colombia, apoyó la iniciativa de estudiar en el seno de la CLAC la mejor forma de impulsar la conectividad entre los Estados de las dos regiones e informó, que en un futuro, su país estaría planeando ampliar los Acuerdos que mantiene con Australia y Nueva Zelanda, en base a una mayor apertura y, posiblemente con Malasia. Agregó además, que Brasil estaba en conversaciones para firmar un Acuerdo con Indonesia, siendo éste el décimo país de la región Asia Pacífico con el que su país tendría acuerdos bilaterales.

14. El Experto de Argentina se sumó a la felicitación y resaltó la importancia que ha adquirido la vinculación con los países del Asia Pacífico e informó que su país también había incrementado sus vínculos con esa Región, ubicándose entre los cinco países que tienen mayor relación e informando del último acuerdo firmado con Indonesia y el previsto a suscribirse con Corea del Sur.

15. Al igual que los demás Expertos, el Especialista de Chile se sumó a las felicitaciones por la presentación de la Nota de estudio de Colombia y expresó que el convenio multilateral de cielos abiertos al que se refirió, fue precisamente el que inspiró la elaboración del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC y destacó que era notable e importante observar cómo en el seno de nuestra Comisión ya se empezaba a presentar notas de estudio y discutir de temas que no sólo se refieren a países en particular, sino de la Región como un todo.

16. Hizo notar que la propuesta presentada era tremendamente ambiciosa al pensar en la posibilidad que un bloque de países realice un convenio multilateral de carácter liberal con otro bloque, lo que no obstante su complejidad resaltaba que en nuestra Región ya se estaba pensando seriamente sobre la integración. Agregó que este tipo de notas son realmente las que orientan hacia la integración de la región y que el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC no sólo era un convenio que contenía una determinada política aérea sino que estaba inspirado en la integración regional y, a su entender, la NE de Colombia planteaba la interrogante de ¿por qué no negociar con otro bloque de países, pensando en la región como un todo y ya no sólo en los intereses particulares de cada país? Finalmente, observó que no se debería avanzar tan rápido al pensar en un convenio, pero sí previamente habría que estudiar cómo mejorar la conectividad de las dos regiones.

17. El Experto de Cuba, luego de felicitar a la Experta de Colombia por la excelente NE, consideró que la propuesta estaba bien enfocada en cuanto a buscar el incremento de la conectividad. Informó asimismo, que su país tenía suscritos acuerdos bilaterales con países de la región Asia Pacífico. Para terminar, informó que tal como lo habían expresado con anterioridad, era importante que el avance hacia la liberalización sea de forma gradual y uniforme y concordó con los demás expertos en el sentido que no habría que apresurarse sino ir paso a paso como también lo había expresado la Experta de Colombia en su presentación, es decir, que primero se realice un estudio con mayor información y, partir de este, con un análisis más profundo se pueda seguir avanzando.

18. La Experta del Uruguay también felicitó a Colombia por su excelente NE, misma que conducía a la reflexión de todos los países latinoamericanos respecto a que la región Asia Pacífico es un nicho de mercado muy interesante para todos. Manifestó asimismo, que el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC se había constituido en un paso fundamentalmente importante para la integración y sería conveniente que los países que aún no lo han hecho, lo firmen, y éste sería el camino más apropiado para comenzar a estudiar la posibilidad de una negociación en bloque con otra región, por lo que su país veía con beneplácito esta iniciativa.

19. La Secretaría por su parte, expresó que el importante trabajo realizado por Colombia ubicaba a la CLAC en un esquema geopolítico que le permitiría mirar hacia donde debía caminar en forma conjunta, pero previamente habría que fortalecerse la integración regional exhortando a los Estados que primero suscriban el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC sin que esto impida que se realicen todos los trabajos de conectividad que se requieran con otras regiones. Al respecto, hizo notar que hasta ese momento siete países habían suscrito el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC y que la aspiración de la Presidencia era llegar, ojala hasta fin de año, con por lo menos 10 países adscritos al mismo y, aprovechó la oportunidad para exhortar a los Estados que expliquen a sus autoridades que pueden sumarse a este instrumento jurídico, inclusive con reservas, lo que permitirá que en el futuro la CLAC pueda negociar en bloque con otras regiones.

20. En ese orden de ideas, hizo notar que, de acuerdo con las intervenciones realizadas durante el debate, se observaba que el GEPEJTA estaba de acuerdo en que el Punto Focal (Colombia) realice el estudio, sugiriendo que en el mismo se considere la situación del mercado, teniendo en cuenta que varios Estados ya tienen suscritos acuerdos con los países de la región Asia Pacífico, debiendo verificarse si dichos acuerdos han sido implementados en su totalidad y/o parcialmente, esto para definir la realidad actual y las perspectivas de futuro.

21. Finalmente, la Experta de Colombia agradeció por las felicitaciones y por haber valorado el análisis de una manera práctica y se comprometió a realizar el trabajo que permitiría determinar los mapas correspondientes y/o *networks* en base a los derechos adquiridos a efectos de establecer la proyección del mercado. Al respecto, puso como ejemplo la negociación de su país con los Emiratos Árabes Unidos, en la misma que tuvo como referencia el acuerdo desarrollado por éste último país con Brasil y obviamente la consecución de esos derechos apuntaban a ser complementarios con respecto a los puntos que se implementarían en América Latina. Por otro lado, informó que su país asistirá al ICAN (convocado por la OACI) y tenía previsto renegociar el acuerdo con Singapur y realizar un bilateral con Corea.

Conclusión

22. El GEPEJTA acordó:

- a) exhortar a los Estados miembros de la CLAC, que aún no lo han hecho, que lo antes posible suscriban el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos promulgado por la Comisión, mismo que acepta reservas, ya que esto, entre otras cosas, también fortalecerá la integración regional;

- b) exhortar a los Estados que suministren y actualicen la información sobre el catastro de derechos de tráfico que publica la Secretaría en su página web;
- c) solicitar a los Estados que hagan llegar a Colombia, en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea, la información correspondiente a los derechos de tráfico que se vienen explotando en función de los acuerdos bilaterales suscritos con los Estados de la región Asia Pacífico, a efectos que pueda presentar la nota de estudio correspondiente en la próxima reunión del GEPEJTA; y,
- d) encargar a la Secretaría que realice un análisis comparativo de la información recibida de los Estados que consta en el catastro de derechos de tráfico, a efectos de verificar si existe alguna diferencia entre la información presentada por cada uno de ellos, con respecto a los acuerdos mutuamente suscritos.

**Cuestión 1.2 del
Orden del Día:**

Actualización de la Resolución A18-5 sobre “Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región” (Colombia).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/03 *Colombia*

23. La Experta de Colombia inició la presentación de su Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/03 recordando, que durante la Vigésimo Sexta Reunión del GEPEJTA/26, celebrada en la Ciudad de Guatemala, Guatemala, del 29 al 31 de marzo de 2011, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/19 relacionada con la actualización de la información sobre el aumento del precio de combustible y su impacto en la estructura de costo de las aerolíneas, resaltando que la meta de gestión de esta tarea aludía a “encontrar soluciones para mitigar el constante aumento del precio del combustible de aviación”.

24. De igual manera, agregó que, tal como se manifestó en esa oportunidad, si bien el incremento del precio del combustible es un tema que no compete a las Autoridades Aeronáuticas, a través de su rol se podría implementar medidas que contribuyan a mitigar dicho impacto y, en razón de dicha premisa, se dejó a consideración del Grupo de Expertos un conjunto de medidas que fueron aprobadas por unanimidad, encargándose a Colombia la revisión y actualización de la Resolución A18-05 sobre “Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región”.

25. En sentido de lo expuesto, se realizó la revisión de la Resolución antes señalada, actualizando los considerandos y la parte resolutive, para ponerlo en consonancia con el panorama mundial de la aviación y sometió el proyecto de modificación a consideración de los Expertos.

26. Durante el debate, teniendo en cuenta el poco tiempo disponible para estudiar la propuesta de Colombia y que todavía restan dos reuniones del GEPEJTA antes del próximo Comité Ejecutivo, el Grupo de Expertos consideró que en esta reunión no se podía tomar una decisión final y resolvió tratar este tema en la próxima reunión del Grupo, de tal forma que los Expertos tengan tiempo suficiente para analizar con profundidad las modificaciones propuestas enviando sus comentarios a la Secretaría. No obstante esto, pasaron revista al proyecto modificadorio de resolución.

27. Al revisar el texto, en relación al segundo considerando, el Experto de Argentina expresó que sobre el tema impositivo, habría que poner más de énfasis, en no solamente alentar a las autoridades aeronáuticas, sino tratar en lo posible de tomar una determinación que sea vinculante pues de no ser así se corría el riesgo de que la Resolución no se aplique. A modo de ejemplo, informó que

en su país existía una resolución mediante la cual el Ministerio de Economía mantenía congelado el impuesto y no existía forma de que la autoridad aeronáutica coordine con dicho Ministerio para gestionar una modificación. Al respecto, la Experta de Colombia aclaró que en el segundo numeral de la parte resolutive se cubría dicha inquietud. La Secretaría, por su parte, sugirió que cuando se haga alusión a algún documento de la OACI en el texto de la resolución no se ponga únicamente el número sino el título correspondiente.

28. Respecto al tercer numeral de la parte resolutive, la Secretaría observó que éste no apuntaba directamente al precio del combustible sino a la renovación de la flota, por lo que sería conveniente realizar una modificación de tal forma que los aspectos relativos a los gravámenes en la adquisición de equipos se incluya en la última parte del párrafo cuatro, pues esto podría ser una medida adicional que incida en el consumo y precio del combustible. En conclusión, se sugirió a Colombia que armonice los párrafos tres y cuatro.

29. Por otro lado, el Experto de Argentina informó que entre el 21 y 22 de septiembre, se reunirán en Montevideo, las comisiones del MERCOSUR en la que, entre otras cosas, se analizará la propuesta de Brasil de llevar el arancel extra del MERCOSUR al 0 por ciento, justamente para apoyar a la industria aeronáutica. En consideración de esto, sugirió que Colombia tenga en cuenta estos aspectos para establecer en el proyecto de resolución algún vínculo con los organismos encargados de fomentar la industria, como podrían ser las Secretarías de estado, Cancillerías, etc.

30. El Experto de Ecuador, por su parte, informó que en su país se aplicaba un subsidio al precio del combustible en el transporte doméstico y que la política de la DGAC y CNAC fomentaba la renovación de flotas lo que implicaba menor consumo de combustible y beneficiarse del precio subsidiado.

31. Durante la revisión, también se observó que en el numeral 4, literal c, había una repetición de la palabra sostenible y se hizo notar que en el literal d) la palabra “plantas” se refería al personal de controladores aéreos o equipo humano.

Conclusión

32. El GEPEJTA acordó tratar este tema en su próxima reunión, de tal forma que los Expertos tengan tiempo suficiente para analizar con profundidad las modificaciones propuestas enviando sus comentarios a la Secretaría, a más tardar el 1ero de diciembre del 2011, a efectos que Colombia, en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea, presente el documento final en la próxima reunión del GEPEJTA.

Cuestión 1.3 del Orden del Día:

Acuerdos de cooperación (Colombia).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/04 Colombia

33. La Experta de Colombia inició la presentación de la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/04 recordando que en la Vigésimo Sexta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/26) celebrada en Ciudad de Guatemala, Guatemala, 29 al 31 de marzo de 2011, al abordar la cuestión 1.3 del Orden del día, su país en calidad de Punto Focal retomó el tema, enfocándolo desde la óptica de los Acuerdos de Colaboración que suscriben las aerolíneas y propuso reorientar el tema, fijando como objetivo principal del análisis, previa recopilación de la información de base, la identificación de las tendencias en los países de la región sobre el tipo y aplicación de los acuerdos de colaboración entre aerolíneas, durante los años recientes, para lo cual presentó una encuesta entre los países miembros.

34. En esa oportunidad y, de conformidad con lo plasmado en el informe del GEPEJTA/26, se acogió favorablemente la propuesta de encuesta (versión preliminar). No obstante esto, a la fecha no se había recibido comentarios u observaciones por parte de ningún Estado para ampliar o modificar dicha encuesta. En ese sentido, bajo el entendido que la encuesta ha quedado aprobada, Colombia presentó la encuesta debidamente completada, para que sirva como referencia a los Estados miembros al momento de su diligenciamiento, sin perjuicio que en el marco de la reunión, los Estados presenten alguna sugerencia.

Conclusión

35. El GEPEJTA aprobó la encuesta elaborada por Colombia y encargó a la Secretaría que la circule entre los Estados miembros para que envíen sus respuestas en un plazo no mayor a 60 días. Una vez recibidas, éstas se retransmitirán a Colombia para su tabulación y análisis correspondiente, a efectos de presentar la nota de estudio correspondiente en la próxima reunión.

Cuestión 1.4 del Orden del Día:

Carga – eliminación del papel (Colombia).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/05 *Colombia*

36. La Experta de Colombia inició la presentación de la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/05 sobre el “Transporte de Carga con documentación electrónica (Eliminación del papel de la cadena de abastecimiento de la industria de carga aérea)”, recordando que durante la Vigésimo Sexta Reunión del GEPEJTA/26, celebrada en la Ciudad de Guatemala, Guatemala, 29 al 31 de marzo de 2011, se presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/12 relativa al Transporte de Carga con documentación electrónica considerando que el *e-freight* constituye una medida de competitividad de la cadena de valor del transporte aéreo de carga.

37. Asimismo en aquella oportunidad, destacó que Chile, Colombia y México habían impulsado sus tareas respecto al *e-freight*, de igual manera que, Brasil, República Dominicana y Perú tenían probabilidades, en el corto plazo, de implementar el *e-freight* y que Argentina, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Panamá, Uruguay y Venezuela lo harían en un mediano plazo, después del 2011.

38. Informó asimismo que Colombia compartió su experiencia, describiendo los diferentes pasos del proceso, con el propósito de elaborar la hoja de ruta correspondiente para implementar el mencionado sistema. Dando continuidad a esta tarea, informó que México, entre otras cosas, había realizado pruebas para enviar carga aérea con guías aéreas electrónicas, no obstante se requería de una reforma a la Ley Aduanera y, en el caso de Perú, si bien el proyecto se comenzó a trabajar a finales del 2008 y que en la Ley General de Aduanas se prioriza las comunicaciones electrónicas, la iniciativa aún no podía implementarse porque la Ley de Aeronáutica Civil de ese país no contemplaba la posibilidad de presentar una guía electrónica.

39. Para terminar, presentó los resultados del 2011 en la implementación del *e-freight*, las metas a futuro y el apoyo que se requiere para cumplir con el 100% *e-freight* en el 2015 e invitó al GEPEJTA a tomar nota de la información presentada y remitirla al interior de sus Estados a los organismos correspondientes para contribuir e impulsar en la implementación de la documentación electrónica en el transporte aéreo de mercancías (*e-freight*), esto con el objeto de mejorar la eficiencia y competitividad de la carga, y lograr una gestión inteligente de la seguridad de mercancías.

Conclusión

40. Sin mayores comentarios, el GEPEJTA encargó a la Secretaría se circule una comunicación entre los Estados miembros para que impulsen y apoyen el trabajo que viene realizando

la IATA sobre la implementación del *e-freight*, lo que permitirá mejorar la eficiencia, competitividad e introducir una gestión inteligente en el manejo de las mercancías y su seguridad.

Cuestión 1.5 del
Orden del Día: Registro aeronáutico (Colombia).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/06 *Colombia*

41. En este punto del orden del día, Colombia inició la presentación de la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/06 recordando que en el informe de cumplimiento de Macrotareas período 2009 - 2010 presentado por la Secretaría, se observó que la correspondiente a los “Derechos de Trámite de Registro Aeronáutico” no registraba meta de gestión y el indicador de avance ponderado era cero, razón por la cual este tema se incluyó nuevamente en el Plan Estratégico 2011 – 2012.

42. En sentido de lo expuesto, la Experta de Colombia consideró la necesidad de establecer con claridad los objetivos de corto, mediano y largo plazo, estableciendo la meta de gestión correspondiente y presentó a consideración del GEPEJTA las siguientes actividades y ponderación de las etapas:

- a) *Encuesta a los Estados a fin de determinar los trámites y servicios que son sujetos al registro aeronáutico, que pagos se aplican y porque conceptos. Ponderación de la etapa 0.30%. Se presenta en esta oportunidad la propuesta de encuesta para observaciones y sugerencia de los Estados y si se cuenta con consenso del grupo, la misma constituirá la encuesta formal a ser diligenciada por los Estados y remitidas al punto focal a través de la Secretaria de la CLAC.*
- b) *Tabulación de los resultados y presentación de las conclusiones al GEPEJTA/28. (primera reunión del 2012). Ponderación de la etapa 0.40%.*
- c) *Presentación del documento final al GEPEJTA/29 (Segunda reunión del 2012) informando del resultado de este trabajo. Ponderación de la etapa 0.30%.*

Producto a obtener

- d) *De las conclusiones obtenidas determinar si es necesario formular una directriz regional encaminada a contar con un estándar de los actos susceptibles de registro.*
- e) *Posibilidad de implementar a través de la Secretaría de la CLAC una plataforma tecnológica que permita la compartición de bases de datos, pues el intercambio y cruce de información entre Autoridades en esta materia podría conducir a lograr mejores prácticas y prevenir el fraude.*

43. Durante el debate, el Experto de Brasil manifestó su apoyo al objetivo de la tarea, indicando que una de las tareas de la CLAC es intentar al máximo la armonización de procedimientos sobre aviación civil en América Latina y que éste sería un paso más en esa línea.

44. El Experto de Argentina, por su parte, informó que en su país se estaba implementando lo que desde la Secretaría de Gestión Pública se llama la “carta compromiso con el ciudadano” justamente en el registro aeronáutico de aeronaves, sobre lo cual existía una serie de procedimientos. Asimismo, explicó que el contacto entre la carta compromiso y el ciudadano establece la vinculación de un organismo determinado con la ciudadanía. De igual manera, puso en conocimiento de los expertos que se había implementado una serie de índices con el propósito de completar los trámites en un tiempo adecuado a la necesidad de los usuarios. En ese sentido y a

efectos de contribuir en el proceso hacia el avance de tener un mejor registro, se comprometió a poner a disposición del resto de Estados la documentación respectiva.

45. Por su parte, la Delegada del Uruguay observó que algunos elementos de la encuesta no los disponía la aviación civil sino, como en su caso, otras dependencias como es el Ministerio de Educación y Cultura, poniendo como ejemplo el registro de inmuebles. Debido a esto expresó que mucha de la información tendría que solicitarla internamente a la señalada dependencia para retransmitirla a la CLAC.

46. Por su parte, la Secretaría sugirió realizar unos cambios en las metas de gestión propuestas por Colombia, específicamente que las metas señaladas sean únicamente cuatro, juntando los literales c) y d), quedando de la siguiente manera:

- a) *Encuesta a los Estados a fin de determinar los trámites y servicios que son sujetos al registro aeronáutico, que pagos se aplican y porque conceptos. Ponderación de la etapa 0.30%. Se presenta en esta oportunidad la propuesta de encuesta para observaciones y sugerencia de los Estados y si se cuenta con consenso del grupo, la misma constituirá la encuesta formal a ser diligenciada por los Estados y remitidas al punto focal a través de la Secretaria de la CLAC.*
- b) *Tabulación de los resultados y presentación de las conclusiones al GEPEJTA/28. (primera reunión del 2012). Ponderación de la etapa 0.40%.*
- c) *Presentación del documento final al GEPEJTA/29 (Segunda reunión del 2012) informando del resultado de este trabajo. Ponderación de la etapa 0.30%. De las conclusiones obtenidas determinar si es necesario formular una directriz regional encaminada a contar con un estándar de los actos susceptibles de registro.*
- d) *Posibilidad de implementar a través de la Secretaría de la CLAC una plataforma tecnológica que permita la compartición de bases de datos, pues el intercambio y cruce de información entre Autoridades en esta materia podría conducir a lograr mejores prácticas y prevenir el fraude.*

47. Esta propuesta fue acogida favorablemente por el GEPEJTA.

Conclusión

48. El GEPEJTA acordó encargar a la Secretaría que circule la encuesta elaborada por Colombia entre los Estados miembros para que envíen sus respuestas, en función del cronograma propuesto y que Colombia presente la tabulación de los resultados en el GEPEJTA/28 y el proyecto de decisión en el GEPEJTA/29 para someterlo a consideración del Comité Ejecutivo y ulterior aprobación de la Asamblea.

Cuestión 1.6 del Orden del Día:

Protección de viajeros por quiebra de aerolíneas (Colombia).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/07 *Colombia*

49. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/07 recordando que en la pasada reunión del (GEPEJTA/26) al revisar el tema en referencia, el grupo *ad hoc* (Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, Guatemala, Panamá, Uruguay, ALADA, ALTA e IATA) convino que, dada las particularidades y complejidad de este asunto, no era fácil recomendar a los Estados sobre las medidas a tomar. También, se consideró que para hacer un informe, primero se requeriría que la Secretaría contacte con sus pares de otras Comisiones Regionales a efectos de

solicitar información y establecer si en algunos de sus Estados miembros se había tomado medidas similares. De igual manera, recordó que los miembros del Grupo *ad hoc* se comprometieron a presentar un informe sobre las ventajas y desventajas que podría generar el establecer una póliza o garantía, así como, las dificultades o facilidades para su implementación.

50. Continuó su presentación expresando que con la información antes señalada, el Ponente (Colombia) debía elaborar una Nota de estudio para someterla a consideración del Grupo *ad hoc* y presentarla en la próxima reunión del GEPEJTA y, de esta forma, definir la viabilidad o no de continuar con esta tarea.

51. También se refirió a las conclusiones del informe del GEPEJTA/26 sobre esta materia y en cumplimiento a las mismas, presentó un análisis sobre los términos de referencia que en su oportunidad presentó la Secretaría y aprobó el GEPEJTA. Inició su análisis informando que 12 Estados habían respondido la consulta respecto a si disponían o no de regulaciones sobre la protección de viajeros por quiebra de aerolíneas y, de todos ellos, ninguno tenía ese tipo de legislación que pudiera servir como referencia para el resto de Estados miembros. En función de esto, expresó que no se había avanzado en esta tarea pues primero era necesario establecer la viabilidad de continuar con la misma solicitando se decida esto en la reunión.

52. En segundo lugar, se refirió al análisis de los “pro y contra” del Plan de facturación y liquidación de la IATA (BSP, siglas en inglés), resaltando que, si bien éste constituía una opción para proteger al consumidor, la misma se circunscribía exclusivamente a la venta en efectivo de boletos por parte de agencias de viaje de las aerolíneas que participan en ese sistema de compensación, por tanto utilizar esta herramienta no cubriría la totalidad de pasajeros que fueren afectados.

53. Finalmente, se refirió a las ventajas y desventajas que podría generar la implementación de una “póliza o garantía”, concluyendo que el grupo *ad hoc* consideraba que éste era un asunto que no se podría resolver por el momento, por lo cual elaborar una directriz de procedimiento sobre este tema en el seno de la CLAC no sería pertinente y lo recomendable era que cada Estado adopte las medidas internas que estime conveniente.

54. No obstante que ésta era la conclusión del grupo *ad hoc*, su país continuaría estudiando la posibilidad de implementar un mecanismo que permita estructurar una protección al consumidor o usuario del servicio de transporte aéreo cuando se presenten estas eventualidades y, en caso de encontrar la forma de desarrollarlo, se comprometía a informar sobre su experiencia al GEPEJTA.

55. Al iniciar el debate, la Coordinadora de la reunión expresó que, cuando ocurrió la quiebra de Air Madrid donde quedaron muchos pasajeros varados en los aeropuertos, fue muy difícil para su país hacer frente a esta situación, ya que la autoridad aeronáutica en ese momento no disponía de un fondo para cubrir ni siquiera un boleto de las personas afectadas y mucho menos contratar vuelos transatlánticos para repatriar a los pasajeros. De igual manera, se refirió al caso de Mexicana de Aviación, aunque la afectación de éste en su país no fue tan fuerte como la primera. En esa línea de ideas, resaltó que solidariamente tuvieron que enfrentar a los medios de comunicación que culpaban a la autoridad aeronáutica y al mismo tiempo solucionar los problemas sociales y humanitarios generados por este evento. En ese sentido, consideró que éste tema no debía excluirse del plan de trabajo tan rápidamente y, en todo caso, era necesario buscar alguna solución para que los Estados enfrenten situaciones de esta naturaleza.

56. El Experto de Chile destacó que la NE presentada por Colombia era completa pues en la misma se había estudiado el tema desde todos los puntos de vista, por lo que él compartía la conclusión a la que llegó el Grupo *ad hoc*, pues era absolutamente realista. En esa línea de ideas, hizo notar que este tema impedía las posibilidades de que la CLAC pueda promulgar una directriz sobre esta materia, teniendo en cuenta la complejidad de la misma y la diversidad de legislaciones que

estarían en juego, así como la imposibilidad de establecer un seguro razonable que cubra una multiplicidad de situaciones diferentes, lo que determinaba que este tema debería ser enfrentado individualmente por cada país de acuerdo a su marco normativo, esto sin perjuicio que se siga estudiando.

57. El Experto de Uruguay, se sumó a las felicitaciones a Colombia por la NE presentada, aclarando que según lo expresado por Colombia el pasajero no tenía protección específica en el quiebre de una aerolínea, solicitando distinguir dos situaciones distintas: la una, de resarcimiento económico al pasajero, asunto que estaba previsto en todos los ordenamientos jurídicos de la Región y, la otra, que originó la NE presentada que hacía referencia a los pasajeros varados en un país. Manifestó además, que su país entendía que este tema merecía un análisis profundo y debía ser regulado, sin embargo, todos deberían estar conscientes que esto no era fácil por las diferencias existentes entre los ordenamientos jurídicos de los Estados. Por lo expuesto, consideró viable que cada país busque la manera de regularlo y, aquel que encuentre alguna normativa o regulación aplicable, ponga su experiencia a disposición del resto de Estados para ver si sería factible disponer de una directriz de carácter regional.

58. El Experto de Argentina, en la misma línea, se sumó a las conclusiones de Chile y Uruguay, manifestando la necesidad que cada país tome a su cargo la investigación de este asunto y, eventualmente, pueda presentar conclusiones que pudiesen servir de modelo al resto de Estados, ya que la discusión sobre este tema no daba más.

59. El Experto de Cuba informó que su país también había sufrido esta situación desagradable de unas cuantas líneas aéreas y, teniendo en cuenta que de por medio existía un contrato de transporte aéreo entre el transportador y el pasajero, que no se había cumplido, tuvieron que asumir los gastos y responsabilidades con criterio netamente humanitario. Agregó que esta situación les había proporcionado una experiencia real y práctica de cómo interrelacionar con otras instituciones y organismos, e inclusive, representaciones diplomáticas de países de donde eran originarias dichas líneas aéreas para que ayuden a solucionar los problemas suscitados. Con esos antecedentes, les había brindado la posibilidad de empezar a trabajar en la elaboración y modificación de leyes para introducir procedimientos que incluyan montos financieros para en un momento determinado utilizarlos y proteger debidamente a los pasajeros en la medida de las posibilidades. En ese sentido, expresó que cuando tengan ya resultados objetivos los presentaría en el GEPEJTA para consideración del resto de Estados.

60. La Representante de IATA manifestó que en adición a los puntos presentados por Colombia sobre las ventajas y desventajas que podría generar el establecer una política o garantía, su representada veía con preocupación la propuesta de protección de viajeros por quiebra de aerolíneas como un mecanismo discriminatorio que afectaría económicamente a los operadores y al usuario final, encareciendo innecesariamente el servicio. Adicionalmente al impacto económico, observaba otros inconvenientes, incluyendo la dificultad en la administración de las garantías, así como las acciones que se debían tomar en caso de un cese de operaciones, que incluía la reclamación, la administración de los fondos y las actividades de repatriación de los pasajeros afectados, asunto que correrían por cuenta de la autoridad aeronáutica convirtiéndose en una carga adicional a su trabajo.

61. El Experto de Brasil se unió a los elogios a Colombia por la NE presentada y, teniendo en cuenta que durante el debate ya se observaba una tendencia en el sentido que por el momento no se veía conveniente ni necesario continuar discutiendo este tema, coincidió con los expertos que le antecedieron en la palabra en cuanto a que los Estados miembros analicen este tema al interior de sus administraciones y si existiere una experiencia positiva la den a conocer al resto de Estados.

Conclusión

62. El GEPEJTA acordó que, por el momento, no se consideraba conveniente continuar discutiendo el tema relativo a la protección de viajeros por quiebra de aerolíneas. Sin embargo, se solicitó a los Estados que, al interior de sus administraciones, continúen analizándolo y si elaboraran alguna regulación al respecto, informen a la Secretaría para retomar este asunto.

**Cuestión 1.7 del
Orden del Día:**

Sistema estadístico integrado

- **Guía sobre la recopilación de datos de tráfico aéreo (Secretaría).**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/08 *Secretaría*

- **Informe de la encuesta sobre las posibilidades que tienen las autoridades aeronáuticas para solicitar, a través de las leyes, información a las compañías aéreas (Uruguay).**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/09 *Uruguay*

- **Informe de la encuesta sobre la utilización de los conceptos de la OACI sobre las variables de tráfico aéreo en los Estados miembros (Chile).**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/10 *Chile*

- **Informe de la encuesta sobre el funcionamiento de los procesos de recolección de datos (vía teléfono) (Ecuador).**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/11 *Ecuador*

63. La Secretaría presentó su Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/08 recordando que, de acuerdo al mandato de la Asamblea, el objetivo de esta tarea es contar con un Sistema Estadístico Integrado que sirva de modelo para todos los Estados y, en ese sentido, se creó el Grupo *ad hoc* e informó que dicho Grupo había iniciado la etapa final de su trabajo a efectos de elaborar el modelo de guía de orientación correspondiente.

64. A continuación exhortó al Grupo *ad hoc* a trabajar en un solo documento debidamente armonizado para no dispersar el proceso. En ese sentido, informó que la Secretaría había recibido de uno de los Ponentes (Brasil) el proyecto de guía, mismo que había sido circulado entre los Estados. En esa línea de ideas, se remitió al párrafo tres de la NE donde figuraban los comentarios recibidos e informó además que ese mismo día había recibido comentarios de Perú, los mismos que se enmarcaban en el mismo contexto de la conclusión de la NE que, en términos generales, respaldaba el texto de la Guía, sin embargo, hizo notar que este documento debía pasar a formar parte del “Sistema Estadístico Integrado” y recomendó que el Grupo *ad hoc* armonice toda la documentación disponible de tal forma que pueda ser lo suficientemente flexible para aplicarla en cualquier aeropuerto de los Estados miembros.

65. En sentido de lo expuesto, observó que era urgente y necesario que los miembros del Grupo *ad hoc* retomen el objetivo final del trabajo encomendado por el Comité Ejecutivo, teniendo en cuenta que restaban por delante únicamente dos reuniones del GEPEJTA y una del Comité Ejecutivo, debiendo estar listo el documento para promulgación en la Asamblea del próximo año.

66. El Experto del Uruguay presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/09 informando que la misma había sido elaborada por el especialista en estadísticas de su país que lamentablemente no pudo asistir a la reunión porque no se convocó en esta oportunidad una reunión del Grupo *ad hoc*. Sin embargo, la resumió remitiéndose a los antecedentes de la reunión anterior en

la que se encargó al especialista de su país elaborar una encuesta sobre las posibilidades que tienen las autoridades aeronáuticas para solicitar, a través de las leyes, información a las compañías aéreas, la misma que se había circulado a través de la Secretaría, habiendo recibido respuestas de Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, Guatemala, Honduras, México, Paraguay, República Dominicana y Uruguay.

67. Con la información proporcionada por los Estados señalados, se tabularon las respuestas a través de una Matriz de granularidad que se presentaba como adjunto a la NE. Por otro lado, indicó que a entender del especialista de su país, hubo un error en la redacción del informe final del Grupo *ad hoc* Estadístico aprobado por el GEPEJTA/26 en Guatemala, consistente en expresar: “...*presente un informe en la próxima reunión del GEPEJTA/27, en coordinación con Ecuador*”, debiendo decir: “...*Se presente en la próxima reunión del grupo ad hoc la cual se llevará a cabo aprovechado la próxima reunión del GEPEJTA/27 en coordinación con Ecuador*”.

68. Seguidamente, propuso al GEPEJTA que para el análisis de estos resultados se convoque a una reunión del Grupo *ad hoc* sobre el Sistema Estadístico Integrado, aprovechando el GEPEJTA/28 e invitó a tomar nota de la información presentada.

69. El Experto de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/10, remitiéndose a los antecedentes del GEPEJTA/26 (Ciudad de Guatemala, Guatemala, 29-31 de marzo de 2011) en la que, entre otras cosas, se le había encargado elaborar una encuesta sobre la utilización de los conceptos de la OACI en cuanto a las variables de tráfico aéreo en los Estados miembros, la misma que había sido circulada a través de la Secretaría, habiendo recibido respuestas de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Honduras, México, Paraguay y Perú. En el adjunto a su NE presentaba el informe con los resultados de las respuestas incluyendo el objetivo, análisis y recomendaciones.

70. Dentro de las conclusiones y recomendaciones, destacó que existía heterogeneidad de criterios al momento de aplicar los conceptos OACI, por lo que habría que ser muy cuidadosos cuando se compare las estadísticas entre los Estados miembros de la CLAC. Sumado a ello, manifestó que algunos países no conocían los criterios utilizados por las aerolíneas al declarar las estadísticas de tráfico y, en función de eso, agregó que era recomendable que las autoridades de aviación civil también conozcan los criterios que las aerolíneas utilizan cuando notifican las estadísticas, esto con el propósito de homogeneizar los conceptos tanto en la recolección como en la publicación de datos.

71. Seguidamente, el Experto del Ecuador presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/11 también remitiéndose a los antecedentes y presentó un resumen del mapeo del proceso que cada país realiza para obtener la información estadística. Al terminar la presentación concluyó que primero se debería homologar las variables estadísticas que aplican todos los Estados en el tráfico aéreo, entendiéndose: pasajeros, carga, vuelos, asientos y puntualidad. Una vez que todos manejen las mismas variables o indicadores, se procedería a incrementar nuevas variables, esto con el objeto de disponer estadísticas más completas.

72. Inició el debate el Experto de Brasil expresando que, una de las razones más importantes de la existencia de la CLAC, era la posibilidad de armonizar los procedimientos de aviación civil de la Región y consideró que las estadísticas era una herramienta importante y con gran posibilidad de éxito en el proceso de armonización. Por tanto, instó al Grupo *ad hoc* a que continúe con el trabajo para obtener un “procedimiento armónico” aplicable para todos.

73. La Experta de Costa Rica manifestó que le llamaba mucho la atención lo expresado por Chile en su NE porque esto evidenciaba que los Estados no entendiesen el sistema estadístico de la OACI, pues si todos siguieran esos parámetros, no existiría la diversidad de formas y criterios a los que se hace alusión. En ese sentido, enviar alguna nota a la OACI para retomar este tema desde la raíz. Recordó asimismo, que hace algunos años los Estados recibían las visitas de los especialistas de transporte aéreo de dicha Organización, quienes, entre otras cosas, apoyaban a los Estados en materia

estadística e instrúan sobre el manual y sus procedimientos. En todo caso, consideró que era necesario que la CLAC tenga un sistema estadístico integrado debidamente armonizado aplicable para todos los Estados.

74. Por su parte, la Secretaría reiteró en la necesidad de que el Grupo *ad hoc* termine adecuadamente con el trabajo encomendado por el GEPEJTA, es decir, disponer de un modelo de sistema estadístico integrado que esté debidamente armonizado con procedimientos apropiados y que facilite la aplicación en todos los Estados miembros. Por otro lado, se refirió al trabajo que desarrollaba los Expertos de Transporte Aéreo de la OACI a los que se había referido la Experta de Costa Rica y destacó que lamentablemente la OACI había priorizado en su plan estratégico de trabajo a áreas relativas a la seguridad operacional, seguridad de la aviación, medio ambiente, y también se había minimizado la gestión de transporte aéreo. Por tanto, el trabajo en este campo que desarrollan los organismos regionales como la CLAC, CAFAC, CEAC, ACAC era de suma importancia.

75. Por otro lado, se refirió a la propuesta de Uruguay y destacó que sería conveniente que se vuelva a reunir el Grupo *ad hoc* una vez que tengan debidamente elaborado el borrador del documento final, en ese sentido sugirió que los Ponentes (Brasil y Ecuador) elaboren dicho borrador con la información disponible al momento para que pueda ser presentado en la próxima reunión del GEPEJTA.

76. El Experto de Brasil, en nombre del Experto Estadístico de su país, expresó que dentro de las instrucciones que le fueran dadas, no se veía necesidad de realizar otra reunión del Grupo *ad hoc*. Sin embargo, creía conveniente que el Experto de Ecuador contacte directamente con el de Brasil para que, en su calidad de Ponentes, decidan si se realiza o no una nueva reunión, en todo caso, ésta debía ser para analizar el borrador del documento, tal como lo expresó la Secretaría.

77. La Secretaría hizo notar las diferencias existentes entre el sistema estadístico de la OACI, las estadísticas de la CLAC y el proyecto de “Sistema Estadístico Integrado” que viene trabajando el Grupo *ad hoc*, destacando que éste último va a servir no sólo a las autoridades aeronáuticas sino también a los operadores aeroportuarios y líneas aéreas. Destacó asimismo, que actualmente la tecnología permite que los datos fluyan con mayor rapidez y se evite la manipulación de los mismos al trasladarlos desde las fuentes (ubicadas en los aeropuertos) a las administraciones de aviación civil que se encargan de distribuirlos a los diferentes organismos, incluidos la OACI y la CLAC. De igual manera, destacó que el criterio de integración en el sistema permitía que las estadísticas obtenidas sirvan, entre otras cosas, para las negociaciones bi y multilaterales, el desarrollo de planes estratégico, la utilización de las pistas, aeropuertos, plataformas, terminales, facturación de servicios, etc.

78. Luego de analizar los problemas que se vienen suscitando en los Estados en materia estadística, la limitada disponibilidad de capacitación por parte de la OACI, la importancia de la información para la planificación interna y externa, así como, la necesidad de disponer de un documento aplicable a todos los Estados (sistema estadístico integrado), los Expertos concordaron en que se incluya para el segundo semestre del próximo año en el programa de trabajo de la CLAC, un seminario sobre estadísticas que, a más de capacitar a los especialistas de la región, permita divulgar e intercambiar puntos de vista sobre el proyecto del “Sistema Estadístico Integrado” de la CLAC, lo que ayudará a que los Estados apliquen los mismos conceptos. Este seminario debería ser abierto para todos los actores, entiéndase, autoridades aeronáuticas, líneas aéreas y operadores aeroportuarios. Esta propuesta fue acogida favorablemente por el GEPEJTA y, por su parte, la Experta de Costa Rica a su país como sede para el referido Seminario.

79. De igual manera, el Grupo acordó que aprovechando el GEPEJTA/28 (República Dominicana, marzo 2012) se reúna el Grupo *ad hoc* un día antes para analizar el Proyecto final elaborado por los Ponentes (Brasil y Ecuador), esto con el objeto que se pueda realizar el seminario mencionado antes del GEPEJTA/29, pudiendo inclusive realizarse un día antes de dicho GEPEJTA, a

efectos de evitar erogaciones innecesarias, en todo caso, se encargó a la Secretaría buscar la fecha más apropiada y sede entre marzo y agosto de 2012.

80. La Experta de IATA apoyó las iniciativas para el sistema estadístico integrado y ofreció todo el apoyo de su Organización para impulsar este proyecto, ya que a las aerolíneas les interesaba proporcionar la información estadística en un solo formato electrónico debidamente armonizado.

Conclusión

81. El GEPEJTA acordó:
- a) que el Grupo *ad hoc* encargado de desarrollar un “Sistema Estadístico Integrado” se reúna un día antes del GEPEJTA/28 (República Dominicana, marzo 2012) para analizar el documento final que será elaborado por los Ponentes (Brasil y Ecuador) a efectos de someterlo a consideración del GEPEJTA;
 - b) encargar a la Secretaría que se realice un seminario sobre el Sistema Estadístico Integrado, entre marzo y agosto del 2012 y/o aprovechando la segunda reunión del GEPEJTA, mismo que se realizaría en Costa Rica, conforme su ofrecimiento;
 - c) instar a los Estados a que participen activamente en el trabajo de este Grupo enviando sus respuestas a las distintas encuestas y/o cuestionarios; y,
 - d) tomar nota del ofrecimiento de IATA de apoyar el proyecto del Sistema Estadístico Integrado y coordinar el trabajo de las aerolíneas.

Cuestión 2 del Orden del Día:

Gestión aeroportuaria

Cuestión 2.1 del Orden del Día:

Rediseño y actualización de la encuesta a aplicar, aceptando sugerencias (Perú).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/12 Perú

Cuestión 2.2 del Orden del Día:

3 Niveles de Servicio hacia el pasajero establecidos en contratos de concesión aeroportuaria (Perú).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/14 Perú

Cuestión 2.3 del Orden del Día:

Programación de reunión del Grupo *ad hoc* en Lima para rediseñar el trabajo (Perú).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/13 Perú

82. Sobre la Macrotarea de Gestión Aeroportuaria, la Secretaría informó a los Expertos que lamentablemente Perú había informado que no participaría en la reunión y tampoco se disponía de las notas de estudio correspondientes. En tal sentido, dio a conocer que la primera semana de octubre el Presidente de la CLAC y la Secretaría se reunirán con la Autoridad Aeronáutica Peruana para buscar solución al retraso que se viene arrastrando en esta Macrotarea por la falta de participación de los especialistas del Punto Focal.

Conclusión

83. El GEPEJTA sugirió que la Presidencia y Secretaría se encarguen de contactar con la Autoridad Aeronáutica de Perú para buscar una solución al retraso que se ha producido en esta Macrotarea.

Cuestión 3 del Orden del Día:

Capacitación

84. Previo a presentar las notas de estudio sobre esta Cuestión del Orden del Día, se dio a conocer a los Expertos que el Sr. Luís Antonio Deiró Hahn, Gerente de Capacitación de la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil (ANAC) será el Punto Focal de dicha Agencia en esta Macrotarea, por lo que solicitó que toda la correspondencia que se envíe a Brasil en este tema se copie al mencionado funcionario.

Cuestión 3.1 del Orden del Día:

Diagnóstico Regional sobre Centros de Instrucción (Brasil).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/15 *Brasil*

85. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/15 recordando que en ocasión del GEPEJTA/26 (Ciudad da Guatemala, Guatemala, 29 al 31 de marzo de 2011) Brasil, por medio de la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/07, presentó al Grupo de Expertos la propuesta de un nuevo enfoque estratégico para la macrotarea “Capacitación”, la misma que fue aceptada de forma unánime. Así mismo, en la LXXXI Reunión del Comité Ejecutivo (Cartagena de Indias, Colombia, 27 y 28 de julio de 2011), mediante Nota de Estudio CLAC/CE/81-NE/15, también se sometió el nuevo enfoque estratégico para la aprobación del Comité.

86. La propuesta de trabajo antes mencionada consistía en elaborar una base de datos consolidada sobre Centros de Instrucción en América Latina, clasificada por destinatarios: reguladores (funcionarios de las diferentes Administraciones de Aviación Civil de los Estados miembros); regulados (funcionarios de las aerolíneas, administraciones aeroportuarias, industria aeronáutica, etc.), naturaleza (en el caso de los Centros de Instrucción para “regulados”): centros que suministran cursos cuyas especialidades exigen autorización específica de la Autoridad de Aviación Civil y son sujetos a inspecciones periódicas de dicha Autoridad, y centros que no se sujetan a este procedimiento; especialidad (en el caso de los Centros de Instrucción que dependen de certificación): formación de pilotos, formación de mecánicos de aeronaves, formación de auxiliares de vuelo, formación de despachante de aeronaves. Destacó la necesidad de disponer de estadísticas sobre los Centros de Instrucción de América Latina y definir una posible solución tecnológica que permita la inserción electrónica de datos por cada Estado miembro, para actualizar en tiempo real la mencionada base de datos.

87. Para tal efecto, presentó a consideración del GEPEJTA un formulario de encuesta solicitando que la Secretaría lo circule entre los Estados miembros y estableciendo un plazo de 60 días para recibir las respuestas correspondientes.

88. Sin mayores comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente el formulario de encuesta propuesto por Brasil, reiterando que se debería tener cuidado cuando se llenen los datos en considerar cada una de las categorías señaladas anteriormente.

89. Por otro lado, IATA informó que tiene una alianza suscrita con las universidades de Stanford y Singapur, donde actualmente los cursantes tienen acceso a los programas que dichos centros de instrucción ofrecen. Existiendo más de 600 cursos a disposición de la industria.

90. Antes de terminar, el Experto de Brasil consideró importante que este formulario de encuesta también se lo envíe a IATA, ALTA, ACI-LAC e IFALPA para conocer sobre los cursos que estos Organismos ofrecen.

Conclusión

91. El GEPEJTA acogió favorablemente el formulario de encuesta presentado por Brasil y encargó a la Secretaría se lo circule entre los Estados miembros, IATA, ALTA, ACI-LAC e IFALPA para recibir las respuestas en un plazo no mayor a 60 días.

Cuestión 3.2 del Orden del Día:

Armonización de Programas y Certificación de Cursos (Brasil).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/16 *Brasil*

92. El Experto de Brasil basó la presentación de la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/16 en el mismo antecedente del punto anterior, es decir, en la propuesta (que fuera aceptada por el Comité Ejecutivo) de un nuevo enfoque estratégico para la macrotarea “Capacitación”. En esa oportunidad, al tratar las tareas de Armonización de Programas y Certificación de Cursos, se instó a los Estados presentes que consideren la designación de expertos de sus Administraciones para que se integren al Grupo *ad hoc* encargado de desarrollar esta tarea. Lamentablemente, ningún Estado había designado representantes.

93. En consideración de lo expuesto, el Comité Ejecutivo había aprobado eliminar del Plan Estratégico las tareas concernientes a la “Armonización de Programas” y “Certificación de Cursos”.

Conclusión

94. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 3.3 del Orden del Día:

Reactivación del IPAC (Brasil).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/17 *Brasil*

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/27-NI/01 *Secretaría*

95. Al igual que las anteriores notas, el Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/17 recordando que en el GEPEJTA/26 (Ciudad de Guatemala, Guatemala, 29 al 31 de marzo de 2011) su país presentó una propuesta para un nuevo enfoque estratégico de la macrotarea “Capacitación”. Este tema también había sido considerado en la LXXXI Reunión del Comité Ejecutivo (Cartagena de Indias, Colombia, 27 y 28 de julio de 2011). Sin embargo, en esta última reunión el Presidente de la Junta de Aviación Civil de República Dominicana y el Director de la Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA) de dicho país ofrecieron sede para el Instituto Panamericano de Aviación Civil (IPAC), asunto que fue aprobado por unanimidad por el Comité Ejecutivo.

96. En la presentación de la Nota, destacó la creación de una Comisión que se encargaría de visitar las instalaciones de ASCA, mantener conversaciones con el Gobierno Dominicano con la finalidad de establecer las bases para la firma de un acuerdo sede y otras providencias necesarias para

hacer efectiva la propuesta. Esta Comisión quedó constituida por el Presidente y Secretario de la CLAC, el Director del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) y un representante de Brasil, en su calidad de Punto Focal de la macrotarea de Capacitación.

97. Asimismo, manifestó que el Comité Ejecutivo también acordó que, independientemente de la reactivación del IPAC, la Subcomisión de Planificación Estratégica de Capacitación propuesta por Brasil en la Nota de Estudio podía constituirse para realizar el mapeo de las necesidades de capacitación y la prospección de cursos que atiendan la demanda. Dicha Subcomisión quedó conformada por Brasil, México y República Dominicana y, con relación al pago de los costos relacionados a posibles viajes de prospección hacia los Estados miembros por parte de esta Subcomisión, se acordó que, en caso de realizarse los mismos, los costos deberían ser asumidos por las respectivas administraciones ya que no podrían ser cubiertos por el presupuesto de la CLAC.

98. Finalmente, recordó las tareas de la Subcomisión que serían:

- a) elaborar un mapeo de la demanda de capacitación en los Estados miembros de la CLAC, proyectando el número mínimo de participantes de cada promoción;
- b) elaborar un mapeo de instituciones internacionales que ofrecen eventos de capacitación, priorizando aquellos que suministren el SRVSOP y el IPAC;
- c) realizar contactos con las instituciones internacionales con el propósito de realizar eventos en América Latina, teniendo en cuenta las diferencias presupuestarias y los procedimientos burocráticos de cada Estado; y,
- d) negociar tarifas preferenciales para los eventos de capacitación demandados por la CLAC.

99. La Secretaría, por su parte, informó que la comisión para la reactivación del IPAC aprobada por el Comité Ejecutivo se iba a reunir en República Dominicana y visitaría las instalaciones de ASCA, analizaría el borrador del acuerdo de sede y el presupuesto requerido para las actividades del IPAC. En esta reunión también participaría un Representante de la Cancillería Dominicana para formalizar el futuro acuerdo.

100. A continuación, la Secretaría se refirió a la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/27-NI/01 la misma que contenía información sobre los antecedentes del IPAC, la constitución del Grupo *ad hoc*, el proyecto de acuerdo sede y el ofrecimiento de República Dominicana. Finalmente, informó que la reunión señalada se llevaría a cabo en Santo Domingo, República Dominicana, entre el 19 y 20 de septiembre de 2011.

Conclusión

101. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 3.4 del Orden del Día:

Optimización de Recursos Humanos (Brasil).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/19 *Brasil*

102. Al igual que las anteriores notas, el Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/19 recordando que en el GEPEJTA/26 (Ciudad de Guatemala, Guatemala, 29 al 31 de marzo de 2011) su país presentó una propuesta para un nuevo enfoque estratégico de la macrotarea “Capacitación”. Este tema también había sido considerado en la LXXXI Reunión del Comité Ejecutivo (Cartagena de Indias, Colombia, 27 y 28 de julio de 2011).

103. Recordó asimismo, que el objetivo de esta tarea era programar la realización de seminarios, talleres y/o cursos prácticos que permitan el perfeccionamiento del recurso humano de las administraciones de aviación civil de los Estados miembros y proponía realizar una encuesta sobre asuntos de interés para dichos eventos. En sentido, sometió a consideración de los Expertos un formulario de encuesta, el mismo que debía circularse entre los Estados miembros para recibir respuestas en un plazo no mayor a 60 días.

Conclusión

104. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y encargó a la Secretaría se circule el formulario de encuesta para recibir respuesta de los Estados miembros en un plazo no mayor a 60 días.

Cuestión 3.5 del

Orden del Día:

Migración de Recursos Humanos (Brasil).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/20 *Brasil*

105. Al igual que las anteriores notas, el Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/20 recordando que en el GEPEJTA/26 (Ciudad de Guatemala, Guatemala, 29 al 31 de marzo de 2011) su país presentó una propuesta para un nuevo enfoque estratégico de la macrotarea “Capacitación”. Este tema también había sido considerado en la LXXXI Reunión del Comité Ejecutivo (Cartagena de Indias, Colombia, 27 y 28 de julio de 2011).

106. A continuación sometió a consideración del GEPEJTA un cuestionario con preguntas relacionadas a la migración del recurso humano a efectos de disponer de información que permita tomar acciones futuras sobre este tema.

Conclusión

107. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y encargó a la Secretaría se circule el formulario de encuesta para recibir respuesta de los Estados miembros en un plazo no mayor a 60 días.

Cuestión 3.6 del

Orden del Día:

Auditorías Externas (Brasil).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/21 *Brasil*

108. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/21 haciendo notar que los antecedentes eran los mismos de los puntos anteriores, motivo por el cual se refirió únicamente a la propuesta relacionada a esta tarea, informando que la primera acción sería la realización de una reunión de los “Puntos Focales” de las macrotareas de Capacitación, Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación, la misma que serviría para decidir los siguientes pasos en el desarrollo de la tarea. En ese sentido, informó que se realizó dicha reunión en ocasión de la LXXXI Reunión del Comité Ejecutivo, en la que participaron los señores José Dolabela (Brasil - Capacitación), Lorenzo Sepúlveda (Chile - Seguridad Operacional) y Andrés Sención (República Dominicana - Seguridad de la Aviación).

109. En la antedicha reunión se había decidido que los Puntos Focales de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación presentarán un mapeo sobre las “no conformidades” más comunes en función de las últimas auditorías realizadas por la OACI a los Estados miembros de la

región (USOAP y USAP), de tal forma que en un plazo no mayor a 60 días dichos Puntos Focales determinarán los eventos de capacitación que deberían programarse.

110. Agregó que, una vez cumplida esta etapa, los mismos Puntos Focales presentarán al GEPEJTA, de ser posible en la próxima reunión, un cronograma de instrucción.

111. La Secretaría, por su parte, resaltó que esto respondía, entre otras cosas, a la política de cooperación horizontal de la CLAC, a efectos de apoyar a los Estados en las pre y post auditorías, tanto en seguridad operacional como en seguridad de la aviación civil. Recordó también que la OACI había publicado el programa de auditorías para los próximos años en el figuraban los Estados de la región que serían sujetos de auditoría.

Conclusión

112. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada por Brasil y la Secretaría.

Cuestión 3.7 del Orden del Día: Informe sobre gestión de capacitación CLAC (Secretaría).

113. La Secretaría presentó verbalmente información detallada del trabajo que venía realizando en materia de capacitación, destacando que hasta esa fecha se había capacitado a un total de 886 funcionarios de Estados miembros, no miembros y organismos conexos y se espera que al finalizar el presente año este número supere los 900. De igual manera, informó sobre las becas otorgadas a los diferentes centros de capacitación de los estados y organismos que tenían acuerdos con la CLAC e hizo notar que en algunos casos no se habían cubierto todos los cupos, por lo que, exhortó a los Estados que envíen postulantes, cuidando que su documentación llegue a tiempo para evitar demoras y cancelaciones.

Conclusión

114. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 4 del Orden del Día: Medio ambiente

Cuestión 4.1 del Orden del Día: Política regional de medio ambiente – Resultados de la encuesta (Guatemala).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/18 *Guatemala*

Cuestión 4.2 del Orden del Día: Líneas Orientadoras de la Política Regional de Medio Ambiente y Aviación Civil (Guatemala).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/22 *Guatemala*

Cuestión 4.3 del Orden del Día: Proyecto de política regional de medio ambiente (Guatemala).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/23 *Guatemala*

115. El Experto de Guatemala realizó una presentación que incluía las tres Cuestiones del Orden del Día, es decir las Notas de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/18, 22 y 23. Esta presentación se acompaña como **Adjunto 4**. En la primera parte se refirió a los resultados de la encuesta sobre medio ambiente, en la segunda, a las líneas orientadoras y en la tercera al anteproyecto de política regional de medio ambiente. Cabe destacar que terminada la presentación, el Experto de Guatemala recibió felicitaciones por el excelente trabajo desarrollado.

116. Durante el debate, el Experto de Brasil aclaró que su país sí había respondido la encuesta sobre medio ambiente y respecto a la propuesta del “Anteproyecto sobre Política Regional de Medio Ambiente”, observó que se debería disponer de tiempo suficiente para analizar este documento, intercambiar criterios y sugerir modificaciones, si fuera necesario; todo esto, a través de la Secretaría. En tal sentido, propuso que se establezcan plazos para cumplir con lo señalado de tal forma que en la próxima reunión del GEPEJTA se pueda presentar el proyecto definitivo.

117. Expresó asimismo, que su administración estaba consciente que este tema no dependía exclusivamente de la autoridad aeronáutica, por que el documento debería ser analizado al interior de los Estados en coordinación con los organismos de medio ambiente y las cancillerías. Para terminar, sugirió un plazo perentorio de 45 días. Antes de terminar, expresó que realizará las coordinaciones pertinentes para que su país esté representado por los especialistas de medio ambiente en la reunión prevista a realizarse en Guatemala en noviembre del presente año.

118. Teniendo en cuenta lo expresado por Brasil, la Secretaría sugirió que el Punto Focal (Guatemala) siga introduciendo la información de la encuesta electrónicamente incluida la que faltaba de Brasil a efectos de actualizar la tabulación y el análisis correspondiente. En cuanto al “Anteproyecto Regional de Medio Ambiente”, recordó que este tema era un documento de suma importancia para la Región y permitiría que en el futuro la CLAC pueda presentar una posición común en los diferentes foros que vienen discutiendo el tema de medio ambiente. Asimismo, sugirió que en la reunión de especialistas de medio ambiente prevista a realizar en el mes de noviembre en Guatemala, también se discuta sobre el Anteproyecto, pues esto ayudaría a depurar aún más el documento. Destacó asimismo, la importancia de que en la mencionada reunión participen no solo los especialistas de las autoridades aeronáuticas sino los de otros organismos involucrados en esta materia, entendiéndose secretarías o ministerios de medio ambiente, cancillerías, direcciones, etc.

119. Para terminar, solicitó al Experto de Guatemala que, lo antes posible, haga llegar a la Secretaría la base de datos con los contactos de los Estados a quienes debería enviar la invitación a la reunión de Guatemala y exhortó a los Especialistas que, cuando reciban la convocatoria, la circulen entre todas las autoridades involucradas.

Conclusión

120. El GEPEJTA acordó:
- a) que Guatemala continúe recopilando la información de los Estados miembros sobre la encuesta de medio ambiente e incluyendo las respuestas en el análisis para mantenerlo actualizado;
 - b) que la Secretaría circule entre los Estados miembros el “Anteproyecto de Política Regional de Medio Ambiente” para que envíen sus comentarios, de ser posible, antes de la reunión de especialistas prevista a realizar en Guatemala durante el mes de noviembre;
 - c) que en la Reunión de Especialistas de Medio Ambiente (Guatemala, noviembre 2011) se incluya como punto del orden del día el análisis del “Anteproyecto de Política Regional de Medio Ambiente”;

- d) que, cuando los Estados reciban la invitación para la reunión de especialistas en medio ambiente y seminario, coordinen al interior de su país a efectos que también asistan funcionarios de otros organismos responsables, entiéndase, ministerios o secretarías de medio ambiente, así como las cancillerías;
- e) que Guatemala, una vez terminado el análisis del “Anteproyecto de Política Regional de Medio Ambiente” presente en el próximo GEPEJTA el proyecto de resolución correspondiente, previo a someterlo a conocimiento del Comité Ejecutivo y ulterior aprobación de la Asamblea; y,
- f) que Guatemala haga llegar a la Secretaría la base de datos con los contactos de los ministerios de medio ambiente de los Estados miembros para también hacer llegar a estos la invitación a la reunión y seminario de medio ambiente.

**Cuestión 4.4 del
Orden del Día:**

Seguimiento al trabajo coordinado del Grupo *ad hoc*, Comercio de Emisiones EU-ETS (Guatemala).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/24 *Guatemala*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/25 *Argentina*

121. El Experto de Guatemala presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/24 remitiéndose los antecedentes que conllevaron a la conformación del Grupo *ad hoc* que se avocó a estudiar la Directiva Europea sobre la inclusión de la aviación civil en el ETS. Recordó también, que dicho Grupo *ad hoc* elaboró la “Declaración de Cartagena de Indias” en la reciente reunión del Comité Ejecutivo, mediante la cual se manifestaba el rechazo de los Estados miembros de la CLAC por la inclusión unilateral de la aviación civil internacional en el régimen del ETS y el reconocimiento de la OACI como el organismo rector en materia de aviación civil internacional y, por tanto, encargado de coordinar las acciones en materia de cambio climático de este sector.

122. En ese orden de ideas, expresó que el mejor aliado que se puede tener para enfrentar este problema es la OACI y el progreso que pueda alcanzar dicha Organización en esta materia e intentar una postura firme, jurídica, política y sólida frente a la Directiva Europea y terminó exhortando a colaborar activamente con esa Organización.

123. La Secretaría, por su parte informó que la Declaración de Cartagena de Indias en versiones inglés y español se circuló entre los Estados miembros, los organismos regionales, la OACI, los miembros del Consejo y demás organizaciones conexas. De igual manera, puso en conocimiento de una reunión mantenida por el Presidente de la CLAC en Washington con la FAA de los Estados Unidos de Norteamérica, en la que precisamente se abordó este tema, observando que también este país rechazaba la Directiva Europea.

124. El Experto de Argentina, antes de presentar su Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/25, resaltó la importancia del tema y se unió a las felicitaciones a Guatemala y a la exhortación de evaluar el proyecto de política regional propuesto. Con respecto a la NE expresó que la misma estaba basada en el análisis de la Directiva Europea y que su país venía siguiendo muy de cerca este asunto. Asimismo, expresó su preocupación por la cercanía de la fecha en que la Unión Europea aplicaría la Directiva en mención.

125. Finalmente, teniendo en cuenta que el 1ero de enero estaba muy cerca, por lo que habría que definir acciones concretas que se podría tomar en los Estados de la región, independientemente del estudio que se realice. En esa línea de ideas, propuso circular una carta a los Estados con acciones que podrían adoptarse y que ya algunos Estados de otras regiones también las

estaban analizando. En ese sentido, se comprometió a entregar a la Secretaría el resumen de esas acciones, ya que éstas no estaban detalladas en la NE presentada. Al día siguiente, entregó dicha información, la misma que se detalla inextenso a continuación:

- *Acudir al mecanismo de solución de controversias de la OACI previsto en los Artículo 84-88 del Convenio de Chicago y al Reglamento para la solución de controversias aprobado por el Consejo de la OACI (Doc. 7782/2), segunda edición, 1975.*
- *Iniciativa de fuerte contenido político, como sería la aprobación del Proyecto de Ley que está tramitando en el Congreso de Estados Unidos de Norteamérica, mediante el cual se prohibiría a las aeronaves de matrícula estadounidense participar del Esquema de Comercio de Emisiones de la Unión Europea.*
- *Adopción de medidas de hecho, en forma individual o colectiva, en caso fracasen los intentos de solución a proponerse en la próxima reunión del Consejo de la OACI, como las que se encuentran en estudio actualmente en Estados Unidos, China, Japón y Rusia.*
- *El trabajo del Grupo ad hoc conformado por países extracomunitarios miembros del Consejo de la OACI (Arabia Saudita, Argentina, Australia, Brasil, Canadá, China, Cuba, Estados Unidos, India, México, Nigeria, Rusia, Singapur y Uganda) que está preparando un documento con propuestas concretas de acción a discutirse en el 194° Período de Sesiones del Consejo de la OACI (Noviembre 2011).*

Conclusión

126. El GEPEJTA encargó a la Secretaría que circule una comunicación entre los Estados miembros solicitando hagan llegar sus comentarios a las alternativas propuestas por Argentina, en el menor tiempo posible.

Cuestión 5 del Orden del Día:

Seguridad operacional

Cuestión 5.1 del Orden del Día:

Aplicación de la Cooperación Horizontal en materia de Seguridad Operacional (Secretaría/Chile).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/26 *Secretaría/Chile*

127. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/26 lamentando la no presencia de los Expertos de la DGAC de Chile, Punto Focal de la Macrotarea, quienes cancelaron su participación a última hora por el fatal accidente ocurrido en la Isla Juan Fernández. En esa línea de ideas, la Secretaría había decidido presentar la NE que Chile sometió a consideración del Comité Ejecutivo en su última reunión.

128. Se remitió directamente al Adjunto de la NE, en la que se detallaban los porcentajes observados, destacando que el área que menor apoyo requería era el de “Legislación” (LE), con un 51,56% de no deseo de cooperación al igual que “Otorgamiento de Licencias” (PEL) que registra un 45,83% en dicha categoría. Por el contrario, el área que presenta mayor disponibilidad a recibir apoyo de la CLAC, era el de “Aeródromos, Rutas Aéreas y Ayudas Terrestres” registrando un 50% de

disponibilidad de recibir cooperación, al igual que “Organización” que registraba un 46.42% en dicha categoría.

129. En el mismo orden de ideas, el área que registró mayor porcentaje de No respuesta (NR), fue el ítem “Otro”, con un 75% en dicha categoría. Resaltando que estos antecedentes serían de gran interés para la elaboración de los respectivos Planes de acción. La Nota terminaba invitando al Comité Ejecutivo a proponer medidas con el fin último de cerrar las brechas detectadas en la Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad operacional (USOAP). Lo que fue aprobado en esa oportunidad y se exhortó a los Estados que, en función a estos resultados, busquen la cooperación horizontal en materia de seguridad operacional y solicitó que al interior de sus Administraciones exhorten que cuando requieren asistencia de especialistas de otros Estados recurran a la señalada cooperación que se les brindará el apoyo en las auditorías y/o plan de acción.

Conclusión

130. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y exhortó a los Estados que, cuando requieran asistencia de otros Estados y/o sus especialistas, pueden recurrir a la “cooperación horizontal” a través de la Secretaría.

Cuestión 5.2 del Orden del Día:

Simposio sobre Organizaciones Regionales de Vigilancia de la Seguridad Operacional (Secretaría).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/27 *Secretaría*

131. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/27 mediante la cual ponía en conocimiento del GEPEJTA que el Secretario General de la OACI, Sr. Raymond Benjamin, había convocado al Simposio sobre Organizaciones Regionales de Vigilancia de la Seguridad Operacional, mismo que se llevaría a cabo entre el 26 y 28 de octubre de 2011, en la sede de la OACI en Montreal, Canadá.

132. Considerando la importancia de este evento y que en la Región funcionan el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), constituido por la CLAC y la Agencia Centroamericana de Seguridad Aeronáutica (ACSA), dependiente de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), que agrupa también a Estados miembros de la CLAC, la Secretaría creyó conveniente, en el transcurso de esa reunión, se intercambien puntos de vista, si así lo deseaban los expertos, para una participación armonizada en el mencionado Simposio. Toda la documentación relativa a dicho Simposio se acompañaba a la Nota presentada.

Conclusión

133. Sin comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 5.3 del Orden del Día:

Informe del USOAP (2005-2010) (Secretaría).

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/27-NI/02 *Secretaría*

134. La Secretaría se refirió a la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/27-NI/02 poniendo en conocimiento de los Expertos que había recibido de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) el Boletín Electrónico EB2011/27 en el que se informaba sobre el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional de la OACI, el Informe final de los resultados de las auditorías en el marco del Enfoque Sistémico Global Período del informe: abril de 2005 –

agosto de 2010 y, en el que, entre otras cosas, se daba a conocer sobre la adopción de la Resolución A37-5, mediante la cual la Asamblea reconoció el éxito logrado al haber implantado el Enfoque Sistémico Global del USOAP.

Conclusión

135. Sin observaciones, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 6 del

Orden del Día: Otros asuntos

136. No se presentó ningún documento en esta Cuestión.

Clausura

137. Al concluir, el Secretario de la CLAC expresó su especial agradecimiento a la Autoridad de Aviación Civil de Costa Rica, en la persona de la Sra. Sonia Garro Rojas, Coordinadora Administrativa de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica y a todos aquellos que permitieron culminar con éxito la reunión, invitando a los Expertos a continuar impulsando el Programa de Trabajo de la CLAC, destacó la labor del personal de la Secretaría.

**DISCURSO DE BIENVENIDA DEL SR. LUIS CARLOS ARAYA MONGE, PRESIDENTE
DEL CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL Y
VICEMINISTRO DE TRANSPORTES DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA**

El ser humano por muchos años y siglos soñó con emular a los pájaros en su vuelo singular, y la aviación vino a concretarlo enlazando naciones y culturas, trayendo progreso, pero también retos constantes que nos han permitido crecer, y creer en que las cosas siempre pueden mejorar.

Hoy nuestro país abre los brazos, y las y los recibe con honor, en la vigésimo séptima reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo, con la sigla de GEPEJTA.

En nombre del Gobierno de la República de Costa Rica, y del Consejo Técnico de Aviación Civil en mi calidad de Presidente de este órgano y viceministro de transporte aéreo, deseo darles la más calurosa bienvenida a este vuestro país.

Estoy seguro que serán días provechosos para deliberar temas de vital importancia, buscando consensos y coincidencias, sobre el rumbo que lleva la actividad aeronáutica en América latina y el mundo entero, desde el punto de vista económico, político y jurídico, en este importante grupo e instancia de la CLAC.

Creo necesario advertir que para nuestro país las negociaciones que permitan establecer acuerdos de transporte aéreo entre los Estados, siempre han sido, y seguirán siendo prioridad.

En 1983 siendo también mi persona presidente de Consejo Técnico de Aviación Civil, firmamos el primer acuerdo de cielos abiertos que rigió las relaciones aerocomerciales con los Estados Unidos de Norteamérica. Hoy veintiocho años después, debemos reconocer que este acuerdo, trajo a nuestro país un importante repunte en el desarrollo nacional, y que jamás perjudicó como se creía en aquel entonces, a nuestra línea aérea de bandera nacional y mucho menos a las regionales.

Con orgullo puedo decir que el Gobierno de la República, con instrucciones precisas de la Presidenta doña Laura Chinchilla, en los últimos meses, hemos conseguido fijar las bases que nos ha permitido, negociaciones exitosas y logros importantes; como decir, que de cinco acuerdos que tiene Costa Rica de cielos abiertos, tres se han firmado el último año. Me refiero a acuerdos con Brasil y Canadá y hace escasas dos semanas, concluimos una exitosa negociación con Colombia.

La visión y misión que mantenemos en el Consejo Técnico de Aviación Civil y en la Dirección General de Aviación Civil, reflejan la política de esta administración, que le da a la actividad aeronáutica su lugar clave en el desarrollo de este país, promoviendo siempre proyectos aeroportuarios y acuerdos de transporte aéreo.

Me complace ver en la agenda de este órgano deliberativo, el tema del medio ambiente, ya que este no solo debe ser uno de los principales pilares estratégicos de la OACI, sino que también debe ocupar la agenda con mucha prioridad de los países del mundo, de cara a la problemática del cambio climático.

Debo informarles con satisfacción, que nuestros proyectos empiezan con fuerza a encausarse hacia un desarrollo amigable con el ambiente. Y con este modelo, Costa Rica apuesta una vez más al desarrollo sostenible, con un proyecto vanguardista que representa una oportunidad para dar ejemplo en materia ambiental. Me refiero al aeropuerto verde de la zona sur, que esperamos sea un moderno aeródromo, diseñado y pensado, tomando en cuenta la conservación de una de las zonas más bellas y

turísticas de nuestro país, en la que se agrupa el 5% de la biodiversidad del mundo, cuyas dimensiones en la infraestructura, no deben sobrepasar más que un ligero porcentaje, de la capacidad hotelera actual de la zona.

Como ustedes saben, Costa Rica es un país de tradiciones medio-ambientalistas, que ha venido dando una gran importancia a la protección de los bosques, mediante la promulgación de leyes que establecen áreas protegidas, con el propósito de mitigar el efecto nocivo de las emisiones de dióxido de carbono, principales detonantes del efecto invernadero.

Con mis anteriores comentarios me comprometo desde ya, y les garantizo nuestro apoyo incondicional, a las iniciativas que promuevan la búsqueda de soluciones relacionadas con el medio ambiente y la aviación.

El reto del mundo debe ser lograr, que el desarrollo de los servicios del transporte aéreo y de la infraestructura aeroportuaria, afecten lo menos posible el equilibrio ecológico, sin dañar el medio ambiente. En el caso nuestro es congruente con la iniciativa de lograr que Costa Rica sea en el 2021, un país "*carbono neutral*".

Me complace también compartir con ustedes, que en materia de gestión aeroportuaria, estamos a pocas semanas de inaugurar la nueva Terminal aérea del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós en la provincia de Guanacaste; ubicándose éste, en el segundo en importancia del país. Logrado en el presente año, concluir mediante un proceso de concesión, la construcción de unas modernas instalaciones. Esto significa que en octubre la zona de Guanacaste tendrá una Terminal aérea categoría b, que permitirá atender a 1500 pasajeros en condiciones óptimas en el mismo momento.

Algo que me permito subrayar en este importante foro, es que el modelo de concesión que hemos escogido para desarrollar nuestra infraestructura aeroportuaria, es el instrumento viable y necesario, en un país como el nuestro, limitado en recursos económicos. Por su puesto con una excelente supervisión y fiscalización.

Finalmente me permito mencionar que las etapas de construcción uno y dos de nuestro principal Aeropuerto Intl. Juan Santamaría han concluido, y se iniciara muy pronto las obras de las fases 3 y 4 según lo dispone el plan maestro; logrando desde ya, contar con un edificio Terminal de clase mundial.

En otro orden de cosas y por último. Debemos entender que planificar es la clave, en un mundo en que los nuevos desafíos llaman a la puerta, por lo que es necesario comprender, que los retos se enfrentan, poniendo nuestro esfuerzo en el mejoramiento de la seguridad operacional, ser vigilantes aún más de lo que lo fuimos en el pasado, y seguir siendo proactivos, en este tema de vital importancia para la aviación civil.

Hoy Costa Rica les reitera nuestra colaboración, compromiso y deber, para no bajar jamás la guardia, y adaptarnos a las exigencias tan cambiantes en nuestros días.

Se ha demostrado que la aviación une a las naciones, crea lazos y consensos, y nos acerca, como esta mañana en que iniciaremos dialogado y trabajado, para que este gran sueño del hombre, "volar" siga siendo exitoso.

Por favor acepten y disfruten nuestra hospitalidad.

Muchas gracias a todas y a todos.



COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

VIGÉSIMO SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉRO (GEPEJTA/27)

(San José, Costa Rica, 13 al 15 de septiembre de 2011)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

| | |
|--|---|
| <p>NORBERTO E. LUONGO Director de Normas Aeronáuticas y Acuerdos Internacionales Dirección Nacional de Transporte Aéreo Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC Azopardo 1405, 6to Piso, Ciudad Autónoma de Buenos Aires T: (54 11) 5941 3115 F: (54 11) 5941 3111/2 nluongo@anac.gov.ar nelaw1@gmail.com</p> |  |
| <p>ENRIQUE DELLA BUSCA Director de Estudios de Mercado y Estadísticas Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC Azopardo 1405, 6to Piso, Ciudad Autónoma de Buenos Aires T: (54 11) 5941 3000 F: (54 11) 5941 3000 Int. 69113 fdellabusca@anac.gov.ar</p> |  |
| <p>CARLOS MARÍA VALLARINO Secretario de Embajada Cancillería Argentina Esmeralda 1212, C1007ABR, Buenos Aires, T: (54 11) 4819 8008 F: (54 11) 4819 8009 vno@cancilleria.gov.ar</p> |  |

MARÍA JULIA CORDERO (*Observador*)
Asesora de la Gerencia de Relaciones con la Industria y
Organismos Oficiales
Aerolíneas Argentinas S.A.
Bouchard 547, 6to Piso, 1106 Buenos Aires
T: (54 11) 6215 4820
F: (54 11) 4130 3481
mcordero@aerolineas.com.ar
mjuliacordero@yahoo.com.ar



BRASIL

JOSÉ DOLABELA PORTELA
Gerente de Coordinación con Organismos Internacional
Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Av. Presidente Vargas, 850-9º Piso-Centro-Río de Janeiro-RJ
CEP: 20071-001
T: (55 21) 3501 5112
F: (55 21) 3501 5252
jose.dolabela@anac.gov.br



LUÍS ANTONIO DEIRÓ HAHN
Gerente de Capacitación – Substituto
Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Av. Presidente Vargas, 850-8º Piso-Centro-Río de Janeiro-RJ
CEP: 20.0710-001
T: (55 21) 3501 5729
luis.hahn@anac.gov.br



CHILE

ALVARO LISBOA MONTT
Asesor Legal
Junta de Aeronáutica Civil - JAC
Moneda 1020, 4 piso, Santiago
T: (56 2) 519 0910
F: (56 2) 698 3148
alisboa@mtt.cl



EDUARDO ALVARADO CACERES
Jefe Dpto. Técnico-Económico
Junta de Aeronáutica Civil - JAC
Moneda 1020, 4 piso, Santiago
T: (56 2) 519 0905
F: (56 2) 698 3148
ealvarado@mtt.cl



COLOMBIA

CLAUDIA BEATRIZ ESGUERRA BARRAGÁN
Jefe Grupo Asuntos Internacionales y Regulatorios
Oficina de Transporte Aéreo
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - UAEAC
Av. El Dorado 103/15, piso 5, Bogotá
T: (57 1) 296 3583
F: (57 1) 413 5260
claudia.esguerra@aerocivil.gov.co



COSTA RICA

MÓNICA DADA SANTOS
Directora
Consejo Técnico de Aviación Civil – CETAC
La Uruca, contiguo a Migración
San José
T: (506) 2231 3666 Int. 138 Directo: (506) 2231 3280
F: (506) 2290 4121
mdada@dgac.go.cr



INGRID MADRIZ CEDEÑO
Especialista de Transporte Aéreo
Dirección General de Aviación Civil – DGAC
La Uruca, contiguo a Migración
Apartado Postal 5026 - 1000
San José
T: (506) 2290 0089
F: (506) 2290 0089
imadriz@dgac.go.cr



ANA PATRICIA GAMBOA VENEGAS
Especialista en Transporte Aéreo
Dirección General de Aviación Civil – DGAC
La Uruca, contiguo a Migración
Apartado Postal 5026 - 1000
San José
T: (506) 2242 8030
F: (506) 2290 0089
pgamboa@dgac.go.cr



SONIA GARRO ROJAS
Coordinadora Administrativa
Dirección General de Aviación Civil – DGAC
La Uruca, contiguo a Migración
Apartado Postal 5026 - 1000
San José
T: (506) 2231 1770
F: (506) 2290 0089
sgarro@dgac.go.cr



MARLENE ALVARADO GUTIÉRREZ
Profesional del Servicio Civil 2, especialidad Estadística
Dirección General de Aviación Civil – DGAC
La Uruca, contiguo a Migración
Apartado Postal 5026 - 1000
San José
T: (506) 2242 8034
F: (506) 2290 2555
malvarado@dgac.go.cr



PATRICIA POL ARAYA
Técnico del Servicio Civil 3
Dirección General de Aviación Civil – DGAC
La Uruca, contiguo a Migración
Apartado Postal 5026 - 1000
San José
T: (506) 2242 8034
F: (506) 2290 2555
ppol@dgac.go.cr



ROSARIO HERRERA RUÍZ
Política Aérea
Transporte Aéreo
Dirección General de Aviación Civil – DGAC
La Uruca, contiguo a Migración,
Apartado Postal 5026 - 1000
San José
T: (506) 2290 0089
F: (506) 2290 0089
rherrera@dgac.go.cr



ROXANA GONZÁLEZ FALLAS
Abogada
Dirección General de Aviación Civil – DGAC
La Uruca, contiguo a Migración,
Apartado Postal 5026 - 1000
San José
T: (506) 2290 0089
F: (506) 2290 0089
rgonzalez@dgac.go.cr



CUBA

NELSON VIÑAS VALDÉS

Especialista de la Dirección de Transporte Aéreo y Relaciones Internacionales

Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC
Calle 23 No. 64 La Rampa, Vedado, La Habana
T: (537) 838 1170 / 1123
F: (537) 834 4577
nelson.vinas@iacc.avianet.cu



ALEJANDRO MILIÁN PÉREZ

Asesor Legal

Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC
Calle 23 No. 64 La Rampa, Vedado, La Habana
T: (537) 838 1131
alejandro.milian@cacsa.avianet.cu



ECUADOR

RAÚL ARMANDO FIERRO NEVAREZ

Director Financiero Nacional

Dirección General de Aviación Civil – DGAC
Buenos Aires Oe 1 53 y Av. 10 de Agosto, Quito
T: (593 2) 222 6092 / (592 9) 814 3410
raul.fierro@dgac.gob.ec
raulfierrox@gmail.com



FARID MANTILLA VARGAS

Jefe de Estadísticas

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



EL SALVADOR

JESSICA ZOHADIVETH ROMERO

Oficial de Comunicaciones y Presidencia del Consejo Directivo de Aviación Civil

Autoridad de Aviación Civil – AAC
Carretera panamericana Km. 9 ½, Ilopango
T: (503) 2564 4404
F: (503) 2565 4408
jromero@aac.gob.sv



ANDREA IVETTE LÓPEZ MOREIRA
Asesor Legal
Autoridad de Aviación Civil – AAC
Carretera panamericana Km. 9 ½ , Ilopango
T: (503) 2565 4410
F: (503) 2565 4412
alopez@aac.gob.sv



GUATEMALA

CARLOS MAURICIO GARCÍA ARAUZ
Asistente Técnico para la Macrotarea Ambiental
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
1era. Ave. 2 calle “C” 0-30 zona 1 San Miguel Petapa, Guatemala
T: (502) 5295 2901 / 4021 3460
carlos_garcia@engineer.com
carlos.garcia_1790@hotmail.com



PARAGUAY

AIDA CAÑIZA CHÁVEZ
Gerente de Transporte Aéreo y Regulación Aerocomercial
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil - DINAC
Ministerio de Defensa Nacional
Av. Mcal. López e/Vice Pdte. Sanchez y 22 de Setiembre, 3° Piso,
Asunción
T: (595 21) 213 365
F: (595 21) 213 365
gta_rac@dinac.gov.py
aida-33@hotmail.com



ANTONIO JUAN ÁVALOS
Gerente de Estudios Económicos
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil - DINAC
Ministerio de Defensa Nacional
Av. Mcal. López e/Vice Pdte. Sanchez y 22 de Setiembre, 3° Piso,
Asunción
T: (595 21) 213 365
F: (595 21) 213 365
estudios_economicos@dinac.gov.py
avalos120@hotmail.com



REPÚBLICA DOMINICANA

RADHAMÉS MARTÍNEZ APONTE

Miembro

Junta de Aviación Civil - JAC

Av. Gral. Luperon esq. Cayetano Germosen, Sector Mirador Sur,
Santo Domingo

T: (1 809) 221 4660 Ext. 2170

r.aponte@sectur.gov.do



PABLO LÍSTER MARÍN

Secretario

Junta de Aviación Civil – JAC

Calle José Joaquín Pérez No 104, Gazcue

Santo Domingo

T: (1 809) 689 4167

F: (1 809) 685 9863

plister@jac.gob.do

pablolister@hotmail.com



FRANCISCO ERNESTO GUERRERO SORIANO

Encargado de la División de Economía de Transporte Aéreo

Junta de Aviación Civil - JAC

Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,

Santo Domingo

T: (1 809) 689 4167 Ext. 249

F: (1 809) 685 9863

fguerrero@jac.gob.do

frankguerrero_soriano@hotmail.com



ONELBIA ALTAGRACIA PICHARDO JIMÉNEZ

Abogada, Departamento de Transporte Aéreo

Junta de Aviación Civil - JAC

Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,

Santo Domingo

T: (1 809) 689 4167

F: (1 809) 685 9863

opichardo@jac.gob.do

onelbia_p@hotmail.com



JOSÉ VALDEZ

Director Legal

Instituto Dominicano de Aviación Civil – IDAC

Av. México esq. Dr. Delgado, Of. Gubernamental Bloque "A", 2° nivel

Apartado Postal 1180, Santo Domingo

T: (1 809) 221 7909 / 211 2431

F: (1 809) 689 9145

jjvaldez-m@hotmail.com



CARLOS EDUARDO TAVAREZ GUERRERO

Asesor Legal
Instituto Dominicano de Aviación Civil – IDAC
Av. México esq. Dr. Delgado, Of. Gubernamental Bloque "A", 2° nivel
Apartado Postal 1180, Santo Domingo
T: (1 809) 221 7909 / 211 2431
F: (1 809) 689 9145
eduartavarez@hotmail.com



JUNIOR ANTONIO CALDERÓN BAUTISTA

Encargado de la División de Estadísticas Aeronáuticas
Instituto Dominicano de Aviación Civil - IDAC
Av. México esq. Dr. Delgado
Of. Gubernamental Bloque "A", 2° nivel
Apartado Postal 1180, Santo Domingo
T: (1 809) 221 7909 Ext. 465
calderonbautista9@gmail.com



URUGUAY

ELSA ANA NOVELLI PÉREZ

Jefa Asesoría Económico-Financiera
Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica -
DINACIA
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519,
Paso Carrasco C.P. 12.100, Canelones, Uruguay
T: (598 2) 604 0408 Ext. 4221 / (598) 9961 0478
F: (598 2) 604 0408 Ext. 4234
enovelli@adinet.com.uy
enovelli@dinacia.gub.uy



ROBERTO PERDOMO PROTTI

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



MARIA ANGÉLICA GONZÁLEZ

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



ELINA SYLVIA RODRÍGUEZ BRIZUELA
Directora General de Transporte Aéreo
Ministerio de Transporte y Obras Públicas - MTOP
Rincón 575, 5° Piso, Montevideo
T: (598 2) 915 8333 Int. 20517
F: (598 2) 916 3122
elina.rodriguez@dnt.gub.uy
elinar88@gmail.com



FERNANDO PASADORES CORREA (*Observador*)
Presidente
PLUNA Líneas Aéreas Uruguayas S.A.
Colonia 1013, piso 9, Montevideo
T: (598 2) 902 0231
F: (598 2) 902 0231
fpasadores@plunaea.com.uy



MARCELO ALONZO (*Observador*)
Abogado
PLUNA Líneas Aéreas Uruguayas S.A.
Colonia 1013, piso 9, Montevideo
T: (598 2) 902 0231
F: (598 2) 902 0231
malonzo@plunaea.com.uy



ORGANIZACIONES INTERNACIONALES GUBERNAMENTALES

CLAC – COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

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



ORGANIZACIONES INTERNACIONALES NO GUBERNAMENTALES

IATA - INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION

CAMILA RESTREPO
Assistant Manager
Member and Government Relations
Latin America & Caribbean
703 Waterford Way, Suite 600, Miami, FL 33126, USA
T: (1 305) 779 9827
F: (1 305) 262 2654
restrepoc@iata.org



**IFALPA – FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PILOTOS DE LÍNEAS
AÉREAS**

MARÍA FLORENCIA DOVICH
RVP SAM SOUTH – Asistente Asuntos Legales
Lezica 4031, Buenos Aires
Argentina
T: (54 11) 4958 5114
legales@apla.org.ar



DIEGO PÉREZ BARIGGI
RVP SAM SOUTH – Representante
Lezica 4031, Buenos Aires
Argentina
T: (54 11) 4958 5114
diegoariggi@apla.org.ar



**VIGÉSIMO SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/27)**

(San José, Costa Rica, 13 al 15 de septiembre de 2011)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por los Puntos Focales y la Secretaría)

Cuestión 1: Transporte y política aérea
Punto Focal: Colombia

Cuestión 1.1: Liberalización del transporte aéreo (Colombia).

Cuestión 1.2: Actualización de la Resolución A18-5 sobre “Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región” (Colombia).

Cuestión 1.3: Acuerdos de cooperación (Colombia).

Cuestión 1.4: Carga – eliminación del papel (Colombia).

Cuestión 1.5: Registro aeronáutico (Colombia).

Cuestión 1.6: Protección de viajeros por quiebra de aerolíneas (Colombia).

Cuestión 1.7: Sistema estadístico integrado

- Guía sobre la recopilación de datos de tráfico aéreo (Secretaría).
- Informe de la encuesta sobre las posibilidades que tienen las autoridades aeronáuticas para solicitar, a través de las leyes, información a las compañías aéreas (Uruguay).
- Informe de la encuesta sobre la utilización de los conceptos de la OACI sobre las variables de tráfico aéreo en los Estados miembros (Chile).
- Informe de la encuesta sobre el funcionamiento de los procesos de recolección de datos (vía teléfono) (Ecuador).

Cuestión 2: Gestión aeroportuaria
Punto Focal: Perú

Cuestión 2.1: Rediseño y actualización de la encuesta a aplicar, aceptando sugerencias (Perú).

Cuestión 2.2: Programación de reunión del Grupo *ad hoc* en Lima para rediseñar el trabajo (Perú).

Cuestión 2.3: Niveles de Servicio hacia el pasajero establecidos en contratos de concesión aeroportuaria (Perú).

Cuestión 3: Capacitación
Punto Focal: Brasil

- Cuestión 3.1: Diagnóstico Regional sobre Centros de Instrucción (Brasil).
- Cuestión 3.2: Armonización de Programas y Certificación de Cursos (Brasil).
- Cuestión 3.3: Reactivación del IPAC (Brasil/Secretaría).
- Cuestión 3.4: Optimización de Recursos Humanos (Brasil).
- Cuestión 3.5: Migración de Recursos Humanos (Brasil).
- Cuestión 3.6: Auditorías Externas (Brasil).
- Cuestión 3.7: Informe sobre gestión de capacitación CLAC (Secretaría).

Cuestión 4: Medio ambiente
Punto Focal: Guatemala

- Cuestión 4.1: Política regional de medio ambiente – Resultados de la encuesta (Guatemala).
- Cuestión 4.2: Líneas Orientadoras de la Política Regional de Medio Ambiente y Aviación Civil (Guatemala).
- Cuestión 4.3: Proyecto de política regional de medio ambiente (Guatemala).
- Cuestión 4.4: Seguimiento al trabajo coordinado del Grupo *ad hoc*, Comercio de Emisiones EU-ETS (Guatemala).

Cuestión 5: Seguridad operacional
Punto Focal: Chile

- Cuestión 5.1: Aplicación de la Cooperación Horizontal en materia de Seguridad Operacional (Secretaría/Chile).
- Cuestión 5.2: Simposio sobre Organizaciones Regionales de Vigilancia de la Seguridad Operacional (Secretaría).
- Cuestión 5.3: Informe del USOAP (2005-2010) (Secretaría).

Cuestión 6: Otros Asuntos