

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/77-NE/04
16/09/09

LXXXVII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Buenos Aires, Argentina, 30 de septiembre y 1º de octubre de 2009)

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

**Informe de la Vigésima Segunda Reunión del GEPEJTA (GEPEJTA/22)
(Ciudad de Panamá, Panamá, 26 al 28 de mayo de 2009)**

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

1. Como **Adjunto** a la presente se acompaña el Informe de la Vigésima Segunda Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/22), llevada a cabo en Ciudad de Panamá, Panamá, 26 al 28 de mayo de 2009.
2. En dicho documento se presenta un resumen de los temas tratados, las conclusiones alcanzadas y las acciones propuestas al Comité Ejecutivo.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

3. Se invita al Comité Ejecutivo a examinar el documento **adjunto** y aprobar las propuestas del Grupo de Expertos.

**VIGÉSIMO SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/21)**

(Ciudad de Panamá, Panamá, 26 al 28 de mayo de 2009)

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 segunda reunión entre los días 26 y 28 de mayo de 2009, en la Ciudad de Panamá, Panamá.

Ceremonia de apertura

2. El Sr. Eustacio Fábrega, Director General de la Autoridad de Aeronáutica Civil de Panamá, inauguró la reunión el día martes 26. Al tiempo de dar la bienvenida a los participantes, aprovechó para despedirse, por el cambio de Gobierno en su país. Su discurso figura como **Adjunto 1**. El Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC, en representación de la Presidencia y el Comité Ejecutivo, hizo entrega al Sr. Fábrega de una placa de reconocimiento por su contribución y eficiente trabajo desempeñado durante su período de Presidente de la CLAC (2007-2008).

3. Asimismo, el Sr. Javier Rodríguez, Gerente de la Oficina Internacional Miami de la Federal Aviation Administration (FAA) entregó, en nombre de la Oficina de Flight Standards de su Administración, un reconocimiento por su esfuerzo y logros alcanzados en los niveles más altos de seguridad operacional, mientras se desempeñó como Director General de la AAC y también entregó un Certificado sobre “Good Friend Award”.

Coordinación, Secretaría y participantes

4. La Sra. Lilmarie Langmaid, Directora de Transporte Aéreo de la Autoridad de Aeronáutica Civil de Panamá, actuó como Coordinadora de la reunión, la Secretaría estuvo a cargo del Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC y participaron 51 delegados representando a 12 Estados miembros, 1 Estado no miembro, 5 organismos internacionales y 1 industria aeronáutica. La lista completa de participantes figura como **Adjunto 2**.

Orden del Día

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

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

6. Considerando que la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28 presentada por Panamá en esta Cuestión del Orden del Día, estaba estrechamente relacionada con la Cuestión 1.2 “Acuerdo multilateral de cielos abiertos”, se consideró conveniente analizar conjuntamente la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/11 de la Secretaría que se refería al mismo tema (Cuestión 1.2).

Cuestión 1.1 del
Orden del Día:

Liberalización de derechos de tráfico

Cuestión 1.2 del
Orden del Día:

Acuerdo multilateral de cielos abiertos

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/28 (Panamá)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/11 (Secretaría)

7. La Experta de Panamá, en su calidad de Punto Focal de esta Macrotarea, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28, en la que se detallaba los antecedentes y hacía relación a la recopilación de la información de los Estados sobre los derechos de tráfico y su discriminación en razón de las libertades del aire. Se refirió también, al análisis global de la información recibida, mediante lo cual se conoció que algunos países ya aplicaban políticas liberales en los servicios de transporte aéreo, destinadas a alentar a los transportistas extranjeros a prestar servicios en su país. Por otra parte, existía otro grupo de Estados que proponían una política de liberalización gradual.

8. Teniendo en cuenta lo expuesto, propuso a los Estados, que ya practicaban una política liberal, suscribir el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos, propuesto en la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/11 y a los países que tenían una tendencia a la flexibilización gradual, realicen los esfuerzos necesarios para que presenten un cronograma de transición para los próximos cinco o diez años con el propósito de adherirse a dicho Acuerdo.

9. Por su parte, la Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/11 exponiendo los antecedentes originados en la Vigésima reunión del GEPEJTA (Cuenca, Ecuador, 27 al 29 de febrero de 2008), asunto posteriormente analizado por los Miembros del Comité Ejecutivo en su cuarta reunión (Panamá, marzo 2008) en donde consideraron la necesidad de avanzar con mayor celeridad en el camino a la liberalización por lo que encargaron a la Secretaría la elaboración de un proyecto de Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos. La Secretaría cumpliendo con lo encomendado, presentó el proyecto de acuerdo en la LXXIII reunión del Comité Ejecutivo (Bogotá, Colombia, 17 de junio de 2008), en esta reunión se acordó que los Estados enviaran sus comentarios en un plazo no mayor a 90 días.

10. Informó, asimismo, que la Secretaría procedió a solicitar de los Estados los comentarios, habiendo recibido respuestas de Colombia, Ecuador, México, Perú y Venezuela. Estos Estados habían sugerido ciertas modificaciones al documento y algunos de ellos expresaron su criterio político respecto a la apertura de cielos. Destacó asimismo que, en lo que sí se observó consenso era en que el “cabotaje” no debía ser considerado en el documento. En ese sentido, consideró que, una vez modificado el documento de acuerdo, podría ser suscrito por aquellos Estados que estén dispuestos a liberar sus cielos al momento y, aquellos que plantean una posición de caminar hacia la liberalización de manera gradual, podrían ir haciéndolo en el tiempo. Si así se acordara, la Secretaría de la CLAC podría convertirse en el depositario del Acuerdo. Para terminar, informó que existían Estados en la región que inclusive habían suscrito acuerdos bilaterales que incluían el cabotaje. Puso como ejemplo el caso de Chile con Paraguay y Uruguay.

11. La Coordinadora sugirió que se lleve una propuesta al Comité Ejecutivo sobre la apertura gradual para que no solo incluya a los Estados que deseen suscribir el acuerdo y se elabore un cronograma. Dicha propuesta fue apoyada por Chile y Guatemala, agregando que habría otra reunión del GEPEJTA previo a la próxima reunión del Comité Ejecutivo y ahí se podría traer la posición de los Estados y resolver el asunto.

12. La Secretaría informó que la próxima reunión del Comité Ejecutivo sería una buena oportunidad para la suscripción del documento, ya que esta reunión también se convertirá en una Asamblea Extraordinaria en la que se ratificará el Estatuto modificado de la Comisión.

13. La Experta de Panamá, coincidiendo con la Secretaría, propuso la eliminación definitiva del cabotaje en el acuerdo. Al respecto, el Experto de Chile expresó que no se debería retroceder en el asunto sino, al contrario, avanzar y dar la libertad a aquellos países que sí estaban dispuestos a firmar incluyendo el cabotaje en el mismo y los que no lo decidieran así, que dispongan de salvaguardas. Acotó que eliminando dicho tema se estaría haciendo daño al mercado y al usuario ya que todos los derechos de tráfico están relacionados.

14. Durante este debate, varios Expertos expresaron que también tenían sus reservas con relación al cabotaje y se discutió la posibilidad de utilizar salvaguardas para la gradualidad. Para analizar la mejor alternativa, se constituyó un Grupo *ad hoc* que evalúe la posibilidad de crear un documento paralelo al Acuerdo que establezca niveles de adhesión en base a un cronograma, para que los Estados se vayan adhiriendo en el tiempo. El Grupo *ad hoc* estuvo conformado por Chile, Guatemala, Cuba, Costa Rica (Ponente), Panamá, ACI-LAC y la Secretaría. Este Grupo se reunió el primer día del GEPEJTA en horas de la tarde, cuyo informe se resume a continuación:

15. El Grupo *ad hoc*, se dio a la tarea de explorar las propuestas para mejorar el texto del acuerdo, concluyendo que el tema del cabotaje era sumamente sensible, por lo que no era conveniente que el mismo fuera incluido dentro del texto. También hizo notar que algunos acuerdos vigentes entre los Estados pudieran contener temas más amplios que el acuerdo propuesto, por lo que el texto debía contener una disposición que garantizara que el alcance de los mismos, no se viera afectado tras la vigencia de un nuevo acuerdo. El Grupo no llegó a un consenso respecto a la fórmula más apropiada que garantice la implementación del acuerdo por la mayoría de los países, por lo que convino en continuar su trabajo en este tema, utilizando otros medios.

Conclusión

16. El GEPEJTA acogió favorablemente el informe del Grupo *ad hoc* y acordó:

- a) eliminar los derechos de cabotaje del contenido del acuerdo.
- b) revisar la redacción del proyecto de acuerdo, a efecto de garantizar que se incluya una previsión en la que se garantice que, aquellos aspectos contenidos en acuerdos firmados por las Partes con anterioridad y que abarquen temas no contenidos en este nuevo acuerdo, prevalezcan tras su entrada en vigencia.
- c) encargar a la Secretaría de la CLAC, la revisión de la redacción del proyecto de acuerdo, para incorporar apropiadamente lo señalado en los puntos a) y b) anteriores.
- d) el Grupo *ad hoc* continuará su labor a efecto de proponer la forma en que se implementará de manera gradual el acuerdo, lo que deberá ser presentado en la

próxima reunión del GEPEJTA (Santo Domingo, República Dominicana, 25 al 27 de agosto de 2009).

Cuestión 1.3 del
Orden del Día:

Infracciones aeronáuticas

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/14 (Panamá)

17. La Experta de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/14 con los antecedentes del tema y que, en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea, se le había encargado la actualización de dicha Recomendación planteando una modificación de las legislaciones de los Estados Latinoamericanos para ejecutar sanciones extranjeras en el Estado de matrícula de la aeronave.

18. La Experta manifestó que para su país la figura es como una gestión para el cumplimiento de una sanción administrativa extranjera que es muy parecido a lo que se hace en la rama del derecho penal que es la ejecución de sanción establecida en otro país y, observando que se debería modificar las legislaciones para introducir dicha Recomendación, su país consideraba que la modificación de leyes toma tiempo y procedimientos, lo que no permitía hacerlo de manera inmediata, y, teniendo en cuenta que las recomendaciones se emiten para que los Estados las puedan ejecutar, se había preparado una encuesta que sometieron a consideración del GEPEJTA y que en base a las respuestas se realizará el trabajo encomendado al Punto Focal. Asimismo, propusieron que para una mayor ejecución de la Recomendación, se introduzca este tema en los modelos de los acuerdos bilaterales.

19. Los Expertos de Argentina, Brasil, Chile y Cuba expresaron que este tema había sido analizado en anterior oportunidad en que también se creó un Grupo *ad hoc* que se encargó de tomar en cuenta todos los aspectos posibles a considerar, ya que las legislaciones de los Estados no permitían ir más lejos. Sin embargo, sí estaban de acuerdo con la encuesta propuesta por la Experta de Panamá. Finalmente, hicieron hincapié a que se debía tener en cuenta el trabajo realizado en anterior oportunidad para evitar la duplicación de esfuerzos respecto al tema. El Experto de Brasil sugirió se incluyera la siguiente pregunta en la encuesta: ¿Qué piensa el país sobre incorporar una cláusula en los acuerdos bilaterales y si haciendo eso iría contra la ley del país?

20. Seguidamente, la Experta de Panamá aclaró que la finalidad de la encuesta era conocer si se había implementado la Recomendación A17-04 y analizar la posibilidad de incluirla a través de una cláusula en los acuerdos bilaterales. Asimismo, solicitó a la Secretaría buscar la información sobre el trabajo realizado en oportunidad anterior para que el Punto Focal pueda reenfocar el objetivo de esta tarea.

21. Por su parte, la Secretaría informó que dicho tema ya había sido discutido anteriormente pero que el problema subsistía estando fuera o dentro de la legislación. Asimismo, manifestó que la alternativa propuesta por Panamá sobre la introducción de una cláusula en los acuerdos bilaterales era una buena opción, también para los Estados que estén en proceso de modificar su legislación. Al referirse a la Rec. A17-04, aclaró que el objetivo de esa tarea, en resumidas cuentas, era conocer si los Estados habían incorporado a su legislación lo recomendado por la CLAC. Recordó, además, la razón por la que fue incluida esa tarea en el Programa de Trabajo.

22. Agregó, que lo importante era conocer que, para cumplir con el objetivo de la tarea, existían dos vías, incorporarla a los convenios bilaterales o modificar la legislación. Finalmente, instó a los Estados a continuar con la discusión y analizar las dos vías existentes para la implementación de dicho

documento pero no retroceder en el asunto, lo importante era avanzar partiendo de la Recomendación A17-04.

Conclusión:

23. El GEPEJTA acordó:

- a) que la Secretaría circule la encuesta modificada a los Estados y establezca los plazos pertinentes; y,
- b) que el Punto Focal (Panamá) analice las respuestas con el propósito de elaborar un diagnóstico de la región y proponer medidas para lograr que dicha Recomendación sea modificada y/o implementada por los Estados.

Cuestión 1.4 del
Orden del Día:

Sistema de reservas por computadora

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/26 (Panamá)

24. En esta cuestión del Orden del Día, el Secretario informó que Bolivia (SUPTRANS - Ponente del Grupo *ad hoc* sobre Sistema de Reservas por Computadora) se encontraba en proceso de transición administrativa por lo que Panamá, en calidad de Punto Focal de la Macrotarea de “Transporte y política aérea” se había hecho cargo del tema para poder dar seguimiento a la tarea establecida en el Plan Estratégico 2009-2010.

25. Seguidamente, la Experta de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/26 partiendo de los antecedentes del tema e informando que a la encuesta realizada por el Ponente, respondieron cinco Estados y, luego del análisis realizado, podían destacar que los proveedores más utilizados eran Sabre, Amadeus, Word Span y Sita y que esas empresas no necesitaban tramitar un permiso o registrarse ante la Autoridad Aeronáutica.

26. En la Nota de estudio también se proponía que se presente la situación del problema discriminatorio que afecta a la región ante la OACI (próxima Asamblea) para que esta Organización establezca los parámetros en una medida justa o habría que recurrir a estas empresas para buscar una explicación lógica de la razón del alto costo de cobro en la región y, si era necesario, negociar a través de la CLAC un cobro justo por los servicios que brindan. Asimismo, sugirió que se invite en una próxima reunión del GEPEJTA a los representantes de las empresas proveedoras de esos servicios GDS para que realicen una presentación en relación al cobro.

27. Al respecto, el Experto de Brasil manifestó que no se contaba con pruebas de que esa discriminación ocurría en la región y propuso de que previo a que la CLAC tome una decisión sea realmente comprobada dicha discriminación.

28. Por su parte, la Coordinadora recordó que esa inquietud nació de las líneas aéreas en el GEPEJTA/20 (Cuenca, Ecuador, 27 al 29 de febrero de 2008) donde ALTA presentó las cifras de Latinoamérica, Europa y Estados Unidos, por lo que se incorporó este tema en las tareas de la Comisión y sería conveniente que las líneas aéreas brinden información puntual.

29. El Representante de ALTA confirmó lo expresado por la Coordinadora, en el sentido que ese tema nació de la preocupación de las líneas aéreas de la región respecto a la diferencia de precios que

pagaban en relación a los competidores de otras regiones. Sobre la participación de una línea aérea específica que brinde la información puntual respecto a esos cobros y de cuanto pagan los competidores, sería muy difícil ya que estos GDS establecen en sus contratos cláusulas de confidencialidad. Asimismo, recordó que toda la información debe ser manejada en estricto cumplimiento a leyes que regulan las prácticas monopólicas tanto en Europa como en EE.UU. y los países de la región, por lo tanto, el flujo de información horizontal entre las compañías aéreas estaba absolutamente vedado.

30. Informó además, que ALTA contrató a una consultora para hacer el análisis respecto a este tema y también se basaron en la información pública agregada de EE.UU. y la información que poseen entre esos consultores confrontada con información agregada y ponderada de las líneas aéreas. Recordó que en el GEPEJTA/20 (Cuenca, Ecuador, 27 al 29 de febrero de 2008) ALTA presentó la información y en aquella oportunidad fue demostrado cual era la diferencia existente entre lo que pagaban las líneas aéreas de la región vs las líneas aéreas norteamericanas y, con las variantes que puedan haber ocurrido desde febrero de 2008 a la fecha, esos cobros seguían con la misma tendencia agravándose a la actualidad con la situación llamada *ambambing services*. Algunos cobros que antes eran gratuitos se estaban comenzando a pagar y se exigía a las líneas aéreas determinadas condiciones para poder acceder a mejores tarifas que las ponen en inferioridad de condiciones en la competencia.

31. Asimismo, se comprometió a que ALTA haga una presentación para la próxima reunión del GEPEJTA, en la cual demostrarán en forma agregada, por parte de las aerolíneas miembros de dicha Asociación, para reiterar lo expresado en Cuenca, Ecuador.

32. Seguidamente, la Coordinadora instó a los Estados que, con la finalidad de avanzar con esa tarea, era necesario que contesten la encuesta preparada por Bolivia ya que era muy difícil realizar el análisis real de lo que acontece en la región, con tan pocas respuestas. Asimismo, opinó que no era redundante que ALTA realice nuevamente una presentación, ya que ésta ayudaría a tener un conocimiento más amplio de lo que se trataba en ese punto.

33. Asimismo, el Grupo solicitó que ALTA incluya en su presentación información sobre los procedimientos de reclamo que se establecen en los contratos, si existe alguna cláusula que permita solicitar la revisión de tarifas o no están acorde con el resto del mundo. Conociendo los términos de los contratos se podría buscar alternativas de solución y si necesitan respaldo de las autoridades.

34. A continuación, el Experto de Brasil informó que actualmente en su país participan SABRE y AMADEUS y la relación entre aerolínea y GDS es puramente comercial, por ende, el Estado no debía entrometerse. También, manifestó que todos los costos GDS son trasladados al usuario y, de acuerdo a una encuesta realizada a la aerolínea TAM, informó que ésta economiza con su portal de internet casi 50%.

35. Asimismo, el Experto de Brasil manifestó que las tarifas de los portales no son diferentes del GDS, son las mismas, y se debería preguntar si la aerolínea está diluyendo el costo en su portal o esta lucrando con el portal usando la misma tarifa de GDS. Propuso que antes de tomar cualquier decisión se reúna el Grupo *ad hoc*, con información precisa, y que él se comprometía a conseguir las tarifas de TAM, en todo caso, tenía conocimiento que esa empresa pagaba valores altos. Observó que los GDS cobran tanto por realizar la reserva, como por la confirmación y cancelación. Consideró que era necesario que el Grupo tenga conocimiento profundo del tema antes de continuar con el trabajo. Era necesario saber si TAM, COPA AIRLINES, AMERICAN AIRLINES pagan el mismo precio por el mismo servicio, si esos costos son cobrados de acuerdo con la facturación de la empresa de GDS, cuánto más o menos se paga, toda esa información se tenía que confirmar.

36. El Grupo *ad hoc* esperaba la presentación de ALTA con números reales y tarifas de las líneas aéreas europeas, americanas y asiáticas y, el Experto de Brasil, por su parte, conseguirá lo que paga TAM. Finalmente, manifestó sus dudas sobre el tema de la confidencialidad en los contratos, si la aerolínea tiene una sospecha que está pagando más, se tiene que averiguar cuánto es el costo GDS, para que los gobiernos puedan realmente llegar a una conclusión en la CLAC.

37. Seguidamente, la Coordinadora consideró que la preocupación de Brasil era válida y observó que dicha discriminación afecta la competitividad de las líneas aéreas latinoamericanas en el mercado mundial. Agregó que tenía entendido que la OACI tiene Resoluciones referentes a evitar la discriminación en esos servicios y consideró que la CLAC, independientemente del avance, debería tener también una resolución. Asimismo, reiteró en la necesidad que no exista tal discriminación y recomendar que, a través de las asociaciones de líneas aéreas como ALTA, se negocien mejores condiciones para esos servicios GDS y la CLAC, por su parte, podría emitir una resolución o recomendación apoyando este tipo de acciones e instando a esas empresas que no discriminen en los servicios a las líneas aéreas latinoamericanas.

38. El Representante de IATA expresó que este era un tema extraordinariamente complejo y tenía distintos ángulos. Explicó que la IATA era una institución que no podía entrar en negociaciones por volumen que permitan mejores precios. Acotó que el tema de costos de distribución era un elemento que alcanzó un nivel de 18% hace algunos años pero afortunadamente el internet ha permitido mayor competencia y transparencia. Consideró positivo que ALTA realice una presentación ilustrando la diferencia de precios y su inclinación a invitar a los GDS y así todos expongan sus puntos de vista frente al problema en una discusión abierta y transparente. Asimismo, agregó que lo crucial era generar un marco regulatorio que evite que se cometan abusos o posiciones dominantes por la dimensiones que han alcanzado estos sistemas. Concluyó reiterando su anuencia a que exista un debate de todas las partes y se expongan los servicios que prestan y cuál es su forma de tarificar y la IATA y ALTA, como usuarios, expondrían cuales son los problemas, y agregó que inclusive las agencias de viajes tenían mucho que decir al respecto.

39. La Experta de Panamá manifestó que si cada línea aérea presenta una queja sobre un servicio que ellos están comprando, en base a las leyes de protección a los consumidores, se debería plantear cómo resolver la jurisdicción de los países pues estos amparan al usuario. Expresó que en ese caso, las líneas aéreas no son proveedores de servicios sino se convierten en usuarios y como Estados se podría extender las legislaciones para que se cumpla con un contrato justo.

40. La Experta de Cuba se refirió a los GDS con respecto al Anexo de Transporte Aéreo de la OMC. Explicó que en el Anexo sobre Transporte Aéreo de la AGCS (Acuerdo General de Comercio y Servicios) aparece como uno de los tres servicios los GDS y sistemas de reservas computarizados y los Estados no tenían forma de controlar a esas empresas respecto a los vínculos con los sistemas de reservas computarizados.

41. Seguidamente, la Secretaría manifestó que para presentar demandas al Acuerdo de la OMC se puede recurrir de forma privada y estatal y preguntó si las líneas aéreas habían hecho algo para utilizar esa vía en lo concerniente a la discriminación de precios. Al respecto, el Representante de ALTA no tenía la información y se comprometió a verificar la misma.

42. Sobre el mismo asunto, el Experto de Brasil manifestó que en la OMC cada Estado pone sus restricciones a ese tipo de servicio, es muy difícil saber lo que cada Estado dice en su lista de decisiones, la OMC sólo dice que está regulado por ellos dentro del Anexo GATS.

43. Finalmente, se consideró conveniente que el Grupo *ad hoc* investigue ese tema con mayor profundidad, teniendo en cuenta lo debatido en la reunión y cómo se podría llegar a la OMC por los canales pertinentes para ver si es o no viable impugnar el rubro de la discriminación en cuanto al precio por el servicio e incluir el tema en los términos de referencia del GRUPO *ad hoc*.

Conclusión

44. El GEPEJTA acordó:

- a) que ALTA realice una presentación en el próximo GEPEJTA sobre los costos GDS en las aerolíneas miembros;
- b) que se invite a los prestadores de los servicios GDS para que expongan la razón de la diferencia de precios entre regiones;
- c) que los Estados que aún no lo han hecho, respondan al cuestionario sobre GDS formulado por el Ponente; y,
- d) que el Grupo *ad hoc* verifique que aplicación se puede dar a este tema en la OMC.

Cuestión 1.5 del Orden del Día:

Análisis y actualización de las Recomendaciones

- **A3-3 “Uso de la parada-estancia”**
- **A10-6 “Sobre el servicio Courier”**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/15 (Panamá)

45. La Experta de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/15 basada en los antecedentes del tema y, para realizar el análisis y actualización de las Recomendaciones propuso hacerlo por medio de encuestas, esto permitiría conocer si los Estados miembros habían realizado gestiones similares a las que se planteaban en la Nota de estudio. Sometió a consideración del GEPEJTA dichas encuestas. Informó, para terminar, cómo su país aplicaba la Recomendación relativa al “Uso de la parada-estancia”.

46. Al respecto, el Experto de Brasil expresó su anuencia sobre las encuestas propuestas por la Experta de Panamá y propuso un pequeño cambio en la redacción del ítem No. 3 de la Resolución A3-3: “*terminada la parada estancia el pasajero deberá ser reembarcado para un tercer país en un vuelo con de empresa una empresa designada en la misma bandera de la aerolínea que lo desembarcó*”, con ese cambio consideró que se brindaba más facilidad a los pasajeros.

47. Por su parte, la Secretaría tomó nota de las propuestas de encuesta de Panamá y la propuesta de modificación realizada por Brasil. Asimismo, exhortó a los Estados a reflexionar sobre lo que se estaba discutiendo. Recordó que el término “parada estancia” data de la Tercera Asamblea de la CLAC, en los años 80, asunto que en su época, fue muy discutido y se debía tener en cuenta que este asunto debía considerar el momento en que pasa a constituirse como un “stopover” o parada estancia, es decir, cuando ya se han cumplido las “formalidades” aeroportuarias de ingreso al país (migración, aduanas, etc.).

48. Con relación a la encuesta elaborada por Panamá, la Secretaría sugirió que ésta debía incluir preguntas que apunten a aclarar la discusión suscitada sobre el tema. Finalmente, sugirió que debería procederse según lo sugerido por Panamá en la LXXVI reunión del Comité Ejecutivo (Isla de Pascua, Chile, 5 y 6 de abril de 2009), es decir, iniciar el proceso de revocatoria, lo que implicaría discutir si la misma era útil y se la deba mantener o no.

49. Al respecto, el Experto de Brasil se refirió a la parada estancia para vuelos charter lo que incentivaba el turismo y que no se debía confundir la “parada estancia” con “tránsito” que se refiere a empresas regulares. Expresó también que lo primero era definir qué es un paquete operador o turístico, cuántas noches es considerado un paquete turístico en determinado país, establecer un mínimo de estadía para considerarlo un paquete turístico, parada estancia a partir de ese número de noches o días solamente para vuelos charter. Informó que en su país, para incentivar el turismo, permiten parada estancia dentro de Brasil para vuelos charter.

50. La Experta de Panamá aclaró que el vuelo charter tiene su reglamentación y lo que se pretendía era separar el vuelo charter de la parada estancia y de qué valía definir la parada estancia si todo pasajero tiene que cumplir con las formalidades aeroportuarias.

51. Con referencia a lo expuesto anteriormente, la Experta de Costa Rica informó que en su país manejaban el concepto como el “paquete multideestino” y que cuya importancia es que se cuestionaba mucho sobre qué pasaba con el pasaje y si era considerado como quinta libertad. Al respecto, expresó que la parada estancia era una forma de captación de turismo especialmente de Europa, con la perspectiva que al realizar un viaje intercontinental se puedan conocer la mayor cantidad de lugares posibles. Finalmente, sugirió que el tema permanezca con las nuevas reglamentaciones y coincidió con la posición de la Experta de Panamá en el sentido que esa Recomendación era innecesaria tomando en consideración que el turismo genera divisas importantes para los países.

52. Después del amplio debate generado, El Grupo acordó que se someta la Recomendación al proceso de revocatoria y que, como parte del proceso, este tema debería ser discutido en la próxima reunión del GEPEJTA para tomar una decisión y proponer al Comité Ejecutivo la revocatoria de la misma o su actualización.

Conclusión

53. El GEPEJTA acordó:

- a) que en la próxima reunión se inicie el proceso de revocatoria, lo que implicaría que este tema sea ampliamente discutido en la próxima reunión, para tomar una decisión de actualización o revocatoria de la Recomendación A3-3 “Uso de la Parada Estancia”; y,
- b) circular la encuesta formulada por Panamá relativa a la Recomendación A10-6 “Sobre el Servicio Courier”.

Cuestión 1.6 del Orden del Día:

Catastro de derechos de tráfico

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/29 (Chile)

54. El Experto de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/29 mediante la cual destacaba la gran utilidad para los Estados miembros el conocer cómo están administrando sus derechos de tráfico los demás Estados y cómo dicha información facilitaría las negociaciones entre los Estados miembros y la coordinación para las negociaciones con países de fuera de la Región. Asimismo, indicó que el mantener información de los derechos de tráfico otorgados, se inserta en el objetivo tradicional de la OACI y de la CLAC, de registrar los acuerdos aerocomerciales. Concluyó que, además del registro de los acuerdos, sería de gran utilidad que la CLAC mantuviera un cuadro resumen de los derechos de tráfico acordados, por cada uno de sus Estados miembros.

55. La Nota presentada por Chile contenía dos propuestas: que cada Estado miembro envíe a la Secretaría de la CLAC un cuadro resumen de los derechos de tráfico que ha acordado con otros países, utilizando el modelo propuesto (actas autoridades o acuerdo formal) y que cada país actualice el cuadro resumen cada vez que acuerde nuevos derechos, encargándose a la Secretaría mantener actualizada la información en su página web.

Conclusión

56. El GEPEJTA acogió favorablemente la propuesta realizada por Chile y acordó:
- a) que los Estados miembros envíen a la Secretaría el cuadro resumen de conformidad al formato propuesto por Chile y que, cada vez que acuerden nuevos acuerdos, envíen la información a la Secretaría para su actualización; y,
 - b) Que la Secretaría publique en su página web y mantenga actualizada la información recibida de los Estados.

Cuestión 1.7 del

Orden del Día:

Presentación “El Mundo de los Impuestos” (IATA)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/13 (IATA)

57. En este punto se comenzó recordando que durante la Vigésimo Primera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo GEPEJTA/21 (Bogotá, Colombia, del 18 al 20 de junio de 2008), al analizar el tema sobre “Cargo por combustible”, se acordó, entre otras cosas, que la IATA en la próxima reunión del GEPEJTA, presente un detalle explicativo sobre todos los cargos adicionales que se incluyen en los boletos, formando parte de la tarifa y/o fuera de ella, así como, la base de costos en que se calculan. Asimismo, al analizar el tema sobre Propuesta alternativa para el desarrollo del “Sistema Regional de Cobro Unificado”, entre otras cosas, se encargó también que la IATA realice una presentación sobre su sistema de cobro de servicios por concepto de aterrizaje y protección al vuelo.

58. En ese sentido, la IATA informó que había preparado una presentación denominada “El Mundo de los Impuestos” en la cual trataba los dos temas mencionados (**Adjunto 4**).

59. El Experto en soluciones tecnológicas en la aviación de IATA, explicó la diferencia conceptual de impuestos, tasas, cargos, cómo se cobran y como la IATA, de alguna manera, recolecta esos valores para las aerolíneas. Finalmente, hizo una breve descripción del producto que tiene dicha Asociación para la captación de esos valores internamente.

60. Durante la presentación, a requerimiento de varios Expertos sobre el porqué de los

“cargos adicionales”, algunos como los “Q”, se mantenían no obstante el precio del petróleo había bajado. El Representante de la IATA explicó que su representada se limitaba a recopilar la información para el cobro ya que las líneas aéreas establecían independientemente los cargos y la IATA únicamente era un facilitador que incluían esos cargos en el sistema.

61. El Grupo, entre otras cosas, observó que muchas veces esos cargos no figuraban en la primera página GDS y no eran transparentes al usuario cuando éste va a comprar un boleto, consecuentemente, puede ser engañado al comprar un boleto ya que en esa página se informa de una tarifa baja pero, al momento de emitirse el boleto, todas las tasas adicionales aparecen, subiendo el valor del mismo. Al respecto, el Representante de la IATA manifestó que los costos Q ocultos están reflejados en la línea tarifaria y que cuando una persona compra un boleto a través de una agencia de viaje y ésta emite el boleto, el valor total y el desglose se ubica al final de la reserva y el consumidor puede solicitar el desglose de la tarifa.

62. Otro tema que el Grupo consideró que requería de aclaración era, si en los cargos Q que aparecen en el boleto constan tanto tasas como impuestos o la IATA hacía alguna diferenciación. Al respecto, el Representante de la IATA expresó que por cada cargo que va en el boleto aparece con un código específico, ejemplificó que un impuesto de salida del país va como un XT, turismo va con otro código y esa información segregada se les brinda a las aerolíneas. Las aerolíneas necesitan saber cuántas tasas o impuestos cobraron ya que usualmente la tasa se cobra en el momento de compra del boleto pero ellas tienen que realizar una acción contable para hacer la provisión de esos valores y llevar un control discriminado.

63. Seguidamente, la Coordinadora recordó que en anteriores foros, cuando se analizó el tema de los impuestos y principalmente cargos Q, se observó que estos habían nacido de los impuestos de seguro después del 9/11 y de los impuestos del combustible, entonces si esos cargos en los Estados estaban establecidos por ley, porqué tendrían que introducirse como cargos Q y no directamente en el boleto como impuesto de seguridad, etc. Sobre este asunto, el Representante de IATA no contaba con información para aclarar esa duda.

64. Por su parte, la Secretaría recordó que cuando el Grupo inició el análisis de ese tema, la preocupación era la cantidad de cargos adicionales (impuestos, tasas, etc.) incluidos en un boleto, el desglose de los mismos y el porqué de cada uno de esos cargos. Pero al mismo tiempo, se necesitaba conocer porqué muchos de esos cargos que en algunos países se cobran tenían cierto sesgo de extraterritorialidad y cómo hacían las líneas aéreas para calcular los mismos, que a la postre constituyen un costo para el usuario.

65. El Representante de IATA reiteró que su función como Organización de Líneas Aéreas a nivel Internacional era facilitar el negocio de las líneas aéreas pero ellos no tienen control de cómo una aerolínea administra sus cargos y el análisis que hace ya que cada una es independiente y tiene cargos diferentes. Por lo que serían las aerolíneas individualmente quienes tendrían que responder ya que son estrictamente ellas que administran sus finanzas. Mencionó asimismo que, a nivel mundial, por cargos “Q” mal aplicados han sido sancionadas ciertas líneas aéreas.

66. La Coordinadora comentó que luego de concluir con la presentación correspondería al GEPEJTA analizar qué es un cargo “Q” y qué es lo que debe formar parte de la tarifa como un costo de la operación y qué se va a cobrar fuera de la misma como impuesto o tasa.

67. El Grupo concluyó solicitando que, a través de la IATA, se suministre la información de dos o tres líneas aéreas informando qué se introduce dentro de los cargos Q, cómo los calculan y como

que se desglosan todos los cargos adicionales. Asimismo, se recalcó la importancia de que el usuario esté bien informado sobre la tarifa que paga y conozca cuáles son los componentes de la tarifa como los cargos extras o impuestos y tasas, pues la información debía ser eminentemente transparente.

68. Sobre lo expresado por el Representante de IATA, el Grupo también observó que una contingencia por el alza del precio del combustible, era temporal pero al regularizarse los precios del combustible eso debía ser eliminado.

69. El Representante de la IATA coincidió en que existían asuntos coyunturales como lo que ocurrió el año pasado con el costo del combustible que el barril del petróleo que alcanzó un valor de US\$ 150.00 por unidad y que esa situación no debiera existir en el largo plazo.

70. Se citó un ejemplo referido a Emirates Airlines, que cuándo el barril de petróleo costaba US\$ 150.00 dólares efectuaban un cobro Q de US\$ 120.00 dólares y actualmente que el barril cuesta US\$ 40.00 dólares, sin embargo, dicha aerolínea continuaba cargando un Q de US\$ 120.00 dólares, por lo que se manifestó la necesidad de establecer una regla para resguardar los derechos del usuario.

71. El Grupo también observó que si la información no es transparente y oportuna, el usuario tendría la potestad de demandar a la empresa por publicidad engañosa o exigir sus derechos, es decir, que existían otros mecanismos para que el usuario esté protegido y no sea engañado, como podrían ser los organismos de protección al consumidor.

72. Por otro lado, se analizó que si bien era cierto que el combustible era y debía ser parte de la tarifa, en el caso segregar los cargos Q, en alguna forma, se afectaba el impuesto que cobran los Estados pues dejaban de percibir ingresos en ese sentido, asunto que también debería ser analizado con profundidad.

73. Otro tema considerado fue que, si la CLAC se preocupaba por los costos GDS que afectan a las líneas aéreas o los efectos de una crisis mundial coyuntural, esta preocupación debería extenderse a los usuarios aún con mayor incidencia. Se manifestó que tal vez el problema era que no existía claridad, tanto en los usuarios y como en las autoridades de los Estados. Se recordó que, en épocas en que los Estados regulaban tarifas se veía con mayor claridad los costos de una aerolínea y era más fácil conocer cuáles eran los elementos constitutivos de la tarifa. En el momento que aparecen colateralmente cargos adicionales fuera de la tarifa, lógicamente apareció la preocupación.

74. Se sugirió que, particular atención, se debería prestar cuando se crea un cargo en un boleto por un valor cualquiera y que este debía justificarse técnicamente. Se agregó que las autoridades están conscientes de la situación crítica que atraviesan las líneas aéreas, pero lo más importante, era buscar que se asigne los costos al lugar correspondiente y transparentar la información para el usuario de tal forma que este sepa qué está pagando.

75. Se observó que, en el caso de las autoridades como reguladores lo que podrían hacer, teniendo en cuenta que es una cuestión de servicio al usuario, preguntar a las compañías aéreas por qué está cobrando el YQ si el precio del barril está en su nivel normal. Al respecto, se recordó que en el GEPEJTA/20 (Cuenca, Ecuador, febrero 2008) se había solicitado a la IATA realizar una presentación sobre esto y explicar además el significado en detalle de todos los YQ, XT, US, etc.... que aparecen en los billetes, lamentablemente lo que había sido presentado por IATA era otra cosa. Finalmente, se consideró necesario que el GEPEJTA realice un estudio y resolución con relación a esta tipo de cargos y una forma de control que proteja a los usuarios.

76. El Representante de IATA, en primer lugar se comprometió a realizar para el próximo GEPEJTA una presentación de los cargos más relevantes que se aplican en Latinoamérica para mostrar el significado y alcance de cada una y, en segundo lugar, consideró constructiva la discusión y se comprometió a traspasar a sus miembros la inquietud sobre los cargos del combustible para que las aerolíneas tengan un feedback de las inquietudes de las autoridades y además solicitará a un par de compañías para que muestren su metodología para el cálculo de estos cobros en la próxima reunión.

77. Por su parte, la Coordinadora solicitó a los Expertos que comiencen a trabajar en el tema verificando qué está pasando con las líneas aéreas que operan en sus respectivos países y verificando los cobros que están efectuando las aerolíneas que allí emiten. De esta manera, con toda la información el Grupo trabajaría en la próxima reunión, después de las presentaciones que gentilmente la IATA realizará.

Conclusión

78. Luego del amplio debate, el GEPEJTA acordó:

- a) que la IATA realice una presentación detallada de los cargos adicionales que se aplican en los boletos que se emiten, para mostrar el significado y alcance de cada uno en la próxima reunión del GEPEJTA;
- b) que dos empresas de la IATA presenten la metodología de cálculo y detalle de los cargos adicionales que aparecen en los boletos; y,
- c) que los Estados a nivel interno en sus territorios verifiquen qué está pasando respecto a los cargos adicionales a las tarifas (YQ, XT, etc...).

Cuestión 2 del

Orden del Día: **Gestión aeroportuaria y medio ambiente.**

Cuestión 2.1 del

Orden del Día: **Política regional de medio ambiente**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/22 (México)

79. En esta Cuestión del Orden del Día el Experto de México presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/22 refiriéndose a que, conforme a la Resolución A18-11 Directriz de Procedimiento para la Implementación del Plan Estratégico de la CLAC y su Anexo, se había programado desde esa fecha a septiembre de 2009, la recopilación, tabulación y análisis de las encuestas que la Secretaría de la CLAC, en su oportunidad, circuló a los Estados miembros sobre medidas de carácter voluntario para reducir o mitigar los GHC, así como sobre consumo de combustibles. En el primer caso, hasta ese momento se habían recibido respuestas de Brasil, Perú, Cuba y Costa Rica y, en el segundo, de Brasil, Ecuador, Venezuela, Argentina y Perú.

80. Agregó también que, con el fin de tener en cuenta la política, información y orientaciones de la OACI sobre GHC, era menester que el Grupo sobre la Aviación Internacional y el Cambio Climático (GIACC) complete su labor y que el Consejo proponga a la Conferencia de Alto Nivel (CAN) a celebrarse en octubre de 2009 el Plan de acción sobre la aviación y el cambio climático. El examen de los trabajos del GIACC lo realizará el Consejo durante el 187º periodo de sesiones (junio y julio de 2009), por lo que, podría disponerse de material preliminar para empezar a delinear la política regional.

81. Finalmente, propuso solicitar a la Secretaría que envíe otro recordatorio a los Estados miembros sobre las encuestas indicadas anteriormente, intercambiar opiniones sobre la conveniencia de empezar a tomar en cuenta en el delineamiento de la política regional las conclusiones del GIACC, una vez que sean examinadas por el Consejo de la OACI; y, evaluar la conveniencia de reactivar del grupo *ad hoc*, con el fin de considerar otras formas de contaminación, además del ruido y las emisiones de los motores.

82. Respecto a la segunda propuesta, el Grupo observó la necesidad de empezar a trabajar antes de la Reunión de Alto Nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático, convocada por la OACI para octubre de 2009. Se expresó la necesidad de que la CLAC lleve una posición regional a la reunión de octubre y además que este tema debe ser coordinado al interior de los Estados ya que los especialistas que participan en las reuniones de cambio climático de las Naciones Unidas (que va a reemplazar en un futuro al Convenio de Kioto) no son precisamente las autoridades aeronáuticas, sino delegados de los Estados que mayormente pertenecen a los Ministerios de Medio Ambiente y con ellos habría que realizar una coordinación interna previa. Se sugirió también que el tema se trabaje antes de la reunión del GIACC y se lleve información en la próxima reunión del GEPEJTA y posteriormente al Comité Ejecutivo de la CLAC que se reunirá una semana antes de la reunión en Montreal y, como en oportunidades anteriores, la Comisión debería disponer de una Guía de orientación que ayude a reflejar la posición regional a ser presentada en la reunión de la OACI.

83. Finalmente, se sugirió que lo más pronto posible se reactive el Grupo *ad hoc* para que comience a trabajar en base los términos de referencia para las tareas que va a desarrollar.

Conclusión

84. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acordó:

- a) solicitar a la Secretaría que envíe otro recordatorio a los Estados miembros sobre las encuestas de medidas de carácter voluntario para reducir o mitigar los GHC y sobre consumo de combustibles;
- b) tomar en cuenta para el delineamiento de la política regional, las conclusiones del GIACC, una vez que estas sean examinadas por el Consejo de la OACI;
- c) reactivar el Grupo *ad hoc* (Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, Uruguay, IATA, ALTA y FAA), con el fin de considerar otras formas de contaminación, además del ruido y las emisiones de los motores;
- d) encargar a la Secretaría de la Guía de orientación para la participación de la CLAC en la Reunión de Alto Nivel a celebrarse en octubre de 2009; y,
- e) que el Grupo *ad hoc* presente un informe sobre el avance de su trabajo en la próxima reunión del GEPEJTA/23.

Cuestión 2.2 del Orden del Día:

Procesos de concesión.

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/23 (México)

85. En esta Cuestión del Orden del Día, el Experto de México presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/23 tomando en consideración la Resolución A18-11 Directriz de Procedimiento para la Implementación del Plan Estratégico de la CLAC y su Anexo. Informó que se tenía programado desde esa fecha hasta el mes de septiembre de 2009 la recopilación, tabulación y análisis de la actualización de la encuesta que la Secretaría de la CLAC circuló con anterioridad a los Estados miembros sobre el seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos formulada en base a la Resolución A17-3 “Factores a considerar en la concesión de Aeropuertos”. Informó además, que hasta la fecha de presentación de la Nota de estudio se habían recibido respuestas de República Dominicana, Honduras, Brasil, Paraguay, Ecuador, Uruguay y Perú. Asimismo, expresó la necesidad de complementar la base de datos para tener información actualizada sobre la situación en la región.

86. Finalmente, propuso: solicitar a la Secretaría que envíe un recordatorio a los Estados miembros sobre la encuesta antes señalada y pedir a los Estados su colaboración en el envío de la información requerida y los comentarios que se consideren pertinente en relación al tema.

Conclusión

87. El GEPEJTA acogió favorablemente las propuestas de México y acordó encargar a la Secretaría el envío de un recordatorio a los Estados miembros sobre la encuesta de seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión.

Cuestión 2.3 del Orden del Día:

Manual regulatorio de aeropuertos.

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/24 (México)

88. El Experto de México presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/24, haciendo referencia también, a la Resolución A18-11 a la Directriz de Procedimiento para la Implementación del Plan Estratégico de la CLAC y su Anexo. Observó que se tenía programado que para el próximo mes de junio de 2009, se lleve a cabo la difusión y reactivación del Grupo de trabajo *ad hoc* (Chile, IATA, ALTA y ACI/LAC), que bajo la coordinación de la Secretaría de la CLAC y con la participación del Punto Focal (México) trabajará en el desarrollo del “Manual Regulatorio de Aeropuertos”.

89. Asimismo expresó que, considerando la amplitud y complejidad de generar un marco regulatorio de aeropuertos, el Grupo *ad hoc* debería examinar los principios básicos de regulación aeroportuaria, enriquecidos con la experiencia práctica de los Estados de la Región y en particular de los aeropuertos privatizados y/o concesionados. Mencionó también que uno de los objetivos de la reactivación del Grupo *ad hoc* sería para la elaboración de un proyecto de manual regulatorio decisivo a fin de orientar cualquier esfuerzo futuro de reglamentación regional hacia aspectos específicos de la gestión aeroportuaria.

90. Finalmente, propuso aprobar la reactivación del Grupo *ad hoc*, proponer fechas probables de una reunión del Grupo *ad hoc* e invitar a los Estados miembros de la CLAC para integrarse y participar en el mismo.

91. Seguidamente, el Representante de ACI-LAC manifestó su deseo de formar parte del Grupo y colaborar con su trabajo. Sugirió también, se establezca un marco conceptual de trabajo del Grupo y que se considere varios aspectos relacionados a temas aeroportuarios y que esto se incluya en la

temática de la Macrotarea. Asimismo, el Experto de Brasil manifestó su deseo de formar parte de dicho Grupo *ad hoc*.

92. En ese sentido, el Grupo sugirió que, teniendo en cuenta que en el Plan Estratégico de Trabajo de la CLAC, dentro de la Macrotarea de Gestión aeroportuaria y medio ambiente figuraban dos Grupos *ad hoc* uno sobre medio ambiente y otro sobre manual regulatorio armonizado, se unan los dos Grupos para evitar duplicación de esfuerzos y se encargue de todos los temas aeroportuarios, regulación, medio ambiente y la política de medio ambiente. El Grupo *ad hoc* en su momento también podría colaborar en la Guía de orientación y notas de estudios para la Reunión de Alto Nivel. Asimismo, que la Secretaría se encargue de redactar los términos de referencia del Grupo. Finalmente, se sugirió que el Grupo se reúna aprovechando la próxima reunión del GEPEJTA/23, un día antes.

93. La Experta de Guatemala apoyó la creación del Grupo *ad hoc* y solicitó formar parte del mismo.

**Cuestión 2.4 del
Orden del Día:**

**Sistema de Gestión de Rendimiento de Aeropuertos y Proveedores de
Servicios de Navegación Aérea (Eficiencia Aeroportuaria)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/25 (México)

94. El Experto de México presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/25, reiterando en lo establecido en la Resolución A18-11 Directriz de Procedimiento para la Implementación del Plan Estratégico de la CLAC, y su Anexo e informó que se tenía programado que para el próximo mes de junio de 2009, se logre la reactivación del Grupo de trabajo *ad hoc* (Brasil, Chile - Ponente, Guatemala, ACI/LAC, ALTA e IATA), que bajo la coordinación de la Secretaría de la CLAC y con la participación del Punto Focal (México) trabajaría en la identificación de los parámetros para medición de la eficiencia y el rendimiento de los servicios aeroportuarios, así como de los servicios de navegación aérea.

95. El objetivo de la reactivación del Grupo *ad hoc* era la elaboración de un proyecto que contenga los sistemas formales y estandarizados de gestión de rendimientos, que permita a los Estados establecer requisitos bien definidos a los propietarios y/o concesionarios de aeropuertos, para asegurar que se brinden servicios de calidad y se logre identificar oportunamente posibles indicios de deficiencia para que se apliquen las acciones correctivas necesarias, apegadas a los métodos y recomendaciones delineadas por una política regional.

Conclusión

96. Luego de la información presentada, el GEPEJTA acordó aprobar la reactivación del Grupo *ad hoc* que estaría conformado por: Brasil, Chile (Ponente), Guatemala, México, ACI-LAC, ALTA, IATA y la Secretaría y, que se encargará de desarrollar el “Manual Regulatorio de Aeropuertos” e identificar parámetros para medir la “Eficiencia y rendimiento de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea”, con los siguientes términos de referencia y cronograma:

- Elaborar un proyecto de “Manual Regulatorio” que contenga los principios básicos de regulación aeroportuaria sobre la base de la experiencia regional, particularmente de los aeropuertos privatizados y/o concesionados.

- A efectos de su trabajo, el Grupo *ad hoc* analizará la información recopilada por la Secretaría sobre “Seguimiento de los aspectos económicos, gestión aeroportuaria, servicios de navegación aérea y procesos de concesión”, teniendo en cuenta la Resolución A17-3.
- Elaborar un proyecto sistematizado de estándares de gestión de rendimiento, que permita promulgar Guías de Orientación para que los Estados miembros puedan asegurar el otorgamiento de servicios de calidad e indicadores que alerten indicios de deficiencia para aplicar acciones correctivas.

CRONOGRAMA

- a) La Secretaría recopilará información de los Estados que no han respondido las encuestas y los remitirá a los miembros del Grupo.
- b) El Grupo *ad hoc* se reunirá aprovechando la reunión del GEPEJTA/23 (Santo Domingo, República Dominicana, 25 al 27 de agosto de 2009).
- c) El Grupo *ad hoc* preparará el informe preliminar para presentarlo al Comité Ejecutivo.
- d) En las reuniones del GEPEJTA de 2010 se elaborará el (los) proyecto(s) de decisión.
- e) Se promulgará resolución(es) por parte de la Asamblea (2010).

Cuestión 2.6 del Orden del Día:

Contribución ALTA a enfoque sectorial global en materia medioambiental (ALTA)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/31 (ALTA)

97. El Representante de ALTA presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/31 relativo a la posición de dicha Asociación y el enfoque sectorial global en materia medioambiental. Dicha Nota contenía los antecedentes de la problemática generada por el cambio climático y la aparente contribución al mismo generada por los gases de efecto invernadero. Dicho documento también contenía las medidas adoptadas por las líneas aéreas miembros de ALTA para contribuir a la mitigación de la contaminación medioambiental, así como, las medidas adoptadas a nivel OACI.

98. Se refirió también a la Directiva 2008/101/CE expedida por la Unión Europea en la que se incluye a la aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero, cuya acción es perjudicial para las compañías aéreas de la región Latinoamericana provocando que el tráfico sea dominado por las líneas aéreas europeas. En ese sentido, hizo mención del Grupo sobre la Aviación Internacional y el Cambio Climático (GIACC) el cual fue creado para la elaboración de un Programa de acción consensuado sobre la aviación civil internacional y el cambio climático, con el fin de presentar a la conferencia de Copenhague una posición común bajo el liderazgo de la OACI.

99. Finalmente, sometió a consideración del GEPEJTA una serie de medidas especialmente la de analizar y considerar la inclusión de la posición de ALTA presentada y adoptar las medidas que estime pertinentes para someterlas a consideración del Comité Ejecutivo.

Conclusión

100. El GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada por ALTA.

- **Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático para examinar el Programa de acción recomendado por el GIACC, Montreal, 7 – 9 de octubre de 2009 (Secretaría)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/09 (Secretaría)

101. Seguidamente, la Secretaría presentó las excusas del caso con relación a la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/09 que era parte de la Cuestión 6 “Otros asuntos” del Orden del Día y que debía estar incluida en la Cuestión 2 “Gestión Aeroportuaria y medio ambiente”, por tratarse de un tema relativo a esa Macrotarea. En ese sentido, presentó la Nota de estudio referida a la Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático para examinar el Programa de acción recomendado por el GIACC, a realizarse entre el 7 y 9 de octubre de 2009 cuya carta de invitación suscrita por el Secretario General de la OACI figuraba como adjunto a la Nota.

102. En la nota, la Secretaría mencionó que el objetivo de la Reunión de alto nivel era el de revisar dicho Programa de acción y las recomendaciones que el Consejo de la OACI haga sobre el mismo, pues éste lo analizará en los 187 y 188 períodos de sesiones, con el propósito de presentar información adecuada a la Conferencia de las partes que se reunirá en Copenhague, en diciembre de 2009.

103. En consideración que la Conferencia de las partes (COP 15^a) se encargará de analizar la situación mundial respecto al cambio climático que comprende varios sectores de la administración estatal en materias de medio ambiente, es necesario que al interior de los Estados se realice una coordinación apropiada con las delegaciones que asistirán en representación de los mismos a dicha Conferencia. Por consiguiente, las acciones que la autoridad aeronáutica realice internamente deberán apuntar al reconocimiento del liderazgo de la OACI en temas relativos a la aviación civil internacional, que afectan al cambio climático.

104. Finalmente, expresó que era necesario que, como en oportunidades anteriores, se analicen los temas a discutir y se elabore la “Guía de orientación”, de conformidad a la “Directriz de procedimiento para las reuniones de coordinación de la CLAC en las conferencias mundiales de la OACI”, con el objeto que los Estados miembros de la Comisión participen en la Reunión de alto nivel convocada por la OACI con una posición común y consensuada y se establezca la estrategia apropiada tanto a nivel interno como externo. Concluyó invitando al GEPEJTA a analizar la información presentada, intercambiar puntos de vista y adoptar las medidas que estime pertinente para someterlas a consideración del Comité Ejecutivo.

105. La Experta de Panamá, con relación al párrafo 4 de la Nota de estudio que se refiere a la coordinación interna de los Estados, informó que su país había mantenido conversaciones con sus Autoridades de Ambiente relacionadas a la posición en materia de aviación del mercado de emisiones y plantearles la posición del liderazgo de la OACI, lo que creó un conflicto interno entre la autoridad ambiental y la autoridad aeronáutica porque tenían posiciones contrarias y se lo tuvo que resolver a través de la Cancillería. Recalcó la importancia de que los Estados realicen las coordinaciones necesarias con

sus autoridades ambientales ya que no siempre tienen la misma posición y así poder establecer la mejor opción sobre el tema y apuntar como región.

106. Se acordó que la Secretaría elabore la “Guía de orientación” para presentarla en la próxima reunión del GEPEJTA y llevar una posición común sobre el tema y que se debía considerar que la solución a nivel mundial se tenía que alcanzar a través de la OACI y que, en cuanto a la comercialización de emisiones, la posición de la CLAC ya durante la Asamblea fue contraria.

Conclusión

107. El GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada por la Secretaría y acordó:

- a) que el GEPEJTA continúe analizando el tema en su próxima reunión; y,
- b) que la Secretaría elabore la “Guía de orientación” y la presente en la próxima reunión del GEPEJTA para analizar y definir la posición regional a ser presentada por la CLAC en la Reunión de Alto Nivel a realizarse en Montreal, en octubre de 2009.

Cuestión 2.5 del Orden del Día:

Medioambiente: La Directiva Europea No. 2008/101 sobre la Inclusión de la Aviación en el Régimen Comunitario del Comercio de Derechos de Emisión de Gases Efecto Invernadero: La Implicancia para el Transporte Aéreo y las Líneas Aéreas en América Latina y el Caribe (IATA)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/19 (IATA)

108. El Representante de IATA presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/19 en la que se analizaba la Directiva 2008/101 del Parlamento Europeo sobre la inclusión de las Actividades de Aviación en el Régimen Comunitario de Comercio de Derechos de Emisión de Gases de Efecto Invernadero y mostrar las implicancias en el transporte aéreo y líneas aéreas en América Latina y el Caribe y coincidió con lo señalado por ALTA y la Secretaría en sus respectivas notas de estudio. Hizo referencia a que la nueva Directiva designa como “organismos responsables” a los operadores aéreos, ya que considera que son éstos quienes tienen mayor control sobre el tipo de aeronave que se está utilizando en la operación. Por ende, los operadores aéreos tendrán la obligación de presentar un reporte que contenga el monitoreo de sus emisiones. Dicha Directiva establece un tope inicial del 97% de las emisiones históricas desde el 1 de enero de 2012 al 31 de diciembre de 2012. El 15% de dichas emisiones deben ser subastadas. Los Estados miembros se reservan la prerrogativa de determinar el uso de los ingresos generados por la subasta de los permisos.

109. Expresó también que la IATA se encuentra plenamente comprometida en mitigar el impacto medioambiental del transporte aéreo. Así, continua abogando por un solo régimen universal – no regional - de los derechos de comercio de emisión de los gases de efecto invernadero.

110. Finalmente, invitó a tomar nota del contenido de la Nota de estudio y solicitó una rápida acción a los Estados miembros, en la intensificación de sus labores en defensa de la protección del medioambiente, con el fin de adoptar una posición que permita aminorar los efectos operacionales y económicos de una medida como la antes expuesta.

Conclusión

111. El GEPEJTA tomó nota y acogió favorablemente la información presentada por IATA.

Cuestión 3 del
Orden del Día:

Capacitación.

Cuestión 3.1 del
Orden del Día:

Diagnóstico regional sobre centros de instrucción (Argentina)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/02 (Argentina)

112. El Experto de Argentina inició su presentación indicando que el encargado del tema era el Director del CIPE (Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación) quién no había podido concurrir a la reunión, por lo que la Delegación del Comando de Regiones Aéreas de dicho país iba a realizar la presentación de las notas de estudio.

113. Informó que, una vez recibida lo actuado por Panamá en referencia a la tarea de Diagnóstico Regional sobre Centros de Instrucción y teniendo en cuenta la Resolución A18-11 Directriz de Procedimiento para la Implementación del Plan Estratégico de la CLAC y su Anexo, se comenzó a analizar la metodología de actualización de la Base de Datos preexistente.

114. La propuesta del Punto Focal consistía en que para llevar a cabo un Diagnóstico Regional de los Centros de Instrucción, preciso y eficiente, se había elaborado un formulario específico para circularlo a los Estados Miembros de la CLAC cuyo objetivo era contar con información certera acerca de cursos, infraestructura y generalidades. Una vez recopilada la información, se proponía elaborar una base de datos actualizada y detallada, que permita a los Estados Miembros contar con referencias ciertas y concisas sobre la actividad académica a nivel regional.

115. El Punto Focal se comprometió a actualizar la información en la Base de Datos e invitó al Grupo de Expertos a presentar las consideraciones que estimen conveniente y colaborar en la implementación de este procedimiento, aportando la información solicitada en los plazos sugeridos.

116. El Experto de Brasil, respecto al trabajo para la actualización de la base de datos, sugirió se realice un trabajo de análisis comparativo de los mismos datos, para conocer si existía relación factible entre lo propuesto y el contenido de los cursos, en tanto que la información sobre teléfono, mail, era relevante, correcta y funcional. Asimismo, habría que analizar si los Estados tienen cursos similares y si la información recogida como dirección y teléfono, etc... están correctas.

117. Al respecto, la Secretaría sugirió que se analice el cuestionario parte por parte y se incorporen las modificaciones que se estime conveniente. Con relación a la sugerencia de Brasil sobre un trabajo de análisis comparativo, observó que ese trabajo lo debe realizar el Punto Focal en una segunda etapa, una vez recibida la información de los Estados.

118. El Experto de Chile se refirió al tiempo propuesto por Brasil para recibir las respuestas de los Estados, considerándolo que era muy extensa por lo que propuso eliminar del cuestionario la parte relacionada a la “Cantidad de instructores y Equipamiento”, y a que la evaluación de esta información se lo podría realizar en una etapa posterior y crear la base de datos correspondiente. En tal sentido, el tiempo de 30 días era viable para recibir las respuestas, sobre lo cual, el Experto de Brasil estuvo de acuerdo.

119. Al respecto, la Secretaría recordó que ya está trabajando en una base de datos de especialistas de diferentes áreas y cuando se llegue a la Macrotarea de “Capacitación” solicitará, independientemente, la información de instructores y especialistas para crear una base de datos independiente.

Conclusión

120. Sobre la información presentada por el Punto Focal y el intercambio de opiniones, el GEPEJTA acordó:

- a) que la Secretaría circule la encuesta modificada a los Estados y estos deberán enviar sus respuestas en un plazo no mayor a 30 días y retransmita las repuestas al Punto Focal para que realice el trabajo de tabulación y evaluación; y,
- b) que el Punto Focal presente en la próxima reunión del GEPEJTA un informe sobre las respuestas recibidas y, en una segunda etapa, realice el análisis comparativo de la información.

Cuestión 3.2 del

Orden del Día:

Armonización de programas (Argentina)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/03 (Argentina)

121. El Experto de Argentina presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/03 mediante la cual informaba que, como parte de la tarea Armonización de Programas, y teniendo en cuenta la importancia y la magnitud de la misma, era fundamental que los Estados Miembros sean partícipes, intercambiando experiencias y criterios a efectos lograr la armonización deseada.

122. A efectos de llevar a cabo la Armonización de Programas, se sugería en primera instancia la creación de un Grupo *ad hoc* que se encargue de determinar el alcance, los procedimientos, especialidades y temas que serán analizados, designando subgrupos de expertos para cada una de las especialidades involucradas.

123. Finalmente, invitó al Grupo de Expertos a presentar las consideraciones que estime conveniente acerca del tema de referencia y recomendar la constitución del Grupo *ad hoc* que debiera estar formado por la Secretaría, el Punto Focal (Argentina) y los Estados que deseen formar parte del mismo. El Experto de Brasil manifestó el deseo de formar parte del Grupo *ad hoc* sobre Armonización de programas.

Conclusión

124. El GEPEJTA acogió favorablemente las propuestas realizadas por Argentina, en su calidad de Punto Focal y acordó la conformación de un Grupo *ad hoc* sobre “Armonización de programas”, integrado por: Argentina (Ponente), Brasil y la Secretaría. Este se encargará de determinar el alcance, los procedimientos, especialidades y temas que serán analizados y, si es necesario, designar subgrupos para cada una de las especialidades.

Cuestión 3.3 del

Orden del Día:

Divulgación de cursos (Argentina)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/04 (Argentina)

125. El Experto de Argentina presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/04 resaltando la importancia de la formación profesional del personal aeronáutico y la necesidad de divulgar la oferta educativa brindada por los distintos Centros de la Región. Asimismo expresó que, con el objeto de efectuar una divulgación efectiva de los cursos, se proponía centralizar la información sobre la planificación académica anual de cada Centro y luego enviar esta información a la Secretaría de la CLAC.

126. Propuso que, a efectos de llevar a cabo esa tarea en forma eficiente, se solicitará a los distintos Centros hacer llegar la información mencionada en el párrafo anterior y sus respectivas actualizaciones en los tiempos estipulados para ello (la actual de manera inmediata y la planificación de cursos del año 2010 en el mes de noviembre), destacando que la misma debería obrar en la citada Secretaría antes del inicio del ciclo lectivo. Como último paso, una vez recopilada la información, se le requerirá a la Secretaría de la CLAC, incluir en su página web la información actualizada.

127. Finalmente, invitó al GEPEJTA a presentar las consideraciones que estime conveniente acerca del tema de referencia; colaborar con el envío de la información de la oferta educativa y sus actualizaciones en los tiempos requeridos; y, solicitar a la Secretaría de la CLAC incluir en la página web de la información recibida.

128. Seguidamente, la Secretaría planteó que para poder divulgar de mejor forma la información se debería estandarizar el formato para hacer más fácil la recopilación. Asimismo, indicó que cuando la Secretaría vaya a requerir la información de los Estados procurará adjuntar un formato tipo para cada uno de los cursos lo que permitirá manejar los datos de mejor forma.

129. La Secretaría también sugirió dejar claramente establecido a qué centros de información se estaban refiriendo, debido a que existían una cantidad de centros de instrucción en los países que podían ser privados y posiblemente no están autorizados por la propia aviación civil. Mencionó que, por lo general, los Estados tienen “escuelas técnicas” que dictan cursos sólo para el personal propio de formación de meteorólogos, especialistas de torre de control, de radar, etc.... Reiteró que debía quedar claramente establecido para la Secretaría qué información va a requerir respeto al tema, teniendo en cuenta además, que existen otros tipos de centros que ofrecen cursos nacionales e internacionales.

130. Al respecto, la Experta de Panamá sugirió que para la recopilación de la información también se podría utilizar el formulario que figuraba como adjunto a la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/02 presentada por Argentina incluyendo un campo para determinar si el curso es nacional o internacional.

131. La Coordinadora amplió lo expresado indicando que habría que modificar el formulario de tal manera que también se incluya un campo donde se señale si los cursos son nacionales o internacionales para la creación de una base de datos separando los cursos abiertos a todos los países y los cursos propios internos, teniendo como objetivo final la estandarización de los programas.

Conclusión

132. Luego de la información presentada, el GEPEJTA acordó:

- a) que la Secretaría se encargue de modificar el formato para que permita identificar los cursos locales e internacionales y que luego circule el formulario a todos Estados para recabar la información;

- b) que la Secretaría vaya cargando la información recibida en la página web de la CLAC; y,
- c) que el Punto Focal, en una segunda fase, realice la estandarización de los cursos.

Cuestión 3.4 del

Orden del Día:

Reactivación del IPAC (Argentina)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/05 (Argentina)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/06 (Secretaría)

133. En esta Cuestión del Orden del Día, el Experto de Argentina presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/05 expresando que, teniendo en cuenta lo actuado por Panamá con relación a la reactivación del IPAC, cuando estuvo a cargo de la Macrotarea, así como, de la formación del Grupo *ad hoc* y habiéndose presentado el mecanismo de reactivación, sujeto a cambios de parte del Ministerio de Relaciones Exteriores de Panamá, la CLAC y el modelo de Personería Jurídica propuesto para convenir las medidas necesarias para concretizar la reactivación del Instituto.

134. En la Nota de estudio presentada por Argentina se planteaba la necesidad de continuar con lo ejecutado por el Estado de Panamá y reunir al Grupo designado de expertos para proseguir con la tarea iniciada oportunamente, fijar fechas para las reuniones del Grupo *ad hoc*, que deberá tener en cuenta las consideraciones que presenten los distintos Miembros respecto al estatuto y los mecanismos necesarios para la reactivación del Instituto.

135. El Secretario de la CLAC, por su parte, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/06 recordando los antecedentes del tema con la propuesta que presentó Panamá en la reunión del GEPEJTA/20 (Cuenca, Ecuador, febrero de 2008) y en el GEPEJTA/21 Panamá, entre otras cosas, propuso que el Grupo *ad hoc* se encargue de elaborar el marco jurídico del Convenio Sede entre la CLAC y Gobierno Panameño, el programa de trabajo y las proyecciones financieras del Instituto, considerando los puntos expuestos para la reactivación, acogidos por el GEPEJTA/21 y aprobados por el Comité Ejecutivo.

136. En ese sentido, la Secretaría presentó como adjuntos a su Nota de estudio un Proyecto de texto de Acuerdo Sede y el borrador de texto que Panamá presentó en su oportunidad, documentos con los cuales el Grupo *ad hoc* deberá realizar su trabajo.

137. El Experto de Panamá, al referirse a la sugerencia de tomar como base el Acuerdo Sede de la Secretaría de la CLAC con el Gobierno Peruano, propuso que se utilice un modelo que haya firmado previamente la Cancillería de Panamá en acuerdos similares, para considerar el esquema de redacción, la formalidad y el protocolo que aplica este país (estos documentos fueron entregados durante la reunión). En ese orden de ideas, la Secretaría de la CLAC propuso que la reunión del Grupo *ad hoc* se la realice después de contar con toda la documentación.

138. Lamentablemente, el Grupo *ad hoc* no pudo reunirse en esta oportunidad, por lo que se resolvió que lo haga aprovechando la próxima reunión del GEPEJTA prevista a realizarse en Santo Domingo, República Dominicana, 25 al 27 de agosto de 2009, de tal forma, que para esa fecha el GEPEJTA pueda revisar el documento definitivo previo aprobación del Comité Ejecutivo y que la Secretaría pueda iniciar los trámites gubernamentales para la reactivación del Instituto.

Conclusión

139. El GEPEJTA resolvió que el Grupo *ad hoc* se reúna, aprovechando la próxima reunión del GEPEJTA prevista a realizarse en Santo Domingo, República Dominicana, 25 al 27 de agosto de 2009, de tal forma, que para esa fecha el GEPEJTA pueda revisar el documento definitivo previo aprobación del Comité Ejecutivo y que la Secretaría pueda iniciar los trámites gubernamentales para la reactivación del Instituto.

Cuestión 3.5 del

Orden del Día:

Centros de formación de pilotos (Argentina)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/07 (Argentina)

140. El Experto de Argentina presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/07 informando que ha basado su trabajo en la información proporcionada por Panamá (anterior Punto Focal) con respecto a los Centros de Formación de Pilotos, y el objetivo será completar y actualizar la Base de Datos existente.

141. La Nota presentada expresaba que, a efectos actualizar la Base de Datos existente en forma precisa, se había procedido a la elaboración de un formulario específico que se circularía entre los Estados Miembros de la CLAC, con el objetivo de contar con información certera respecto a los Centros de Formación existentes y los cursos que brindan los mismos. Una vez recopilada la información, se debía actualizar la base de datos de tal manera que los Estados Miembros puedan contar con referencias ciertas sobre la actividad de formación de pilotos, en el ámbito regional de la CLAC. Además, el Punto Focal se comprometió a actualizar la información de la Base de Datos y entregarla la Secretaría.

142. Revisado el formato, el Grupo acotó que, siendo similar al anterior, se debía también eliminar la parte pertinente al número de instructores, debiendo mantenerse lo referido al equipamiento disponible, especialmente los simuladores y sus características. Asimismo, el Grupo consideró conveniente establecer un plazo de 60 días para que los Estados envíen la información a la Secretaría.

Conclusión

143. El GEPEJTA acordó que la Secretaría circule entre los Estados miembros la encuesta modificada esperando recibir sus respuestas en un plazo no mayor de 60 días y que el Punto Focal se encargue de la tabulación y análisis de los resultados, previo a publicarlo en la página web de la CLAC.

Cuestión 3.6 del

Orden del Día:

Optimización del recurso humano (Argentina)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/08 (Argentina)

144. El Experto de Argentina presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/08 expresando que la capacitación y perfeccionamiento constante del Recurso Humano es fundamental para el correcto ejercicio de las tareas involucradas en el ámbito aeronáutico. El incorporar y/o actualizar conocimientos es enriquecedor y otorga seguridad al personal al momento de desempeñar sus labores diarias. También, propuso realizar un diagnóstico sobre la situación actual, recopilar la información de los Estados y proceder a su análisis para obtener conclusiones que permitan efectuar el informe correspondiente. Una vez recopilada la información, se enviarán a la Secretaría de la CLAC las conclusiones obtenidas.

145. Finalmente, invitó a los miembros del Grupo a presentar las consideraciones que estimen conveniente y solicitó se gestione el envío de la información lo antes posible. El objetivo ulterior sería la organización de seminarios, jornadas, reuniones que permitan impulsar la optimización del recurso humano.

146. En relación a lo expuesto, la Coordinadora solicitó al Experto de Argentina que informe en base a qué documento se recopilará la información. El Experto de Argentina, por su parte, teniendo en cuenta que quién elaboró la Nota de estudio no pudo asistir a la reunión, expresó que se pedirá al Director del CIPE que haga llegar lo antes posible el formato a la Secretaría para su distribución entre los Estados.

147. Durante el debate, algunos Expertos manifestaron que era necesario precisar la especialidad del recurso humano, en consideración de la variedad y amplitud del campo aeronáutico, en el que existen técnicos de diferentes áreas. Asimismo, se consideró necesario establecer una metodología que permita armonizar la optimización del recurso humano en la región.

148. La Secretaría agregó que, teniendo en cuenta que no estaba presente el Experto del CIPE institución que elaboró la Nota de estudio, se le permita revisar el Anexo de la Resolución A18-11 para establecer con claridad el objetivo de la tarea, por lo que sugirió dejar pendiente esta tarea, independientemente que Argentina elabore el proyecto de encuesta y lo haga llegar a la Secretaría, esta a su vez revisará el formato y lo presentará como documento trabajo para la próxima reunión del GEPEJTA.

149. Por otro lado, se resaltó que disponiendo de información suficiente del recurso humano disponible en las administraciones de los Estados miembros, existiría muchas posibilidades y alternativas para la cooperación horizontal.

Conclusión

150. Luego de las consideraciones presentadas, el GEPEJTA acordó que Argentina envíe el proyecto de formulario/encuesta a la Secretaría para que, sobre la base del objetivo, la revise y la presente en la próxima reunión del GEPEJTA como un documento de trabajo, antes de resolver sobre su circulación; y, que la Secretaría, una vez recibido el informe final y las conclusiones, organice Seminarios, Jornadas, Reuniones, en los casos que considere conveniente.

Cuestión 4 del

Orden del Día:

Navegación aérea.

Cuestión 4.1 del

Orden del Día:

“Sistema Regional de Cobro Unificado de Tarifas” (Brasil)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/12 (Brasil)

151. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/12 recordando que en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea de “Navegación Aérea” se le encomendó liderar la preparación de un sistema regional de cobro unificado de tarifas por servicios. Considerando la no participación de representantes del DECEA del Brasil en reuniones anteriores del GEPEJTA, se había iniciado la discusión de este tema en el GEPEJTA/21 en la que presentaron una Nota de estudio con un breve relato sobre el sistema de cobro de las tarifas de Navegación Aérea utilizada por su país.

152. Asimismo, se refirió a la Nota informativa CLAC/A18-NI/05 presentada por Brasil en la XVIII Asamblea de la CLAC (Santiago, Chile, octubre de 2008) ratificando la posición en el sentido que los países que ya disponen de sistemas con capacidad de realizar sus cobranzas, como era el caso de su país y, en esa línea, podrían prestar orientación y asesoramiento técnico necesario para que los Estados interesados desarrollaran sus propios sistemas.

153. Mencionó también que en el Informe final de la reunión del GEPEJTA/21 se acordó que la IATA debería realizar una presentación sobre su Sistema de Cobro, en una próxima reunión del GEPEJTA. Concluyó que era importante esclarecer que ese asunto ya fue parte de discusiones, en el Grupo de Especialistas de Alto Nivel para el tratamiento de materias sobre aspectos institucionales, relativos al proyecto de Acuerdo Constitutivo para el establecimiento, operación y organización de una OMR - Organización Multinacional Regional, para la región SAM. De esta forma, dar por concluida la tarea en el GEPEJTA y se tenga en cuenta los trabajos realizados en el ámbito de la RAAC y del GREPECAS como uno de los servicios a ser prestados por la OMR.

154. Una vez presentada la Nota de estudio, el GEPEJTA expresó su preocupación respecto a esta tarea y su continuidad, aclarando que ésta formaba parte del Plan Estratégico de la CLAC aprobado por la Asamblea y el Comité Ejecutivo y que los trabajos desarrollados por la Comisión en el seno del GEPEJTA, en ningún momento se contraponen con los del GREPECAS y mucho menos se duplican esfuerzos.

155. Se recordó asimismo, que la CLAC ha apoyado a la OACI en aspectos económicos, políticos, jurídicos y técnicos del Plan de Navegación Aérea, tal como lo establece su Estatuto. Se destacó asimismo que el Grupo *ad hoc* debería enfocarse en los aspectos económicos de un modelo de sistema de cobro, y parecería que el nombre de la tarea no era el apropiado y esto traía confusión en cuanto al desarrollo de este tema.

156. Por otro lado, se observó que existía en la región falencias en materia de cálculo de costos de los servicios de navegación aérea pues no todos los Estados disponían de modelos y/o sistemas que les permita calcular acertada y eficientemente dichos costos. En ese sentido, se hizo referencia a la Resolución A15-13 sobre “Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea en la región”, la que debía ser actualizada en función de los cambios experimentados en los últimos años. Se destacó asimismo, que en este tema se debería aplicar la política de “cooperación horizontal”, de tal forma que aquellos Estados que disponían de sistemas muy bien podrían apoyar a aquellos que no los tienen, siendo ésta una de las importantes tareas que desarrolla la CLAC.

157. El Representante de IATA informó que dispone de un grupo de expertos que vivieron la experiencia mundial de compartir con algunos gobiernos de sistemas de ayuda a la navegación en término del desarrollo de metodologías o los elementos relevantes a incluir en las mismas. Finalmente, expresó su deseo de formar parte del Grupo *ad hoc* para que un especialista de la IATA participe en una reunión del GEPEJTA, cuando lo considere conveniente el Grupo, para compartir sus experiencias en el tema.

158. En función de lo expuesto, el GEPEJTA resolvió que el Grupo *ad hoc* se reúna para analizar este asunto, teniendo en cuenta lo analizado durante el debate, la nota presentada por Brasil y el Estatuto de la CLAC.

159. El Grupo *ad hoc* conformado por Expertos de Bolivia (no estuvo presente), Brasil (Ponente), Chile, Panamá, IATA, ALTA, ACI-LAC y la Secretaría de la CLAC se reunió y presentó a consideración del GEPEJTA sus términos de referencia de conformidad al siguiente detalle:

- a) en la Macrotarea sobre Navegación Aérea, cambiar el nombre de la tarea de “Sistema de cobro unificado para servicios de navegación aérea” al de “Modelo de costos y tarifas para los servicios de navegación aérea”;
- b) revisar y actualizar la redacción de la Resolución A15-13 – “Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea en la región”;
- c) que Brasil, Chile y Panamá envíen a la Secretaría de la CLAC, en un plazo de 30 días, sus modelos de cobro;
- d) la Secretaría de la CLAC, a su vez, enviará a los miembros del Grupo dichos modelos, quienes harán llegar sus comentarios a la Secretaría en un plazo no mayor de 30 días, con miras a presentar un modelo único al GEPEJTA para su discusión y ulterior aprobación del Comité Ejecutivo;
- e) la Secretaría solicitará a los Estados miembros del Grupo *ad hoc* la designación de especialistas técnicos y económicos para la discusión de este asunto; y,
- f) que el Grupo *ad hoc* se reúna un día antes del inicio de la reunión del GEPEJTA/23, previsto a realizarse en Santo Domingo, República Dominicana, entre el 25 y 27 de agosto de 2009;

160. Al analizar los términos de referencia presentados por el Grupo *ad hoc*, el Experto de Chile sugirió a la Secretaría que haga llegar al Grupo *ad hoc* la documentación y conclusiones del “Seminario sobre aspectos económicos en aeropuertos y navegación aérea. Modelos y sistemas de tarifas y costes”, realizado por TCB/OACI-CLAC, en La Antigua, Guatemala, 23 al 27 de febrero de 2009.

Conclusión

161. El GEPEJTA aprobó los términos de referencia del Grupo *ad hoc* señalados en el párrafo 159 y encargó a la Secretaría haga llegar a los miembros la documentación y conclusiones del “Seminario sobre aspectos económicos en aeropuertos y navegación aérea. Modelos y sistemas de tarifas y costes”, realizado por TCB/OACI-CLAC, en La Antigua, Guatemala, 23 al 27 de febrero de 2009. Asimismo, acordó que la IATA realice una presentación exponiendo su experiencia sobre el tema, cuando el Grupo *ad hoc* lo considere conveniente.

Cuestión 5 del Orden del Día:

Seguridad Operacional.

Cuestión 5.1 del Orden del Día:

Diagnóstico objetivo y fundado de la seguridad operacional en la región

Cuestión 5.2 del Orden del Día:

Reducción de las “no conformidades” detectadas en las auditorías de seguridad operacional

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/30 (Chile)

162. El Experto de Chile, en su calidad de Punto Focal, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/30 refiriéndose a los antecedentes de la tarea y, de acuerdo a la política de cooperación horizontal que mantiene la CLAC, a efectos de llevar a cabo un Diagnóstico Regional de las Auditorías realizadas en los Estados miembros, presentó a consideración del GEPEJTA el cuestionario que figuraba como adjunto a su Nota de estudio.

163. Agregó también, que el objetivo era contar con información certera de las auditorías y obtener una base de datos actualizada de los expertos en cada Estado en relación al Anexo auditado que corresponda. Finalmente, invitó al GEPEJTA a presentar el resultado de la evaluación en aquellos Estados que hayan sido auditados, sin importar si el informe es preliminar y colaborar en la implementación de este procedimiento, aportando la información solicitada en los plazos sugeridos, para poder cumplir con la Meta de gestión 1.1.

164. La Secretaría, al referirse a la primera pregunta de la encuesta, hizo notar que la OACI ya contaba con una programación para sus auditorías, y algunos Estados de la región ya habían sido auditados y probablemente también han elaborado su plan de acción para eliminar las deficiencias. Ese era el momento apropiado para poner en práctica la política de cooperación horizontal y preguntar si el Estado involucrado requiere apoyo. Asimismo, observó que conociendo la programación de auditorías de la OACI se puede desarrollar un programa de apoyo a los Estados basado en los especialistas de otros Estados que ya han sido auditados. En función de lo expuesto y teniendo en cuenta la necesidad de crear unas bases de datos de especialistas en las distintas áreas, sugirió se reformule el cuestionario elaborado por Chile.

165. Por su parte, la Experta de Guatemala propuso no delimitar los anexos en lo referente al USOAP ya que en las auditorías sistémicas se excluyen únicamente los Anexos 9 y 17 y era necesario abarcar la totalidad, a excepción de los señalados.

166. El Experto de Chile se comprometió a reformular el cuestionario para que apunte con mayor objetividad la intención de la Macrotarea. Asimismo, recordó que uno de los objetivos era determinar la existencia de observaciones de las auditorías comunes que se están repitiendo en los Estados de la región para elaborar estrategias de capacitación o solucionar las no-conformidades más comunes. Destacó asimismo que el propósito de esta tarea también era la constitución de un grupo de expertos que, en materia de seguridad operacional, puedan asesorar a un Estado en el momento que lo requiera. Finalmente, se comprometió a enviar el formato reformulado en un plazo de tres semanas para que la Secretaría lo pueda circular lo antes posible.

167. El Experto de Argentina, por su parte, informó que el año pasado la OACI había contratado a tres expertos de Argentina, Chile y Colombia para desarrollar guías de orientación para la elaboración del “plan nacional de seguridad operacional” y posteriormente de un SMS en la misma materia. Destacó que este era uno de los problemas que los Estados debían de enfrentar antes y después de la auditoría. Terminó sugiriendo que para el trabajo a desarrollarse en esta Macrotarea se tenga en cuenta los puntos señalados. Asunto que fue acogido favorablemente por el Punto Focal.

Conclusión

168. Luego del debate y las consideraciones propuestas, el GEPEJTA acordó que Chile, en un plazo de tres semanas haga llegar a la Secretaría el cuestionario reformulado tomando en cuenta las sugerencias surgidas en el debate, especialmente de Guatemala y Argentina y que la Secretaría circule el cuestionario entre los Estados miembros.

**Cuestión 5.3 del
Orden del Día:**

IOSA – El Programa de Auditorías de la Seguridad Operacional de IATA y las Oportunidades para las Autoridades Aeronáuticas de América Latina y el Caribe (IATA)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22–NE/17 (IATA)

169. El Experto de la IATA presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22–NE/17 sobre la Auditoría de la Seguridad Operacional de IATA (IOSA, por sus siglas en inglés) y las oportunidades que este Sistema ofrece para las Autoridades de América Latina y el Caribe. Expresó que IOSA es un sistema de evaluación internacionalmente aceptado y reconocido que ha sido diseñado para determinar la administración operacional y el control de sistemas de una línea aérea y utiliza principios de calidad de la auditoría internacionalmente reconocidos. Destacó, que más de un 20% de las auditorías que se han llevado a cabo bajo el programa IOSA involucran a líneas aéreas no miembros de IATA y con ello quedaba claramente demostrado que éste era un programa para todas las líneas aéreas, miembros y no miembros. Finalmente, instó a todos los Estados miembros de CLAC a tomar nota de la información presentada e incluir al programa IOSA como prioridad y/o requisito dentro de sus procesos de certificación de líneas aéreas que realizan los Estados.

Conclusión

170. El GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada por IATA destacando que los Estados que lo consideren conveniente tengan en cuenta el Programa IOSA, conforme lo resuelto en oportunidad anterior.

**Cuestión 5.4 del
Orden del Día:**

Auditoría IATA de Seguridad para Operaciones Terrestres ISAGO (IATA)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22–NE/18 (IATA)

171. El Representante de la IATA presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22–NE/18 sobre la Auditorías de Seguridad Operacional para operaciones en tierra (ISAGO, por sus siglas en inglés), éste es un programa de auditoría para proveedores de servicios terrestres, que aumenta la seguridad y calidad en los servicios, mediante la implementación de un proceso formal y sistemático, que utiliza normas internacionales para administrar el riesgo operacional y la seguridad, con el objeto de reducir accidentes, incidentes y lesiones. Finalmente, invitó a los Estados miembros de CLAC incluir el programa ISAGO en de sus regulaciones nacionales para la certificación de operadores terrestres (Ground Service Providers), dada su relevancia y beneficios para la seguridad del transporte aéreo

172. La Experta de Guatemala consultó si existía alguna forma de retroalimentación de los resultados de las auditorías hacia las autoridades aeronáuticas y/o proveedores de los servicios en tierra, pues era conveniente disponer de esta información de manera directa y no a través de la página web, teniendo en cuenta que en algunos Estados, como en el caso de su país, los servicios los brinda la propia autoridad. Al respecto, el Representante de la IATA confirmó que la información está disponible en la página web y también se podría hacer llegar, de manera formal, a aquellos Estados que lo soliciten o aquellos que incorporen en sus normas, como requisito previo, para el otorgamiento de permisos de dichos proveedores.

173. Por su parte la Secretaría, al resaltar la importancia del trabajo desarrollado por IATA a través de sus auditorías ISAGO, recordó que con anterioridad la CLAC había firmado acuerdos con dicha

Asociación para intercambiar información que podría ser de interés para los Estados miembros. En ese sentido, propuso la suscripción de un nuevo Acuerdo CLAC/IATA que facilite la entrega de los informes de auditoría de ISAGO a los Estados miembros y crear una base de datos a la que puedan acceder. El Representante de IATA confirmó la posibilidad de firmar un acuerdo de esa naturaleza y se comprometió a elaborar el proyecto sugirió además que, como se realizó anteriormente con IOSA, la CLAC adopte una recomendación similar respecto a ISAGO. En todo caso, aclaró que ISAGO no pretendía suplantar lo que viene realizando el Estado sino complementar su trabajo para disminuir los incidentes y accidentes en tierra.

174. Por otro lado, el Representante de ACI/LAC informó que dicha Asociación, como organismo mundial de manejo de gestión aeroportuaria, incorporará en sus actividades la certificación de gestión operacional aeroportuaria (safety) certificada por estándares ACI a partir del próximo año. De igual manera, esperaba que la CLAC adopte una recomendación en la misma línea de lo acordado con IATA para que se incluya como elemento de juicio en el área de seguridad operacional.

175. Ante lo expresado por el Representante de ACI/LAC, algunos Expertos solicitaron se aclare a qué tipo de certificación se refería, ya que el Estado es el único que puede certificar un aeropuerto a través de la autoridad aeronáutica.

176. Finalmente, el Grupo solicitó a ACI/LAC realizar una presentación en el próximo GEPEJTA para que se tenga claro en qué consistía la certificación aeroportuaria a ser implantada por dicha Asociación. Por otro lado, se destacó que todos los esfuerzos que hagan las distintas asociaciones privadas que fortalezcan la seguridad, serán bienvenidos, pero reiterando que el único organismo encargado de certificar es la autoridad aeronáutica conforme lo establece el Convenio de Chicago y sus anexos.

Conclusión

177. El GEPEJTA acordó:

- a) que la IATA elabore el proyecto de acuerdo señalado en el párrafo 173 y lo remita a la Secretaría para análisis del Comité Ejecutivo y ulterior suscripción por parte del Presidente de la CLAC; y,
- b) que ACI/LAC realice en la próxima reunión del GEPEJTA una presentación sobre su programa de “certificación aeroportuaria”.

Cuestión 5.5 del Orden del Día:

Informe de Seguridad 2008 – Resumen Ejecutivo (IATA)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/21 (IATA)

178. En esta Cuestión del Orden del Día, el Representante de IATA realizó una breve presentación de su Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/21 expresando que mediante dicho documento pretendía compartir con los Expertos información relacionada a la seguridad operacional a nivel mundial. Indicó que en el 2007 hubieron 100 accidentes, en tanto que en el 2008 hubieron 109, lo que representó un incremento del índice de 0.75 al relacionar los dos años. A nivel mundial, el indicador basado en número de accidentes por cada millón de vuelos fue de 0.81 y las compañías IATA se ubicaron en el 0.52, esto es, más abajo del promedio mundial. Manifestó que lamentablemente y a pesar de todos los esfuerzos realizados por las autoridades de la región de Latinoamérica y el Caribe las noticias no eran

tan alentadoras para la región, pues, siendo el indicador mundial 0.81, Latinoamérica se había ubicado en el 2.55. En ese orden de ideas, expresó que esa situación era preocupante y era necesario aunar esfuerzos para mejorar los indicadores de seguridad en lo que a Latinoamérica se refiere.

Conclusión

179. Sin mayores comentarios el GEPEJTA tomó nota de la información presentada por IATA y encargó a la Secretaría circular la información presentada entre los Estados miembros.

Cuestión 6 del

Orden del Día:

Otros asuntos.

- **Presentación de BOEING sobre RNP**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/27 (BOEING)

180. La Representante de BOEING informó que la Autoridad Aeronáutica de Panamá venía desarrollando un Proyecto con su representada referente a los procedimientos de aproximación RNP. En ese sentido, se había resuelto compartir con los Estados miembros de la CLAC la experiencia panameña en esa materia y en esa línea de ideas realizó la presentación que se acompaña como **Adjunto 5**. Durante su alocución, manifestó la importancia del programa RNP que lo venían realizando conjuntamente con la AAC de Panamá y Copa Airlines, formalmente conocido como “Tocumen International & Howard Airports RNP Project”.

181. Asimismo, agradeció al Sr. Eustacio Fábrega, Director General de la AAC de Panamá, cuya visión y liderazgo habían hecho posible el lanzamiento de este proyecto. Agregó, que esto no sólo era importante para Panamá sino para los Estados de la región pues representa una oportunidad para avanzar en la implementación de performance de navegación aérea y la utilización de tecnología avanzada, todo esto, para mejorar la capacidad y eficiencia del espacio aéreo y la seguridad operacional. Finalmente, agregó que BOEING esperaba poder realizar el mismo trabajo en otros Estados miembros de la CLAC y mencionó que cualquier Estado podría participar como observador presentando su requerimiento a través de la Secretaría de la CLAC.

Conclusión

182. El Grupo tomó nota de la información presentada y acordó que cualquier Estado que esté interesado en participar como observador de este proyecto lo haga conocer a través de la Secretaría.

Cuestión 6 del

Orden del Día:

Otros asuntos.

- **Informe de situación de la Macrotarea FAL / AVSEC**

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/22-NI/02 (República Dominicana)

183. El Experto de República Dominicana se refirió a la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/22-NI/02 en la que se daba a conocer el estado de situación de las tareas encomendadas a su país, en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea “Facilitación y Seguridad”.

184. Seguidamente, la Secretaría realizó algunas puntualizaciones respecto a la Nota informativa. Primero, se refirió al numeral 6 de dicho documento sobre la extensión del plazo para el cumplimiento de la etapa 4 de la tarea “Registro Regional de Auditores y Especialistas FAL/AVSEC”, pues tendría que ajustarse a las nuevas fechas de la III Reunión del Grupo FAL/AVSEC, que se había pospuesto para el mes de septiembre. También se refirió al numeral 8, sobre la tarea “Nivel Regional de Amenaza” informando que la Secretaría había ubicado el documento presentado anteriormente en una reunión AVSEC, lo que permitiría al Punto Focal desarrollar el proyecto de resolución. Finalmente, con relación al numeral 9 sobre la tarea de “Seguridad de carga”, sugirió que, considerando que era un tema nuevo que no había sido discutido en la nueva modalidad FAL/AVSEC, requería que previamente el Punto Focal contacte con IATA y los demás miembros del Grupo *ad hoc* para impulsar la tarea.

185. El Representante de ACI/LAC manifestó su deseo de formar parte del Grupo *ad hoc* sobre “Seguridad de carga”.

Conclusión

186. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada por el Punto Focal y solicitó tener en cuenta las sugerencias de la Secretaría. Asimismo, se incluyó a ACI/LAC como parte del Grupo *ad hoc* sobre “Seguridad de carga”.

Cuestión 6 del Orden del Día:

Otros asuntos

- **Becas 2009**

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/22-NI/01 (Secretaría)

187. La Secretaría presentó la Nota CLAC/GEPEJTA/22-NI/01 la misma que contenía información detallada de las becas otorgadas por la CLAC en base a acuerdos con otras organizaciones, como por ejemplo, la Autoridad de Aviación Civil de Singapur, la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI y otras que, dependiendo de la participación, otorga en los eventos de capacitación que organiza la propia Secretaría.

188. Asimismo informó que, de conformidad al Acuerdo suscrito entre la Joint Aviation Authorities Training Organization (JAA TO) y la CLAC (Santiago, Chile, octubre 2008) se pondrá a disposición de los Estados miembros un número de vacantes para algunos eventos de capacitación en la JAA. Finalmente, solicitó al Representante de COCESNA interponga sus buenos oficios para que, cuanto antes, dicha Corporación haga llegar, como en oportunidades anteriores, la información de becas.

Conclusión

189. Luego de tomar nota de la información presentada por la Secretaría, el GEPEJTA acordó solicitar a COCESNA que haga llegar el listado de becas a la Secretaría, de conformidad al Acuerdo suscrito entre las dos Organizaciones.

Cuestión 6 del Orden del Día:

Otros asuntos

- **34° período de sesiones del Comité Jurídico de la OACI, Montreal, 9 – 17 de septiembre de 2009 (Secretaría)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/10 (Secretaría)

190. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/10 que hacía relación a la celebración del 34° período de sesiones del Comité Jurídico a realizarse en Montreal, que se llevará a efecto entre el 9 y 17 de septiembre de 2009 y presentó la información sobre la convocatoria de esta reunión y que se encargará del “Examen de los informes del Subcomité especial del Comité Jurídico para la preparación de uno o más instrumentos sobre las amenazas nuevas y emergentes” y se examinarán más a fondo los dos proyectos de texto propuestos por el Subcomité: enmiendas propuestas por el Subcomité especial del Comité Jurídico al Convenio de Montreal de 1971 enmendado por el Protocolo sobre los aeropuertos de 1988, y, enmiendas propuestas por el Subcomité especial del Comité Jurídico al Convenio de La Haya de 1970.

191. Considerando la importancia de esta reunión, como en oportunidades anteriores, es conveniente que los Estados miembros de la CLAC que participen en la reunión del Comité Jurídico, mantengan una posición regional común. En tal sentido, solicitó que durante la reunión, se analicen este tema para que la Secretaría pueda elaborar, si así se decide, la “Guía de orientación”, de conformidad a la Directriz de procedimiento para las reuniones mundiales de la OACI y se elabore(n) la(s) nota(s) de estudio que presentaría(n) la CLAC en caso de considerarlo necesario.

192. De igual manera, solicitó que los Estados analicen la documentación a ser discutida en el Comité y hagan llegar los nombres de los especialistas que participarán en la reunión para coordinar una posición común y elaborar la “Guía de orientación”, si así se decide.

Conclusión

193. Sin mayores comentarios, el GEPEJTA acordó que los Estados analicen los documentos a ser discutidos en el 34° período de sesiones del Comité Jurídico de la OACI y hagan llegar a la Secretaría los nombres de los especialistas que participarán para coordinar una posición común y elaborar la “Guía de orientación” pertinente.

**Cuestión 6 del
Orden del Día:****Otros asuntos**

- **Utilización de aeronaves civiles en actos ilícitos (Panamá)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/16 (Panamá)

194. La Experta de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/16 recordando que, bajo la política de “cooperación horizontal” de la CLAC, habría que buscar una alternativa para contrarrestar las operaciones ilícitas y, en ese sentido, propuso la creación de un Grupo *ad hoc* integrado por la Secretaría, Panamá y los Estados que deseen formar parte, el mismo que se encargaría de establecer parámetros que permitan el intercambio de información entre las autoridades de aeronáutica civil para contrarrestar la propagación de actividades ilícitas utilizando aeronaves civiles.

195. Seguidamente, el Experto de Argentina expresó que la propuesta de Panamá era muy interesante pero debería tomarse en cuenta los aspectos judiciales que involucran este tema y las dificultades que se podrían presentar para entregar a tiempo la información.

196. Al respecto, la Experta de Panamá aclaró que no se pretendía interferir en materia judicial y/o penal sino que se buscaba conocer lo que pasaba con las aeronaves matriculadas en sus Estados registradas en otros países. Es decir, planteaba la creación de un mecanismo que permita conocer si se estaban utilizando dichas aeronaves en actividades ilícitas.

197. Considerando que la CLAC con anterioridad había trabajado en temas relativos al tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, sería conveniente que aprovechando esta oportunidad el Grupo *ad hoc* propuesto actualice las decisiones existentes: Rec. A10-2 “Participación de los servicios tránsito aéreo en la prevención y control del tráfico ilícito de drogas”; Rec. A10-4” Acciones legales y operativas sobre tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, precursores, elementos químicos esenciales y delitos conexos, utilizando como medio para dicho fin la aviación general”; Res. A10-4 “Cooperación y asistencia mutua en la prevención del tráfico ilícito de drogas por vía aérea a través de las negociaciones bilaterales o multilaterales sobre transporte aéreo”; Rec. A11-4 “Programa educativo de prevención del uso indebido de drogas para el personal directa e indirectamente vinculado con la actividad de la aviación civil”; Res A15-19 “Protección al servicio público de transporte aéreo regular internacional”; y, Rec. A16-6 “Medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas en el transporte aéreo”. Concluyó que, a más de la propuesta de Panamá, el Grupo bien podría tomar en cuenta las disposiciones señaladas en su trabajo.

198. Teniendo en cuenta la importancia de este tema, el GEPEJTA constituyó el Grupo *ad hoc* que se encargaría de implementar la propuesta de Panamá y actualizar las Decisiones detalladas anteriormente. El Grupo quedó constituido de la siguiente manera: Argentina, Brasil, Costa Rica, Panamá (Ponente), ALTA e IATA. En ese sentido, se solicitó a Panamá que se encargue de enviar a la Secretaría los términos de referencia y cronograma para el trabajo del Grupo *ad hoc*.

Conclusión

199. El GEPEJTA, al acoger favorablemente la información presentada por Panamá, acordó:

- a) constituir el Grupo *ad hoc* que estaría integrado por Argentina, Brasil, Costa Rica, Panamá (Ponente), ALTA e IATA;
- b) que el Grupo *ad hoc* se encargue de establecer parámetros que permitan el intercambio de información entre las autoridades de aeronáutica civil para contrarrestar la propagación de actividades ilícitas utilizando aeronaves civiles y actualizar las Decisiones señaladas en el párrafo 197 ; y,
- c) que Panamá se encargue de enviar a la Secretaría los términos de referencia y cronograma para el trabajo del Grupo *ad hoc*.

Cuestión 6 del Orden del Día:

Otros asuntos

- **Información sobre XXXVII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio, y de la Aviación Comercial (Secretaría)**

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/22–NI/03 (Secretaría)

200. La Secretaría presentó la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/22–NI/03 mediante la cual, a solicitud del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, se ponía en conocimiento de los Estados las conclusiones de las XXXVII Jornadas de dicho

Instituto Iberoamericano, que se realizaron los días 15, 16 y 17 de octubre de 2008, en Asunción Paraguay. Estas ponencias se referían a: Consecuencias penales de los accidentes aeronáuticos; La Navegación Aérea y la contaminación ambiental, con especial referencia al ruido aeronáutico; La responsabilidad Civil en el Convenio de Montreal de 1999 con referencia a pasajeros, equipajes y cargas; y, Responsabilidad de los organismos públicos o privados por la prestación de los servicios de control de tráfico aéreo.

201. Asimismo, la Secretaría invitó al GEPEJTA a tomar especial atención en los señalamientos a la CLAC, que aparecían en la Segunda Ponencia sobre “La Navegación Aérea y la contaminación ambiental, con especial referencia al ruido aeronáutico” y si los Expertos considerasen que, alguna de las conclusiones debía ser debatida en el seno de la CLAC, lo hagan saber a la Secretaría.

Conclusión

202. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acordó que si algún Estado considerase la necesidad de discutir en el seno de la CLAC alguna de las conclusiones de las XXXVII Jornadas del Instituto Iberoamericano, lo haga saber a la Secretaría.

Cuestión 6 del Orden del Día:

Otros asuntos

- **Estado de la Industria LATAM: Impacto socioeconómico de la industria aeronáutica en América Latina y la relevancia de la liberalización del aire (IATA)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22–NE/20 (IATA)

203. El Representante de la IATA presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22–NE/20 mediante la cual hacía referencia a la situación que está atravesando la aviación como consecuencia de la crisis financiera mundial. Lo que también ocasionaba que las líneas aéreas de la región hayan sentido un fuerte impacto en sus tráficos, sumándose el tema de la Influenza A (H1N1). En primera instancia, hacía un llamado a que los Estados adopten alguna medida temporal o permanente para paliar los efectos de esta crisis que ha provocado la disminución del tráfico.

204. Por otro lado, el Representante de la IATA recordó que estaba pendiente la realización de los estudios para medir el impacto del transporte aéreo como motor de la economía en los 17 Estados miembros de la CLAC, asunto que era de vital importancia para demostrar a las autoridades de gobierno la influencia del transporte aéreo en la productividad del Estado.

205. Por su parte, la Secretaría informó que, tan pronto se supo de la Influenza A (H1N1), se requirió a los Estados miembros la información sobre las medidas adoptadas. Esta información fue retransmitida a México para que pueda adoptar las acciones más convenientes, ya que en principio algunos países habían optado por cancelar sus vuelos desde y hacia dicho país. Asimismo, tan pronto recibió la posición de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y de la Organización de Aviación de Civil Internacional (OACI) puso en conocimiento de las autoridades los procedimientos pertinentes para que se apliquen en los aeropuertos de los respectivos Estados.

Conclusión

206. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada por el Representante de IATA y acordó que este tema continúe debatiéndose con mayor profundidad en la próxima reunión del GEPEJTA.

Cuestión 6 del Orden del Día:

Otros asuntos

- **Actividades de Navegación Aérea del GREPECAS**

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/22–NI/04 (Brasil)

207. El Experto de Brasil se refirió a la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/22–NI/04 reiterando la preocupación mostrada anteriormente en el sentido que no se podía duplicar esfuerzos con los trabajos que viene realizando el GREPECAS. Dicha Nota informativa contenía las principales actividades sobre navegación aérea en las Regiones CAR/SAM dentro de Gestión de tránsito aéreo; Comunicaciones, navegación y vigilancia; Meteorología aeronáutica; y, Gestión de información aeronáutica. Asimismo, invitó al GEPEJTA a discutir la adopción de un mecanismo de coordinación entre el GEPEJTA y GREPECAS, en el área de Navegación Aérea.

208. En ese sentido, el Grupo observó que lo que se requería era una coordinación al interior de las autoridades aeronáuticas y analicen los temas que se discuten tanto en el GEPEJTA y GRUFAL/AVSEC como en el GREPECAS, esto facilitaría el trabajo y evitaría cualquier confusión. Se aclaró además, que dicha coordinación debía hacerse con las distintas autoridades a nivel interno, teniendo en cuenta que todos los Estados poseen diferentes estructuras orgánicas y en muchos casos existían diferentes dependencias que topan temas de aviación civil.

209. Por otro lado, se consideró necesario que en las reuniones del GEPEJTA se desarrollen paneles sobre diferentes temas técnicos, tal como se hacía anteriormente, para que tanto los especialistas de transporte aéreo, jurídicos, políticos y de otras aéreas se compenentren en asuntos técnicos para coordinar de mejor manera su participación en los foros especializados.

210. Finalmente, la Secretaría se refirió a la parte introductoria de la Nota informativa la que, entre otras cosas, decía: “...la CLAC es un organismo de carácter consultivo...”, al respecto, presentó en detalle lo que establece el Estatuto de la CLAC que textualmente dice: artículo

211. Por otro lado, recordó que desde el 1ero de enero de 2007, con la autonomía de gestión y financiera, la CLAC a más de ser un Organismo consultivo pasó a ser un Organismo de gestión que inclusive viene realizando eventos de capacitación, seminarios, cursos, etc.

Conclusión

212. Luego de la información presentada, el GEPEJTA acordó:

- a) sugerir que al interior de los Estados se creen los mecanismos de coordinación para que los especialistas concurren a las reuniones del GEPEJTA, FAL/AVSEC y/o GREPECAS debidamente informados de los temas a discutir; y,
- b) de igual forma, encargó a la Secretaría organizar paneles técnicos en las reuniones del GEPEJTA como lo había hecho con anterioridad.

Clausura

213. Al concluir, el Secretario de la CLAC expresó su agradecimiento a la Autoridad Aeronáutica de Panamá y a todos aquellos que permitieron culminar con éxito la reunión e invitó a los Expertos a continuar impulsando el Programa de Trabajo de la CLAC. Acto seguido, la Coordinadora de la reunión también agradeció a los organizadores, destacó la labor de la Secretaría y expresó su deseo de un feliz retorno a sus respectivos países a los participantes de la reunión.

**PALABRAS DE BIENVENIDA DEL SR. EUSTACIO FÁBREGA LÓPEZ, DIRECTOR
GENERAL DE LA AUTORIDAD DE AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ**

Señor Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, señores Especialistas de los Estados miembros, señores reguladores y observadores, amigas y amigos:

Sean mis primeras palabras para dar la más cordial bienvenida a todos los delegados de los países presentes. Me llena de alegría verlos nuevamente en nuestro país y espero que disfruten de la estadía.

Latinoamérica enfrenta grandes retos, nosotros como CLAC, estamos tomando las medidas necesarias para afrontarlos de esto depende el desenvolvimiento del transporte aéreo en la región. Cada día, esta industria enfrenta nuevas problemáticas, últimamente, con el virus A (H1N1) a muchos de nuestros países causando conflictos en materia de facilitación. Hemos tomado las decisiones correctas, nuestra industria no puede verse afectada por este tipo de problemáticas.

Cada día se presentarán nuevas dificultades y retos, es nuestro deber como entidades especializadas en la materia, otorgar las directrices necesarias para que nuestros gobernantes comprendan que la economía de nuestros países depende de la no interrupción de los servicios aéreos y que esa es la principal herramienta de desarrollo que poseemos más aún cuando estamos tratando de llegar a un mundo globalizado en donde los derechos de tráfico pertenecerán a las líneas aéreas y negocien ellas directamente y, nosotros los Estados, nos convirtamos en lo que debemos ser, simplemente entes reguladores para la prestación de un servicio aéreo seguro, económico y eficiente.

Tenemos grandes tareas a desarrollar, una de las principales, es el tema del nuevo estatuto de la CLAC, tema que tenemos dos años viendo y que no hemos culminado. Es de suma importancia para el buen funcionamiento de esta Comisión, contar con las herramientas necesarias para ser lo que queremos ser, una Comisión con autonomía propia y de donde salga verdaderas directrices que funcionen para nuestra región.

El Presidente y Vicepresidentes de esta Comisión tienen un compromiso para el desenvolvimiento de los Punto Focales y debemos tomarlo con la seriedad que amerita. Panamá con su Punto Focal de “Transporte y política aérea”, está realizando su mayor esfuerzo con el principal objetivo de liberalizar el transporte aéreo en la región como lo recomienda la OACI y recientemente la IATA en lo que denominan Agenda For Freedom, programa iniciado en la ciudad de Estambul en octubre del año pasado.

Ésta será mi última intervención en la CLAC como Director de la Autoridad de Aeronáutica Civil de Panamá y no significa que se liberen de mí. Aprovecho para agradecer el apoyo incondicional para con nuestro país y recalcar que las puertas siempre estarán abiertas para todos ustedes y que los consideramos hermanos latinoamericanos.

Les deseo los mayores éxitos en ésta ardua jornada, sé que será difícil pero también estoy convencido de que lograrán llevar adelante las tareas programadas.

Muchas gracias.

**VIGÉSIMO SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO – GEPEJTA/22**

(Ciudad de Panamá, Panamá, 26 al 28 de mayo de 2009)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC

ARGENTINA

ENRIQUE JOSÉ MÚÑOZ
Jefe Departamento Personal
CRA - Comando de Regiones Aéreas
Av. Pedro Zanni 250, Piso 4
1104 – Ciudad Autónoma de Buenos Aires
T: (54 11) 4317 6508
F: (54 11) 4317 6508
buertdif@faa.mil.ar

HÉCTOR LUIS SÁNCHEZ
Jefe Sección Reglamentación de Vuelo
Gestión del Tránsito Aéreo
CRA - Comando de Regiones Aéreas
Av. Pedro Zanni 250, Piso 1 - Ofic. 180V
1104 – Ciudad Autónoma de Buenos Aires
T: (54 11) 4317 6502
F: (54 11) 4317 6502
hsanchez@argentina.com

BRASIL

JOSÉ DOLABELA PORTELA
Gerente de Coordinación con Organismos
Internacionales
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
Av. Presidente Vargas, 850 – 20º Andar
Centro – Río de Janeiro – 20.071-001 - Brasil
T: (55 21) 3501 5112
F: (55 21) 3501 5152
Jose.dolabela@anac.gov.br

VALDIR LEMOS PADILHA
Gerente de Operaciones Internacionales
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Av. Presidente Vargas, 850 – 8º Andar
Centro – Río de Janeiro – 20.071-001 - Brasil
T: (55 21) 3501 5706
F: (55 21) 3501 5754
padilha.valdir@anac.gov.br

MARCELO DE SALES PESSOA
Gerente General de Estudios y Capacitación
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Av. Almirante Silvio de Noronha, No. 373,
Bairro Castelo
Río de Janeiro – RJ, Brasil. CEP. 20021-010
T: (55 21) 2510 9434
F: (55 21) 2220 5727
Marcelo.pessoa@anac.gov.br

CLECIOS VINICIUS BATISTA E SILVA
Subgerente de Normatización de Instrucción
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Av. Almirante Silvio de Noronha, No. 373,
Bairro Castelo
Río de Janeiro – RJ, Brasil. CEP. 20021-010
T: (55 21) 2510 9321
F: (55 21) 2533 9741
Clecios.baptista@anac.gov.br

LEILA LOBO
Experto en Regulación de Aviación Civil
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Av. Presidente Vargas, 850 – 20º Andar
Centro – Río de Janeiro – 20.071-001 - Brasil
T: (55 21) 3501 5110
F: (55 21) 3501 5152
leila.lobo@anac.gov.br

NATALIA FERREIRA
Asesora de la Dirección
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
Av. Presidente Vargas, 850 – 19º Andar
Centro – Río de Janeiro – 20.071-001 - Brasil
T: (55 21) 3501 5150
F: (55 21) 3501 5152
natalia.ferreira@anac.gov.br

JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES
Asesoría para Asuntos de Tarifas de Navegación
Aérea
DECEA - Departamento de Control de Espacio
Aéreo
Av. General Justo, 160 – Centro – Río de Janeiro
– RJ
Brasil, CEP. 20021-130
T: (55 21) 2101 6308
F: (55 21) 2101 6604
atan@decea.gov.br

RAUL OCTAVIANO DE SANT'ANNA
Jefe de la División de Coordinación y Control
Av. General Justo, 160 – Centro – Río de Janeiro
– RJ
Brasil, CEP. 20021-130
T: (55 21) 2101 6305
F: (55 21) 2101 6233
dcco@decea.gov.br

LUIZ MIYADA
Superintendente de Planeamiento Aeroportuario
INFRAERO – Empresa Brasileira de
Infraestrutura Aeroportuaria
SCS Quadra 4 – Bloco A – n° 58 – Edificio
INFRAERO
Brasilia – DF – 70.304-902 – Brasil
T: (55 61) 3312 3578
F: (55 61) 3312 2570
Luiz_miyada@infraero.gov.br

CHILE

IVÁN GALÁN MARTÍNEZ
Jefe Subdpto. Planes y Proyectos
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Edificio Aeronáutico Central
Av. Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (562) 439 2510
F: (562) 439 2571
igalan@dgac.cl

MARÍA FERNANDA GÓMEZ
Analista Político
Dirección General de Aeronáutica Civil –
DGAC
Edificio Aeronáutico Central
Av. Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (56 2) 439 2775
F: (56 2) 439 2571
fgomez@dgac.cl

EDUARDO ALVARADO CÁCERES
Jefe Departamento Técnico-Económico
JAC – Junta de Aeronáutica Civil
Moneda 1020, Piso 4, Santiago
T: (56 2) 672 0228
F: (56 2) 698 3148
éalvarado@mtt.cl

COSTA RICA

SAGRARIO PADILLA VELÁSQUEZ
Directora
Consejo Técnico de Aviación Civil – CETAC
La Uruca, San José
P.O. Box 149-6151, Santa Ana, San José
T: (506) 2440 1981
F: (506) 2440 1981
padilla2@racsa.co.cr
spadilla@cocesna.org

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

CUBA

MARÍA CARIDAD PÉREZ PERDOMO
Especialista de Transporte Aéreo
IACC - Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba
Calle 23 N° 64, La Rampa, La Habana
T: (537) 838 1123 / 1170
F: (537) 834 4577
maria.perez@iacc.avianet.cu

ADYS SÁNCHEZ AGÜERO
Asesora Jurídica
IACC - Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba
Calle 23 N° 64, La Rampa, La Habana
T: (537) 838 1131 / 838 1135
F: (537) 834 4577
adys.sanchez@iacc.avianet.cu

GUATEMALA

LUIS ORLANDO MONTUFAR CHINCHILLA
Jefe de Transporte Aéreo
DGAC – Dirección de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13,
Ciudad de Guatemala
T: (502) 22 60 66 30
F: (502) 22 60 66 30
luimonchi@hotmail.com

MANOLA AGUIRRE ESPAÑA
Enlace DGAC/OACI
DGAC – Dirección de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13,
Ciudad de Guatemala
T: (502) 23 21 54 10
F: (502) 23 21 54 10
Aguirre1910@yahoo.es

HONDURAS

OSMAN DANILO MÚÑOZ
Asesor Legal
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional Toncontin
Apartado Postal 30145, Tegucigalpa D.C.
T: (504 2) 346 853 / (2) 331 115
F: (504 2) 333 683
Daniosman22@yahoo.com

MÉXICO

MIGUEL ÁNGEL CISNEROS MAGAÑA
Subdirector de Infraestructura
Dirección General de Aeronáutica Civil –
DGAC
Providencia 807, Piso 5, Colonia del Valle 3100
México, D.F.
T: (5255) 5723 9300 Ext. 18046
F: (5255) 5523 7207
mcisnero@sct.gob.mx

JUAN CARLOS GONZÁLEZ
Encargado de Cooperación Técnica, Científica y
Asuntos Económicos
Embajada de México en Panamá
Edificio P.H. Torre ADR. Piso 10
Av. Samuel Lewis y Calle 58 Urbanización
Obarrio,
Corregimiento de Bellavista. Panamá
T: (507) 263-4900, 263-2159, 263-5327, 263-
7423, 263-6715
F: (507) 263-5446, 263-6633
mexcoopetec@cwpanama.net

PANAMÁ

EUSTACIO FÁBREGA LÓPEZ
Director General
AAC - Autoridad de Aeronáutica Civil
Edificio 870, Albrook, Ciudad de Panamá,
7501 y 7615, Panamá 5
T: (507) 501 9300
F: (507) 501 9305
efabrega@aeronautica.gob.pa

LILMARIE LANGMAID
Directora de Transporte Aéreo
AAC - Autoridad Aeronáutica Civil
Edificio 805, Albrook, Ciudad de Panamá,
T: (507) 501 9072
F: (507) 501 9079
lilmarie@aeronautica.gob.pa

YOSELA ESCUDERO
Sub Directora de Transporte Aéreo
Autoridad de Aeronáutica Civil - AAC
Edificio 805, Albrook
Ciudad de Panamá
T: (507) 501 9072
F: (507) 501 9079
yescudero@aeronautica.gob.pa

PAULA CHELLEW
Sub Directora de Seguridad Aérea
Autoridad de Aeronáutica Civil - AAC
Edificio 805, Albrook
Ciudad de Panamá
T: (507) 501 9159
F: (507) 501 9305
paulac@aeronautica.gob.pa

HAZEL LUNA

Analista de Transporte Aéreo
AAC - Autoridad Aeronáutica Civil
Edificio 805, Albrook, Ciudad de Panamá,
T: (507) 501 9077
F: (507) 501 9079
hluna@aeronautica.gob.pa

RICARDO GARCÍA DE PAREDES

Asesor Legal para Asuntos Internacionales y
Política Aeronáutica
AAC - Autoridad Aeronáutica Civil
Edificio 805, Albrook, Ciudad de Panamá
T: (507) 501 9122
F: (507) 501 9305
rgarciadeparedes@aeronautica.gob.pa

RAFAEL BÁRCENAS (*Observador*)

AAC - Autoridad de Aeronáutica Civil
Edificio 870, Albrook, Ciudad de Panamá,
7501 y 7615, Panamá 5
T: (507) 501 9300
F: (507) 501 9305

JAVIER CARRILLO (*Observador*)

Abogado
Edif. Plaza San Marcos No. 1, 4to piso No. 42
T: (507) 6615 4989
drjcarrillo@yahoo.com

SOFIA J. COHEN (*Observador*)

T: (507) 6618 7760
F: (507) 205 7001
sofiajcohen@hotmail.com

MOISÉS VÉLIZ AROSEMENA (*Observador*)

Vice Presidente de Relaciones con los Gobiernos
COPA AIRLINES
Complejo Business Park, Torre Norte
Costa del Este, Panamá
T: (507) 304 2534
F: (507) 304 2535
mveliz@copaair.com

PARAGUAY

JORGE CAMPOS AMARILLA

Subdirector de Transporte Aéreo
DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica
Civil
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
staai@dinac.gov.py

ALBERTO CÁCERES

Asesor Jurídico Jefe
DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica
Civil
Ministerio de Defensa Nacional
Av. Mcal. López e/Vice Pdte. Sanchez y 22 de
Setiembre, 3° Piso, Asunción
T: (595 21) 204 205
F: (595 21) 204 205
asesorjuridico@dinac.gov.py
asesoria.juridica@dinac.gov.py

REPÚBLICA DOMINICANA

RADHAMÉS MARTÍNEZ APONTE

Miembro de la Junta de Aviación Civil en
representación del
Secretario de Estado de Turismo
Av. México Esquina 30 de Marzo, Oficinas
Gubernamentales
Bloque « D » 2do Nivel, Santo Domingo
T : (1 809) 689 4046
F : (1 809) 682 3477
r.aponte@sectur.gov.do

PABLO LÍSTER MARÍN

Secretario
JAC - Junta de Aviación Civil
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 689 4168
pablolister@hotmail.com

PAOLA AIMÉE PLÁ PUELLO
Sub-encargada Departamento de Transporte
Aéreo
JAC - Junta de Aviación Civil
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 682 6815
plapaola@gmail.com

ESMERALDA PARDILLA
Encargada del Departamento de Protocolo
JAC - Junta de Aviación Civil
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 689 4160
esmeraldapardilla@hotmail.com

URUGUAY

GRACIELA LUCIA PORCARO COPPOLA
Abogada – Asesoría Letrada
DINACIA - Dirección Nacional de Aviación
Civil e Infraestructura Aeronáutica
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519,
Paso Carrasco C.P. 12.100, Canelones, Uruguay
T: (598 2) 604 0408 Ext. 4065
F: (598 2) 604 0408 Ext. 4065
graluz@hotmail.com

MICAELA DÁVILA MERCADAL
Abogada – Asesoría Letrada
DINACIA - Dirección Nacional de Aviación
Civil e Infraestructura Aeronáutica
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519,
Paso Carrasco C.P. 12.100, Canelones, Uruguay
T: (598 2) 604 0408 Ext. 4065
F: (598 2) 604 0408 Ext. 4065
micadme@hotmail.com

ESTADOS NO MIEMBROS

ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA

JAVIER RODRÍGUEZ
Manager
FAA – Federal Aviation Administration
8600 NW 36th Street, Suite 600
Doral, FL 33166
T: (1 954) 290 5616
F: (1 305) 716 3515

Javier.rodriguez@faa.gov

ORGANIZACIONES INTERNACIONALES GUBERNAMENTALES

COCESNA – CORPORACIÓN CENTROAMERICANA DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

LUIS OCTAVIO CABALLERO MEJÍA
Asesor de la Presidencia Ejecutiva y Secretaría
Interna
150 Metros al Sur del Aeropuerto Toncotin
Comayaguela
Honduras
T: (504) 234 3360
F: (504) 234 2550
luis.caballero@cocesna.org

RODOLFO MONGE PACHECO
Gerente Regional Costa Rica
Contiguo Escuela El Aeropuerto, Edif. ATC -
Radar
Barrio el Cacique de Alajuela, San José
T: (506 4) 430 0224
F: (506 4) 430 0224 Anexo 6024
rmonge@cocesna.org

CLAC – Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

MARCO OSPINA YÉPEZ
Secretario
Apartado Postal 27032, Lima, Perú
T: (511) 422 6905 / 422 9367
F: (511) 422 8236
clacsec@lima.icao.int

**ORGANIZACIONES INTERNACIONALES
NO GUBERNAMENTALES**

**INSTIBAEROSPA – INSTITUTO
IBEROAMERICANO DE DERECHO
AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO Y DE
LA AVIACIÓN COMERCIAL / ALADA –
ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE
DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL**

JORGE RUBEN ROSAS ABREGÓ
Vicepresidente de Honor
Rosas y Rosas, Abogados
Edf. Banco Torre Delta, Piso 14
Ciudad de Panamá, Panamá
T: (507) 264 9177
F: (507) 264 0269
info@rosaslaw.com

**ACI/LAC - Airports Council
International/Latin America & Caribbean**

EDUARDO FLORES
Secretario Regional
Guarulhos – Sao Paulo International Airport – 0
Jamil J. Zarif Av.
CEP: 07.141.970 Sao Paulo
T: (55 11) 2445 3005
F: (55 11) 2445 3005
efloresdc@aci-lac.aero

**IATA – Asociación de Transporte Aéreo
Internacional**

PATRICIO SEPÚLVEDA
Regional Vice President Latin America &
Caribbean
703 Waterford Way (NW 62nd Ave),
Suite 600, Miami, FL 33126, Estados Unidos
T: (1 305) 779 9854
F: (1 305) 262 2654
sepulvedap@iata.org

BORIS PADILLA
Aviation Solution Manager
703 Waterford Way (NW 62nd Ave),
Suite 600, Miami, FL 33126, Estados Unidos
T: (1 305) 979 9114
F: (1 305) 979 9114
padillab@iata.org

**ALTA - Asociación Latinoamericana de
Transporte Aéreo**

GONZALO YELPO
Director Jurídico
Colonia 1066, Esc. 301, Montevideo 11.100
Uruguay
T: (598 2) 908 4115 Ext. 23
F: (598 2) 908 4115 Ext. 31
gyelpo@alta.aero

INDUSTRIA

BOEING

ANNIE BECK
Regulatory Affairs
P.O. Box. 37007 MC 67-TC
Seattle, WA 98124-2207
T: (1 425) 237 2102
F: (1 425) 237 8188
annie.l.beck@boeing.com

**VIGÉSIMO SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/22)**

(Ciudad de Panamá, Panamá, 26 al 28 de mayo de 2009)

ORDEN DEL DÍA

(Presentado por la Secretaría)

Cuestión 1: Transporte y política aérea
Punto Focal: Panamá

- Cuestión 1.1: Liberalización de derechos de tráfico (Panamá)
- Cuestión 1.2: Acuerdo multilateral de cielos abiertos (Secretaría)
- Cuestión 1.3: Infracciones aeronáuticas (Panamá)
- Cuestión 1.4: Sistema de reservas por computadora (Panamá)
- Cuestión 1.5: Análisis y actualización de las Recomendaciones: (Panamá)
- **A3-3** “Uso de la parada-estancia”
 - **A10-6** “Sobre el servicio courier”

- Cuestión 1.6: Catastro de derechos de tráfico (Chile)
- Cuestión 1.7: Presentación “El Mundo de los Impuestos” (IATA)

Cuestión 2: Gestión aeroportuaria y medio ambiente
Punto Focal: México

- Cuestión 2.1: Política regional de medio ambiente (México)
- Cuestión 2.2: Procesos de concesión (México)
- Cuestión 2.3: Manual regulatorio de aeropuertos (México)
- Cuestión 2.4: Sistema de gestión de rendimiento de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (Eficiencia aeroportuaria) (México)
- Cuestión 2.5: Medioambiente: La Directiva Europea No. 2008/101 sobre la Inclusión de la Aviación en el Régimen Comunitario del Comercio de Derechos de Emisión de Gases Efecto Invernadero: La Implicancia para el Transporte Aéreo y las Líneas Aéreas en América Latina y el Caribe (IATA)

Cuestión 2.6: Contribución ALTA a enfoque sectorial global en materia medioambiental (ALTA)

Cuestión 3: Capacitación
Punto Focal: Argentina

Cuestión 3.1: Diagnóstico regional sobre centros de instrucción (Argentina)

Cuestión 3.2: Armonización de programas (Argentina)

Cuestión 3.3: Divulgación de cursos (Argentina)

Cuestión 3.4: Reactivación del IPAC (Argentina / Secretaría)
Reunión del Grupo *ad hoc*

Cuestión 3.5: Centros de formación de pilotos (Argentina)

Cuestión 3.6: Optimización del recurso humano (Argentina)

Cuestión 4: Navegación aérea
Punto Focal: Brasil

Cuestión 4.1: Sistema de cobro unificado para servicios de navegación aérea (Brasil)

Cuestión 5: Seguridad operacional
Punto Focal: Chile

Cuestión 5.1: Diagnóstico objetivo y fundado de la seguridad operacional en la región (Chile)

Cuestión 5.2: Reducción de las “no conformidades” detectadas en las auditorías de seguridad operacional (Chile)

Cuestión 5.3: IOSA – El Programa de Auditorías de la Seguridad Operacional de IATA y las Oportunidades para las Autoridades Aeronáuticas de América Latina y el Caribe (IATA)

Cuestión 5.4: Auditoría IATA de Seguridad para Operaciones Terrestres ISAGO (IATA)

Cuestión 5.5: Informe de Seguridad 2008 – Resumen Ejecutivo (IATA)

Cuestión 6: Otros Asuntos

- Informe de Situación de la Macrotarea FAL/AVSEC (Punto Focal – República Dominicana)
- Becas 2009 (Secretaría)
- 34º período de sesiones del Comité Jurídico de la OACI, Montreal, 9 – 17 de septiembre de 2009 (Secretaría)

- Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático para examinar el Programa de acción recomendado por el GIACC, Montreal, 7 – 9 de octubre de 2009 (Secretaría)
- Utilización de aeronaves civiles en actos ilícitos (Panamá)
- Presentación de BOEING sobre RNP
- Información sobre XXXVII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio, y de la Aviación Comercial (Secretaría)
- Estado de la Industria LATAM: Impacto socioeconómico de la industria aeronáutica en América Latina y la relevancia de la liberalización del aire (IATA)
- Actividades de Navegación Aérea del GREPECAS (Brasil)





Servicios de la industria procesados por IATA

=> USD 300 Billiones Anuales

➤ IATA Clearing House (Camara de Compensación)	+425 Aerolíneas y cias asoc.
➤ IATA Agencias de Viaje y Carga & Sistemas de liquidación de pagos de aerolíneas (BSP and CASS)	+500 Aerolíneas ; 150 paises
➤ Compensación de Divisas (ICCS)	165 Aerolíneas , 100 paises
➤ Servicio de Compensación (E&F) para ATC y Aeropuertos	33 ATCs, 48 Aeropuertos, 4500 Aerolíneas y operadores



Los Impuestos.....





El Mundo de los Impuestos

- Hay un número creciente de entidades que imponen al billete aéreo varios impuestos de aeropuerto, cargos y tasas alrededor del mundo. Los Productos de Impuesto al Billete de IATA proporcionan herramientas completas con respecto a los requisitos para su colección, la clasificación, etiquetando, remesa, interlineal de varios impuestos de aeropuerto, cargos y tasas



Definición

- La determinación de "Impuesto", "Cargo" o "Tasa" es basada en el departamento dentro de una línea aérea (por ejemplo impuestos, cargos de usuario, el aeropuerto, etc.) será responsable de manejar el gravamen.

Impuesto

- Un gravamen para recolectar renta para el tesoro general de una nación, el cual será posteriormente utilizado para beneficio del público general de la misma. Dicho impuesto debe ser remitido al gobierno.

Cargo

- Un gravamen para recolectar renta para facilidades o servicios específicos relacionadas con la aviación. Este debe ser remitido a la autoridad del aeroportuaria

Tasa

- Otro nombre para "Impuesto" o "Cargo" que su definición depende el uso que se le destine a su renta definido arriba, es decir, si va al gobierno - es un impuesto, si va a las autoridades del aeropuerto – es un cargo.

Impuestos en los Boletos

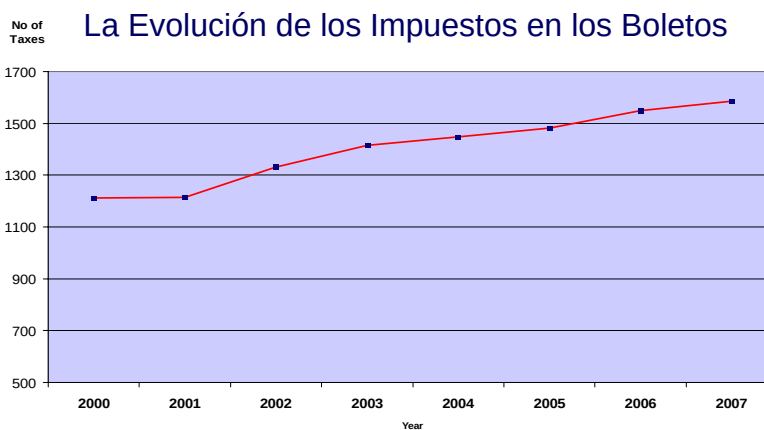
Resumen

- **Proliferación de los impuestos en la Aviación**
 - Tasas de Salida/Llegada al pasajero, ej Impuesto de Turismo, Impuesto de Solidaridad
 - Tasas por Ambiente y Cambio Climático
 - Los Impuestos sobre las ventas, el IVA, Impuesto de Servicio al viaje en avión internacional
 - Otros
- **Las líneas aéreas ya pagan \$43.5 USD mil millones/año para la gestión de aeropuerto y tráfico aéreo (ATM) infraestructura**



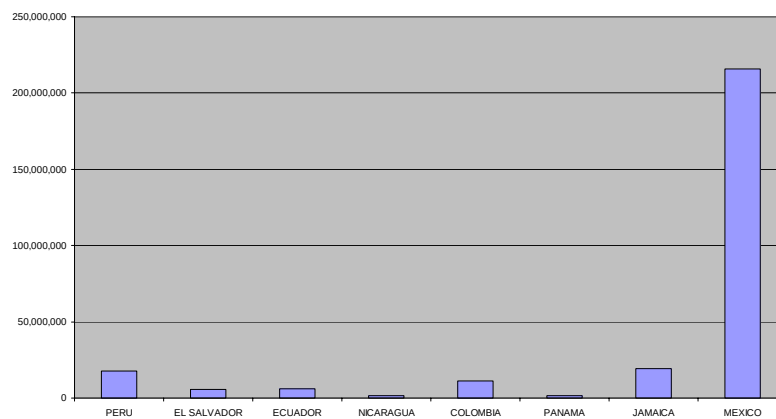
¿Quién utiliza esta información de Impuestos y cómo es recolectada?

- Esta información es utilizada para el uso por sistemas globales de distribución, las líneas aéreas, agencias de viajes y otros en la industria.
- IATA reúne la información en Impuestos/Cargos/Tasas de varios aeropuertos, autoridades civiles de la aviación, entidades recaudadores de impuestos y representantes de línea aérea alrededor del mundo.





Impuesto al Turismo en Latino América



Servicios de Compensación de IATA (E&F)





Como Funciona E&F

- Aeropuertos / ATC envían información de facturación a IATA
- IATA valida información y facturación de cobranza
- IATA recolecta de las aerolíneas y operadores a través de:
 - 1- Camara de Compensación (ICH)**
 - 2- IATA BSP**
 - 3- Operadores : Pago Directo**
- IATA maneja conciliación, control de crédito, contabilidad y reportes de gerencia

Fondos a cuentas
bancarias de Aeropuertos

Pagos a proveedores
de Aeropuertos

Pagos a proveedores de
Financiamiento de
Aeropuertos



Los Servicios de E&F

Principales Beneficios

- Reducción de costos administrativos y operacionales
- Facilita la obtención de financiamiento
- Una recolección de facturas segura y transparente
- Optimiza el uso de los espacios comerciales
- Mejora los flujos, experiencia y satisfacción del pasajero
- Servicio de contabilidad completa y reconciliación
- Mejora reportes y análisis para la toma de decisiones
- Alianza entre líneas aéreas y AA 2000





Procedimiento

Ejemplo

- Aeropuertos transmiten sus datos de facturación a IATA
- IATA factura a las líneas aéreas de parte de Aeropuerto
- IATA presenta la Reclamación de facturas para la colección por:
Cámara de Compensación IATA, el BSP y/o pago directo
- IATA recolecta los fondos de líneas aéreas
- IATA paga a Aeropuerto
- IATA prepara y transmite contabilidad e informes de gestión a Aeropuerto



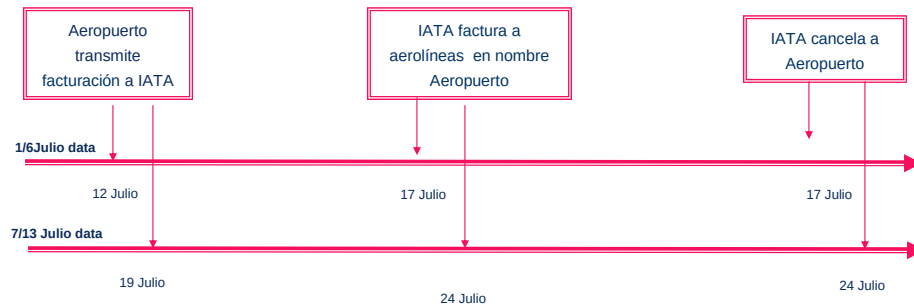
PROCESS FLOW





E&F Facturación y Pago

Ejemplo gráfico



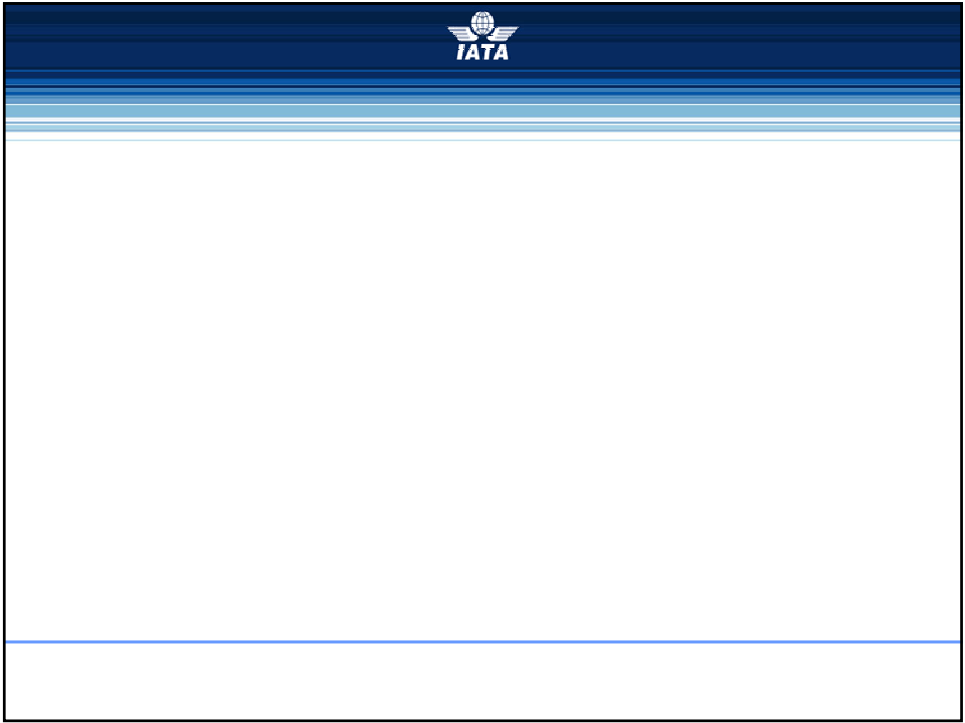
Gracias

Boris Padilla
Gerente de Soluciones Aeronáuticas
Latino América

Tel: +305 779 9846
E-Mail: padillab@iata.org



to represent, lead and serve the airline industry





Tocumen International & Howard Airports RNP Project

Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá / Copa Airlines

The statements contained herein are based on good faith assumptions and provided for general information purposes only. These statements do not constitute an offer, promise, warranty or guarantee of performance. Actual results may vary depending on certain events or conditions. This document should not be used or relied upon for any purpose other than that intended by Boeing.

Annie Beck
Regulatory Affairs
on behalf of Navigation Services
Commercial Aviation Services
May 23, 2009

COPYRIGHT © 2008 THE BOEING COMPANY

Topics for Discussion

Tocumen International & Howard Airports RNP Project

- Project Overview
- Project Objectives
- Statement of Work
- Project Team
- Project Selection Process
- Procedure Development Process
- System Requirements Review
- Procedure Concepts for PTY
- Next Milestone: Preliminary Design Review
- Questions & Answers



Tocumen International



Howard Airport

Copyright © 2008 Boeing. All rights reserved.

Project Overview

- Cooperative effort: AAC of Panama, Copa Airlines, Boeing, Jeppesen
- Develop RNAV STARs and RNP procedures for approach operations at Tocumen International & Howard Airports
- Copa Airlines will be the lead air carrier to introduce RNP with the 737NG.
- Other operators are anticipated to use these same procedures or RNAV derivatives of these procedures over time.
- The ACC Panama (through LACAC) will invite other Director Generals to participate as project observers along with ICAO.
- Major milestone events & reviews will be conducted in Panama.

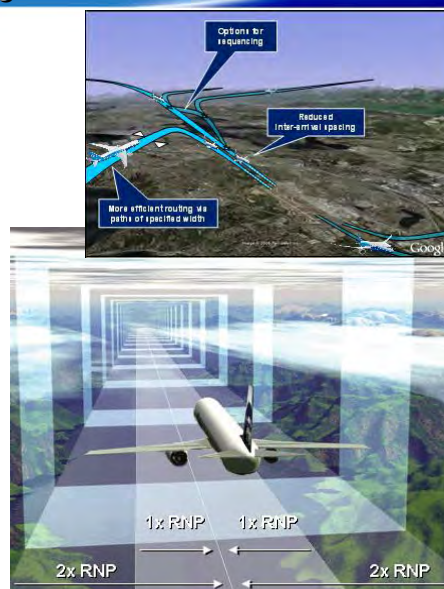


Copyright © 2008 Boeing. All rights reserved.

Required Navigation Performance (RNP)

A highly flexible means of navigation

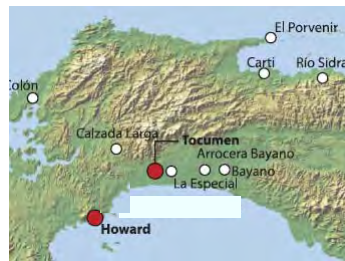
- RNP uses advanced flight management systems and GPS to allow aircraft to fly tightly confined corridors of airspace
- Allows operators and airspace planners to take advantage of the improved path performance to more efficiently use the available airspace.
- RNP can help avoid obstacles or terrain, and avoid noise sensitive or restricted areas.
- RNP can also be used to maintain safe separation between aircraft, as on parallel or converging runways.



COPYRIGHT © 2008 THE BOEING COMPANY

Project Objectives

- Allow the AAC to introduce RNP at Panama airports to enhance operational safety
- AAC of Panama will support the implementation of closely spaced parallel approach operations with RNP.
- Develop a full set of RNAV (RNP) procedures (RNP 0.3, 0.15, and 0.10.)
- Allow Copa Airlines to minimize the number of track miles flown in approach and departure operations (save fuel)
- Provide momentum for continued RNP implementation in Latin America



Copyright © 2008 Boeing. All rights reserved.

Statement of Work Summary

- Program Management (Boeing)
- System Requirements & Objectives (Boeing)
- RNP Instrument Procedures (Jeppesen)
 - Design Procedures
 - Submit Procedures for Approval to AAC
- Flight Crew Procedures (Copa Airlines)
- Provide Flight Crews, Simulators, Aircraft (Copa Airlines)
- Make application for operational approval and conduct an operational validation test. (Copa Airlines)
- Approve RNP Instrument Procedures (AAC)
- Approve Flight Operations (AAC)
- Implementation & Assessment of Efficiency Gains (Copa Airlines, AAC, Boeing)
- (Pending) Airspace Model & Simulation (Jeppesen)
- (Pending) RNP Integration Workshop (Boeing)



Copyright © 2008 Boeing. All rights reserved.

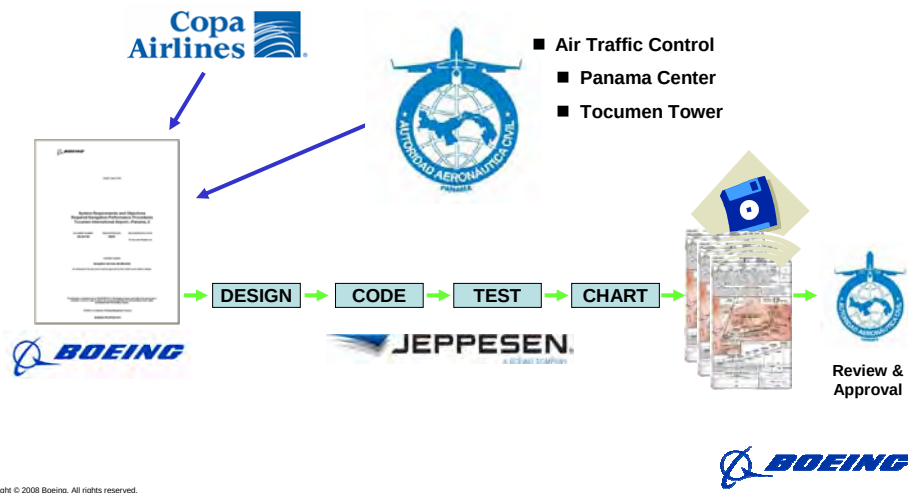
Project Selection A Four Step Process

1. LACAC Provided Project Candidate Recommendations to Boeing
2. Boeing coordinated the recommended candidates internally (Marketing & Sales)
3. Boeing confirmed interest with candidate state and proposed lead airline.
4. Project formalized through contracts.



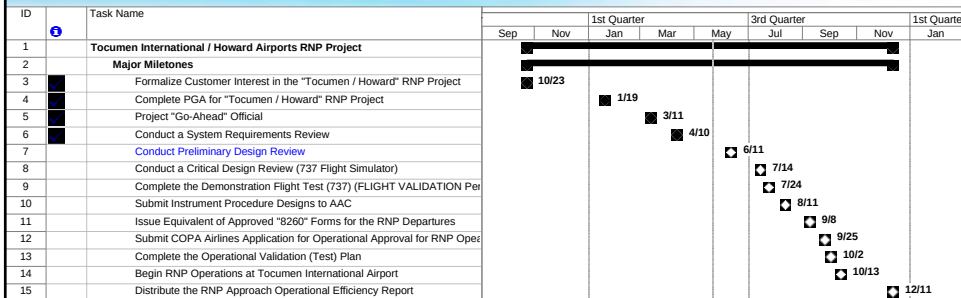
Copyright © 2008 Boeing. All rights reserved.

Procedure Design Process "A Systems Engineering Approach"



Copyright © 2008 Boeing. All rights reserved.

Project Timeline



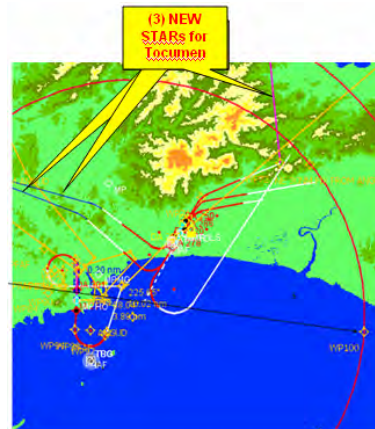
- System Requirements Review April 14, 2009
- Preliminary Design Review, June 11, 2009
- Demonstration Flight, 4th Week of July 2009



Copyright © 2008 Boeing. All rights reserved.

Next Major Milestone Preliminary Design Review, June 11, 2009

- Hosted by AAC de Panama
- Led by Boeing
- Review Preliminary Design Concepts from Jeppesen
- Participation from U.S. FAA
- LACAC and ICAO Invited to Observe Process
- Concept Envisioned by AAC de Panama
- New RNAV STAR's feeding RNP approaches.
- New RNP approaches to Runways 03L/R, and 21L/R
- New RNAV SID from Runways 03L/R



Copyright © 2008 Boeing. All rights reserved.

Successful RNP implementation requires all the elements be in place.

**Regulatory
capability**



X

**Airport and facility
capability**



X

**Air traffic
capability**



X

**Airline
capability**



X

**Airplane
capability**



■ **Successful introduction of RNP operations:**

- **Regulatory Framework**
- **Airspace Infrastructure**
- **Airline Flight Operations**
- **Airplane RNP Capability**



Copyright © 2008 Boeing. All rights reserved.



Copyright © 2008 Boeing. All rights reserved.