



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/81-NE/02
21/07/11

LXXXI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Cartagena de Indias, Colombia, 27 y 28 de julio de 2011)

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Informe de la Reunión del GEPEJTA/26.

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. Como **Adjunto** a la presente se acompaña el Informe de la Vigésimo Sexta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/26), llevada a cabo en la Ciudad de Guatemala, Guatemala, del 29 al 31 de marzo de 2011.
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.

CLAC/CE/81-NE/02
ADJUNTO

WEB SITE: *clacsec.lima.icao.int*
E-mail: *clacsec@lima.icao.int*

TELEFONO: (51-1) 422-6905, 422-9367
FAX: (51-1) 422-8236

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/26-INFORME
05/04/11

**VIGÉSIMO SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/26)**

(Ciudad de Guatemala, Guatemala, 29 al 31 de marzo de 2011)

RESUMEN

Lugar y fecha de la reunión

1. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) celebró su vigésimo sexta reunión entre los días 29 y 31 de marzo de 2010, en Ciudad de Guatemala, Guatemala, en las instalaciones del Hotel Crowne Plaza.

Ceremonia de apertura

2. El Sr. Luis Alberto Ferrate Felice, Ministro de Medio Ambiente de la República de Guatemala honró con su presencia la ceremonia de apertura dando la bienvenida a los Expertos de los Estados miembros de la CLAC y el Sr. Juan José Carlos Suárez, Director General de Aeronáutica Civil de Guatemala, inauguró la reunión el día martes 29. Los discursos figuran como **Adjunto 1 y 2**, al presente informe.

Coordinación, Secretaría y participantes

3. Actuó como coordinador de la reunión el Sr. Luis Orlando Montufar Chinchilla, Jefe del Departamento de Transporte Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala, asistido

por el Secretario de la CLAC, Sr. Marco Ospina. Participaron 50 delegados representando a 13 Estados miembros y 6 organismos internacionales. La lista completa de participantes figura como **Adjunto 3**.

Orden del Día

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

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

Cuestión 1.1 del
Orden del Día: **Transporte de Carga con documentación electrónica (Eliminación del papel de la cadena de abastecimiento de la industria de carga aérea) (Colombia).**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/12 *Colombia*

5. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/12 recordando que el tema sobre “Transporte de carga con documentación electrónica – E-freight” se trató inicialmente en la reunión del GEPEJTA/21 (Bogotá, Colombia, 18-20 de junio de 2008) con una presentación de IATA. Posteriormente, en la reunión del GEPEJTA/25 (Buenos Aires, Argentina, 4-6 de agosto de 2010), se abordó nuevamente el tema y se encargó al GEPEJTA realizar un diagnóstico de la situación en la región, actividad que se ha incluido en el Plan Estratégico del presente período. En tal sentido, Colombia, en su calidad de Punto Focal de la Mocrotarea de “Transporte y política aérea”, elaboró la Nota de estudio que contiene, entre otras cosas, un análisis sobre la cadena de suministros y los documentos que han sido reemplazados por mensajería electrónica, así como, una relación de los beneficios del e-freight, tales como: menores costos, rapidez en el servicio, mayor fiabilidad y precisión, facilidad para el seguimiento, aplicación normativa, etc... Aclaró asimismo, que el e-freight constituye una sustitución del papel por documentos electrónicos y su eliminación.

6. Seguidamente, presentó una relación sucinta de la situación regional respecto a este tema, la misma que había sido elaborada en función de la información que dispone la IATA en su página web y otros aportes de dicha Asociación. Se refirió asimismo, al contenido del adjunto a la Nota de estudio, específicamente a la situación de implementación de este sistema en cada uno de los Estados miembros de la CLAC. Documento que se acompaña como **Adjunto 5**.

7. Por su parte, el Representante de IATA resaltó la importancia del E-freight como una herramienta que facilita el comercio internacional y destacó la experiencia de Colombia en esta materia, país en el que se había avanzado sustancialmente.

8. La Secretaría sugirió que los especialistas analicen este tema al interior de sus Administraciones a efectos de viabilizar el apoyo en esta tarea y requirió de la IATA se amplíe la información sobre el proceso y cómo se llegó a determinar el costo, la coordinación interna, el manejo de carga perecible, etc... Destacó asimismo, que este tema también requiere de un análisis, considerando la Facilitación y Seguridad Aeroportuaria (Anexos 9 y 17).

9. La Experta de Colombia informó que con relación a los costos, no contaba con información al momento, en todo caso, luego de la revisión, se pudo concluir que de los 22 Estados miembros de la CLAC, 3 ya implementaron el programa y se espera que 10 lo hagan en el transcurso del 2011 y 2012. Consecuentemente, más de la mitad de los Estados miembros (13) estarían promoviendo la

aplicación del E-freight en su territorio. De igual manera, compartió la experiencia de su país en la elaboración de la hoja de ruta.

Conclusión

10. El GEPEJTA acordó:

- a) exhortar a los Estados que analicen el proceso del E-freight al interior de sus Administraciones e informen al respecto en la próxima reunión;
- b) sugerir al Comité Ejecutivo de la CLAC que apoye esta iniciativa e inste a los Estados miembros su implementación; y
- c) que se traslade este tema para conocimiento del GRUFAL/AVSEC, teniendo en cuenta que en el programa debería considerarse también el cumplimiento de los Anexos 9 y 17 del Convenio de Chicago.

Cuestión 1.2 del

Orden del Día:

Actualización de la información referente al aumento del precio de combustible de aviación y su impacto en la estructura de costo de las aerolíneas (Colombia).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/19 *Colombia*

11. La Experta de Colombia presentó Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/19, recordando que en la anterior reunión del GEPEJTA se sugirió la inclusión de este tema en el Programa de Trabajo del presente período, en base al trabajo realizado por Panamá, anterior Punto Focal de la Macrotarea y teniendo en cuenta la propuesta de IATA a efectos de desarrollar un trabajo conjunto en materia de tasas e impuestos que se aplican en los Estados miembros, reglamentación del suministro por parte de los proveedores, excepción del IVA (impuesto al valor agregado) para los vuelos internacionales y transparencia en los precios de paridad de importación.

12. Asimismo, destacó que la meta de gestión es: “Encontrar soluciones para mitigar el constante aumento del precio del combustible de aviación”. En esa línea de ideas, observó que la industria del transporte aéreo nuevamente enfrentaba el alza del precio del combustible, en consideración de los problemas políticos generados en algunos productores del Medio Oriente. Destacó así mismo, que esta situación se ha acentuado desde diciembre del año pasado.

13. Por otro lado, observó que algunas aerolíneas estaban tomando medidas para mitigar el alza del costo incrementando el precio en los billetes de pasaje, asunto que podría afectar el crecimiento del sector, contrayendo la demanda. Destacó asimismo, que era necesario que las aerolíneas implementen medidas para optimizar su eficiencia, teniendo en cuenta que el promedio a nivel mundial de incidencia en el costo de operación de las líneas aéreas por concepto de combustible asciende al 29% e inclusive en Latinoamérica llega en algunos casos al 37%. Expresó asimismo que, si bien el precio del combustible es un asunto que no regulan las autoridades aeronáuticas, a través de ellas se podría implementar medidas que mitiguen de alguna manera el impacto.

14. Finalmente, exhortó al GEPEJTA a trabajar en la actualización de la Res. A18-5 sobre “Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región”, teniendo en cuenta las siguientes sugerencias:

1. *Exhortar a las autoridades aeronáuticas para que los Estados con economías emergentes donde la producción de aeronaves es inexistente, eviten gravar la adquisición de flota de última tecnología, de esta manera se estimularía la renovación de flota.*
2. *Promover en los Estado miembros la implementación de medidas que contribuyan a mitigar el constante aumento del precio de combustible tales como:*
 - a) *Desarrollar procedimientos y tecnologías mundiales de navegación basada en la performance (PBN), es decir la navegación que emplea señales de satélite con avanzada tecnología y permite a las aeronaves volar sin depender de ayudas para la navegación convencional basadas en tierra. El concepto PBN contribuye al rendimiento aéreo en términos de exactitud, integridad, disponibilidad, continuidad y funcionalidad de una aeronave. Este sistema permite volar de una forma más eficiente, lo cual a su vez garantiza mayor seguridad en la operación, ahorro de combustible.*

disminución de tiempos de vuelo, reducción en la emanación de gases CO₂ a la atmósfera y contaminación auditiva durante los procedimientos de salida y llegada a los aeropuertos.

- b) Propiciar la creación de grupos interdisciplinarios de trabajo que centren sus esfuerzos en el estudio de combustibles alternativos, los cuales plantean la posibilidad de ser más económicos y ecológicos que los tradicionales. Aunque es una tecnología todavía en desarrollo, podrían alcanzar en un futuro cercano una mayor eficiencia e incluso superar a la de los derivados del petróleo. Tal es el caso del primer vuelo de demostración con biocombustibles realizado por parte de una línea aérea comercial estadounidense “Continental Airlines” donde se ha informado que la mezcla utilizada ofreció unas prestaciones iguales o superiores a las del combustible tradicional, llegando a superar en algunas etapas del vuelo hasta en un 1,1% la eficiencia de consumo en relación con el derivado 100% del petróleo. Igualmente se ha expresado una vez analizado el ciclo de vida del biodiésel obtenido a partir de algas y jatropha usado al 50% en uno de los dos motores, se concluyó que las emisiones totales de gases de efecto invernadero son entre un 60% y un 80% menores en comparación con el combustible convencional. Continental Airlines confirma que su vuelo de prueba con biocarburantes redujo emisiones y consumo.*
- c) Instar a los Estados miembros a fortalecer las plantas de controladores aéreos cuando se requiera, dado que se observa que en algunos Estados no crece en la medida que se desarrolla el tráfico aéreo y esto genera ineficiencias.*
- d) Exhortar a los Estados miembros para que la infraestructura de navegación proporcione una cobertura adecuada, atendiendo el continuo crecimiento del tránsito aéreo y las previsiones de aumento de la demanda que muestran que la red de rutas ATS resulta en algunos casos ineficaz para gestionar la capacidad disponible de espacio aéreo y satisfacer las expectativas de los usuarios en términos de mayor flexibilidad operacional, puntualidad y reducción de costes a los operadores.*
- 3. Coordinar a través de la Secretaria de la CLAC que el GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM (GREPECAS) exponga ante el GEPEJTA el estado de implementación de rutas RNAV, con el ánimo de incluir esta medida dentro del paquete de acciones de mitigación, considerando que RNAV tiene como objetivo la optimización del uso de la red ATS (tanto en ruta como en las áreas terminales), para proporcionar una mayor capacidad del espacio aéreo, junto una mayor eficiencia en las operaciones. Esto se logra porque se reducen las separaciones laterales entre las trayectorias de las aeronaves y su utilizan nuevas rutas que no están atadas al sobrevuelo de determinadas radio ayudas. Otro de los beneficios es el menor impacto ambiental gracias al ahorro de combustible (rutas más cortas) y reducción del ruido (procedimientos más óptimos).*
- 4. Independientemente de lo anterior respecto a implementar las medidas de mitigación, en el entre tanto se desarrolla la propuesta de IATA acogida por el GEPEJTA/25 para la elaboración de un trabajo conjunto sobre:*

- a) *Tasas e impuestos aplicados en cada país: Las tasas e impuestos aplicados a los combustibles de aviación tanto para el combustible producido en los países, como para el combustible importado afectan directamente el precio final del producto. Tasas en porcentaje incluso hacen más daños a los precios finales por que incrementan directamente los precios de un commodity internacional. La propuesta de IATA es analizar con cada uno de los gobiernos las tasas cobradas actualmente y con el apoyo del GEPEJTA impulsar a través de las Autoridades aeronáuticas las coordinaciones necesarias con las autoridades competentes para promover las modificaciones necesarias en los países que tienen los costos más elevados.*
- b) *Reglamentación del suministro por parte de los proveedores: Se hace necesario que los abastecedores de combustible de los aeropuertos sigan estándares internacionales. Cabe a los países asegurar que los proveedores autorizados de combustibles, estén en línea con los estándares internacionales. En muchos países donde hay monopolio de la explotación del servicio de suministro hay un bajo empeño en garantizar las mejores prácticas internacionales. Lo que se pretende es que a través de las autoridades aeronáuticas se gestione ante el órgano competente la divulgación de estos estándares internacionales, y solicitar se garantice el cumplimiento de los mismos y aquellos países que no lo tengan implementado promuevan ante las instancias pertinentes su adopción y cumplimiento.*
- c) *Excepción del IVA para los vuelos internacionales: Se considera importante que los Gobiernos sigan las recomendaciones contenidas en el documento OACI (8632) en el sentido de no aplicar IVA, o cualquier otro impuesto a los volúmenes de combustibles de aviación suministrados en vuelos internacionales. Los países son soberanos, pero como el combustible de aviación es el ítem de costo más grande de una aerolínea llegando a cerca de 37% del costo operacional, todo el impacto de los impuestos afectan directamente los costos del vuelo, y por supuesto son trasladados a los pasajeros influenciando directamente el crecimiento del transporte aéreo regional y en el continente.*
- Sería muy importante que los países integrantes de la CLAC realicen sus mejores esfuerzos en gestionar ante las autoridades competentes la excepción total de impuestos al combustible de aviación de vuelos internacionales y revisen sus políticas de impuestos para el combustible de vuelos domésticos.*
- d) *Transparencia de los precios de paridad de importación: Muchos países aplican el concepto de paridad de importación en el precio del combustible suministrado. Este precio es basado en un costo teórico de importación con todos sus costos y tasas que se cargan en una importación, pero al final producen el producto en refinerías locales. No hay transparencia en estos costos y como normalmente se tratan de empresas monopolísticas el precio final del producto es muy elevado. El objetivo que se persigue es que a través de las Autoridades Aeronáuticas se promueva en las instancias pertinentes la adopción y fijación de políticas de gobierno que regulen esta actividad, para que se tengan precios basados en mercados internacionales*

pero sin los costos de logística e importación que no incurren en la producción local.

15. El Representante de ALTA apoyó la Nota de estudio presentada por Colombia, resaltando dos puntos, primero el 2(b) en el sentido que el tema del medio ambiente es un asunto primordial y los combustibles alternativos constituyen una buena alternativa que beneficia en la disminución de la huella de carbono. Citó como ejemplo a México, que venía trabajando arduamente en este asunto, con una política de Estado consistente que agrupa a aerolíneas y aeropuertos en la cadena de producción de los biocombustibles. En segundo lugar, el 15.4.a) referente a las tasas e impuestos aplicados en cada país, ya que, en determinados casos se aplican cargos sobre el consumo que no son parte del suministro y no generan valor.

Conclusión

16. Sin mayores comentarios, el GEPEJTA aprobó las sugerencias expuestas en la NE/19 de Colombia y encargó a la Experta de dicho país que presente en la próxima reunión una propuesta de modificación a la Res. A18-5 para ulterior aprobación del Comité Ejecutivo.

Cuestión 1.3 del

Orden del Día:

Acuerdos de Cooperación (Colombia).

Cuestión 1.5 del

Orden del Día:

Base de datos – Acuerdos interlineales (Presentación IATA).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/21 *Colombia*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/10 *Corrigendum IATA*

17. El GEPEJTA consideró conveniente abordar las dos Cuestiones al mismo tiempo. En ese sentido, la Experta de Colombia procedió a presentar la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/21 remitiéndose a los antecedentes y resaltando que era pertinente retomar el tema enfocándolo desde la óptica de los Acuerdos de Colaboración que suscriben las aerolíneas, que son diferentes a los Acuerdos interlineales que se manejan en marco de IATA, los cuales no siempre requieren de aprobación gubernamental individualizada, pues varios de ellos son reconocidos como práctica de la industria en beneficio del público (acuerdos de endoso, prorrateo, descuento para empleados, etc...). Asimismo, informó que en la nota de estudio referida se definieron los acuerdos de utilización de aeronaves entre explotadores, teniendo en cuenta sus diferentes modalidades.

18. Para terminar con la presentación de la Nota, invitó al GEPEJTA a considerar la información presentada, intercambiar puntos de vista, y si se estima de interés para los trabajos del Grupo, adelantar el análisis propuesto sobre tendencias recientes en materia de acuerdos de colaboración y cooperación comercial entre aerolíneas en la región latinoamericana. Para tal efecto, por medio de la Secretaría, se circularía una encuesta para recopilar la información que sirva de base para el análisis propuesto. En el adjunto de su NE presentó una primera versión de la encuesta propuesta, que se podría ajustar con los aportes que se reciba por parte de los Expertos. Sin comentarios, los Expertos acogieron favorablemente la propuesta y solicitó a la Secretaría que, una vez aprobada la misma, se la circule entre los Estados.

19. A continuación, el Representante de IATA presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/10 *Corrigendum* relacionada a la base de datos de acuerdos interlineales. Al término de la presentación, el Grupo solicitó al Representante de IATA que amplíe la información sobre

los acuerdos con código compartido, intercambio de aeronaves y estructura en la forma de negociación. La presentación figura como **Adjunto 6**.

20. El Representante de IATA informó que su Asociación no tiene ingerencia en este tipo de acuerdos y su gestión se limitaba específicamente a los acuerdos multilaterales interlineales. Para tal efecto, disponen de cuatro resoluciones que consideran el marco general de operación de las diferentes modalidades y ejemplificó la Resolución 780 referente al “tráfico de pasajeros en doble vía”, la misma que permitía a las líneas aéreas en forma individual desarrollar los pares de rutas, aclarando que el hecho que una aerolínea se acoja y sea firmante del MITA no quería decir que automáticamente esa aerolínea forme parte de la gran bolsa de acuerdos interlineales o que a sus rutas tengan acceso las demás firmantes.

Conclusión

21. El GEPEJTA acordó solicitar a la Secretaría que, una vez aprobada la encuesta presentada por Colombia en su NE/21, la circule entre los Estados.

Cuestión 1.4 del

Orden del Día:

Liberalización del Transporte Aéreo – Informe sobre suscripción de “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos” (Secretaría).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/06 *Secretaría*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/02 *República Dominicana*

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/26-NI/01 *Argentina*

22. El Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/06 recordando que, en el anterior período, el GEPEJTA trabajó arduamente en la elaboración del “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos”, el mismo que fue aprobado y suscrito por Chile, República Dominicana y Uruguay durante la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC (Punta Cana, República Dominicana, 2-4 de noviembre de 2010). Asimismo, informó que en aquella oportunidad los Delegados de Colombia, Costa Rica y Panamá informaron que estaban realizando las coordinaciones necesarias al interior de sus Administraciones para suscribir el Acuerdo.

23. Resaltó que el “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC” permite su suscripción incluyendo reservas, es decir, que está abierto para que lo firmen todos los Estados miembros y, si fuera el caso, éstos podrían ir avanzando hacia la liberalización intrarregional en forma ordenada y paulatina. Informó además, que el Presidente de la CLAC, entre las prioridades de su actividad, viene impulsando la suscripción de este importante instrumento jurídico internacional con el objeto que, aquellos Estados que aún no lo han hecho, lo firmen lo antes posible. Antes de terminar, instó a los expertos que promuevan, al interior de sus Administraciones, la suscripción del referido Acuerdo.

24. A continuación, el Experto de República Dominicana presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/02 referida al mismo tema, la misma que contenía un análisis del “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC” y agregaba que la adopción del citado instrumento, constituía un elemento clave para el desarrollo del transporte aéreo en la Región en su proceso de integración y también exhortó a los Estados que aún no lo han firmado, lo hagan con las reservas que estimen conveniente, lo antes posible.

25. Durante el debate, el Experto de Uruguay expresó su felicitación a la Delegación de República Dominicana por la presentación de la Nota que consideró muy completa y con un trabajo de síntesis loable. Destacó que la Nota provenía de uno de los Estados firmantes y supone la aplicación del instrumento antes de la ratificación, en función de lo que establece el Convenio de Viena sobre del derecho

de los tratados. A continuación, informó que su país también firmó dicho Acuerdo y que el Tratado será ratificado sin reservas. Seguidamente, instó a los delegados que estudien el documento y se darán cuenta que no existe presión alguna para realizar una política de cielos abiertos, destacando que el Artículo sobre las “Reservas” era una prueba de ello. Añadió, que en el evento que algún Estado esté totalmente en desacuerdo, inclusive puede firmarlo y ratificarlo con todas las reservas que desee. Se esperaba que con el tiempo, todos los Estados Latinoamericanos vayan lentamente retirando sus reservas, si las tuvieren, recordando que una vez renunciada una reserva no se la puede colocar nuevamente. A título ilustrativo, agregó que los dos únicos momentos para colocar una reserva era el momento de la firma y de la ratificación.

26. Durante el debate, los Expertos consideraron que este instrumento constituye una muy buena herramienta para viabilizar el desarrollo del transporte aéreo en la Región y, a pedido de la mesa, se solicitó comentarios de los Expertos ahí reunidos acerca de la firma del Acuerdo de la referencia, destacándose lo siguiente:

- a) GUATEMALA informó que se estaban realizando los análisis necesarios para suscribirlo y adherirse al Acuerdo en el corto plazo.
- b) CHILE informó que, habiendo firmado el Acuerdo, estaban haciendo los contactos necesarios con el Parlamento para su ratificación, sin reservas.
- c) BRASIL expresó que su intención era firmarlo, pero habría que esperar la designación del nuevo Director-Presidente de la ANAC.
- d) COLOMBIA reiteró lo expresado en la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC, en el sentido que su país tenía la intención de suscribir el Acuerdo y, para tal efecto, estaban realizando las coordinaciones respectivas con el Ministerio de Relaciones Exteriores de su país.
- e) ARGENTINA se refirió a la NI/01 que contenía la posición de su país e informó que venía realizando los esfuerzos necesarios para recuperar Aerolíneas Argentinas, circunstancias por las cuales no se veía viable su firma. Aprovechó para informar el retorno de Aerolíneas Argentinas al *Clearing House* de IATA y su adhesión a una de las alianzas más importantes del mundo.
- f) CUBA expresó que su país había estudiado el Acuerdo pero que a esa fecha había considerado prudente no llevar todavía a cabo la suscripción, agregando, en todo caso, que disponen de una política flexible en materia de transporte aéreo.
- g) ECUADOR destacó que su legislación es clara en cuanto a la protección del tráfico de cabotaje para las líneas aéreas nacionales e informó que se está analizando la legislación, a través de estudios económicos de la DGAC para ver la posibilidad de que otras aerolíneas entren a operar en su país y, posteriormente, presentar al Congreso.
- h) MÉXICO: Su Delegada informó que en su país se venía realizando una apertura gradual de interés común para todos los Estados y que el mecanismo para esto era a través de acuerdos bi y multilaterales. Concluyó que no siendo la especialista, haría llegar esta consulta a las personas indicadas para emitir una posición.
- i) PARAGUAY informó que éste Acuerdo es de vital importancia para su país y

redundaría en beneficio de todos los países de la Región, impulsando una política de cooperación. Expresó asimismo, que los cambios estructurales y en las políticas dificultan el estudio y avance en la suscripción del Acuerdo, no obstante lo cual, la DINAC está estudiando la posibilidad de suscribirlo lo antes posible.

- j) PANAMÁ informó que el Acuerdo todavía no había sido analizado por la AAC, pero en todo caso existía la intención de firmarlo preservando los derechos de cabotaje.
- k) URUGUAY informó que el Acuerdo ya fue firmado sin reservas con motivo de la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC y que al momento se encontraba en análisis de los organismos internos correspondientes, previo a su ratificación.
- l) VENEZUELA expresó que su país viene firmando Acuerdos bilaterales con otros países, incluyendo tráfico de 5ta libertad y, luego del análisis correspondiente, es posible que esto conlleve, en un futuro, a considerar la posibilidad de suscribir el instrumento jurídico.

Conclusión

27. El GEPEJTA acordó:

- a) exhortar a los Estados a que suscriban el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC, lo antes posible, con reservas o sin ellas;
- b) solicitar al Presidente de la CLAC que continúe su trabajo de acercamiento con las autoridades aeronáuticas para la suscripción de dicho Acuerdo; y
- c) exhortar a aquellos Estados que se encuentran en proceso de análisis de este tema, para que resuelvan lo antes posible y suscriban el Acuerdo referido.

Cuestión 1.6 del Orden del Día:

Impacto social y económico del transporte aéreo en el PBI (IATA-Secretaría).

28. En esta punto del Orden del Día, no se presentaron Notas de estudio, únicamente tanto la IATA como la Secretaría realizaron intervenciones orales.

29. Para comenzar, el Representante de la IATA recordó que en el 2007, en Santo Domingo, el Presidente de la CLAC y el Director General y CEO de la IATA suscribieron un Memorándum de Entendimiento para desarrollar los estudios sobre la contribución económica del transporte aéreo en la economía de los Estados miembros de la CLAC. Recordó asimismo, que posteriormente a ello, se desarrolló en una primera etapa estudios de Bolivia, Chile, Colombia, México y Panamá. Informó asimismo, que esta idea ha tenido tal acogida que se le ha solicitado a la IATA cubrir otros países y, al momento, existen 42 en lista.

30. A continuación informó que, posteriormente a los cinco estudios iniciales señalados anteriormente, se desarrollaron estudios para Argentina y Perú y, al momento, se estaba preparando el estudio de Brasil. Con la totalidad de estos países, se estaría cubriendo el 80% de la población de la Región y existe el compromiso de continuar desarrollando los estudios de todos los Estados miembros de

la Comisión, solicitando a la CLAC orientación respecto a la prioridad en los que se deban realizar a futuro, ya sea agrupándolos en bloques de países o individualmente, de la manera que sea más eficiente.

31. En ese sentido, la Secretaría reiteró que estos documentos son sumamente importantes para que las autoridades de aviación civil demuestren a sus autoridades superiores la importante incidencia del transporte aéreo y su efecto multiplicador en la economía de los Estados. Destacó asimismo, que era necesario actualizar los estudios realizados con anterioridad, en función del comportamiento de los mercados y las economías de los Estados miembros. En ese sentido, consideró que los estudios para todos los Estados son prioritarios y, en todo caso, debería establecerse un programa que cubra a todos los Estados miembros de la CLAC en el menor tiempo posible y un procedimiento para actualizaciones futuras. Lo expresado podría coordinarse entre la Vicepresidencia para América Latina de la IATA y la Secretaría de la CLAC.

32. Antes de finalizar, el Representante de IATA destacó nuevamente la importancia que tiene la colaboración de las autoridades de los Estados en la recopilación de la información necesaria para este tipo de estudios, pues se requiere de una muestra histórica no menor a 10 años.

Conclusión

33. El GEPEJTA encargó a la Secretaría que coordine con IATA un programa que permita realizar los estudios de incidencia económica en el transporte aéreo de los Estados que aún no se lo ha realizado y un procedimiento a futuro para actualizaciones. Asunto que deberá ser presentado en la próxima reunión del GEPEJTA.

Cuestión 1.7 del

Orden del Día:

Protección de viajeros por quiebra de aerolíneas – Términos de referencia Grupo *ad hoc* (Secretaría).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/03 *Secretaría*

34. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/03, recordando que el tema nació de la solicitud que realizó hace algún tiempo la Autoridad Aeronáutica de Colombia, cuando se vieron afectados por la quiebra de Aircomet. Se informó asimismo, que en esa oportunidad, se solicitó a los Estados información sobre las medidas que venían aplicando para garantizar a los pasajeros por servicios interrumpidos unilateralmente por parte de las compañías de aviación que operan en la Región. Sobre la consulta señalada, se había recibido respuesta de Brasil, Bolivia, Chile, Costa Rica, Cuba, Guatemala, Paraguay, República Dominicana y Uruguay. Por otro lado, recordó que este tema forma parte del Programa de Trabajo del presente período y que se constituyó un Grupo *ad hoc* conformado por Argentina, Brasil, Colombia (Ponente), Ecuador, Guatemala, Panamá, Uruguay, ALADA, ALTA e IATA, habiéndose encargado a la Secretaría la redacción de los términos de referencia para este Grupo *ad hoc*.

35. En función de lo acordado, la Secretaría presentó a consideración del GEPEJTA los términos de referencia que se detallan a continuación y solicitó al Ponente que presente el cronograma de trabajo correspondiente:

- *Analizar las respuestas de los Estados referidas en el párrafo 8 de la presente Nota.*
- *Analizar la Nota de estudio 33 que presentó IATA en el GEPEJTA/25, referida en el párrafo 6 de la presente Nota.*

- *Analizar la reglamentación disponible en los Estados respecto a los procesos de quiebra.*
- *Analizar la reglamentación disponible en los Estados respecto a la protección de los consumidores.*
- *Elaborar un proyecto de decisión que contenga una “Directriz de Procedimiento” que permita a los Estados proteger a los viajeros en caso de quiebra de una aerolínea o suspensión unilateral del servicio.*

36. Durante el debate, se consideró conveniente que en el documento final a desarrollar por el Grupo, se tenga en cuenta directrices para detectar con anterioridad y prevenir una situación de quiebra que vaya a afectar a los usuarios. De igual manera, era importante conocer la reglamentación que cuentan los Estados respecto a la protección del consumidor y disponer de los mecanismos que se aplican cuando una línea aérea entra en proceso de quiebra.

37. El Grupo *ad hoc* se reunió para analizar los términos de referencia presentados por la Secretaría y elaborar su cronograma de trabajo para someterlo a consideración del GEPEJTA.

38. Luego de la reunión, el Ponente (Colombia) informó el Grupo *ad hoc* había convenido que, dada las particularidades de este asunto, no era fácil recomendar a los Estados sobre las medidas a tomar al respecto. También, habían considerado que, para hacer un informe, primero requerían que la Secretaría se ponga en contacto con sus pares de otras Comisiones a efectos de solicitar información si en algunos de sus estados miembros se han tomado medidas similares. De igual manera, los miembros del Grupo *ad hoc* se habían comprometido a presentar un informe sobre las ventajas y desventajas que podría generar el establecer una póliza o garantía, así como, las dificultades o facilidades para su implementación. Luego, la Ponente con esa información elaborará una Nota de estudio para observaciones del Grupo *ad hoc* y luego de recibir sus comentarios, la presentará en la próxima reunión del GEPEJTA. Luego de eso, se definirá si es viable o no que el Grupo siga con esta tarea.

39. Durante el debate, el Experto de Brasil manifestó no conocer ningún Estado que tenga regulaciones sobre este tema, por lo que sería importante conocer la información que presente la Secretaría sobre este asunto en la próxima reunión del GEPEJTA. Concluyó expresando sus dudas sobre la capacidad de crear una reglamentación que sirva para aminorar el problema que se está analizando.

40. El Especialista del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial (INSTIBAEROSPA) manifestó que independientemente que exista o no una legislación nacional, a su entender, las leyes de los Estados no lo tienen regulado, sin embargo los códigos penales lo deben tener en los capítulos correspondientes a la “quiebra de las empresas” en el campo mercantil, dentro de las cuales están incluidas las líneas aéreas. Por su parte, el Experto de Brasil aclaró que se estaba discutiendo sobre una regulación que proteja a los pasajeros de las aerolíneas que hayan entrado en un proceso de quiebra y esto seguramente no está en el código penal ni en ninguna otra regulación. Además, puso en conocimiento que trasladará este asunto al área responsable del tema en la ANAC para el análisis correspondiente.

41. La Secretaría manifestó que en algunos casos los Estados exigen una garantía en depósito previo a otorgar un permiso de operación, esto con el propósito de garantizar el cumplimiento del mismo, por lo que, sería conveniente que al interior de los Estados los especialistas verifiquen esto y analicen si la cantidad impuesta es suficiente o no para cubrir los gastos de los pasajeros ocasionados por los procesos de quiebra. Recordó asimismo, que cuando dejaron de prestar el servicio por quiebra las líneas aéreas, lo hacen sin anunciar y los pasajeros principalmente recurren a reclamar a la autoridad aeronáutica y a los

organismos de protección al consumidor. Para concluir, expresó que existiendo leyes o reglamentación penal, civil o administrativa, es necesario profundizar en el análisis del tema para buscar la solución a este asunto.

42. El Especialista de Panamá manifestó que este asunto era un factor común en todos los países y que los aeropuertos también se veían afectados. Destacó que, para poder proteger al pasajero, se debe disponer de infraestructura, personal las 24 horas, proporcionar servicios y dinero, mantener personal de traducción que permita el diálogo con los pasajeros. Estos temas en los países están regulados de diferente forma por lo que debería pensarse en armonizar las regulaciones y establecer garantías en dinero o crear un fondo que pueda servir para tal objetivo.

43. La Secretaría insistió en que el Grupo *ad hoc* establezca su cronograma de trabajo, que les permita analizar a profundidad el tema con la información disponible y sugirió que también se tenga en cuenta la Resolución A18-3 sobre “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios” o, si es el caso, introducir en dicha Resolución algún texto que apunte al objetivo de amparo a los pasajeros en caso de quiebra de las líneas aéreas, así como, establecer a nivel de la CLAC algún sistema de apoyo mutuo entre las autoridades aeronáuticas de los estados en caso se presente un problema de quiebra en algunas de las aerolíneas propias de la Región.

Conclusión

44. Luego del debate, el GEPEJTA acordó lo siguiente:

- a) acoger favorablemente los términos de referencia para el Grupo *ad hoc* presentados por la Secretaría;
- b) encargar a la Secretaría que consulte con otras Comisiones Regionales la existencia o no de reglamentación sobre este tema en los Estados que las conforman; y
- c) encargar al Ponente (Colombia) que en la próxima reunión del GEPEJTA presente la nota de estudio considerando, entre otras cosas, los términos de referencia aprobados, la información recibida de los Estados, la nota de estudio presentada por IATA y la Resolución A18-3 de la CLAC sobre “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios”. Con esta información, el GEPEJTA decidirá si elabora o no una directriz de procedimiento para someterla a consideración del Comité Ejecutivo.

Cuestión 1.8 del

Orden del Día:

Procedimiento de coordinación en caso de crisis (Secretaría).

45. En esta Cuestión del Orden del Día, no se presentó ninguna Nota de estudio y únicamente la Secretaría informó que verificará con la Oficina Regional Sudamericana de la OACI si a través de la Red Digital (REDIG) se puede implementar un procedimiento de coordinación entre los Estados miembros en caso de crisis, sobre lo que informará en la próxima reunión del GEPEJTA. En todo caso, destacó que en nuestra Región se han producido varias crisis ocasionadas por la naturaleza, entiéndase, terremotos, tsunamis, erupción de volcanes y flujo de cenizas que han afectado tanto a la navegación aérea como a aeronaves y aeropuertos. Por tanto, este era un tema que debería continuar trabajándose para encontrar la mejor alternativa de coordinación y apoyo.

Conclusión

46. La Secretaría presentará información sobre este tema en la próxima reunión del GEPEJTA.

**Cuestión 1.9 del
Orden del Día:****Informe Grupo *ad hoc* “Sistema Estadístico Integrado” (Brasil-Ecuador).**Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/23 *Brasil-Ecuador*

47. El Experto de Brasil presentó a consideración del GEPEJTA el informe del trabajo realizado el día anterior en su reunión, de conformidad al siguiente detalle:

No.	Tarea	Responsable	Cronograma
a)	Desarrollar una Guía sobre la recopilación de datos de tráfico aéreo. <ul style="list-style-type: none"> - Secretaría circulará entre los Estados miembros la Guía de Brasil para comentarios (6 de julio de 2011). - Los Estados responderán con sus comentarios, hasta el 1ero de agosto de 2011. - La Secretaría analizará las sugerencias de los Estados (12 de septiembre de 2011). - La Secretaría presentará la guía final incluyendo los comentarios que juzgue necesarios, en la reunión del GEPEJTA/27 (Costa Rica, Septiembre de 2011). 	Brasil	1 de julio de 2011 (Brasil enviará a la Secretaría)
b)	Elaborar una encuesta sobre las posibilidades que tienen las autoridades aeronáuticas para solicitar, a través de las leyes, información a las compañías aéreas. <ul style="list-style-type: none"> - La Secretaría circulará entre los Estados miembros la encuesta (30 de mayo de 2011). - Los Estados miembros responderán hasta el 1 de julio de 2011. - La Secretaría enviará las respuestas a Uruguay para que las recopile y presente un informe en la próxima reunión del GEPEJTA/27, en coordinación con Ecuador. 	Uruguay	15 de abril de 2011 (Enviará a la Secretaría)
c)	Elaborar una encuesta sobre la utilización de los conceptos de la OACI sobre las variables de tráfico aéreo en los Estados miembros. <ul style="list-style-type: none"> - La Secretaría circulará entre los Estados miembros la encuesta (30 de mayo de 2011). - Los Estados miembros responderán hasta el 1 de julio de 2011. - La Secretaría enviará las respuestas a Chile para que las recopile y presente un informe en la próxima reunión del GEPEJTA/27, en coordinación con Ecuador. 	Chile	15 de abril de 2011 (Enviará a la Secretaría)
d)	Elaborar una encuesta sobre el funcionamiento de los procesos de recolección de datos (vía teléfono).	México	15 de julio de 2011

	<ul style="list-style-type: none">- México enviará las respuestas a la Secretaría y ésta las retransmitirá a Ecuador hasta el 20 de julio de 2011.- Ecuador analizará las respuestas y presentará una nota de estudio en la reunión del GEPEJTA/27.		
--	--	--	--

48. Por otro lado, con relación a la Nota de estudio CLAC/SISTEMA ESTADÍSTICO INTEGRADO/NE-05 presentada por la propia Secretaría, solicitó que el Adjunto de la misma se circule entre los Estados para actualizar el “Listado de direcciones disponibles para acceder a datos estadísticos e informe de los Estados”, en un plazo perentorio.

Conclusión

49. Sin mayores comentarios, el GEPEJTA aprobó el informe del Grupo *ad hoc* y la propuesta presentada.

Cuestión 2 del Orden del Día: Gestión aeroportuaria

Cuestión 2.1 del Orden del Día: Manual Regulatorio y Eficiencia Aeroportuaria (Perú).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/20 *Perú*

50. La Secretaría informó que lamentablemente la Delegación del Perú (Punto Focal de esta Macrotarea) no había podido asistir a la reunión, por motivos ajenos a su voluntad, en consideración que el trámite de viaje de los delegados no pudo concluir, razón por la cual sería la propia Secretaría la que se encargaría de presentar las Notas de estudio enviadas por el Punto Focal.

51. A continuación, procedió a presentar la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/20 (Perú) referente al Manual Regulatorio y Eficiencia Aeroportuaria, en la que se detallaba los antecedentes en el sentido que la Macrotarea de Gestión aeroportuaria correspondiente al Plan Estratégico de la CLAC había sido asignada al Perú. Asimismo que, para apoyar el trabajo en esta materia, el Grupo *ad hoc* estaba constituido por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Guatemala, México, Perú (Punto Focal-Ponente), República Dominicana, ALTA, ACI/LAC e IATA.

52. Recordó asimismo, que en el GEPEJTA/25 se había aprobado los siguientes términos de referencia del Grupo:

- *Intercambio de propuestas e información vía correo electrónico, durante los siguientes días, previos a la reunión del Comité Ejecutivo que se realizó en la Ciudad de México entre el 31 de agosto y 01 de septiembre de 2010.*
- *Realización de una Reunión del Grupo ad hoc durante los días de la reunión del Comité Ejecutivo en México para elaborar y revisar un proyecto de encuesta.*
- *Una vez elaborada la encuesta, solicitarían a la Secretaría de la CLAC, que circule la encuesta a los Estados, solicitando se dé respuesta a la misma en un plazo no mayor de 60 días.*

- En los siguientes 60 días, realizarían la revisión y análisis de las respuestas recibidas, iniciando la elaboración del reporte de resultados.
- Presentación del reporte de resultados en la próxima reunión del GEPEJTA/26.
- De los comentarios y opiniones recibidos por parte del GEPEJTA, elaborar el documento que proponga al Comité Ejecutivo, la conclusión de las Cuestiones 1.7 (“Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea/aeropuerto”), 2.3 (“Manual Regulatorio de Aeropuertos”) y 2.4 (“Sistema de Gestión de rendimiento de aeropuertos y proveedores de servicios de Navegación aérea (Eficiencia Aeroportuaria”).

53. De igual manera, se refirió a la reunión que el Grupo *ad hoc* mantuvo en México, el 31 de agosto de 2010, en la que se había revisado el proyecto de encuesta y encargado a los Representantes de IATA, ALADA y ALTA que remitan sus comentarios, sugerencias y mejoras para enriquecer el proyecto. Esto último, hasta la fecha de elaboración de la Nota, no se había recibido. En consideración de esto, el proyecto de encuesta no estaba listo y las actividades contenidas en el cronograma todavía se mantenían pendientes.

54. Terminó la presentación de la Nota refiriéndose a las medidas propuestas por el Perú, en su calidad de Punto Focal y Ponente del Grupo *ad hoc* en la Nota de estudio.

55. Durante el debate, en consideración de la no presencia de Perú y la dificultad administrativa que tienen los especialistas de dicho Estado para participar en las reuniones regulares que convoca la CLAC, la Secretaría sugirió que antes del próximo GEPEJTA se convoque a una reunión del Grupo *ad hoc* en las oficinas de la Secretaría en Lima, Perú, para desarrollar los trabajos pendientes y reprogramar la Macrotarea, de tal forma que en la próxima reunión los especialistas del GEPEJTA dispongan de un trabajo más estructurado.

56. La Experta de Guatemala recordó que lo más importante para cumplir en esta Macrotarea en lo que compete al “Manual regulatorio de aeropuertos”, era establecer con claridad la existencia o no de discrepancias entre el operador aeroportuario y la línea aérea. En ese sentido, recordó que anteriormente se había acordado circular la encuesta porque, si no existiere conflicto alguno, no habría razón para regular una situación inexistente. Este comentario lo hizo teniendo en cuenta que en la Nota de estudio presentada no se hacía referencia al tema. Terminó exhortando a los Representantes de ACI-LAC, IATA y ALTA que se pronuncien al respecto.

Conclusión

57. El GEPEJTA, luego de tomar nota de la información presentada, acordó que la Secretaría en coordinación con el Punto Focal y Ponente (Perú) convoque a una reunión del Grupo *ad hoc* en las oficinas en Lima, Perú, para replanificar y reorganizar el trabajo de esta Macrotarea, recordando que el Grupo *ad hoc* está constituido por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Guatemala, México, Perú (Punto Focal-Ponente), República Dominicana, ALTA, ACI/LAC e IATA.

Cuestión 2.2 del

Orden del Día:

Informe sobre procesos de concesión (Perú).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/24 *Perú*

58. Al igual que en la Cuestión anterior, la Secretaría procedió a presentar la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/24, referida al Informe sobre procesos de concesión (Perú), en la que se daba a

conocer la experiencia de dicho país en los procesos que ha llevado a cabo en materia de concesión aeroportuaria, presentando el detalles de los aeropuertos que fueron concesionados, las fechas de los contratos y el monto de la inversión estimada, así como, una relación sucinta de las obras que se incluyen en dichos contratos, clasificadas por obras de rápido impacto y de seguridad, obras de período inicial y obras de períodos remanentes. A continuación, informó que se realizaron dos modalidades de concesión, una de carácter autosostenible y otra de carácter cofinanciada. Se refirió asimismo, a la participación del Estado en los contratos de concesión así como del concesionario y del organismo regulador. Para terminar, la Nota de estudio hacía un resumen de la interrelación entre el concesionario y la Corporación Peruana de Aeropuertos (CORPAC).

59. Durante el debate, la Secretaría recordó que esta tarea se refiere, no al proceso de concesión del Perú, sino a mantener actualizada la encuesta sobre “Seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos”, motivo por el cual consideraba importante la información presentada por Perú, pero era necesario conocer qué pasa en el resto de países y terminó recordando que el Comité Ejecutivo, en su oportunidad, decidió que esta importante información se mantenga a disposición de los Estados en la página web.

60. En sentido de lo expuesto, sugirió que la encuesta y sus resultados también sean discutidos con motivo de la reunión del Grupo *ad hoc* que fuera acordada en el punto anterior. Propuesta que fue acogida favorablemente por el GEPEJTA.

Conclusión

61. El GEPEJTA acordó que la encuesta sobre el “Seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos” y sus resultados también sean discutidos en la reunión del Grupo *ad hoc* a la que se hace referencia en el punto anterior para mantenerla debidamente actualizada y a disposición de los Estados en la página web de la CLAC

Cuestión 3 del Orden del Día:

Capacitación

Cuestión 3.1 del Orden del Día:

Propuesta de nuevo enfoque estratégico para la Macrotarea “Capacitación” (Brasil).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/07 *Brasil*

62. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/07 recordando que, de acuerdo al mandato de la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC, a Brasil se le asignó la Macrotarea de “Capacitación”, por lo que la Dirección de la Agencia determinó la creación de un grupo de trabajo que se encargó de analizar las tareas incluidas en el Plan Estratégico y que propusiese las diferentes acciones que deberían ser tomadas, tanto por la propia Agencia cuanto por la CLAC, para que las necesidades de los Estados miembros de la CLAC en materia de “Capacitación” sean plenamente satisfechos.

63. Luego, haciendo notar que el experto en materia de capacitación no estaba presente, presentó la Nota remitiéndose a los antecedentes de la Macrotarea y presentando por cada una de las tareas un análisis y propuestas de los siguientes asuntos: Diagnóstico regional sobre centros de instrucción, Armonización de programas, Divulgación de cursos, Certificación de cursos, Reactivación del IPAC,

Centros de formación de pilotos, Optimización del recurso humano, Homologación normativa, Migración del recurso humano y Auditorías externas. A continuación, propuso al GEPEJTA que se analicen las propuestas presentadas y se aprueben las sugerencias efectuadas para desarrollar las tareas atribuidas en el Plan Estratégico en materia de Capacitación. De igual manera, que se instruya a la Secretaría que notifique al Comité Ejecutivo lo aprobado. Considerando el detalle de la información presentada y que la propuesta de Brasil apunta a un nuevo enfoque estratégico para la Macrotarea de Capacitación, la Secretaría ha creído conveniente adjuntar a este informe copia inextensa de la Nota de estudio presentada (**Adjunto 7**).

64. Durante el debate, la Secretaría hizo notar que esta Macrotarea es de suma importancia para el trabajo que desarrolla la CLAC y consideró muy útil la reprogramación del trabajo y el nuevo enfoque que se pretenda dar. Destacó asimismo que, existiendo varios Grupos *ad hoc*, era conveniente tratar de armonizar el trabajo en uno solo.

65. A continuación, se refirió a la propuesta de Brasil en lo concerniente a la Reactivación del Instituto Panamericano de Aviación Civil (IPAC) y recordó que, en su oportunidad, Panamá ofreció una alternativa de solución a este tema en un plazo de 12 meses, pero hasta el momento no se había tomado ninguna decisión, no obstante, dio a conocer que existían otros dos Estados interesados en constituirse como sede del IPAC, asunto que probablemente se resolvería en el transcurso del presente año.

66. Luego, se refirió a la propuesta de Brasil, que se basaba en el criterio de que ya existen centros de capacitación de excelencia a nivel internacional en Europa, América del Norte, Singapur y Australia, proponía constituir una “subcomisión de planeamiento estratégico de capacitación” que estaría directamente subordinada al Comité Ejecutivo y se encargaría de crear un sistema de mapeo de demandas de capacitación, verificar cuales de esas demandas podrían ser atendidas por el SRVSOP, mapear internacionalmente instituciones que ofrezcan capacitación en temas que no puedan ser atendidos por el SRVSOP y contratarlas y, por último, negociar precios especiales. Se consideraba así mismo, que esta subcomisión debería ser lo más reducida posible con la participación de 3 ó 4 funcionarios, inicialmente cedidos por las administraciones de los Estados miembros, los cuales realizarían al mismo tiempo sus actividades cotidianas y las que se le encargue en función de estas nuevas actividades. Para que pueda funcionar la mencionada subcomisión, debería disponerse de un presupuesto para el pago de viajes y viáticos de los funcionarios cedidos, valores que podrían incluirse en el presupuesto de la CLAC.

67. Sobre lo anterior, aclaró que la estructura orgánica de la CLAC permite la creación de “funcionarios internacionales adscritos”, los mismos que pueden ser especialistas de los Estados que podrían prestar sus servicios en las oficinas de la CLAC, en Lima, para desarrollar proyectos específicos de corto plazo pero los costos que esto implica deben correr a cargo del Estado que los designa, de esta forma evita que el funcionario desarrolle paralelamente dos actividades, la de su administración y la del proyecto. Por tanto, esta figura bien se podría aplicar en este caso para no propiciar el incremento de cuotas por parte de todos los Estados. Destacó asimismo, que dichos funcionarios adscritos, una vez se integren al trabajo en la Secretaría para cumplir proyectos de corto plazo, disponen de inmunidades y demás privilegios que les otorga el Gobierno Peruano, en función del Acuerdo Sede.

68. A continuación, los Expertos de Argentina, México, Panamá e IFALPA expresaron la intención de sus Estados de formar parte del Grupo *ad hoc* para lo que deberían realizar las consultas respectivas con sus autoridades. Los Expertos consideraron conveniente que se mantenga un solo grupo de trabajo tanto para la armonización de programas como para la certificación de cursos.

69. El Experto de Chile consideró que el análisis de la Nota era muy alentador, sin embargo, observó que en el documento se presentaban algunos temas que a su entender estaban en el aire y requerían respuesta de alguna manera para tomar una decisión final y orientar de mejor forma la

Macrotarea. En ese sentido, preguntó al Experto de Brasil respecto al tema de las auditorías de seguridad operacional y cómo se correlaciona este tema con otras Macrotareas y observó que había otras preguntas que se planteaban y que deberían recibir respuesta para ver si existía pertinencia, por ejemplo, si le corresponde a la CLAC llevar este tipo de temas o temas específicos. Entonces consideraba que, para que Brasil pueda continuar su trabajo, se requería respuestas a varias inquietudes.

70. Continuó reflexionando sobre el tema de la capacitación, haciendo notar que este es un asunto transversal de mucha importancia que afecta en su esencia a cada una de las actividades de la aviación civil, por tanto, habría que tener en cuenta el rol de la autoridad en materia de capacitación, en cuanto a si se la requiere interna o externamente. Destacó asimismo, que era necesario analizar, por ejemplo, los programas, la normativa, qué exige esa normativa respecto a las competencias que deben tener pilotos, tripulantes de cabina, mecánicos, ingenieros, etc. En esa línea de ideas, expresó que había mucho que hacer porque la normativa respecto a esta materia en particular era muy antigua y había que reconocer que la OACI camina lentamente en la modernización de estos temas. A modo de ejemplo, informó que él realizó un trabajo para un magíster de aviación civil y efectuó un análisis comparativo de las normas en materia de instrucción que tenían todos los países de la Región y, a su parecer, las exigencias estaban desactualizadas con respecto a la tecnología aplicada.

71. A modo de pregunta, mencionó si ¿será bueno exigir que los pilotos, para obtener una licencia comercial respecto a sus competencias, deben tener 200, 300 ó 400 horas de vuelo? o ¿será necesario eso en vez de definir el número de horas, que no necesariamente se relaciona con las competencias, es efectivo?, ¿qué pasa con los simuladores? ¿hasta qué nivel los créditos que estos otorgan podrían reemplazar? Consecuentemente, hizo notar que sólo en ese tema había mucho que analizar y esto tenía un impacto tremendo no sólo en la seguridad y en la capacitación, sino además en la eficiencia para contribuir con la industria y optimizar las competencias con reorientaciones apropiadas. Todo esto, tendría que ver con el área externa.

72. Después observó que, analizados los resultados de la auditoría de la USOAP en la Región, se determinó que un promedio de 51% cumple las normas y métodos recomendados en materia de personal capacitado y existen países en la Región que tienen un 70% ó 75% u 80% de cumplimiento de personas capacitadas. Dijo que esas brechas se presentan al interior de las organizaciones y observó que el análisis del resultado de la USOAP no se veía reflejado en la preocupación para priorizar y focalizar la capacitación regional.

73. Para terminar, expresó que se disponía de muchos seminarios en base a acuerdos con organismos y estados extranjeros, asunto que consideraba tremendamente importante, por ejemplo, en la Academia de Singapur y otras organizaciones del mismo sistema y la CLAC ha convocado, en varias oportunidades, a cursos relacionados en esa materia y los Estados no han ocupado la totalidad de las becas otorgadas en algunos casos. No obstante, tratarse de temas prioritarios. Consecuentemente, era necesario que se tengan en cuenta todos estos elementos en el grupo de trabajo para priorizar la capacitación, en función a las necesidades detectadas.

74. En función de lo expresado por el Especialista de Chile, el Experto de Brasil agradeció la intervención de Chile y expresó que su país también tenía una preocupación sobre el tema, por lo que, sugirió una reunión entre los Puntos Focales de las Macrotareas de Seguridad Operacional, AVSEC y Capacitación, a efectos que mantengan una reunión para evaluar y presentar al próximo GEPEJTA los denominadores comunes y un programa de trabajo en cuanto a la determinación de las necesidades de instrucción y elaboración de cronogramas para la creación y establecimiento gradual de un programa regional de instrucción en las áreas de “Safety” y “Security”. En ese sentido, dio a conocer que su país enviará una carta a Chile y República Dominicana, con copia a la Secretaría, a efectos de buscar la fecha más apropiada para mantener una reunión y avanzar en este asunto.

75. La Secretaría hizo notar que se debería modificar el Punto 4, pues no sólo se debe referir *Safety y Security*, porque las auditorías ahora son sistémicas y se topan otros temas, como por ejemplo, el de aeropuertos, en el que, como producto de las auditorías, se ha observado un gran número de no conformidades. Consecuentemente, era necesario que antes de proponer cualquier reprogramación, se reúnan los Puntos Focales y analicen con profundidad el tema, identificando las necesidades de la Región, para luego de eso, definir si es lo hace interna o externamente.

Conclusión

76. El Grupo de Expertos acordó:

- a) constituir un solo grupo de trabajo para apoyar la Macrotarea de Capacitación, mismo que estaría compuesto de la siguiente manera: Argentina, Brasil (Ponente), México (por definir), Panamá (por definir) e IFALPA;
- b) previo a tomar cualquier decisión sobre la reprogramación en materia de capacitación, se reúnan los Puntos Focales para definir las necesidades y prioridades en esta materia; y
- c) respecto a las propuestas presentadas en la Nota de estudio del Punto Focal, el GEPEJTA acogió favorablemente las sugerencias, las mismas que se deberían considerar en la replanificación de la Macrotarea, para lo que el Ponente debería presentar el cronograma y las metas de gestión, de conformidad al procedimiento establecido en la Res. A18-11.

Cuestión 3.2 del Orden del Día:

Informe sobre gestión de capacitación CLAC (Secretaría).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/04 *Corrigendum 1 - Secretaría*

77. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/04 *Corrigendum 1* mediante la cual se actualizaba la información que regularmente presenta sobre la gestión en materia de capacitación, destacando los antecedentes, el Plan Estratégico, los cursos, seminarios, conferencias y/o talleres convocados por la Secretaría, así como, las becas otorgadas en los diferentes centros de instrucción. Sobre esto último, resaltó que lamentablemente en algunas oportunidades los Estados no aprovechan las becas, por lo que era necesario exhortar a las autoridades de aviación civil que apliquen a las mismas, teniendo en cuenta el beneficio que representa, para los Estados y la Región en general, la formación del recurso humano. Terminó su presentación invitando a los Expertos a participar en los próximos eventos que publicará la Secretaría.

78. Exhortó asimismo, a participar en el próximo Seminario que sobre Planificación Estratégica se realizará en Guatemala en el mes de abril, en el marco del Acuerdo CLAC/EAU. Informó además que el Seminario sobre Medicina Aeronáutica previsto para el mes de noviembre se eliminará del Programa de capacitación 2011, ya que la OACI también había convocado a un seminario similar y para no duplicar esfuerzos, quizás se lo reprogramaría con otro seminario para el próximo período. Destacó también, que el Seminario de Medio Ambiente que en principio estaba previsto para realizarse en Brasil, se lo reprogramó para desarrollarse en Guatemala, seguido de una reunión de “Especialistas en Medio Ambiente”.

Conclusión

79. El GEPEJTA, luego de tomar nota de la información presentada, alentó a la Secretaría a continuar desarrollando el trabajo de capacitación y exhortó a los Estados a aprovechar las becas que regularmente ofrece.

Cuestión 4 del Orden del Día: Medio ambiente

Cuestión 4.1 del Orden del Día: Política regional de medio ambiente (Guatemala).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/13 *Guatemala*
Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/14 *Guatemala*
Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/15 *Argentina (Eliminada)*

80. El Experto de Guatemala realizó una presentación sobre los antecedentes generales de la Macrotarea, avances de la gestión anterior, subetapas de los acuerdos al Plan Estratégico de la CLAC, plazos establecidos, instrumento de diagnóstico, encuesta realizada por México, matriz de análisis de la estrategia ambiental, componentes estratégicos, nuevas tecnologías, infraestructura, medidas operacionales, programas de incentivos y contenido del instrumento de diagnóstico. La presentación completa figura en el **Adjunto 8**.

81. Una vez terminada la presentación, el Experto de Brasil aclaró que en su país la autoridad responsable por la política de medio ambiente es la Cancillería y la ANAC (Agencia Nacional de Aviación Civil) tiene la responsabilidad de asistirle en los asuntos de aviación civil relacionados con el medio ambiente. Sobre la presentación de la Nota de estudio de Guatemala, específicamente con relación a las encuestas presentadas, informó que el personal de la ANAC encargado de la parte correspondiente a medio ambiente, analizó con detenimiento la propuesta, sin embargo, aunque consideraron la encuesta bastante interesante y necesaria, creían que la parte 2 del cuestionario relativa a la calidad del aire y emisiones de gases de efecto invernadero, era muy extensa con relación a los demás temas. Por lo que, sugirió reducirla, lo que facilitaría su respuesta por parte de los Estados.

82. El Experto de Guatemala aclaró que la diferencia señalada por Brasil se debía a que el tema de calidad del aire representa en sí unas de las principales variables en el cambio climático y que el 70% estaba basado en el documento que elaboró en su momento México, anterior Punto Focal, que se completó con algunas preguntas que se creyó importante incluirlas. En todo caso, manifestó que se podría proceder a reducir el cuestionario, conforme lo propuesto por Brasil.

83. Por su parte, las Expertas de Colombia y Cuba felicitaron a la Delegación de Guatemala por el trabajo presentado. Ésta última, informó que el tema de medio ambiente en su país es rectorado por el Ministerio de Ciencia, Tecnología y Medio Ambiente, no obstante el IACC (Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba) tiene una política con relación al tema.

84. El Representante de ALTA expresó que las aerolíneas apoyan los programas voluntarios de mitigación de las emisiones de esta industria, pero se debería prestar especial atención a contrarrestar cualquier tipo de medidas económicas, teniendo en cuenta que éstas son sólo paliativas y no de largo plazo y tampoco generan la reinversión en el propio sector. Agregó que en los últimos 30 años se ha reducido la polución en más de un 50% y que existen medidas operacionales que aplican las líneas aéreas para reducir las emisiones. Por último, consultó a la Delegación de Guatemala cuáles eran las medidas que venía

aplicando dicho país sobre el tema y si están haciendo algún tipo de programas voluntarios de *offset* o medidas basadas en el mercado para las emisiones de CO₂ u otro.

85. Por su parte, el Experto de Guatemala expresó que la Unión Europea también manifiesta un incremento desde 1990 en cuanto a la duplicación del tráfico aéreo global, lo que significaría que la tendencia sigue creciendo. En relación a la consulta sobre el caso guatemalteco, informó que el mecanismo de desarrollo es aceptado mundialmente y ha sido adoptado por todos los Estados y quienes se encargan de supervisar este tema en todos los casos son las instituciones ambientales de todos los países y dio a conocer que en la Región el sector ha reaccionado favorablemente en la inserción de estos mecanismos en el sector energético a través del desarrollo de hidroeléctricas y puso como ejemplo a México y Brasil por la cantidad de industria que ellos generan. Entonces, en este caso, sería esencial solicitar apoyo y retroalimentación para compartir esas experiencias exitosas y vincularlas al sector aeronáutico.

86. Por su parte, requirió de Guatemala que, en consideración que se había utilizado una página web específica para completar la encuesta, debería establecerse una forma de correlación con la página web de la CLAC a efecto de que se centralice, distribuya, recopile y tabule la información recibida. Al respecto, el Experto de Guatemala estuvo de acuerdo y ofreció enlazar las dos páginas web para armonizar el trabajo. Destacó asimismo, la importancia que le ha dado Guatemala a esta Macrotarea y exhortó a los Expertos que apoyen el cronograma presentado por el Punto Focal.

87. Por otro lado, manifestó que uno de los problemas detectados en la Región es la falta de coordinación que existe entre la autoridad aeronáutica y otros organismos de medio ambiente, como podrían ser Ministerios y/o Secretarías de Estado pues, en muchos casos, esos organismos desconocen el trabajo que se realiza en el medio aeronáutico en materia de medio ambiente y viceversa, razón por la cual, era necesario que, en cada uno de los Estados miembros, se realicen los acercamientos correspondientes.

88. Para terminar, informó que se tenía previsto en el programa de reuniones de la CLAC la realización de un seminario de medio ambiente en el segundo semestre del presente año. Asimismo, se refirió al Taller Práctico de Instrucción para Desarrollar el Plan de Medio Ambiente que había convocado la OACI a realizarse en México, entre el 2 y 4 de mayo de 2011.

89. El Experto de Guatemala aclaró que la intención de la DGAC de su país era convocar a una Asamblea Extraordinaria en octubre del presente año para realizar una presentación y resolver sobre la estrategia de implementación de la política para los Estados miembros de la CLAC. Por tanto, no era precisamente una reunión del GEPEJTA lo que solicitaban sino la Asamblea Extraordinaria referida, de tal forma que se cumpla con el plan metodológico para que en el 2012 pueda aplicarse para el resto de Estados.

90. La Secretaría aclaró que es bastante difícil convocar a una Asamblea Extraordinaria exclusivamente para ese tema y recordó que en la historia de la CLAC únicamente se habían desarrollado dos de ellas, la una para celebrar los 25 años de vida de la CLAC y, la otra para modificar el Estatuto. No obstante, informó que si se debería promulgar una Resolución antes de la Asamblea, el Estatuto lo permitía, previo consulta y aprobación por parte de los Estados.

91. Durante el debate, se expresó la preocupación de que en varios países de la Región, de manera práctica, no se mide las emisiones y era necesario que aquellos Estados que ya tienen experiencia en el tema, asesoren a los que no lo tienen y, por tanto, sería conveniente que en el seminario previsto también se aborde este tema. En esa línea de ideas, la Secretaría propuso que el Seminario que está previsto a realizarse en Brasil se constituya en un seminario/taller para enfocar en forma más práctica los

temas a discutir y se aprovecharía que Brasil, al ser miembro del CAEP, pueda proporcionar toda su experiencia al resto de Estados en esta materia. Al día siguiente, previo coordinaciones realizadas con Brasil y Guatemala, la Secretaría informó que podría realizarse una reunión de especialistas de medio ambiente, seguida de un seminario/taller, la misma que se realizaría en Guatemala, en el mes de octubre, asunto que fue acogido favorablemente por los Expertos.

92. Por su parte, la Secretaría recordó que ya se había constituido un Grupo *ad hoc* sobre Medio Ambiente, el que debería apoyar el trabajo que se desarrolla en esta Macrotarea, de este Grupo forman parte los siguientes Estados: Argentina, Brasil, Colombia, Cuba, Ecuador, Guatemala (Ponente), México, ALTA e IATA.

93. Antes de terminar, el Experto de Argentina presentó el motivo por el que había retirado de la documentación la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/15, la misma que había sido elaborada por el Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio y Culto de la República Argentina y la Dirección Nacional de Transporte Aéreo de la ANAC.

Conclusión

94. El GEPEJTA acogió favorablemente la presentación de las Notas de estudio de Guatemala, aprobando la encuesta sobre emisiones de ruido y calidad del aire/emisiones de gases de efecto invernadero, teniendo en cuenta las modificaciones propuestas durante el debate. De igual manera, aprobó el cronograma y metas de gestión presentadas, así como, la realización de una reunión de especialistas de medio ambiente y seminario/taller que se llevaría a cabo en Guatemala en el mes de octubre.

Cuestión 4.2 del

Orden del Día:

Seguimiento sobre proceso de protección de medio ambiente y cambio climático (Secretaría).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/08 *Secretaría*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/11 *ALTA*

95. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/08 recordando que en la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC (Punta Cana, República Dominicana, 2-4 de noviembre de 2010), al tratar la Cuestión “Otros Asuntos”, específicamente respecto a la Nota de estudio CLAC/A19-NE/23 presentada por México sobre “Gestión Aeroportuaria y Medio Ambiente”, entre otras cosas, la Asamblea resolvió que, considerando la complejidad del tema, se encargue a la Secretaría la actualización de la Res. A18-07 en lo que corresponde a la primera parte (Res. A17/1), asunto que será presentado directamente al Comité Ejecutivo en su próxima reunión. Con relación a la segunda parte, es decir, al “cambio climático”, también se encargó a la Secretaría realizar un seguimiento y al Comité Ejecutivo que ponga especial interés en lo que desarrolle el Consejo de la OACI respecto a este tema y, de ser necesario, en el futuro se modifique todo el documento, previo análisis de los Estados miembros.

96. En cumplimiento de lo expuesto, específicamente sobre el “cambio climático”, la Secretaría sometió a consideración del Grupo de Expertos la Nota de estudio No. 13690, que presentó el Secretario General de la OACI en el 192º Período de Sesiones del Consejo, misma que hacía relación a la “Evolución de los acontecimientos recientes en la OACI y otros organismos de las Naciones Unidas relativas al medio ambiente”. Como se apreciaba en el documento señalado, en el 16º Período de Sesiones de la Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, celebrada en Cancún, México, del 29 de noviembre al 11 de diciembre de 2010, no se tomó ninguna

decisión específica sobre la manera de abordar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) producidas por la aviación internacional. Finalmente, invitó al GEPEJTA a tomar conocimiento de la información presentada, intercambiar criterios y adoptar las medidas que estime pertinente.

97. El Experto de Argentina reiteró la sugerencia de la conformación de un Grupo *ad hoc* y planteó que sería muy conveniente que éste sea un Grupo específico encargado de analizar la temática de la Directiva Europea, ya que urgía el tiempo porque la misma se comenzaría a aplicar el 1ero de enero de 2012 y sería conveniente darle un tratamiento específico a este asunto de real importancia para los países de la Región.

98. Esta propuesta fue acogida favorablemente por el GEPEJTA y el Grupo *ad hoc* quedó conformado por: Argentina, Brasil, Colombia, Cuba, Ecuador, Guatemala (Ponente), México, ALTA e IATA y se solicitó al Grupo *ad hoc* que elabore su cronograma de trabajo, constituyéndose como único término de referencia el estudio de la Directiva Europea con respecto al cobro de emisiones. Asimismo, se requirió que el Grupo *ad hoc* mantenga informada a la Secretaría sobre los avances de sus trabajos y las fechas en las cuales presentarán sus informes de avance.

99. El Experto de Brasil reiteró que los delegados que asisten al GEPEJTA no eran especialistas en medio ambiente, por lo que sugirió que Guatemala como Punto Focal contacte y proporcione una dirección de E-mail para que los demás miembros puedan informar el nombre del especialista para que mantengan su trabajo vía E-mail y/o teleconferencia.

100. Por su parte, el Experto de Chile se refirió a la Nota de estudio presentada por la Secretaría, destacando que el informe del Secretario General de la OACI constituía una ventaja que le permitía a la Organización seguir avanzando en el tema, en consideración de que en la COP/16 prácticamente no se avanzó nada. En esa línea de ideas, expresó que el mejor aliado que puede tener para enfrentar este problema es la OACI y el progreso que pueda alcanzar dicha Organización en esta materia e intentar una postura firme, jurídica, política y sólida frente a la Directiva Europea y terminó exhortando a colaborar activamente con la OACI.

101. El Experto de Guatemala apoyó lo manifestado por Brasil respecto a la no presencia de los Especialistas de medio ambiente y se comprometió a contactar, a través de correo electrónico, a los Estados miembros del Grupo *ad hoc* para que designen sus especialistas, a través de la Secretaría.

102. A continuación, el Representante de ALTA presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/11 sobre el seguimiento de protección de medio ambiente y cambio climático en la que detalló varios antecedentes del tema y, considerando que la Secretaría había presentado también una nota de estudio similar, terminó invitando a los especialistas a considerar como propios los principios establecidos en el 36º y 37º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI e incluirlos en las posiciones de cada uno de los Estados para su participación en las reuniones de CMNUCC. De igual manera, consideró conveniente que se hagan valer los principios del Convenio de Chicago y se opongan a la implementación de medidas unilaterales por parte de los Estados o Regiones, en particular a lo referido al ETS de la Unión Europea y ojala cada uno de los países en sus relaciones con la Unión Europea pueda llamar a reuniones de consulta en protesta de la aplicación de los señalados ETS.

103. Finalmente, se refirió a los resultados de la COP/16, indicando que se sumaba a lo expresado por el Delegado de Chile, en el sentido de que el resultado de dicha reunión no había sido lo mejor ni tampoco lo peor y, básicamente, era lo que se esperaba al no alcanzar un acuerdo específico. Lo que sí consiguió la COP de Cancún fue la creación de un fondo internacional y se definió la gobernanza de éste, lo cual es un avance. Destacó que sí se recomendó en el informe final delegar el tema de las emisiones de aviación a la OACI y le pide a esta Organización que entregue su *input* en la COP/17 que se

reunirá en Sudáfrica, a finales de noviembre del próximo año. Añadió que básicamente el problema dentro de la COP, para entregar este tema a la OACI, es hacerlo otorgándole lineamientos a efectos que se lo haga bajo el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas o bajo los principios propios de OACI.

104. El Experto de Brasil, luego de agradecer a ALTA por la presentación de la Nota de estudio, dejó claro que el posicionamiento de su Gobierno es absolutamente contrario al abordaje sectorial con respecto a cuestiones relacionadas con el cambio climático, aunque sí apoya el trabajo de la OACI. Destacó que en la NE presentada por ALTA, en los puntos 14 y 15, se cuestionaba en forma evidente y directa el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, lo que para su Gobierno es incuestionable.

Conclusión

105. El GEPEJTA acordó que el Grupo *ad hoc* conformado por: Argentina, Brasil, Colombia, Cuba, Ecuador, Guatemala (Ponente), México, ALTA e IATA a más de apoyar el trabajo en la elaboración de la política de Medio Ambiente, también se avoque al análisis específico de la Directiva Europea sobre el cobro de emisiones, para tal efecto, el Ponente deberá presentar al GEPEJTA su cronograma de trabajo, debiendo mantener informada a la Secretaría sobre sus actividades.

Cuestión 5 del Orden del Día:

Seguridad operacional

Cuestión 5.1 del Orden del Día:

Aplicación de la “Cooperación Horizontal” en la Seguridad Operacional (Chile).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/16 *Chile*

106. El Experto de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/16 relacionada a la necesidad de información que se requiere para continuar cumpliendo la Macrotarea. Recordó que en el período anterior, se efectuó un análisis objetivo de la situación de la seguridad operacional en la Región, basado en los resultados de las auditorías USOAP. Para poder realizar este trabajo, informó que se usaron varias alternativas siendo una de ellas que los Estados remitieran la información para poder avanzar y, lamentablemente, a pesar de que la Secretaría circuló oportunamente el requerimiento de información, nunca se recibió respuesta por parte de los Estados, por lo que tuvieron que obtener dicha información de los resultados oficiales de los informes de la OACI.

107. Indicó asimismo que, como la auditoría USOAP contempla dos años de ejecución, era obvio que esta “fotografía” en algunos Estados correspondían a dos años atrás y para los últimos auditados sería más reciente. Sin embargo, añadió que a pesar de eso, el análisis permitió determinar una serie de tendencias, aspectos comunes y aéreas donde se podría realizar la cooperación horizontal entre los Estados para solucionar las deficiencias, reconociendo que en algunos casos existen problemas estructurales que, probablemente, a pesar del mucho interés que se ponga entre todos, no se podría resolver porque serían asuntos intrínsecos de las propias organizaciones o problemas de falta de personal capacitado en que en muchos casos no existen recursos para poder incorporarlos o aumentar la masa crítica en esta materia.

108. Expresó que el siguiente paso sería elaborar un plan de acción regional que permitiera enfrentar el problema, aclarando que tampoco se tuvo éxito en la recopilación de la información, por lo que, se optó por la alternativa de utilizar la cooperación horizontal pero con temas más específicos. En función de estas observaciones, presentó a consideración del Grupo un formulario para que la Secretaría lo

circule, el mismo que contenía preguntas concretas y simples de contestar para, de esa manera estructurar el programa correspondiente.

109. Manifestó que actualmente en la Región no existía un organismo que efectivamente convoque a todos los involucrados en esta área a pesar de que se reconoce que la Seguridad Operacional es un tema muy importante y prioritario, de responsabilidad exclusiva de los Estados. Se refirió al SRVSOP del cual solamente algunos países son parte. No ahondó sobre este asunto, ya que más adelante se contaría con la presentación de la OACI sobre el tema. Al respecto, indicó que en las reuniones señaladas no asisten tampoco las personas responsables del área de seguridad operacional de los Estados y no todos participan.

110. Por otro lado, comentó sobre la existencia del Sistema Panamericano (RASG-PA) que viene trabajando con objetivos distintos y no existe duplicación de esfuerzos con relación al SRVSOP porque tiene otra orientación, éste Grupo contaba con un importante apoyo de la industria pero lamentablemente en ese foro la participación de las autoridades aeronáuticas de los países latinoamericanos era menor.

111. Finalmente, hizo hincapié en que la encuesta no era excluyente de las necesidades que puedan tener los Estados, por ejemplo, refiriéndose al último punto de la misma: “Cualquier otro aspecto que se requiera cooperación o cualquier detalle que se requiera agregar”. Expresó que, en la mayoría de casos, estos requerimientos no tienen costo. Por ejemplo, si existía algún Estado que le falta o tenga problemas con la estructura de lo que es un Plan de vigilancia de la seguridad operacional, entonces a través de la Secretaría de la CLAC, se buscará la cooperación de otro Estado que tenga un plan de vigilancia de la seguridad operacional vigente, de tal manera que se lo pueda proporcionar y efectuar las adaptaciones que correspondan.

Conclusión

112. El GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada por Chile y acordó que la Secretaría circule entre los Estados miembros el cuestionario contenido en la Nota de estudio.

Cuestión 5.2 del

Orden del Día:

Informe sobre avances del SRVSOP (Chile).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/17 *Chile*

113. El Experto de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/17 relacionada Informe de la Vigésimo Segunda Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, que se realizó en la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, en Lima, Perú, del 6 al 7 de diciembre de 2010. Fue analizando en detalle cada uno de los temas, destacando los puntos de mayor interés para el Grupo. Por considerar de interés para los Estados, se acompaña inextenso como **Adjunto 9** el informe de la referencia.

Conclusión

114. El Grupo acogió favorablemente el informe presentado por Chile, en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea de Seguridad Operacional.

Cuestión 5.3 del

Orden del Día:

Acuerdo Administrativo para aceptación de OMAs / SRVSOP (Secretaría).

- **Presentación SRVSOP.**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/05 *Secretaría*

Nota de estudio CLAC/ GEPEJTA/26-NE/18 *Rep/SRVSOP*

115. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/05 referente al Acuerdo Administrativo para la Aceptación de las Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves (OMA), relacionados al SRVSOP, remitiéndose a los antecedentes específicamente a las disposiciones estatutarias de la CLAC, la constitución del Sistema Regional, la Resolución A14-20 de la CLAC y la Resolución A19-09 referente a la política de cooperación horizontal. A continuación, se refirió al trabajo que desarrolla el SRVSOP y al proceso que había seguido el Acuerdo Administrativo para la Aceptación de las Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves y Componentes de Aeronaves entre las Autoridades de Aviación Civil de los Estados participantes en el SRVSOP y al análisis costo-beneficio que involucraba la suscripción por parte de los Estados de dicho Acuerdo.

116. En ese sentido, terminó invitando a los Especialistas a tomar conocimiento de la información presentada y exhortar a sus autoridades de aviación civil de los Estados miembros del SRVSOP a que suscriban el Acuerdo aprovechando la próxima reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Colombia, julio de 2011) o antes, si así lo deciden.

117. Durante el debate, el Experto de Chile expresó que este documento constituía uno de los más importantes trabajos que ha realizado el SRVSOP y exhortó a los Estados a que lo suscriban.

118. Seguidamente la Representante del SRVSOP realizó la presentación titulada “SRVSOP”, que contenía el objetivo, agenda, elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional, problemas comunes y ventajas de un Sistema Regional, proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/99/901, aspectos legales e institucionales, Acuerdo de Adhesión, miembros del Sistema Regional, Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/99/901, Programas de trabajo del Sistema Regional, Regulaciones LARs, Principios fundamentales en el desarrollo de las LAR, Estrategia inicial de armonización, Estrategia desarrollo, armonización y adopción de las LAR, Estructura actual de la reglamentación LAR, Nuevos reglamentos LAR, Actividades Multinacionales, LAR 145 - Organizaciones de mantenimiento aprobadas, Beneficios y Futuro SRVSOP. La presentación se acompaña como **Adjunto 10**.

Conclusión

119. El GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada en este punto y exhortó a los Especialistas que intercedan ante sus autoridades para que suscriban el Acuerdo OMAs en la próxima reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC o antes, si así lo deciden.

Cuestión 5.4 del

Orden del Día:

Seguridad Operacional en la Región Latinoamericana (ALTA).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/25 *ALTA*

120. Teniendo en cuenta que el Representante de ALTA ya no estaba presente en la sala, se obvió la presentación de la Nota de estudio.

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

Cuestión 6.1 del
Orden del Día: **Aplicación del Marco Normativo de la CLAC – Proceso de revocatoria**
(Secretaría).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/09 *Secretaría*

121. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/09 referente al proceso de revocatoria de las Decisiones de la Comisión, recordando que esto lo estipula la Res. A16-11 en la que se establece los métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones (Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones). Recordó asimismo que, anteriormente la CLAC, no se desarrolló este proceso, lo que determinó la acumulación de Decisiones, muchas de las cuales habían quedado sin efecto o estaban desactualizadas.

122. Basada en los antecedentes señalados, la Secretaría presentó a consideración del GEPEJTA una lista de decisiones susceptibles a ser consideradas en el proceso de revocatoria en el presente período e invitó a los especialistas a tomar nota de la información y enviar comentarios en un plazo no mayor de 60 días.

Conclusión

123. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada por la Secretaría y acordó que los Estados hagan llegar sus comentarios a la Secretaría en un plazo no mayor a 60 días.

Clausura

124. Al concluir, el Secretario de la CLAC expresó su agradecimiento a la Autoridad Aeronáutica de Guatemala y a todos aquellos que permitieron culminar con éxito la reunión, invitó a los Expertos a continuar impulsando el Programa de Trabajo de la CLAC, también agradeció a los organizadores y destacó la labor del personal de la Secretaría. Acto seguido, el Sr. Juan José Carlos S., en su calidad de Director General de Aeronáutica Civil y Segundo Vicepresidente del Comité Ejecutivo de la CLAC clausuró la reunión oficialmente, como **Adjunto 11** consta el discurso correspondiente.

**DISCURSO DE BIENVENIDA DEL SR. LUIS ALBERTO FERRATE FELICE, MINISTRO
DE MEDIO AMBIENTE DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA**

Es un honor, en mi calidad de Ministro Ambiente y Recursos Naturales de Guatemala y de Presidente Mundial de la Comisión de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, participar en la Vigésimo Sexta Reunión del Grupo de Trabajo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo que se realiza en nuestro país, GEPEJTA el cual está coordinado por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y Dirección General de Aeronáutica Civil.

En el año 1992, el CAEP presento ante la conferencia Mundial sobre el Medio Ambiente realizado en RIO, un inventario de los problemas relacionados con la aviación civil, resumiéndolo en los siguientes aspectos:

- a) El ruido de las aeronaves
- b) La calidad del ambiente en las proximidades de los aeropuertos
- c) Problemas ambientales que afectan al globo terráqueo (efecto invernadero, lluvia acida y capa de ozono)
- d) Problemas ambientales originados por la construcción y la ampliación de aeropuertos o de infraestructura afín.
- e) Contaminación del agua y del suelo en las proximidades de los aeropuertos
- f) Desechos que producen los aeropuertos
- g) Problemas ambientales que surgen de los accidentes/Incidentes de aeronaves con mercancías peligrosas y procedimientos e emergencia.

Dentro de ese contexto, recientemente la OACI se ha trazado como objetivo estratégico reducir al mínimos los efectos ambientales adversos de la aviación civil mundial, así como alcanzar, entre otras metas conexas, el limitar o reducir la cantidad de personas afectadas por un ruido considerable de la aeronaves, limpiar o reducir las repercusiones de las emisiones procedentes de la aviación en la calidad del aire local y limitar o reducir los efectos de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación en el clima mundial.

Considerando que Guatemala ostenta la Vicepresidencia de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y que fue nombrada como Punto Focal del tema de “Medio Ambiente para el plan estratégico 2011– 2014”, la Dirección General de Aeronáutica Civil, solicitó a inicios de este año al Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales, el acompañamiento para ser asesorados en los procesos que impulsan en el desarrollo de la Macrotarea de Política Ambiental.

Nosotros vimos en este acompañamiento una alianza estratégica oportuna, que permite dimensionar el tema ambiental en el sector aéreo nacional e internacional, para el mejoramiento y protección de nuestros bienes y servicios naturales con una visión transgeneracional.

En menos de una década, se han venido registrando importantes efectos negativos de eventos hidro-meteorológicos de gran intensidad, tales como huracanes, las sequías registrada y tormentas

registradas en la última década, cuyo impactos de estos eventos han ocasionado pérdida de vidas humanas y daños a la infraestructura vial y productiva de los diferentes países latinoamericanos afectados.

En este sentido, sabemos del compromiso de la OACI para coadyuvar a que el sector aéreo reduzca sus emisiones de gases a la atmósfera, estando seguros que el sector aéreo puede impulsar una gestión más amigable con el ambiente y contribuir significativamente a la mejora de la calidad del ambiente.

Consideramos importante impulsar innovaciones en el sector, por ejemplo impulsar aeropuertos verdes, que implicaría convertir los aeropuertos en pequeñas ciudades sostenibles y perdurables.

Esto va desde la reducción de las emisiones, con una gestión más eficaz del tráfico aéreo que facilitaría, entre otras cosas, la reducción del consumo de combustible de los aviones, la reducción del ruido y emisiones de gases, para generalizar el uso eficiente para el servicio aeroportuario.

Asimismo, es importante que el sector aéreo adquiriera un compromiso con la mejora de la eficiencia energética y compromiso que pasa por reducir las emisiones de CO₂. Para alcanzar esta meta no siempre hacen falta grandes planes con objetivos ambiciosos. La reducción de un minuto en cada uno de los vuelos que hay en un aeropuerto supondría una importante reducción de las emisiones.

El sector aéreo es un sector sostenible económica y socialmente, pero no desde un punto de vista ambiental, por lo que celebramos el estar presentes en esta reunión con un sector con una visión transgeneracional ambientalmente amigable, para hacer de este mundo, un mundo mejor para las futuras generaciones.

Muchas gracias.

**DISCURSO DE INAUGURACIÓN DEL SR. JUAN JOSÉ CARLOS SUÁREZ, DIRECTOR
GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DE GUATEMALA**

Muy buenos días.

En mi calidad de Director General de Aeronáutica Civil de Guatemala, les doy la cordial bienvenida a la Vigésimo Sexta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil; en esta reunión se abordarán temas muy importantes para la aviación en general y para la aviación regional en particular.

A nadie escapa el impacto que el incremento del petróleo tiene sobre la actividad económica mundial y la actividad de la aviación no es la excepción, por lo que es primordial que conozcamos los impactos que este hecho tiene sobre la actividad de las aerolíneas y cómo ésta puede traducirse a toda la industria aeronáutica; en ese esfuerzo de analizar, también debemos buscar alternativas para hacer frente a los retos que las nuevas realidades nos imponen; y en ese sentido la reducción de costos y la optimización de los recursos resulta muy importante, por ello el hecho de que en esta reunión se aborde el tema de la documentación electrónica para el transporte de carga, resulta ser una contribución que indudablemente tendrá efectos positivos en el proceso de protección del medio ambiente; es de suma importancia la definición de una política de protección del medio ambiente desde la óptica de la industria regional; solo actuando de manera coordinada y unificada podremos contribuir de forma efectiva a la conservación de la naturaleza y a la reducción de los efectos del cambio climático, que hoy por hoy nos cobra la factura a nivel mundial.

La contribución del transporte aéreo al producto interno bruto de nuestros países es indudable, pero se hace necesario un sistema coordinado y armonizado de información que nos permita medir de manera más detallada dicho impacto y que a su vez sea lo suficientemente confiable para proyectar las variables vinculadas a la actividad aeronáutica y así definir las políticas que garanticen una mayor contribución a los sectores económicos y sociales de Latinoamérica.

La complejidad y dinamismo de la industria aeronáutica demandan un esfuerzo sostenido en materia de capacitación, por ello es imprescindible buscar nuevas modalidades de capacitación que nos permitan un intercambio permanente de conocimientos y experiencias y que a su vez nos garanticen un uso racional de los recursos, es decir que podamos hacer más con menos.

Todos los temas que se abordarán en esta reunión son importantes pues todos en conjunto contribuyen a lograr el gran objetivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, como lo es la integración del transporte aéreo en América Latina, particularmente cuando son abordados por expertos de las disciplinas de lo económico, lo político y lo jurídico; para la CLAC el trabajo que ustedes desarrollan es fundamental, pues en la multiplicidad de consejeros está la sabiduría; y hoy más que nunca se requiere del trabajo de los expertos para enfrentar los desafíos que el dinámico mundo de hoy nos impone.

Deseo aprovechar la oportunidad para solicitar el apoyo de los Estados miembros de la CLAC y de los distinguidos expertos para la aprobación y puesta en marcha del plan estratégico de la macrotarea vinculada a la mitigación y adaptación al cambio climático; todos somos conscientes de que estamos en una carrera contra el tiempo en materia de protección a nuestro medio ambiente, no podemos darnos el lujo de ver con serenidad los terribles impactos que las diversas actividades humanas están causando en la naturaleza, es urgente e impostergable la toma de decisiones y acciones en este campo, y por ello solicito

que se aprueben las diversas acciones y su temporalidad para contribuir de manera adecuada en este esfuerzo colectivo por mitigar los impactos del sector aeronáutico sobre el medio ambiente.

A pesar de que esta macrotarea es de dos años, las repercusiones en medio ambiente y cambio climático nos han obligado a formular acciones que nos permitan avanzar de forma urgente en el presente año, en las etapas de actualización del diagnóstico iniciado por México; la formulación y oficialización del proyecto de política regional de medio ambiente para la aviación civil, lo que permitirá presentar los primeros resultados positivos en el 2011 y que orientará las líneas de acción para gestionar la implementación en los Estados miembros de la CLAC para el siguiente año.

En esta macro tarea se han diseñado actividades serán presentadas en esta magna reunión; este esfuerzo ha contado con el fundamental apoyo y acompañamiento del Ministerio de Ambiente del Estado de Guatemala, en ese sentido agradezco especialmente al Señor Ministro, Doctor Luis Ferrate, quien a su vez funge como Presidente Mundial de Desarrollo Sostenible ante la Organización de las Naciones Unidas, por el respaldo y esfuerzo que el Estado de Guatemala realiza desde varios frentes de trabajo.

La preocupación en el tema de medio ambiente me hace solicitar a la CLAC que se organice otra reunión de GEPEJTA, además de las agendadas, la cual sería la número 28 ó convocar a una Asamblea de la CLAC en el mes de octubre del presente año, para abordar los avances que este tema estratégico nos demanda a todos, rompiendo con ello algunos paradigmas administrativos que la urgencia del tema climático nos obliga a cambiar.

Estoy seguro que las aportaciones de esta reunión constituirán importantes elementos para la consolidación del trabajo de la CLAC y su proyección hacia la industria del transporte aéreo mundial.

A nuestros distinguidos visitantes les deseamos que su estadía en nuestro país sea placentera y que si su agenda se los permite conozcan algunas de las bellezas que nuestra Guatemala les ofrece.

Al desearles éxitos en estos tres días de trabajo declaro oficialmente inaugurada la vigésimo sexta reunión de expertos en asuntos políticos, económicos y jurídicos del transporte aéreo.

Muchas gracias.



COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

VIGÉSIMO SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉRO (GEPEJTA/26)

(Ciudad de Guatemala, Guatemala, 29 al 31 de marzo de 2011)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

NORBERTO E. LUONGO

Director de Normas Aeronáuticas y Acuerdos Internacionales
Dirección Nacional de Transporte Aéreo
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Hipolito Yrigoyen 250 – Piso 12 – Oficina 1206
Buenos Aires
T: (54 11) 4349 7306
F: (54 11) 4349 7205
nelaw1@gmail.com
norberto.luongo@mail.mcgill.ca



MARÍA JULIA CORDERO (*Observador*)

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



BRASIL

JOSÉ DOLABELA PORTELA

Gerente Técnico de Coordinación con Organismos Internacional
Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Av. Presidente Vargas, 850-9º Piso-Centro-Río de Janeiro-RJ
CEP: 20.0710-001
T: (55 21) 3501 5112
F: (55 21) 3501 5152
Jose.dolabela@anac.gov.br



VITOR CAIXETA SANTOS

Especialista en Regulación de Aviación Civil
Gerência de Análise Estatística e Acompanhamento de Mercado (GEAC)
Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado (SRE)
Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC
Setor Comercial Sul, Quadra 09, Lote C, Torre A, 5º Andar,
Brasília – Distrito Federal, Brasil
T: (55 61) 3314 4513
F: (55 61) 3314 4394
vitor.santos@anac.gov.br



LUIS GUSTAVO PINHEIRO LOUREIRO CARNEIRO

Especialista en Regulación de Aviación Civil
Gerência de Análise Estatística e Acompanhamento de Mercado (GEAC)
Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado (SRE)
Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC
Setor Comercial Sul, Quadra 09, Lote C, Torre A, 5º Andar,
Brasília – Distrito Federal, Brasil
T: (55 61) 3314 4513
F: (55 61) 3314 4394
luis.carneiro@anac.gov.br



CHILE

LORENZO SEPÚLVEDA BIGET

Director de Seguridad Operacional
Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (56 2) 439 2497
F: (56 2) 439 2143
lsepulveda@dgac.cl



PAULINA RADRIGAN MENDOZA
Fiscal
Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (56 2) 439 2463
F: (56 2) 439 2143
pradrigan@dgac.cl



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



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



COLOMBIA

CLAUDIA ESGUERRA BARRAGÁN
Jefe Grupo Asuntos Internacionales y Regulatorios
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - UAEAC
Av. El Dorado 103/15, piso 5, Bogotá
T: (57 1) 296 3161
claudia.esguerra@aerocivil.gov.co



JAZMÍN ALEXANDRA PALOMINO PINEDA
Abogada Grupo Asuntos Internacionales y Regulatorios
Oficina de Transporte Aéreo
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - UAEAC
Av. El Dorado 103/15, piso 5, Bogotá
T: (57 1) 296 3184
F: (57 1) 296 3583
apalomin@aerocivil.gov.co



CUBA

MERCEDES VÁZQUEZ GONZÁLEZ
Asesora Jurídica
IACC – Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba
Calle 23 No. 64, Vedado, Cuba
T: (537) 8381 1131
dju@iacc.avianet.cu
mercedes.vazquez@cacsa.avianet.cu



ECUADOR

ENRIQUE ARBOLEDA ESPINEL
Director Nacional de Asesoría Jurídica
Dirección General de Aviación Civil – DGAC
Buenos Aires Oe 1 53 y Av. 10 de Agosto
Quito, Ecuador
T: (593 2) 252 6343
enrique.arboleda@dgac.gob.ec



EDISON CALVACHI MANTILLA
Director Financiero
Dirección General de Aviación Civil – DGAC
Buenos Aires Oe 1 53 y Av. 10 de Agosto
Quito, Ecuador
T: (593 2) 252 7682
edison.calvachi@dgac.gob.ec



FARID MANTILLA VARGAS

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



GUATEMALA

MANOLA AGUIRRE

Enlace DGAC/OACI
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Ciudad de Guatemala
T: (502) 2321 5410
aguirre1910@yahoo.es
aguirre_m@dgac.gob.gt



MANUEL SALVADOR POLANCO RAMÍREZ

Asesor Despacho Superior
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Aeropuerto Internacional La Aurora, zona 13
T: (502 2) 5412 4100
polancoramirezmanuel salvador@gmail.com
manuel polanco asociados@gmail.com



LUIS ORLANDO MONTUFAR CHINCHILLA

Jefe Dpto. Transporte Aéreo
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Ciudad de Guatemala
T / Fax: (502) 2321 5313
luis_montufar@dgac.gob.gt



GUALBERTO GAMALIEL LÓPEZ DOMINGO
Asesor Jurídico
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Ciudad de Guatemala
T: (502) 2321 5414
lopez_walberto@dgac.gob.gt
gualilopez@yahoo.com



ILEANA DÍAZ
Jefe Dpto. Jurídico
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Ciudad de Guatemala
T: (502) 2321 5414
illianadiaz@hotmail.com



LUIS ROLANDO RAMÍREZ
Gerente de Estándares de Vuelo
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Ciudad de Guatemala
T: (502) 2260 6252
ramirezapel@gmail.com



STEFAN DARIO TUNA CASTRO
Registrador Aeronáutico Nacional
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Ciudad de Guatemala
T: (502) 4211 4041 / 2321 5105
stefan_tuna@dgac.gob.gt
stefantuna@yahoo.com



DIEGO ARMANDO SIERRA MORALES
Gerente Aeropuerto Internacional La Aurora
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13,
4to, Nivel Gerencia Aeroportuaria
Ciudad de Guatemala
T: (502) 2260 6533 / 2260 6262
F: (502) 2260 6533
darmandosierra@gmail.com



LUIS RAFAEL VEGA ALEMÁN
Gerente de Infraestructura
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Ciudad de Guatemala
T: (502) 2321 5328
luisrafaelvega@gmail.com



HUGO LEONEL IBÁÑEZ CABRERA
Coordinador, Unidad de Ingresos
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Ciudad de Guatemala
T: (502) 2321 5426
hugo_ibanez@dgac.gob.gt
hlic@hotmail.com



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



JOSÉ MONTEJO

Coordinador Centro de Operaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
13 Avenida 2-40, Zona 11, San Miguel Petapa, Guatemala
T: (502) 4211 3211
F : (502) 2260 6533
montejo1407@yahoo.com



EDWIN GIOVANNI TOBAR GUZMÁN

Director General de Políticas y Estrategias Ambientales
Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales – MARN
20 calle 28-58 zona 10, Ciudad Guatemala
T: (502) 2423 0522
egtobar@marn.gob.gt
planificacion@marn.gob.gt



MÉXICO

JESSICA CLAUDIA DÍAZ DE LEÓN GÓMEZ

Subdirectora de Estadísticas
Dirección General de Aeronáutica Civil – SCT / DGAC
Providencia 807, piso 7
Col. del Valle, 3100 México, D.F., Mexico
T: (52 55) 572 39300 Ext. 18003
jdiazdeg@sct.gob.mx



FERNANDO GONZÁLEZ SANTOYO
Responsable de Asuntos Económicos
Embajada de México en Guatemala
2ª Avenida 7-57, zona 10, Ciudad de Guatemala
Apartado Postal 1455
T: (502) 2420 3400 Anexo 218
F: (502) 2420 3410
fernandog@sre.gob.mx
fgonzalezsantoyo@yahoo.com



PANAMÁ

<p>CARLOS ALMENGOR Abogado AAC - Autoridad Aeronáutica Civil Av. Amistad, Albrook, Edificio 870 Ciudad de Panamá T: (507) 501 9025 F: (507) 501 9025 calmengor@aeronautica.gob.pa</p>	
<p>PABLO GONZÁLEZ RODRÍGUEZ (<i>Observador</i>) Asesor Legal Aeropuerto Internacional de Tocumen S.A. Ciudad de Panamá, República de Panamá T: (507) 238 2958 / 238 2898 F: (507) 238 2884 pgridriguez@tocumenpanama.aero</p>	

PARAGUAY

DOLLY ZÁRATE GALEANO
Asesor Jurídico
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC
Av. Mariscal Lopez y 22 de Septiembre Ed.
Ministerio de Defensa Nacional, piso 3
Asunción, Paraguay
T: (595 21) 643 658
F: (595 21) 204 205
estudios_economicos@dinac.gov.py



JUAN CARLOS GONZÁLEZ

Asesor Jurídico
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC
Av. Mariscal Lopez y 22 de Septiembre Ed.
Ministerio de Defensa Nacional, piso 3
Asunción, Paraguay
T: (595 21) 204 205
docarjuan@gmail.com



REPÚBLICA DOMINICANA

AXEL WITTKOP

Embajador de la Secretaría de Estado de Relaciones Exteriores
Miembro Representante ante la Junta de Aviación Civil
T: (1 809) 535 6280
F: (1 809) 707 5966
axel294@hotmail.com



PABLO LÍSTER MARÍN

Secretario
Junta de Aviación Civil – JAC
Calle José Joaquín Pérez No 104, Gazcue
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 689 4160
plister@jac.gob.do



PAOLA AIMÉE PLÁ PUELLO

Encargada de División Legal
Junta de Aviación Civil - JAC
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 689 4113
ppla@jac.gob.do
plapaola@gmail.com



HÉCTOR CHRISTOPHER

Encargado de Sección Análisis y Factibilidad
División Economía y Planificación
Departamento de Transporte Aéreo
Junta de Aviación Civil - JAC
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 682 6815



hchristopher@jac.gob.do
hectorchristopher@hotmail.com

URUGUAY

LUIS GIORELLO SANCHO
Asesor Jurídico
Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura
Aeronáutica - DINACIA
Av. W. Ferreira Aldunate 5519,
C.P. 12.100 Paso Carrasco, Canelones, Uruguay
T: (598 2) 604 0408 int. 4223
F: (598 2) 604 0408 int. 4232
giosan@adinet.com.uy



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



VICENTE FOGGIA BRASILEIRO
Jefe de Estadísticas
Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica -
DINACIA
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519,
Paso Carrasco C.P. 12.100, Canelones, Uruguay
T: (598 2) 604 0408 Ext. 4063
F: (598 2) 604 0424
vicentefoggia@gmail.com



VENEZUELA

PEDRO ARROYO
Gerente General de Transporte Aéreo
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC
Urb. Altamira – Av. José Felix Sosa, Municipio Chacao,
Dpto. Capital – Venezuela
T: (58 212) 277 4507
arroyo.pedro@gmail.com



ELIZABETH MARTÍNEZ
Analista de Operaciones Internacionales de la Gerencia General de
Transporte Aéreo
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC
Urb. Altamira – Av. José Felix Sosa, Municipio Chacao,
Dpto. Capital – Venezuela
T: (58 212) 277 4507
e.martinez@inac.gob.ve



ORGANIZACIONES INTERNACIONALES GUBERNAMENTALES

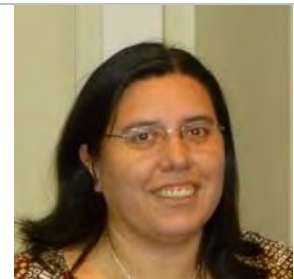
CLAC – COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

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



OACI – ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

VERÓNICA CHÁVEZ FAIAD
Experta en Aeronavegabilidad
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad
Operacional – SRVSOP
Av. Víctor Andrés Belaunde 147, Edificio Real Cuatro, 4° Piso
Centro Empresarial Real, San Isidro, Lima, Perú
T: (51 1) 611 8686
F: (51 1) 611 8689
vchavez@lima.icao.int



ORGANIZACIONES INTERNACIONALES NO GUBERNAMENTALES

ALTA – ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA Y DEL CARIBE DE TRANSPORTE AÉREO

DANIEL CHEREAU
Director de Asuntos de la Industria
6355 NW 36 Street, Suite 601, Miami, FL 33166
T: (1 786) 388 0222
F: (1 786) 522 7315
dchereau@alta.aero



IATA - INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION

JUAN CARLOS VILLATE
Country Manager Colombia
Calle 94A #13-02 Oficina 101
Bogotá, Colombia
T: (57 1) 644-2060 EXT. 415
villatej@iata.org



ACI-LAC - Airports Council Internacional / Latin America – Caribbean

JAVIER MARTÍNEZ BOTACIO
Secretario Regional
Oficinas ACI-LAC, Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre
Salidas Internacionales, Quito, Ecuador
T: (593 2) 294 4900 Ext. 2461
jmartinez@aci-lac.aero



IFALPA – FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PILOTOS DE LÍNEAS AÉREAS

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



CLAC/CE/81-NE/02
CLAC/GEPEJTA/26-INFORME
ADJUNTO 3

- 14 -

ALEJANDRO DYLENKO
RVP SAM SOUTH
Lezica 4031, Buenos Aires
Argentina
T: (54 11) 4958 5114
seguridad@apla.org.ar



INSTIBAEROSPA – INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL

ALFONSO NOVALES AGUIRRE
Miembro
Avenida Reforma 10-00 Zona 9 Edificio Condominio Reforma Of. 5B
Guatemala, Centro América
T: (502) 2383 0555
F: (502) 2383 0556
C: (502) 5966 2253
anovales@novales.com.gt



WEB SITE: *clacsec.lima.icao.int*
E-mail: *clacsec@lima.icao.int*

TELEFONO: (51-1) 422-6905, 422-9367
FAX: (51-1) 422-8236

**COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL**



**LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION**

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ**

CLAC/GEPEJTA/26-NE/01
CORRIGENDUM 04
25/03/11

**VIGÉSIMO SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/26)**

(Ciudad de Guatemala, Guatemala, 29 al 31 de marzo de 2011)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por los Puntos Focales y la Secretaría)

**Cuestión 1: Transporte y política aérea
Punto Focal: Colombia**

- Cuestión 1.1: Transporte de Carga con documentación electrónica (Eliminación del papel de la cadena de abastecimiento de la industria de carga aérea) (Colombia).
- Cuestión 1.2: Actualización de la información referente al aumento del precio de combustible de aviación y su impacto en la estructura de costo de las aerolíneas (Colombia).
- Cuestión 1.3: Acuerdos de Cooperación (Colombia).
- Cuestión 1.4: Liberalización del Transporte Aéreo – Informe sobre suscripción de “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos” (Secretaría).
- Cuestión 1.5: Base de datos – Acuerdos Interlineales (Presentación IATA).
- Cuestión 1.6: Impacto social y económico del transporte aéreo en el PBI (IATA-Secretaría).
- Cuestión 1.7: Protección de viajeros por quiebra de aerolíneas – Términos de referencia Grupo *ad hoc* (Secretaría).
- Cuestión 1.8: Procedimiento de coordinación en caso de crisis (Secretaría).

Cuestión 1.9: Informe Grupo *ad hoc* “Sistema Estadístico Integrado” (Brasil-Ecuador).

Cuestión 2:
Gestión aeroportuaria
Punto Focal: Perú

Cuestión 2.1: Manual Regulatorio y Eficiencia Aeroportuaria (Perú).

Cuestión 2.2: Informe sobre procesos de concesión (Perú).

Cuestión 3:
Capacitación
Punto Focal: Brasil

Cuestión 3.1: Propuesta de nuevo enfoque estratégico para la Macrotarea “Capacitación” (Brasil).

Cuestión 3.2: Informe sobre gestión de capacitación CLAC (Secretaría).

Cuestión 4:
Medio ambiente
Punto Focal: Guatemala

Cuestión 4.1: Política regional de medio ambiente (Guatemala).

Cuestión 4.2: Seguimiento sobre proceso de protección de medio ambiente y cambio climático (Secretaría).

Cuestión 5:
Seguridad operacional
Punto Focal: Chile

Cuestión 5.1: Aplicación de la “Cooperación Horizontal” en la Seguridad Operacional (Chile).


Cuestión 5.2: Informe sobre avances del SRVSOP (Chile).

Cuestión 5.3: Acuerdo Administrativo para aceptación de OMAs / SRVSOP (Secretaría).
• Presentación SRVSOP (Representante SRVSOP).

Cuestión 5.4: Seguridad Operacional en la Región Latinoamericana (ALTA e IATA).


Cuestión 6:
Otros Asuntos

Cuestión 6.1: Aplicación del Marco Normativo de la CLAC – Proceso de revocatoria (Secretaría).




Acuerdos Interlinea

Elemento clave en la estrategia comercial de las aerolíneas




Simplifying the Business 1 © INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION 2007



Sin interlínea

- Solo se puede reservar en una aerolínea
- Solo rutas operadas por la aerolínea
- Cada transito con cambio de aerolínea implica chequeo completo de pasajero y equipaje
- Conexiones limitadas
- Compra separada de tiquetes

Simplifying the Business © INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION 2007



Por que Interlínea?

- **Conveniencia y servicio al cliente**
- **Red de conexiones suplementarias**
- **Aumento de demanda débil**
- **Canal de distribucion adicional**
- **Estrategia comercial - alianzas**

Simplifying the Business 3 © INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION 2007



Acuerdos Interlineales

- **Conveniencia y servicio al cliente**
- **Red de conexiones suplementarias**
- **Aumento de demanda débil**
- **Canal de distribucion adicional**
- **Estrategia comercial - alianzas**

Simplifying the Business 4 © INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION 2007




Acuerdos Interlineales



- 1 Tiquete
- Equipaje chequeado de principio a fin
- Pago en una moneda




Simplifying the Business5© INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION 2007



Ventajas para el pasajero

- Acceso a vuelos con diversas conexiones entre aerolíneas a través de un agente de viajes acreditado IATA o directamente a través de una aerolínea
- Vuelos reunidos en un solo tiquete bajo una compañía expedidora y dos o mas compañías operadoras.
- Una sola transacción y en una misma moneda.
- Un solo chequeo de equipaje de principio a fin del viaje
- Procedimientos únicos y estandarizados en caso de problemas.

Simplifying the Business© INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION 2007



MITA

Multilateral Interline Traffic Agreement

- ↗ Este acuerdo describe los derechos y responsabilidades de cada aerolínea con respecto al intercambio de pasajeros y equipaje.
- ↗ Las aerolíneas participantes se comprometen a publicar sus tarifas a través de las compañías que administran los archivos de tarifas (p/e ATP o SITA)
- ↗ A través de estos proveedores las aerolíneas pueden definir acuerdos comerciales individualmente.
- ↗ Los pares de rutas interlinea son integrados a los sistemas globalizadores de distribución.
- ↗ El acuerdo MITA únicamente provee las condiciones y estándares para intercambio de pasajeros y equipaje.

Simplifying the Business7© INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION 2007



Manual MITA

- ↗ Acuerdo interlineal de tráfico de pasajeros - Res IATA 780^a:
 - ↗ las partes operan servicios de transporte aéreo con itinerario y entran en acuerdos bajo los que cada parte puede vender transporte de pasajeros en las rutas de la otra parte.
- ↗ Acuerdo interlineal de tráfico de carga - Res IATA 660A
 - ↗ las partes operan servicios de transporte aéreo con itinerario y entran en acuerdos bajo los que cada parte puede vender transporte de carga en las rutas de la otra parte.




Simplifying the Business8© INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION 2007


Manual MITA

- **Acuerdo interlineal de participación de tráfico de pasajeros – una vía – Res IATA 780e**
 - las partes operan servicios de transporte aéreo con itinerario y entran en acuerdos bajo los que una de las partes puede vender transporte de pasajeros en las rutas de la otra parte.
- **Acuerdo interlineal de tráfico intermodal de pasajeros Res IATA 1780**
 - las partes operan servicios de transporte en cualquier modalidad y entran en acuerdos bajo los que una parte puede vender transporte de pasajeros en las rutas de la otra parte. Estos acuerdos involucran aerolíneas y otros tipo de compañías transportadoras




Simplifying the Business 9 © INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION 2007


MITA

340 aerolíneas

27,000 acuerdos interlineales





Simplifying the Business 10 © INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION 2007

WEB SITE: *clacsec.lima.icao.int*
E-mail: *clacsec@lima.icao.int*

TELEFONO: (51-1) 422-6905, 422-9367
FAX: (51-1) 422-8236

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/26-NE/07
21/03/11

**VIGÉSIMO SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/26)**

(Ciudad de Guatemala, Guatemala, 29 al 31 de marzo de 2011)

Cuestión 3 del
Orden del Día: Capacitación

Cuestión 3.1 del
Orden del Día: Propuesta de un nuevo enfoque estratégico para la Macrotarea
“Capacitación” (Brasil).

(Nota de estudio presentada por Brasil)

Antecedentes

1. El Comité Ejecutivo, en su 70ª Reunión (Santo Domingo, República Dominicana, septiembre 2006), acogió favorablemente la propuesta de implantación de un Plan Estratégico de las Actividades de la CLAC, mediante el cual se modificaba la estructura tradicional de trabajo para que fuera más operativo y trajera mejores resultados al Organismo. La idea era que cada Estado miembro del Comité Ejecutivo (Presidente y Vicepresidentes) liderase cada uno de los temas esquematizados, con el apoyo de los Grupos de Expertos y de la Secretaría.

2. Este Plan Estratégico fue sometido a la 17ª Asamblea General Ordinaria de la CLAC (Ciudad de Panamá, Panamá, noviembre 2006) obteniendo su aprobación, y definiendo las 6 Macrotareas:

- A. Transporte y Política Aérea
- B. Gestión Aeroportuaria y Medio Ambiente
- C. Capacitación

- D. Seguridad Operacional
- E. Navegación aérea
- F. Facilitación y Seguridad de la Aviación

3. Cuando de la 74ª Reunión del Comité Ejecutivo (Ciudad de México, México, septiembre 2008) la Delegación de Chile presentó la Nota de Estudio NE- 09 en la cual sugería reformular el Plan Estratégico de la CLAC con el fin de promover iniciativas visando alcanzar los objetivos de la CLAC, a través de acciones claras, con metas definidas y mensurables, aprovechando mejor la experiencia de sus Estados miembros.

4. De acuerdo con esta Nota de Estudio, el propósito del Plan Estratégico sería de: *Establecer las Macrotareas, sus Pontos Focales, el calendario de cumplimiento y los mecanismos de medición, que permitan apoyar la gestión de las Autoridades y el desarrollo de la industria de la aviación, cumpliendo los objetivos trazados.*

5. Los Puntos Focales deben presentar, en la primera Reunión del Comité Ejecutivo de cada período, para su aprobación, los objetivos y actividades para el desarrollo de cada Macrotarea. De la misma forma deben establecer y presentar los indicadores que permitan evaluar el cumplimiento de las metas y su cronograma.

6. Esta Nota de Estudio presenta, aún, los procedimientos de control de cumplimiento de los objetivos de cada Macrotarea.

7. Cuando de la realización de la 19ª Asamblea (Punta Cana, República Dominicana, noviembre 2010) fue acordada y aprobada la modificación de las Macrotareas del Plan Estratégico, y, en la 80ª Reunión del Comité Ejecutivo ocurrida en la misma ciudad, fueran definidos los Puntos Focales para el bienio 2011/2012:

- | | | |
|--------------------------------|---|----------------------|
| A. Transporte y Política Aérea | - | Colombia |
| B. Gestión Aeroportuaria | - | Perú |
| C. Capacitación | - | Brasil |
| D. Medio Ambiente | - | Guatemala |
| E. Seguridad Operacional | - | Chile |
| F. Facilitación y Seguridad | - | República Dominicana |

Análisis y Propuestas

1. Una vez confirmada la indicación de Brasil como Punto Focal de esta macrotarea durante la realización de la 19ª Asamblea General Ordinaria de la CLAC (Punta Cana, República Dominicana, noviembre de 2010), la Dirección de la Agencia determinó la creación de un grupo de trabajo encargado de analizar las tareas incluidas en el Plan Estratégico y propusiese las diferentes acciones que deberían ser tomadas, tanto por la propia Agencia cuanto por la CLAC, para que los anhelos y necesidades de los Estados miembros de la CLAC en materia de “capacitación” sean plenamente satisfechos.

2. Este grupo de trabajo realizó diversas reuniones para análisis de cada una de las tareas que constan en el Plan Estratégico. El resultado de la análisis de cada una de las tareas está resumido a la continuación:

I. Diagnóstico Regional sobre Centros de Instrucción

Antecedentes

1. Esta tarea fue incluida en el Plan Estratégico para el bienio 2007/2008, con el objetivo de evaluar la situación de los centros de instrucción en los Estados miembros, considerando los diferentes cursos que ofrecen.
2. Durante el bienio 2009/2010, Argentina, Punto Focal de esta Macrotarea en el período, inició estudios sobre una metodología capaz de ampliar y perfeccionar esta base de datos para que se pudiese contar con la información necesaria para la elaboración de un “diagnóstico regional sobre los centros de instrucción”, decidiendo elaborar un formulario específico para obtención de informaciones, el cual fue presentado a los Estados por ocasión de la 22ª Reunión del GEPEJTA (Ciudad de Panamá, mayo 2009).
3. El análisis de las respuestas enviadas por los Estados a este formulario evidenció: a) una limitación cuantitativa de la información recibida; y, b) inconsistencia en las informaciones debido a la falta de estandarización en la forma de rellenar las informaciones requeridas.
4. Tal hecho llevó el Punto Focal a presentar, durante la 25ª Reunión del GEPEJTA (Buenos Aires, Argentina, agosto 2010) un nuevo formulario, debidamente actualizado, incluyendo variables de fácil respuesta, así como el adjunto con las “Instrucciones” para su relleno.
5. Una vez recibida algunas respuestas, procedió al análisis de los datos y a la elaboración de una nueva Base de Datos incluyendo los Centros de Instrucciones y los de Formación de Pilotos.

Análisis

1. Al analizar esta tarea el grupo de trabajo concluyó que las definiciones y objetivos no están claramente especificados, dificultando su operacionalización y alcance de las metas. De acuerdo con lo mencionado en algunas de las correspondencias sobre este asunto, la tarea “Diagnóstico Regional sobre Centros de Instrucción” visa a la elaboración y publicación en la página web de la CLAC de una base de datos que permita, en primer término, conocer la situación actual de los mismos en los Estados miembros de la CLAC y, consecuentemente promover y/o fortalecer la cooperación académica entre ellos.
2. El grupo de trabajo de la ANAC opina que la amplitud de los niveles de información, la diversidad de conceptos y los diferentes términos lingüísticos utilizados por los idiomas español, portugués e inglés en la denominación de conceptos básicos torna por demás complejo y de difícil consulta la elaboración de una base de datos que recoja todas las especialidades de Centro de Instrucciones.
3. Objetivando desarrollar esta tarea de forma a obtener resultados prácticos en el menor espacio de tiempo posible, y buscando facilitar a los Estados miembros el envío de informaciones al Punto Focal para la elaboración de la base de datos, el grupo de trabajo de la ANAC acordó llevar a la apreciación del GEPEJTA las siguientes propuestas:
 1. Elaborar diferentes bases de datos sobre Centros de Instrucción existentes en la América Latina, separándoles por:
 - i) público a que se destina:
 - reguladores (funcionarios de las diferentes Administraciones de Aviación Civil de los Estados miembros);
 - regulados (funcionarios de las aerolíneas, administraciones aeroportuarias, industria aeronáutica, etc.);

- ii) en el caso de los Centros de Instrucción para “regulados”:
 - aquellos que ministran cursos cuyas especialidades exigen autorización específica de la Autoridad de Aviación Civil y sufren inspecciones periódicas de esta Autoridad;
 - aquellos que no dependen de este procedimiento;
 - iii) en el caso de los Centros que dependen de autorización y supervisión de la Autoridad de Aviación Civil, separar por objetivo de los cursos:
 - Formación de Pilotos;
 - Formación de Mecánicos de Aeronaves;
 - Formación de Auxiliar de Vuelo.
- a) Distribuir entre los Estados miembros los distintos formularios para cada una de las bases de datos sugeridas en el ítem anterior, solicitando que las respuestas sean enviadas al Punto Focal así que un determinado formulario tenga sido completado (las informaciones pedidas para cada base de datos son de diferentes niveles de dificultad que demandan mayor o menor tiempo para la respuesta).
 - b) Una vez que estas bases de datos estén finalizadas, deberán ser publicadas en la página web de la CLAC y deberán ser revisadas/actualizadas por lo menos 1 vez por año.
 - c) Después de lo recibimiento de una cantidad mínima (masa crítica) en cada base de datos, de por lo menos el 50% de los Estados miembros, elaborar estadísticas sobre los datos, de manera a facilitar una visión analítica de lo escenario de los Centros de Instrucción en el ámbito de la CLAC.
 - d) Paralelamente, Brasil se queda encargado de encontrar posibles soluciones tecnológicas que permitan el desarrollo de un mecanismo descentralizado de inserción electrónica de datos por cada Estado miembro, resultando en la actualización en tiempo real de la base de datos.

II. Armonización de Programas

Antecedentes

1. Esta tarea fue incluida en el Plan Estratégico 2007/2008 objetivando seleccionar programas homogéneos que puedan introducirse a nivel regional.
2. Por ocasión de la 22ª Reunión del GEPEJTA (Ciudad de Panamá, mayo 2009) la Delegación de Argentina, Punto Focal de la Macrotarea “Capacitación”, presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/03, en la cual informaba que, como parte de la tarea “Armonización de Programas”, y llevando en consideración la importancia y la magnitud del asunto, era fundamental que los Estados miembros sean partícipes, intercambiando experiencias y criterios visando lograr la armonización deseada.
3. La Nota de Estudio sugería, en primera instancia, la creación de un Grupo *ad hoc* que se encargara de determinar el alcance, los procedimientos, especialidades y temas que serían analizados, designando subgrupos de especialistas para cada una de las especialidades involucradas.
4. El GEPEJTA acogió favorablemente las propuestas hechas por Argentina, habiendo definido la conformación del Grupo *ad hoc* con Argentina (Ponente), Brasil y la Secretaría.

5. Durante la 23ª Reunión del GEPEJTA (Santo Domingo, República Dominicana, agosto 2009), la Delegación de Brasil presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/34, en cual daba a conocer la metodología para el desarrollo de programas de licencias de personal promulgado por la OACI en su Anexo 1, y que consiste en:

- a) Investigación del derecho internacional;
- b) Análisis de las necesidades del mercado;
- c) Determinación del plan de estudios pertinentes para el alcance de cada licencia;
- d) Determinación de las competencias (habilidades, conocimientos y actitudes) necesarias para el cumplimiento de cada elemento del contenido del programa;
- e) Organización de los contenidos de los cursos en módulos y componentes curriculares;
- f) Determinación de la carga de trabajo de cada módulo y de cada componente curricular;
- g) Determinación de las experiencias de aprendizaje adecuadas a cada curso;
- h) Determinación de los requisitos mínimos para las instalaciones físicas (laboratorios, equipos, oficinas);
- i) Determinación de los procesos de evaluación y criterios de evaluación;
- j) Desarrollo del glosario técnico pedagógico para cada licencia.

6. Esta Nota de Estudio informaba, aún, que, como resultado de la metodología antes descrita, su país elaboró manuales de los cursos - documentos legales que presentan el programa mínimo para un determinado curso, junto con la orientación didáctica, la evaluación del proceso, así como las instalaciones y equipos necesarios para ministrar un curso.

7. Con base en la experiencia de crear y utilizar la metodología anterior, la Nota de Estudio proponía que los primeros programas a ser armonizados fueran los siguientes:

- a) Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves (de célula, aviónicas y grupo moto propulsor);
- b) Piloto Privado (avión o helicóptero);
- c) Piloto Comercial (avión o helicóptero);

8. La Nota de Estudio ofrecía, aún, la experiencia acumulada por los expertos brasileños en este tipo de proceso para que, llevando en consideración la propuesta de la Secretaría, Brasil recibiese, de cada Estado miembro, para resumir y analizar, los siguientes requisitos relativos a los programas enumerados en el párrafo anterior:

- a) Conocimientos;
- b) Actuación Humana;
- c) Pericia;
- d) Experiencia.

9. La Nota de Estudio sugería, finalmente, el siguiente calendario de actividades para el grupo *ad hoc*:

- a) Reunión entre Brasil, Argentina (Punto Focal) y la Secretaría en Septiembre/09;
- b) Transmisión de la documentación del párrafo 6 por los Estados miembros a Brasil: Octubre/09;
- c) Reunión para la síntesis y la presentación preliminar de resultados: Febrero/10;

Análisis

1. Al analizar esta tarea el grupo de trabajo concluyó que las sugerencias hechas por Brasil en la 23ª Reunión del GEPEJTA siguen válidas y acordó proponer al GEPEJTA la aprobación de formulario a ser distribuido a los Estados miembros con el objetivo de obtener las informaciones necesarias para el inicio de los trabajos de Armonización de programas.

2. Por otro lado, el grupo de trabajo consideró que la composición actual del grupo *ad hoc* por, únicamente, Argentina, Brasil y la Secretaría, no corresponde a la importancia del asunto y decidió instar a los demás Estados miembros de la CLAC a consideraren su participación en el referido grupo.

III. Divulgación de Cursos

Antecedentes

1. Esta tarea fue incluida en el Plan Estratégico con el objetivo de elaborar un sistema estándar para divulgar los cursos de los centros de instrucción.

2. Durante estos últimos años fueron realizados muchos esfuerzos, principalmente por los Estados que, como Punto Focal de la Macrotarea Capacitación, estuvieran a frente del asunto, culminando con la elaboración de una base de datos unificada para Centros de Instrucción y Centros de Formación de Pilotos, incorporando la información recibida y creándose diferentes alternativas de acceso.

Análisis

1. Analizando esta tarea el grupo de trabajo consideró que el mantenimiento y la actualización de una base de datos de tal envergadura es extremadamente compleja, ocasionando una enorme dificultad su actualización constante.

2. Por otro lado, basado en sus conclusiones relacionadas con la tarea sobre “Diagnóstico Regional sobre Centros de Instrucción”, considera más oportuno incluir en la base de datos relacionada con este asunto, un “link” para la página web de cada Centro de Instrucción o Capacitación allí inserido, y direccionado para acceder la página en que esté publicado su Programa Anual de Cursos, sugiriendo al GEPEJTA la eliminación de esta tarea ya que sus objetivos están encampados por otra tarea.

IV. Certificación de Curso

Antecedentes

1. Esta tarea fue incluida en el Plan Estratégico visando desarrollar las bases y los programas para certificación regional de los cursos.
2. Esta tarea aún no fue iniciada.

Análisis

1. El grupo de trabajo de la ANAC entiende ser esta tarea bastante importante para la homogeneización de los procedimientos para la certificación de cursos ofrecidos por los diversos Centros de Instrucción existentes en la región, principalmente aquellos destinados al personal regulado por las Autoridades de Aviación Civil, y, ante todo, aquellos que visan tanto a la seguridad operacional (*safety*) cuanto a la seguridad de la aviación (*security*).
2. A tal efecto, el grupo de trabajo de ANAC decidió sugerir al GEPEJTA la formación de un grupo *ad hoc* que se responsabilice por:
 - a) Obtener de los Estados miembros los procedimientos utilizados y las exigencias requeridas para la certificación de cursos a los Centros de Instrucción subordinados a la autorización de funcionamiento y a la supervisión periódica.
 - b) Analizar estos procedimientos y cualificarlos por grado de exigencias, tomando lo que mejor convenga para servir de modelo a todos los Estados miembros.
 - c) Elaborar proyecto de Recomendación a ser presentado al Comité Ejecutivo para apreciación y autorización de encaminamiento a la Asamblea para aprobación final y publicación.

V. Reactivación del IPAC

Antecedentes

1. Esa tarea fue incluida en el Plan Estratégico con el fin de evaluar la situación del Instituto Panamericano de Aviación Civil - IPAC, y reactivarlo, con la participación de la CLAC y del Gobierno Panameño, buscando fuentes apropiadas de financiamiento.
2. Es importante recordar que, en 1997, la República de Panamá creó el Instituto Panamericano de Aviación Civil "Assad Kotaite", vinculado a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), para inducir el desarrollo de la aviación civil a través del aumento del nivel de cualificación de gerentes, profesionales, funcionarios y expertos del sector aeronáutico en la región.
3. En reunión de los miembros del Comité Ejecutivo, realizada en la ciudad de Lima, Perú, en junio de 2005, el Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá, y Primero Vice-Presidente de la CLAC, Ingeniero Tomás Paredes, propuso la reestructuración del IPAC para convertirlo en un ente internacional, permanente, autosustentable, a servicio de la aviación civil nacional e internacional y con sede en la Ciudad de Panamá.
4. Por ocasión de la 21ª Reunión del GEPEJTA, realizada en la ciudad de Bogotá, Colombia, junio 2008, la Delegación de Panamá presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/21-NE/05 en la cual sugería la creación de un grupo *ad hoc* encargado de elaborar el boceto jurídico del Convenio entre Panamá y la CLAC, el programa de trabajo y las proyecciones sobre el instituto. Esta

Nota de Estudio presentaba, aún, una minuta del Estatuto del IPAC para su apreciación por el grupo *ad hoc*.

5. Durante la 22ª Reunión del GEPEJTA (Ciudad de Panamá, Panamá, mayo 2009), se reunió el grupo *ad hoc*, constituido por Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Panamá y la Secretaría, con el fin de elaborar un proyecto de Acuerdo Sede, el Estatuto del IPAC, el programa de trabajo y las proyecciones financieras del Instituto.

6. Cuando de la reunión del grupo *ad hoc* durante la realización de la 23ª Reunión del GEPEJTA (Santo Domingo, República Dominicana, agosto 2009) Panamá ofreció utilizar el Instituto de Ciencias y Técnicas Aeronáuticas - ICTA como infraestructura para el reinicio de las actividades del IPAC, aunque asumiese que no contaba con recursos suficientes para financiar su funcionamiento, proponiendo al grupo *ad hoc* dar un plazo de 12 meses para que la Autoridad de Aeronáutica Civil pudiese consultar con las demás autoridades del Estado de Panamá la viabilidad de reactivar el instituto. El Grupo *ad hoc* decidió sugerir al GEPEJTA que independientemente de esperar la respuesta del gobierno panameño, la Secretaría de la CLAC debería buscar alternativas con otros Estados da región que tuviesen interés en domiciliar el IPAC.

7. Por ocasión de la 25ª Reunión del GEPEJTA (Buenos Aires, Argentina, agosto 2010) fue acordado que la Secretaría mantuviese una reunión con as autoridades panameñas con el fin de definir la reactivación del IPAC en aquel Estado antes de desarrollar entendimientos con otros Estados para definir una nueva sede.

Análisis

2. El grupo de trabajo de la ANAC, al revisar este asunto y analizar los esfuerzos necesarios para reactivar el IPAC, con el objetivo original de disponer a las administraciones de los Estados miembros un Centro de Capacitación de alto nivel para diseminación de cursos dirigidos a sus colaboradores en todos los niveles jerárquicos, llevó en consideración los siguientes hechos:

- a. En el actual escenario de la aviación civil mundial, existen centros de capacitación de excelencia en nivel internacional, notoriamente en Europa, América del Norte, Singapur y Australia, debidamente estructurados y con experiencia en la oferta de cursos para autoridades de aviación civil y empresas privadas de varios continentes.
- b. Algunas de esas instituciones – como el JAA TO, de la ECAC, y la Dédale, de Francia – ya han manifestado el interés en abrir sucursales de sus centros de instrucción en Brasil, para atender a la América Latina, en el transcurrir de 2011. Si acaso eso se confirmar, probablemente atraerá la atención de otras instituciones de enseño de aviación para el mercado regional latinoamericano.
- c. Paralelamente, ANAC está en negociaciones para realizar en Brasil, en 2011, cursos internacionales de instituciones tales como ACI, IATA, EASTI, Academia de Aviación de Singapur y FAA. En 2010, ANAC tuvo una primera experiencia bien sucedida, a través de la realización de cuatro cursos de la JAA TO exclusivos para servidores da Agencia. El suceso de la iniciativa de ANAC muestra la viabilidad de realizar cursos de forma a atender a otros Estados da región.
- d. Con relación a la propuesta de se recrear el IPAC, el grupo de trabajo detectó, e su análisis, algunos posibles obstáculos a tal iniciativa:

- i. La necesidad de investimentos significativos, tanto para la localización física (sede) cuanto para la contratación y entrenamiento de instructores y de personal administrativo de apoyo;
 - ii. La necesidad de se crear boceto jurídico tanto junto a la CLAC cuanto junto a los Estados miembros para viabilizar la creación y el financiamiento del nuevo instituto;
 - iii. La necesidad de se contratar, entrenar e mantener un cuadro profesional dedicado, en tiempo integral o como *free-lancers*, para atender a los cursos demandados por los Estados miembros;
 - iv. El plazo para su concretización, estimado en por lo menos 2 años;
- e. En ámbito de la región, el Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), ya ofrece algunos cursos relevantes para sus 10 Estados miembros, creados a partir de solicitudes de esos Estados. Tratase de una iniciativa aún bastante limitada, en términos de cantidad de cursos y de Estados contemplados, pero que viene teniendo éxito en su misión.
- f. Los estudios para el mapeo de demandas de capacitación de los Estados miembros, inclusive en el ámbito del SRVSOP, aún están muy incipientes y no fornecen una visión consistente de la necesidad de los Estados miembros ni los subsidios mínimos necesarios para se realizar un planeamiento estratégico de las necesidades de capacitación de la CLAC.

3. Delante del expuesto, el grupo de trabajo concluyó que la primera etapa para esta tarea sería la elaboración de un Plan Estratégico de Capacitación de la CLAC, a partir de un mapeo profundo de las reales necesidades regionales, que podría ser desarrollado por una “Subcomisión de Planeamiento Estratégico de Capacitación” - SPEC, directamente subordinada al Comité Ejecutivo de la CLAC, con las siguientes características, objetivos y funciones;

- a. No habría un Centro de Capacitación, pero solamente un sector de la CLAC responsable por:
 - i. Crear un sistema de mapeo de demandas de capacitación de los Estados miembros de la CLAC, visando el montaje optimizada de turmas con número mínimo de participantes de varios Estados miembros;
 - ii. Verificar cuales de esas demandas podrían ser atendidas por el SRVSOP;
 - iii. Mapear internacionalmente instituciones que ofrezcan las capacitaciones demandadas que no puedan ser atendidas por el SRVSOP y contactarlas, objetivando viabilizar la realización de eventos necesarios en la región latinoamericana, de acuerdo con el número de participantes de los Estados miembros, llevándose en cuenta las diferentes posibilidades presupuestarias y requerimientos burocráticos de cada país para la contratación de capacitación internacional;
 - iv. Negociar precios especiales para eventos demandados por la CLAC.
- b. La estructura necesaria para operacionalizar la Subcomisión propuesta sería la más reducida posible, con la participación de 3 o 4 funcionarios, inicialmente

cedidos por las administraciones de los Estados miembros, los cuales acumularían la demanda de trabajo de la Subcomisión con sus actividades de rutina. La comunicación entre tales funcionarios sería, preferiblemente realizada por los medios electrónico, telefónico y vídeo-conferencia, evitando dislocaciones innecesarios.

- c. Sería necesario incluir en el presupuesto de la CLAC aprovisionamiento para pago de viajes de prospección de los funcionarios cedidos a esa Subcomisión (billetes aéreos y viáticos). Debe ser destacado que tales costos serían mayores en los primeros años de actividad de la Subcomisión, reduciéndose paulatinamente.

VI. Centros de Formación de Pilotos

Antecedentes

1. Esta tarea fue incluida en el Plan Estratégico aprobado en la 18ª Asamblea General Ordinaria (Santiago, Chile, noviembre 2008) teniendo como objetivo elaborar una base de datos conteniendo informaciones sobre los Centros de Formación de Pilotos existentes en la región.
2. Durante los últimos años, los Puntos Focales de esta Macrotarea (Panamá y Argentina) trabajaron arduamente en la obtención de informaciones y en la elaboración y actualización de esta base de datos.
3. Llevando en consideración que las actividades realizadas para cumplir con esta tarea son análogas a las realizadas para el desarrollo de la tarea “Diagnóstico Regional sobre Centros de Instrucción”, Argentina, durante el período en el cual actuó como Punto Focal, procedió a unificar las bases de datos referentes a estas dos tareas.

Análisis

1. Después del análisis de los antecedentes referentes a esta tarea y llevando en consideración su interpretación sobre la tarea “Diagnóstico Regional sobre Centros de Instrucción”, el grupo de trabajo decidió sugerir al GEPEJTA la eliminación de esta tarea.

VII. Optimización del Recurso Humano

Antecedentes

1. Esta tarea fue incluida en el Plan Estratégico aprobado en la 18ª Asamblea General Ordinaria teniendo como objetivo la realización de seminarios, talleres y reuniones que permitan perfeccionar el recurso humano existente en las administraciones de los Estados miembros.
2. Por ocasión de la 24ª Reunión del GEPEJTA (Lima, Perú, abril 2010) Argentina, a través de la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/18 propuso a los Estados evaluar los recursos utilizados a la hora de designar tareas a su personal, la experiencia en las funciones, la capacitación y el perfeccionamiento con que cuenta el servidor.
3. También sugiere que se efectúe un análisis sobre los métodos empleados, al programar un determinado curso, para designar docentes e instructores, al fin de que sean suficientes para el éxito final.

4. Por otro lado, esta Nota de Estudio propone la utilización de una encuesta entre los alumnos de los diferentes eventos realizados bajo esta óptica para que se pueda extraer informaciones sobre el desempeño docente y del curso en si mismo.

Análisis

1. El grupo de trabajo de la ANAC entiende ser esta tarea una excelente herramienta para el perfeccionamiento del cuadro funcional de las administraciones de los diferentes Estados miembros, decidiendo sugerir al GEPEJTA las siguientes acciones:

- a) Realizar entre los Estados miembros una encuesta sobre los asuntos de interés para la realización de seminarios, talleres e reuniones que permitan alcanzar el objetivo inicial.
- b) Una vez obtenidos estos datos, coordinar, con la ayuda de la Secretaría, la realización de estos eventos de capacitación.

VIII. Homologación Normativa

Antecedentes

1. Esta tarea fue incluida en el Plan Estratégico aprobado por la 18ª Asamblea General Ordinaria, pero no fue posible localizar ninguna mención sobre los motivos para su inclusión y los objetivos que se pretenden lograr con ella.

2. De acuerdo con el Informe de Transición gentilmente enviado por la Delegación Argentina con el actual status de cada tarea, este asunto no fue analizado en el último período.

Análisis

1. El grupo de trabajo de ANAC no ha sido capaz de llegar a la conclusión sobre el porqué de la inclusión de esta tarea en el Plan Estratégico ni tampoco cuanto a las metas a ser alcanzadas.

IX. Migración de Recurso Humano

Antecedentes

1. La tarea fue incluida en el Plan Estratégico aprobado en la 18ª Asamblea General Ordinaria teniendo como objetivo la realización de estudios sobre el tema de la Migración de Recursos Humanos, en el área de la aviación civil. Es de destacar que este tema no fue motivo de Nota de Estudios específica en reuniones anteriores del GEPEJTA.

Análisis

1. Al estudiar el tema, el grupo de trabajo de ANAC consideró importante que el asunto fuera tratado en dos dimensiones:

- a) Migración de Recursos Humanos – entendida como el movimiento de profesionales cualificados en aviación civil entre los Estados miembros; y
- b) Emigración de Recursos Humanos – entendida como el movimiento de profesionales cualificados en aviación civil que salen de los Estados miembros en dirección a otras regiones.

2. El flujo de profesionales entre diferentes Estados no es un fenómeno nuevo en las relaciones de trabajo. Entretanto, el movimiento de profesionales entre diferentes naciones se intensificó en las últimas dos décadas. De hecho, el estudio “La emigración de recursos humanos calificados desde Estados de América Latina y el Caribe – Tendencias contemporáneas y perspectivas”, desarrollado por la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) en 2009, apunta a América Latina y Caribe como la región del mundo que presentó el mayor crecimiento porcentual del flujo de profesionales calificados emigrados para otras regiones del mundo: un incremento del 155% en el período comprendido entre 1990 y 2007.

3. Otro punto importante del estudio mencionado es el de evidenciar que el movimiento de profesionales calificados viene aumentando, en términos porcentuales, más de que el flujo de trabajadores no-cualificados. Vale decir, por lo tanto, que el mundo contemporáneo tiene aumentado las barreras al movimiento de personas no calificadas y flexibilizado las reglas para permitir un incremento del flujo de personas calificadas, ampliando las oportunidades para los profesionales de calidad.

4. Si es verdad que las especificidades regulatorias de la aviación civil en alguna medida atenuaron por muchos años ese fenómeno, es igualmente verdadero que se observa un considerable y continuo incremento en el movimiento de profesionales en el sector. Particularmente, observase las regiones de Asia y del Oriente Medio como las zonas que atraen mano de obra del sector. Sumase a eso las crecientes preocupaciones con la incapacidad de la aviación civil en términos mundiales formar el número de profesionales previstos como demandados para las próximas tres décadas, según diversos estudios presentados en marzo de 2010 en el Seminario “The Next Generation of Aviation Professionals”, realizado por la OACI en Montreal.

5. A partir de este escenario, algunas preguntas relevantes pueden ser formuladas. El grupo de trabajo de ANAC sugiere al GEPEJTA el análisis de las siguientes cuestiones:

- a) ¿Cual el impacto del aumento en el movimiento de profesionales calificados de aviación civil para la CLAC y para cada uno de los Estados miembros? ¿En que medida se observan los fenómenos “*brain drain*”, “*brain circulation*” y “*brain waste*”?
- b) ¿Cuales los Estados que más fuertemente tienen experimentado este fenómeno? ¿Cuales son las políticas laborales, con relación a los profesionales de aviación civil, en los Estados de origen y destino?
- c) ¿Los Estados miembros deben dar tratamiento diferenciado a los flujos de migración y emigración, como acá han sido definidos?
- d) ¿Cabe a la CLAC tomar acciones específicas con relación a este tema?

X. Auditorías Externas

Antecedentes

1. Anualmente, la Secretaría de la CLAC haz circular entre los Estados miembros la relación de Estados que recibirán las Auditorías de la OACI. La Secretaría también tiene estimulado el cambio de impresiones y opiniones entre los Estados miembros acerca de las Auditorías Externas, en un esfuerzo para elevar la seguridad operacional en los Estados miembros.

Análisis

1. Es importante resaltar la fuerte interrelación entre las Macrotareas “Seguridad Operacional”, “AVSEC” y “Capacitación” en esta tarea en particular. El Doc. 9734 AN/959, denominado “Manual de vigilancia de la seguridad operacional” en su Parte B, “Establecimiento y gestión de un sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional” dedica su sexto capítulo al tema capacitación, instando las regiones a formalizaren programas de cooperación técnica entre Estados, para compartir experiencias y análisis de problemas en esferas de interés común.

2. Convergiendo con lo discutido en la presente Nota de Estudio acerca del IPAC, debe se destacar la evidente economía de escala y ganancias de eficiencia que una mayor integración entre los Estados miembros puede propiciar.

3. El grupo de trabajo de ANAC entiende la tarea “Auditorías Externas”, en el ámbito de la Macrotarea “Capacitación”, como una oportunidad para intensificar la articulación de acciones entre los Estados miembros.

4. Por lo expuesto, se sugiere al GEPEJTA que los puntos focales de las tres Macrotareas mantengan una reunión para evaluar y presentar al plenario los denominadores comunes y un programa de trabajo cuanto a los siguientes temas, inspirados en el Capítulo 6 del Doc. 9734:

- a) Determinación de las necesidades de instrucción; y
- b) Elaboración de cronograma para la creación y establecimiento gradual de un programa regional de instrucción en las áreas de “Safety” e “Security”.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

Se invita al GEPEJTA a:

- a) Analizar y considerar los comentarios del grupo de trabajo de ANAC;
- b) Aprobar las sugerencias efectuadas por el grupo de trabajo para el desarrollo de las tareas atribuidas por el Plan Estratégico a la Macrotarea “Capacitación”; y
- c) Instruir a la Secretaría que notifique al Comité Ejecutivo las alteraciones aprobadas.



COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL
-CLAC-

26°. GEPEJTA
58°. CEBEJLV

DEL 29 AL 31 MARZO 2011 - CIUDAD DE GUATEMALA, C.A

Punto Focal

GUATEMALA

2º. VICREPRESIDENCIA

MACROTAREA

MEDIO AMBIENTE



ANTECEDENTES

ANTECEDENTES



ANTECEDENTES GENERALES:



PLAN ESTRATEGICO CLAC 2009-2020

México Punto Focal de Medio Ambiente y Gestión Aeroportaria

MAYO 2009

GEPEJTA 22

Realización y análisis de Encuestas sobre Política Ambiental

AGOSTO 2009

GEPEJTA 23

Resultados de Encuestas sobre Política Ambiental

GIACC
Grupo Internacional sobre Aviación y Cambio Climático:
Informe

ABRIL 2010

GEPEJTA 24

DGCIG
Grupo de Directores Generales de Cambio Climático

DIRECTIVA EUROPEA No. 2008/101
*Comercio de Derechos de Emisión de GEI

RECOMENDACIÓN: Aumentar 2% la eficiencia de combustible (Nol/ton-km).

TEMÁTICA:
* Aspectos de Cambio Climático
* Combustibles alternos y eficiencia
* Principios de Equidad e Igual del Convenio de Chicago
* Principios establecidos en CMBUCC

Informe de resultados de Macro tarea: Política Ambiental 75% basado en la Resolución A18-11

NOVIEMBRE 2010

XIX ASAMBLEA Y LXXX REUNIÓN COMITÉ EJECUTIVO

SEPTIEMBRE 2010

LXXX REUNIÓN COMITÉ EJECUTIVO
*Informe de GEPEJTA 25

AGOSTO 2010

GEPEJTA 25

Informe Preliminar del Cumplimiento de las Macro tareas: Política Ambiental

PRESENTACIÓN DEL PLAN ESTRATEGICO CLAC 2011-2012

Nota de Estudio de México actualización Resolución A18-07 basado en la Resolución A17 de OACI





Resultados presentados en XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

GESTIÓN AEROPORTUARIA Y MEDIO AMBIENTE – MÉXICO

1. Política Regional de Medio Ambiente	Elaborar un proyecto de política medioambiental de la región que aborde los aspectos de ruido y emisiones de los motores de las aeronaves, así como otros tipos de afectación del medio provenientes de la actividad del Sector	75%	Continúa	<ul style="list-style-type: none"> No se concluyó la tarea y se ha incluido en el Plan Estratégico 2011 – 2012
2. Procesos de Concesión (Gestión, financiamiento, propiedad, usuarios y slots)	Actualizar los factores a considerar en los procesos de concesión de aeropuertos e infraestructura aeronáutica, teniendo en cuenta la evolución de estos procesos y mejoras prácticas	75%	Continúa	<ul style="list-style-type: none"> No se concluyó la tarea y se ha incluido en el Plan Estratégico 2011 – 2012
3. Manual Regulatorio de Aeropuertos	Elaborar un modelo de Manual Regulatorio de Aeropuertos para los Estados miembros, que establezca orientaciones para la construcción, administración, operación y explotación de los aeropuertos civiles.	50%	Continúa	<ul style="list-style-type: none"> No se concluyó la tarea y se ha incluido en el Plan Estratégico 2011 – 2012 Las tareas 3 y 4 se integraron junto con "Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea/aeropuerto"
4. Eficiencia Aeroportuaria	Determinar parámetros para medición de eficiencia de los aeropuertos y ATM. Evaluación de la viabilidad de establecer sistemas formales y estandarizados de gestión	50%	Continúa	<ul style="list-style-type: none"> No se concluyó la tarea y se ha incluido en el Plan Estratégico 2011 – 2012 Las tareas 3 y 4 se integraron junto con "Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea/aeropuerto"

* Tomado de: CLAC / A-19/NE/19 - Informe de cumplimiento de Macrotareas



A través de la Nota de estudio CLAC/A19-NE/23, realizó la recomendación de actualizar la resolución A18-07 de la CLAC, equiparándola con la Resolución A17 de OACI, relativos a la declaración consolidada de prácticas permanentes relativas a la protección del Medio Ambiente

Desarrollar una herramienta de diagnóstico (Encuesta) sobre emisiones de GEI o GHG y emisiones de ruido.

Plan Estratégico 2011 - 2012

PLAN ESTRATÉGICO 2011 - 2012

DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTOS PARA LA
IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC



SUB-ETAPAS / ACTIVIDADES



10%

Diagnostico

23/03/2011

06/05/2011

1.1 Actualización de encuesta de diagnostico sobre Política Regional de Ambiente y Aviación Civil (5%)

1.2 Recopilación y presentación de resultados obtenidos respecto a la encuesta (5%)



40%

Proyecto de Política

16/05/2011

09/09/2011

2.1 Propuesta de líneas orientadoras y especificaciones temáticas de Medio Ambiente y Aviación Civil para el diseño de la política regional, basado en las directrices de la COP 16 de la CMNUCC y los objetivos estratégicos de OACI para Medio Ambiente (10%)

2.2 Proyecto de Política Regional de Medio Ambiente y Aviación Civil para su validación (30%)

SUB-ETAPAS / ACTIVIDADES



Aprobación de los Estados

**07 /10/2011
24/10/2011**

3.1 Resolución de CLAC para la aprobación de los estados de la política regional medio ambiental (10%)

3.2 Presentación de la Resolución y la estrategia de implementación de la Política para los Estados Miembros de CLAC, a través de Convocar a ASAMBLEA CLAC o un GEPEJTA adicional a los que están en agenda (15%)



21/11/2011

Presentación de casos exitosos en la implementación de la política regional medio ambiental y de aviación civil. (10%)

SUB-ETAPAS / ACTIVIDADES



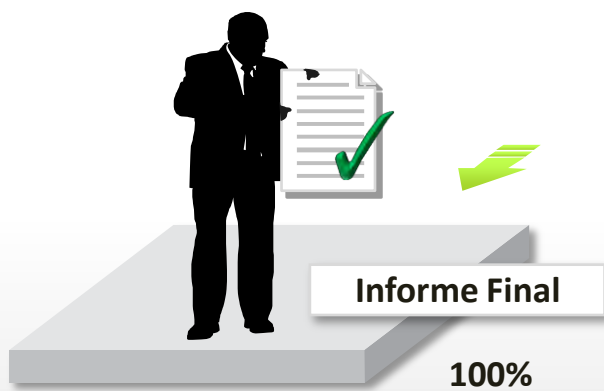
Gestión de Implementación

30/03/2012

29/06/2012

28/ 09/ 2012

Tres notas de Estudio sobre la implementación y gestión de la continuidad de la política regional de medio ambiente y de aviación civil en los Estados miembros de CLAC. (15%)



Informe Final

100%

26/10/2012

6.1 Informe de los resultados de la Macro tarea ambiental para el periodo 2011-2012 (5%)

6.2 Recomendaciones para la continuidad de la Macro tarea Ambiental (5%)

SUB-ETAPAS / ACTIVIDADES



10%

Diagnostico



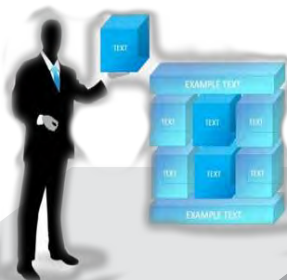
40%

Proyecto de Política



65%

Oficialización



90%

Gestión de Implementación



75%

Resultados EXITOSOS



Informe Final

100%

PLAZOS



Macrotarea: Medio Ambiente 2011-2012

ETAPA	SUB-TAREA	2011												2012											
		Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
1	1.1			■																					
	1.2				■	■	■																		
2	2.1					■																			
	2.2						■	■	■	■	■														
3	----										■														
4	----											■													
5	----														■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
6	6.1																						■		
	6.2																						■		

Instrumento de Diagnostico

Instrumento de Diagnostico

ACTUALIZACIÓN DE ENCUESTA

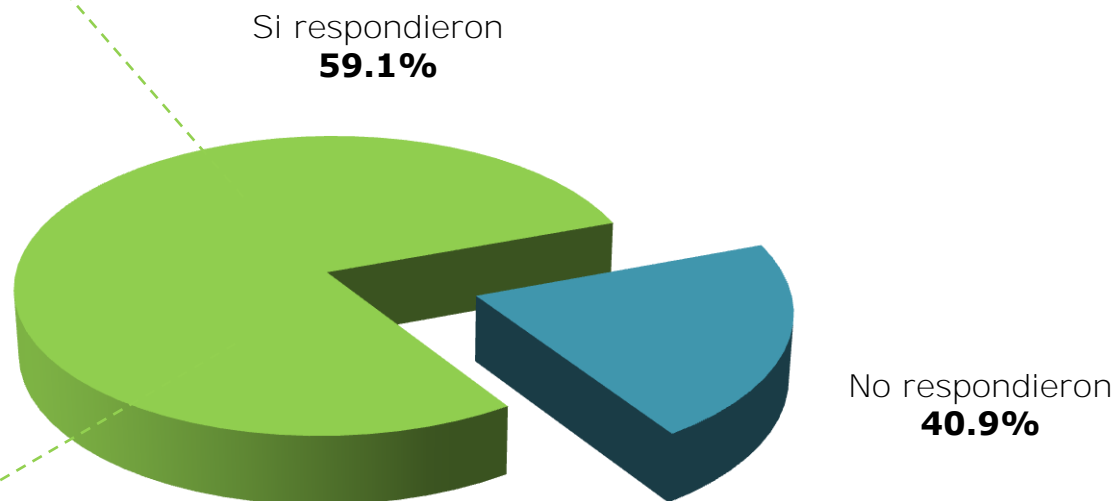


ENCUESTA REALIZADA POR MÉXICO



ESTADOS:

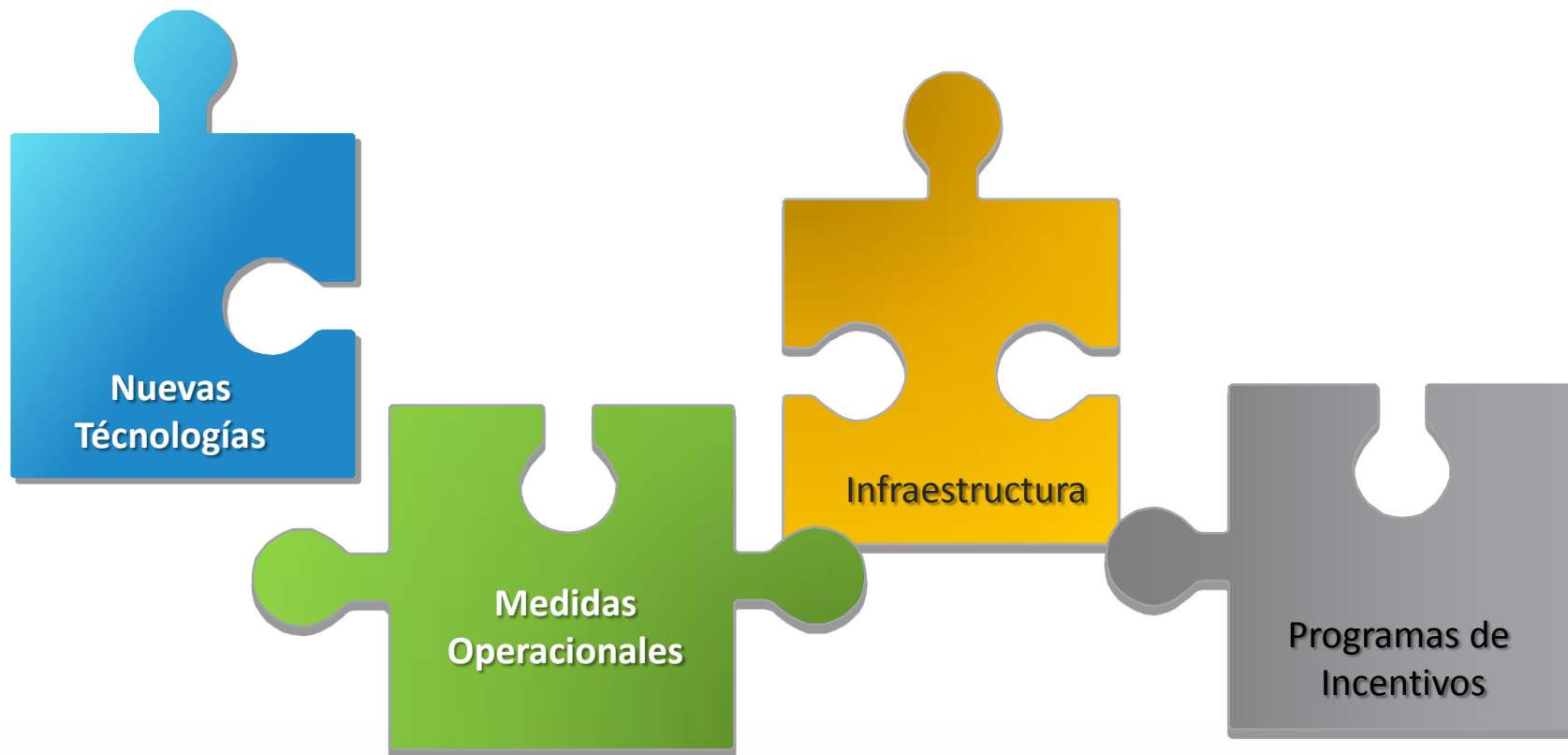
Argentina
Brasil
Chile
Colombia
Costa Rica
Cuba
Ecuador
Guatemala
México
Perú
República Dominicana
Uruguay
Venezuela



MATRIZ DE ANÁLISIS DE LA ESTRATEGIA AMBIENTAL




COMPONENTES ESTRATÉGICOS:



PILARES PROPUESTOS POR IATA Y AVALADOS POR OACI

1. NUEVAS TECNOLOGÍAS



Niveles de Eficiencia

- Motores de Aeronaves
- Combustibles
- Mantenimiento
- Eficiencia Energética
- Eficiencia Hídrica
- Optimización de Insumos

Control de Emisiones

- Ruido
- Gases Efecto Invernadero GEI o GHG

Control de Residuos

- Utilizar las nuevas tecnologías para optimizar el uso de los residuos generados y minimizar los efectos ambientales

2. INFRAESTRUCTURA



Diseño y
Construcción

- Enfocado a Aeropuertos
90%
- 10% Aeronaves

Optimización
de Recursos
Disponibles

- Energía
- Agua
- Insumos

3. MEDIDAS OPERACIONALES



Sistemas de Gestión

- Sistemas de Administración Ambiental Locales
- Producción Limpia

Equipo de Tierra

- Optimizar los procedimientos
- Implementar nuevas tecnologías y equipos menos impactantes en términos ambientales

Gestión del Tráfico Aéreo

- Enfoque de los Sistemas de PNB en aspectos ambientales

4. PROGRAMAS DE INCENTIVOS



CONTENIDOS DEL INSTRUMENTO DE DIAGNOSTICO:



* Aspectos relevantes a las Emisiones de ruido

EMISIONES DE RUIDO

* Aspectos relevantes a la Calidad del Aire circundante a los Estados miembros de la CLAC.

CALIDAD DEL AIRE Y EMISIONES GHG/GEI

- *Sistemas de Gestión
- *Control responsable de insumos y Residuos
- *Manejo de Combustibles
- *Infraestructura
- *Equipos en Tierra
- *Navegación Aérea
- *Programa de Incentivos

GESTIÓN LOCAL Y MEDIO AMBIENTE



VISUALIZAR ENCUESTA

GRACIAS



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/26-NE/17
24/03/11

**VIGÉSIMO SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/26)**

(Ciudad de Guatemala, Guatemala, 29 al 31 de marzo de 2011)

Cuestión 5 del
Orden del Día: **Seguridad Operacional**

Cuestión 5.2 del
Orden del Día: **Informe sobre avances del SRVSOP.**

(Nota de estudio presentada por Chile - Punto Focal “Seguridad Operacional”)

**INFORME DE LA VIGÉSIMA SEGUNDA REUNIÓN ORDINARIA DE LA JUNTA
GENERAL DEL SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE
LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

(Nota de estudio presentada por Chile - Punto Focal “Seguridad Operacional”)

Antecedentes

1. La Vigésimo Segunda Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional se realizó en la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, en Lima, Perú, del 6 al 7 de diciembre de 2010.
2. Participaron delegaciones pertenecientes a diez (10) Estados, observadores de la Agencia de Seguridad Aérea Europea (EASA), de CAE Inc. y de la CLAC, así como funcionarios de la OACI.
3. La Junta General adoptó la siguiente agenda para la reunión:

- Asunto 1: Revisión de la vigencia de las conclusiones adoptadas por la Junta General
- Asunto 2: Situación administrativa y financiera del proyecto
- Asunto 3: Informe sobre el cumplimiento del programa de actividades aprobado por la Junta General para el año 2010
- Asunto 4: Institucionalización del Sistema
- Asunto 5: Programa de actividades para el 2011
- Asunto 6: Elección del nuevo Presidente de la Junta General
- Asunto 7: Otros asuntos

Análisis

4. Asunto 1: Revisión de la vigencia de las conclusiones adoptadas por la Junta General

En el Asunto 1, se revisaron las conclusiones adoptadas por la Junta General, donde se destacan los siguientes aspectos:

4.1. Con respecto a la Conclusión JG 15/10 - Definición del alcance de los Términos "Armonización" y "Adopción", la Junta General convino en que el texto de esta conclusión sea revisado por la próxima reunión de los Puntos Focales del SRVSOP, con la finalidad de actualizarla para que incluyera el concepto de que el reconocimiento de las certificaciones sea en el marco de una actividad multinacional. Sobre esto mismo se tomó nota de que el concepto de armonización va más allá de la certificación por un equipo multinacional, puesto que se espera que en un futuro exista también reconocimiento mutuo de licencias, lo cual no es realizado por un equipo multinacional.

4.2. Con respecto a los alcances de la JG 19/13 - Actividades de Certificación y Vigilancia de las OMAS que forman parte del Programa Multinacional de Certificación y Vigilancia LAR 145, se suscitó un amplio debate sobre la pertinencia del texto, en el sentido que podría interpretarse como una limitación al programa de vigilancia de un Estado.

La Junta concordó en que la conclusión estaba orientada a las actividades propias de certificación inicial y de renovación del certificado que se realiza de forma multinacional y en que cada Estado puede decidir ejercer vigilancia adicional siempre y cuando esto sea a costo del Estado y no del proveedor de servicio y basado en un análisis de riesgos a la seguridad operacional que muestre la necesidad de incorporar vigilancia adicional.

En este sentido la Junta General convino en reemplazar la Conclusión JG 19/13 por la siguiente:

Conclusión JG 22/01 - Actividades de Certificación y Renovación de la vigencia de la Certificación de las OMAS y CIACS que forman parte del Programa Multinacional de Certificación y Vigilancia del SRVSOP

- a. Los Estados miembros del SRVSOP utilizarán para la emisión y renovación de los certificados de operación de las OMAS y CIACs que forman parte del programa multinacional de certificación, los informes producidos por los equipos multinacionales de inspectores de seguridad operacional del SRVSOP.
- b. Los Estados miembros del SRVSOP podrán conducir actividades de vigilancia adicional si sus análisis de riesgos a la seguridad operacional demuestran su necesidad.

- c. Los costos asociados a esta vigilancia adicional no serán trasladados al proveedor de servicio participante del programa multinacional de certificación.

4.3. Con respecto a la Conclusión JG 19/16 - Nuevos Logotipo y Acrónimo del SRVSOP, la Junta General convino en la conveniencia de mantener el acrónimo "SRVSOP" debido a que ya es de conocimiento general entre la comunidad aeronáutica internacional y en la necesidad de que la Secretaría encargue la confección del logotipo que lo identifique, considerando, por tanto, en dar por cumplida dicha Conclusión.

4.4. Con respecto a la Conclusión JG 19/19 – Fechas de Vigencia de los Certificados emitidos en las Actividades Multinacionales de Certificación y Vigilancia de las OMA, se convino en que debiera ampliarse sus alcances para identificar claramente los requisitos, costos y otros detalles concernientes a la validación de las auditorías de certificación de OMAs a cargo del SRVSOP, acordando reemplazarla por la siguiente:

Conclusión JG 22/02 – Costos y Requisitos Administrativos de los Estados en las Actividades Multinacionales del SRVSOP para la Emisión y Renovación de Certificados de las OMAs y CIACS

- a. Que los Estados miembros del SRVSOP armonicen, definan y publiquen sus requisitos y costos administrativos para la emisión y renovación de certificados de las OMAs y CIACs que forman parte del programa de certificación multinacional del SRVSOP.
- b. El SRVSOP incorporará los costos administrativos de cada Estado en el cálculo de la tarifa a ser cobrada a la OMA o CIAC.

5. Asunto 2: Situación administrativa y financiera del proyecto

5.1. Bajo este asunto la Junta General fue informada sobre la situación de las adhesiones de los Estados al Sistema y sobre la situación financiera del proyecto RLA/99/901.

5.2. De conformidad con el reglamento, la participación en el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional está abierta a los Estados miembros de la CLAC y a otros Estados de Norteamérica, Centroamérica, Sudamérica y del Caribe que deseen adherirse, a través de sus respectivas Autoridades, así como a entidades estatales y/o privadas que, interesadas en la seguridad operacional, manifiesten su voluntad de integrarse en calidad de observadores especiales y sean aceptadas en el Sistema.

5.3. En adición a lo anterior, la Junta General aprobó una enmienda al reglamento para permitir la participación de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional de Estados miembros de la CLAC como miembros del SRVSOP y no solamente como observadores.

5.4. A la fecha los Estados y entidades que forman parte del Sistema Regional son: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela y AIRBUS Industrie.

6. Asunto 3: Informe sobre el cumplimiento del programa de actividades aprobado por la Junta General para el año 2010.

6.1. Se informó a la Junta General que el cumplimiento del programa de actividades del año 2010 y se analizó la evaluación anual del proyecto, consistente en una valoración de los resultados obtenidos en cada etapa de la ejecución por parte de los Estados participantes.

6.2. La evaluación del Proyecto, entregó los siguientes, principales, comentarios por parte de los Puntos Focales de los Estados:

- a) Debe avanzarse en la implementación, fortalecimiento y aplicación de lo que hemos logrado con los LAR relacionados a los anexos 1,6 y 8 antes de comenzar con otros anexos. Al final del 2011 debemos valorar nuevamente comenzar con anexo 14 en el 2012
- b) No se ha consolidado el trabajo y han quedado actividades sin cumplir, lo cual se refleja durante el año 2010, que los reglamentos del Proyecto relacionado con aeronavegabilidad no han sido sometidos a un proceso de actualización y tampoco se han desarrollado las circulares de asesoramiento necesarios para su aplicación.
- c) .El Proyecto responde a la estrategia, pero se requiere corregir la falta de consolidación, control y continuidad de las actividades.
- d) El contenido es adecuado y se ajusta a las necesidades comunes de los Estados que comparte problemas comunes sin embargo falta concretar algunos proyectos.
- e) Por ejemplo: armonización LAR 145, culminación de circulares de Asesoramiento y publicación de las mismas, especialmente en el área de AIR.
- f) Los recursos financieros y humanos han demostrado que son insuficientes para poder consolidar el proyecto.
- g) Es de suma importancia la participación de todos los Estados SAM, siendo lo ideal la incorporación de otros Estados de Latinoamérica, también sería conveniente una participación más amplia de la industria.
- h) La mayoría de los proyectos o actividades del SRVO tiene una relación costo/beneficio muy positiva.
- i) Planificar y posteriormente ejecutar las acciones necesarias que permitan garantizar la actualización de los Reglamentos LAR aprobados. Incentivar en los Estados miembros la importancia de este Proyecto, a través de una adecuada difusión.

7. Asunto 4: Institucionalización del Sistema

7.1. Bajo este asunto, la Junta General fue informada de los resultados del informe elaborado por la Reunión de Expertos Jurídicos de la CLAC tendiente a analizar la forma en que podría incorporarse el Sistema Regional a la futura Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional, de acuerdo a lo establecido en la 79a Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Ciudad de México, México, 31 de agosto al 1 de septiembre de 2010).

7.2. La Octava Reunión de Coordinación de los Puntos Focales del SRVSOP, al tomar nota del informe jurídico de la CLAC proponiendo alternativas para permitir que los Estados no sudamericanos puedan ser parte de una OMR, comentó que el proceso de institucionalización del Sistema Regional se encontraba en análisis y que el convenio constitutivo actual para la implantación de la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional no permitía la incorporación de los Estados que no son de Sudamérica, sino mediante la suscripción de un acuerdo entre el Estado y la Organización Multinacional Regional (OMR). En tal sentido, la RCPF/8 acordó recomendar que la próxima reunión de la Junta General del SRVSOP analice el estudio jurídico de la

CLAC sobre el convenio constitutivo, para continuar avanzando con el estudio de la institucionalización del Sistema Regional.

7.3. Se informó a la Junta que, aún cuando el funcionamiento de la propuesta Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional cuenta con el primer requisito, de obtener la adhesión de un mínimo de cinco Estados para que el convenio de su creación se hiciese efectivo, queda todavía por resolverse la ratificación del convenio por parte de esos Estados, así como la adhesión y ratificación de los demás Estados de la Región que forman parte de los actuales proyectos regionales de cooperación técnica de la OACI que buscan una institucionalización, incluyendo facilidades inherentes a la adhesión y ratificación por parte de los otros Estados y organizaciones que participan en los proyectos, según corresponda.

7.4. Al examinar todos los antecedentes, la Junta General, entendió que la institucionalización adecuada del sistema era un asunto complejo que necesitaba ser analizado con un enfoque multidisciplinario y que sería conveniente establecer un grupo Ad-hoc interdisciplinario para analizar el marco organizacional más adecuado para el funcionamiento de una organización internacional de alcance multinacional dentro de Latinoamérica, con personería jurídica y autonomía de gestión y financiera para contratar, adquirir, recibir, administrar, operar, mantener, proteger y disponer sus bienes y servicios con sus fines orientados a garantizar la vigilancia de la seguridad operacional.

7.5. En relación a lo anterior, la Junta General convino en que el grupo ad-hoc sea convocado por el Coordinador General del SRVSOP y adoptó la siguiente conclusión al respecto:

Que el Coordinador General del SRVSOP convoque a todos los Estados miembros invitándolos a proponer candidatos para formar un grupo ad-hoc multidisciplinario, conformado por especialistas jurídicos y de las áreas de actividad que abarca el SRVSOP, además de los involucrados en el proceso sobre la OMR propuesta por el GREPECAS, para que analice y estudie los antecedentes y los requisitos del marco más adecuado para la institucionalización del Sistema, y presente un informe al respecto antes del 30 de junio del 2011:

7.6. De igual forma la Junta General convino en que para avanzar rápidamente en esta actividad se convoque a una Junta General a celebrarse un día antes de la Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC prevista para los días 20 y 21 de julio del 2011 en Colombia.

7.7. Por otra parte, la Junta General convino en que, mientras tanto, se hace necesario adoptar las acciones que permitan dar continuidad al funcionamiento del SRVSOP, para lo cual consideró la alternativa de extender por otro período de cinco años la duración del Proyecto Regional de Cooperación Técnica de la OACI RLA/99/901, adoptando la siguiente:

Que la Oficina Regional Sudamericana de la OACI prepare para la consideración de los miembros del SRVSOP el presupuesto y documentos conexos y se tomen las acciones pertinentes que permitan prorrogar la duración y ampliar los alcances del Proyecto Regional RLA/99/901 por un quinquenio adicional a partir del año 2012.

8. Asunto 5: Programa de actividades para el 2011

8.1. La Junta General tomó conocimiento del programa de actividades para el año 2011 presentado por el Coordinador General del SRVSOP, cuyo presupuesto es de aproximadamente USD 430,500, para continuar con la consolidación de los avances logrados en el proceso de armonización de las reglamentaciones y procedimientos de acuerdo con la estrategia de desarrollo, armonización y adopción de los LAR. El programa se divide en las siguientes áreas:

- a. armonización de las reglamentaciones;
- b. actividades con equipos multinacionales;
- c. actividades de capacitación y seminarios;
- d. visitas de asesoramiento a los Estados; y
- e. reuniones.

8.2. Al considerar el contenido y los alcances del programa propuesto, basado en la reincorporación de profesionales nacionales para integrar el Comité Técnico, la Junta General debatió ampliamente el tema, teniendo en cuenta la preocupación manifestada por algunas delegaciones sobre la necesidad de que la consolidación del Sistema se lleve a cabo con la debida efectividad, de modo que se mantengan apropiadamente los logros alcanzados y se garanticen las funciones de certificación multinacional de OMA's y CIAC's que viene emprendiendo, antes de involucrarse en nuevos temas como el de Aeródromos.

8.3. En ese contexto, luego de las explicaciones ofrecidas por la Secretaría con respecto a los alcances del programa, los detalles de su presupuesto y la necesidad de continuar con actividades en el área de Aeródromos, hubo consenso en aceptar el programa propuesto y en otorgar al Coordinador General la facultad de incrementar el gasto hasta en un 10%, con la finalidad de asegurar el total restablecimiento del Comité Técnico con la contratación de profesionales nacionales a tiempo completo, en cuanto sea necesario, para que asuman las tareas inherentes en las tres áreas de actuación emprendidas hasta ahora: Aeronavegabilidad, Operación de Aeronaves y Licencias al Personal. Asimismo, la Junta General aceptó la propuesta de un Estado sobre la necesidad de incorporar en el programa el desarrollo de un curso sobre dirección de la seguridad operacional. Consecuentemente, la Junta General adoptó la siguiente conclusión:

La Junta General del SRVSOP aprobó el programa de actividades para el año 2011, así como el presupuesto que lo sustenta, y autoriza al Coordinador General del Sistema a incrementar el gasto hasta en un 10% adicional a su totalidad, con el fin de asegurar la contratación de profesionales nacionales a tiempo completo, en las áreas en que sea necesario, para integrar el Comité Técnico.

Siguiendo las recomendaciones del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional – Panamericano, cada programa y actividad ha sido asociada con alguna de las Iniciativas del Plan Mundial de Seguridad Operacional (GSIs) y con alguna de las mejores prácticas de la Hoja de Ruta Mundial para la Seguridad Operacional (BPs).

9. Asunto 6: Elección del nuevo Presidente de la Junta General

9.1. Procediendo de acuerdo a lo establecido en el Artículo 6 del Reglamento del Sistema, la Junta General procedió a la elección de su Presidente para el próximo período.

9.2. Teniendo en cuenta el criterio que se ha venido aplicando, y considerando las propuestas de algunos Estados que han sido respaldadas por unanimidad por la Junta General, se nombró a Argentina para el próximo período de Presidencia de la Junta General (2010-2011).

10. Asunto 7: Otros asuntos

10.1. El delegado de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) realizó una presentación sobre los objetivos, actividades y áreas de actuación de esta Agencia y su disposición para seguir colaborando con el SRVSOP, esperando incrementar su apoyo en la próxima gestión.

10.2. El delegado de CAE presentó las actividades de su grupo en las áreas de simulación y capacitación, destinadas a garantizar la seguridad operacional, y anunció el incremento de su presencia en la región latinoamericana en el futuro próximo, ofreciendo su apoyo al SRVSOP.

10.3. Las delegaciones de dos Estados manifestaron su preocupación por las diferencias existentes entre las escalas de viáticos que otorgan a sus funcionarios en misión en el exterior y los viáticos que les otorga la OACI con arreglo a lo dispuesto por el sistema común de las Naciones Unidas, que en algunos casos son inferiores, ocasionándoles inconvenientes administrativos para cubrir las compensaciones del caso. La Secretaría ofreció estudiar cada situación y establecer el mecanismo de compensación que fuese necesario.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

11. Se invita al GEPEJTA a tomar conocimiento de la información presentada y adoptar las medidas que estime pertinente.

**DISCURSO DE CLAUSURA DEL SR. JUAN JOSÉ CARLOS SUÁREZ, DIRECTOR
GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DE GUATEMALA**

Muy buenas tardes,

Deseo felicitarlos de manera muy especial y agradecerles por el trabajo desarrollado durante estos tres días.

Para el Estado de Guatemala y particularmente para la Dirección General de Aeronáutica Civil es un honor el haber contado con su destacada participación en esta magna reunión. Es indudable que las ponencias aquí presentadas motivan la reflexión e invitan a la acción en temas trascendentales en la actividad aeronáutica; el intercambio nos enriquece a todos, y nos ayuda a promover cambios importantes que pueden tener repercusiones más allá de nuestros ambientes de trabajo.

Al Señor Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, nuestro especial agradecimiento por su dinámica entrega al trabajo de organización de estos encuentros vitales para el desarrollo armonizado de la aviación de América Latina.

Los retos que se nos presentan estimulan nuestra creatividad y nuestra voluntad colectiva de trabajar para construir una mejor aviación civil en América Latina.

Gracias por la respuesta positiva a las propuestas aquí presentadas, las cuales impulsarán el trabajo de la CLAC y de nuestros países para beneficio de la aviación civil y sus usuarios.

Confiamos que la estadía de nuestros distinguidos visitantes haya sido agradable y que se lleven un bello recuerdo de nuestro país, que espera recibirlos de nuevo con los brazos abiertos en la vigésimo octava reunión de expertos de la CLAC, en el mes de noviembre del presente año, la cual realizaremos en el Departamento de Petén, en el norte de nuestra bella Guatemala y a media hora de Tikal, uno de los principales centros ceremoniales de la milenaria cultura Maya, que estamos seguros podremos visitar en esa oportunidad.

Al felicitarlos a todos, me complace clausurar formalmente la vigésimo sexta reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Muchas Gracias.



OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA DE LA OACI

Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

Lima, Perú - Marzo 2011

1




Objetivo

Informar sobre el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, Programa de trabajo y la armonización del LAR 145.

Lima, Perú - Marzo 2011

2



Agenda

Sistema de Vigilancia de Seguridad Operacional

- **Concepto**
- **Elementos críticos**
- **Problemas comunes y ventajas de un Sistema Regional**

Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP)

- **Objetivos**
- **Estructura**
- **Desarrollo de las LAR**
- **Programa de trabajo**
- **LAR 145**
- **Futuro**

Vigilancia de la Seguridad Operacional

- Es la función mediante la cual los Estados se aseguran que se cumplen fielmente las normas y métodos recomendados (SARPs) de los Anexos al Convenio de Chicago y los procedimientos auxiliares que figuran en los documentos afines de la OACI.

Elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional

- CE 1. Legislación aeronáutica básica
- CE 2. Reglamentos de explotación específicos
- CE 3. Composición de la AAC y funciones de la vigilancia de la seguridad
- CE 4. Calificación e instrucción del personal técnico
- CE 5. Orientación técnica, medios y suministros de información crítica en materia de seguridad operacional
- CE 6. Otorgamiento de certificaciones
- CE 7. Obligaciones de vigilancia
- CE 8. Resolución de cuestiones de seguridad

Problemas comunes y ventajas de un Sistema Regional

Problemas comunes que enfrentan los Estados

- Falta de presupuesto adecuado.
- Falta de capacidad para desarrollar reglamentos.
- Falta de personal capacitado.
- El tamaño de la industria en algunas ocasiones atenta contra el principio de independencia del elemento auditor.

Ventajas de un Sistema Regional

- Ahorro de costos
- Reglamentación armonizada
- Recursos humanos homogéneos
- Equipos multinacionales
- Mayor independencia del elemento auditor
- Mayor transparencia
- Se evita la duplicidad de funciones
- Mayores facilidades para la industria
- Mejores niveles de seguridad operacional

Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/99/901

Objetivo:

- Establecer y operar un sistema regional de seguridad operacional en Latino América con el apoyo técnico, logístico y administrativo requerido.

Lima, Perú - Marzo 20117

Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

Aspectos Legales e institucionales

MARCO INSTITUCIONAL

- Memorandum de Entendimiento OACI/CLAC
- Acuerdo CLAC/ Estados Miembros
- Acuerdo Fondos en Fideicomiso.

MARCO REGULATORIO

- Reglamento del sistema
- Documento del Proyecto RLA 99/901

Lima, Perú - Marzo 20118

Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

Acuerdo de Adhesión

Depositado por los Estados miembros en la CLAC

- Aprueba el MOU CLAC-ICAO obligándose a cumplir sus disposiciones

Artículo Segundo

- Armonización de Normas y Procedimientos
- Los Estados se comprometen a armonizar sus reglamentos y procedimientos en materia de seguridad operacional.

Artículo Tercero

- Apoyo al Sistema con expertos que sean solicitados

Lima, Perú - Marzo 20119

Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

Miembros del Sistema Regional

Miembros:

Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela

Observadores:

Lima, Perú - Marzo 201110

Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/99/901



ESTRUCTURA

Junta General;

Coordinador General (ICAORD, Lima);

Comité Técnico;

Puntos Focales; &

Paneles de expertos.

Lima, Perú - Marzo 2011

11



Programas de trabajo del Sistema Regional

Armonización de Regulaciones

Actividades Multinacionales

Asistencia a los Estados

Seminarios y Capacitación

Actividades de Promoción del SRVSOP

Reuniones

Lima, Perú - Marzo 2011

12



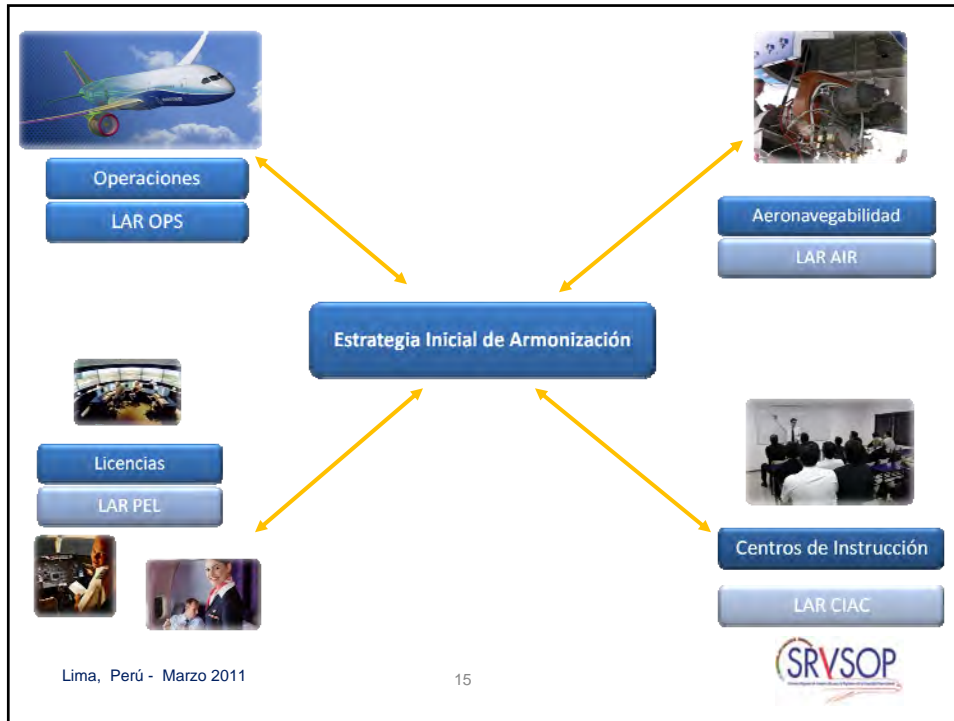
Regulaciones LARs

Los Estados miembros del SRVSOP han reconocido que el primer paso para poder establecer un sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional es tener un conjunto armonizado de normas aeronáuticas y sus procedimientos asociados.

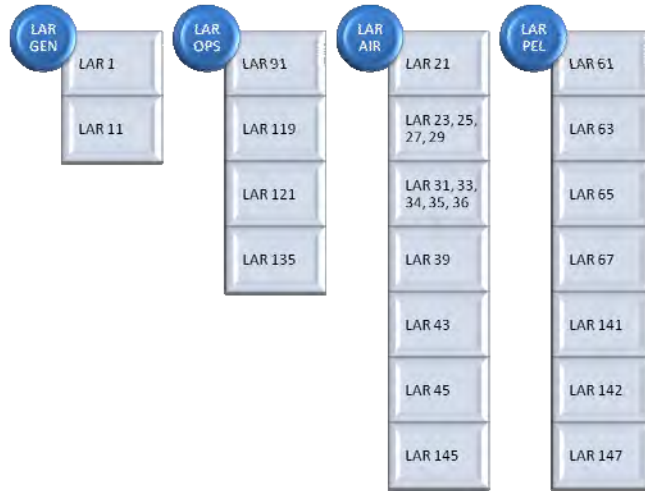


Principios fundamentales en el desarrollo de las LAR





Estructura actual de la reglamentación LAR



Lima, Perú - Marzo 2011

17



Nuevos reglamentos LAR



Lima, Perú - Marzo 2011

18



Actividades Multinacionales



Lima, Perú - Marzo 2011

19



LAR 145 - Organizaciones de mantenimiento aprobadas

Desarrollo:

- Junio 2004 se aprueba el LAR 145 versión 1.
- LAR 145 Tercera Edición - Diciembre 2008.

Capacitación:

- Desde el año 2004 se han realizado 7 cursos específicos dirigidos a los inspectores de aeronavegabilidad y a la Industria;
- Se ha implementado el Registro de Auditor LAR

Lima, Perú - Marzo 2011

20



LAR 145 - Organizaciones de mantenimiento aprobadas

Ensayos:

- **Ses Ensayos de auditorías de certificación a organizaciones de mantenimiento:**
 - SEMAN – Perú (2004)
 - Aeropostal – Venezuela (2005)
 - Lloyd Aero Boliviano (LAB) – Bolivia (2005)
 - Cubana de Aviación – Cuba (2005)
 - LAN Airlines – Chile (2006)
 - VEM Maintenance & Engineering – Brasil (2007)
- **Un ensayo de auditoría de vigilancia a organizaciones de mantenimiento:**
 - SEMAN – Perú (2007)

Auditorías de vigilancia:

- LAN Airlines – Chile (2009)
- TAP Maintenance & Engineering (ex VEM) – Brasil (2009)

Lima, Perú - Marzo 2011

21



LAR 145 - Organizaciones de mantenimiento aprobadas

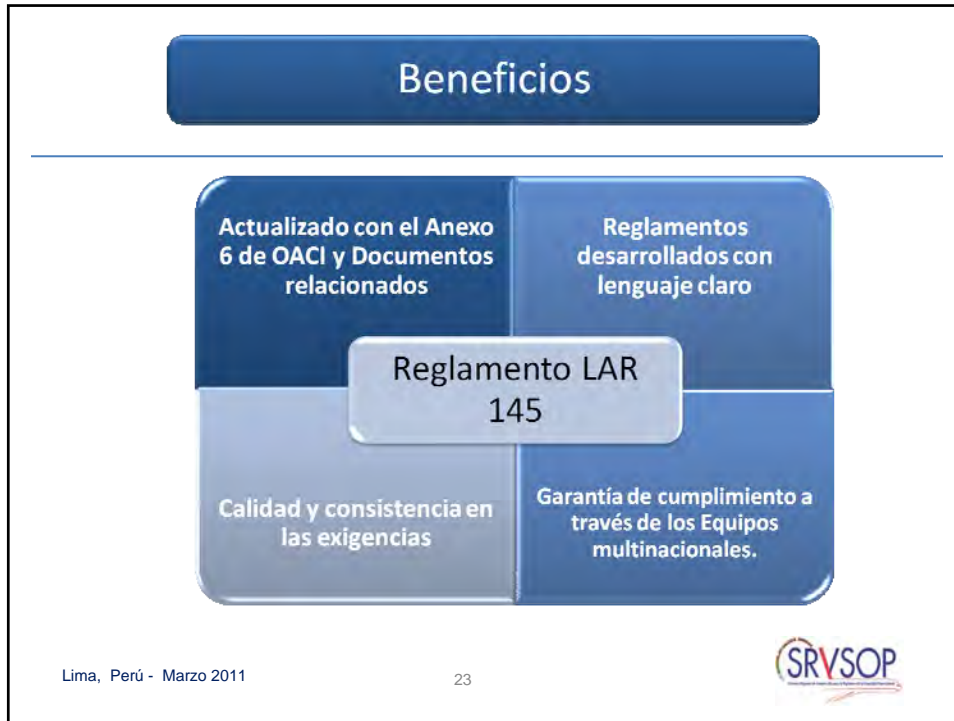
Armonización:

- **JG12/02 se establece un plazo de armonización de 5 años para el LAR 145 versión 2.**
- **Acuerdo administrativo para la aceptación de las Organizaciones de mantenimiento de aeronaves y componentes de aeronaves entre las autoridades de aviación civil de los Estados participantes en el SRVSOP, basada en el informe de auditoría del equipo multinacional de auditores del SRVSOP**
- **Aprobado por la Tercera Reunión del Grupo de Expertos Jurídicos de la CLAC (Santiago de Chile, 17 de julio de 2006)**

Lima, Perú - Marzo 2011

22





Beneficios

El SRVSOP ha registrado en un período de 5 años un beneficio de:

US\$ 13 millones de dólares

(Estudio Costo-beneficio presentado a la JG/20 (Lima, Perú, junio de 2009)).

Lima, Perú - Marzo 201125



Futuro del SRVSOP

Los LAR son el
paso Inicial.

Meta Final:
establecer y
operar un
Sistema Regional
de Seguridad
Operacional en
Latino América.

Lima, Perú - Marzo 201126





**Gracias por
su atención**

Lima, Perú - Marzo 2011

27

