

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/84-NE/02
07/08/13

LXXXIV REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Ciudad de Panamá, Panamá, 27 y 28 de agosto de 2013)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por la Secretaría)

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

**Informe de la Trigésima Reunión del Grupo de Expertos GEPEJTA/30
(Lima, Perú, 29 al 31 de enero de 2013)**

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. Como **Adjunto** a la presente se acompaña el Informe de la Trigésima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/30), llevada a cabo en la ciudad de Lima, Perú, 29 al 31 de enero de 2013.
2. En dicho documento se presenta un resumen de los temas tratados, las conclusiones alcanzadas y las acciones propuestas.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

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

**TRIGÉSIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/30)**

(Lima, Perú, 29 al 31 de enero de 2013)

RESUMEN

Lugar y fecha de la reunión

1. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) celebró su trigésima reunión entre los días 29 y 31 de enero de 2013, en la ciudad de Lima, Perú, en la Sala de Conferencias “Jorge Chávez” CLAC/OACI.

Ceremonia de apertura

2. El Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC, inició con palabras de agradecimiento por el gran apoyo recibido del Sr. Ramón Gamarra Trujillo, Director General de Aeronáutica Civil de la República del Perú en las actividades de la CLAC. Asimismo, agradeció a los Puntos Focales por enviar las notas de estudio y resaltó que la reunión se llevó a cabo en enero, considerando que estaba muy cerca el desarrollo de la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI (ATConf/6) y la CLAC debía llevar una posición consensuada a este evento de suma importancia, sobre la base de la “Guía de Orientación” aprobada por el Comité Ejecutivo. Posteriormente, se refirió a la participación de la CLAC en el 38° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI y finalmente a la aviación general dentro de la Macrotarea de Seguridad Operacional.

3. Seguidamente, el Sr. Ramón Gamarra Trujillo, presentó su discurso de inauguración, el mismo que figura como **Adjunto 1** al presente informe.

Coordinación, Secretaría y Participantes

4. Actuó como coordinador de la reunión el Sr. Javier Benjamín Hurtado Gutiérrez, Director de Regulación y Promoción de la Dirección General de Aeronáutica Civil de la República del Perú, asistido por el Secretario de la CLAC, Sr. Marco Ospina. Participaron 53 delegados representando a 14 Estados miembros, 1 Estado no miembro y 6 organismos internacionales. La lista completa de participantes figura como **Adjunto 2**.

Orden del Día

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

Cuestión 1 del

Orden del Día: **Transporte y Política Aérea**

Cuestión 1.1 del

Orden del Día: **Guía de Orientación ATConf/6 (Grupo ad hoc)**

6. La Experta de Colombia, en su calidad de Ponente del Grupo *ad hoc*, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/11-CORRIGENDUM 2. Recordó los antecedentes del tema e informó que analizaron la “Guía de Orientación” siguiendo cada uno de los puntos del Orden del Día de la ATConf/6 y resumió las propuestas por cada punto.

7. Finalmente, invitó al GEPEJTA a revisar la Nota de estudio y sus adjuntos, intercambiar comentarios y, si era del caso, encargar a la Secretaría que actualice la “Guía de Orientación” y envíe a la OACI las notas a presentar por la CLAC.

8. A continuación, la Secretaría realizó algunas puntualizaciones sobre el texto de la nota y sugirió revisar uno por uno los adjuntos para realizar los ajustes que fueren necesarios pues, a su entender, habían algunos temas que debían ser aclarados durante el debate.

9. En ese sentido, exhortó a los Expertos a que decidan qué se va a hacer respecto a algunos temas que no estaba en la agenda. Por ejemplo, preguntó acerca de la cuestión 1.2 (Otros Ámbitos en los que Pueda Haber Repercusiones Económicas) que debía replantearse y esta tarea estaba a cargo de Guatemala y Brasil con el apoyo de ALTA. Sobre este asunto, como Guatemala no estuvo presente el primer día de la reunión del GEPEJTA, preguntó a la delegación de Brasil si habían tenido algún contacto o si habían revisado algo conjuntamente respecto al tema y, de no ser así, sugirió que al día siguiente se reúnan los especialistas de Brasil y Guatemala para coordinar la presentación o no de la Nota de estudio.

10. En respuesta a lo expresado por la Secretaría, el Experto de Brasil informó que no habían sido contactados por los Expertos de Guatemala. Sin embargo, estaban dispuestos a colaborar con ellos. Asimismo, aclaró que no fue la ANAC el organismo que estuvo al frente de los trabajos en las reuniones del grupo de Alto Nivel/Consejo OACI.

11. Al respecto, la Secretaría aclaró el procedimiento de la CLAC para la participación en las Conferencias Mundiales y Asambleas de la OACI, destacando que el primer paso constituye la elaboración de la “Guía de Orientación”, en función de los puntos del Orden del día, lo que permite que los Estados miembros asistan con una posición común, incluyendo la presentación de Notas de Estudio o Informativas.

12. Por otro lado, recordó que para este asunto se había constituido un grupo *ad hoc*, el mismo que se encargó de realizar los proyectos de Nota de estudio que figuraban en los adjuntos de la nota presentada por Colombia. Recordó asimismo que la fecha tope para enviar a Montreal dichas notas era el 1ero de febrero, a efectos que puedan ser traducidas a los seis idiomas de la organización, en tanto que aquellas que se reciban después de esa fecha, sólo serían publicadas en el idioma entregado por quienes las elaboraron.

13. Sin más comentarios sobre el texto de la nota, se pasó a revisar cada uno de los proyectos a presentarse en la ATConf/6, los mismos que fueron analizados y a los que se les introdujo algunas modificaciones de forma propuestas por los especialistas o la Secretaría durante el debate.

14. También se hizo notar, que en Chile y Cuba estaban presentando Notas de estudio sobre algunos puntos del Orden del día y que aquellos estados que deseen apoyar o patrocinar las notas, informen a sus autores. En consideración de todo esto, el grupo (asumiendo el encargo del Comité Ejecutivo) aprobó las Notas de estudio, informativas y Posiciones que presentaría la CLAC en la ATConf/6, tal como se detallan a continuación:

CUESTIÓN 1: Panorama Mundial de las Tendencias y Novedades

ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN/ACCIÓN
1.1 La industria y los aspectos	- La CLAC presentará una Nota de Estudio

normativos	referente a los “Beneficios y repercusiones de las alianzas estratégicas”
1.2 Otros ámbitos de la labor de la OACI que pueden tener repercusiones económicas.	<ul style="list-style-type: none"> - La CLAC presentará una NE referente al “Modelo de doble vigilancia para el intercambio de aeronaves de distintos Estados” - La CLAC presentará una NE referente al “Costo-eficiencia del sistema regional de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional (SRVSOP)” - Cuba presentará una NE referente a “Las afectaciones del bloqueo económico, comercial y financiero de los Estados Unidos contra Cuba en la rama de la aviación civil”. Dicho estado ha requerido el apoyo de los Estados miembros, por tanto se sugiere el apoyo y/o copatrocinio de la NE, si lo estiman pertinente.

CUESTIÓN 2: Examen de Cuestiones Clave y Marco Normativo Conexo

2.1 Acceso a los mercados	<ul style="list-style-type: none"> - La CLAC presentará una NI referente al “Avance de la región latinoamericana en el proceso de liberización de los servicios internacionales de transporte aéreo” - Respecto a la recomendación de la Secretaría de la OACI sobre: “Iniciar la elaboración de un acuerdo internacional específico para facilitar un mayor grado de liberalización de los servicios exclusivamente de carga”, durante las reuniones de coordinación se debería discutir la posición que adoptarían los Estados de la CLAC sobre este asunto, teniendo en cuenta que esto implicaría la modificación de los acuerdos tradicionales que incluían tanto pasajeros como carga exclusiva. - Chile presentará una NE sobre “Propuesta para la liberalización del acceso a los mercados”.
2.2 Propiedad y control de los transportistas aéreos	<ul style="list-style-type: none"> - La CLAC presentará una NE referente a “Las restricciones del acceso al mercado” - Chile presentará una NE referente a una “Propuesta para la liberalización de la propiedad y control de las aerolíneas”. - Cuba presentará una NE referente a la “Designación, propiedad y control. Experiencia de negociación con los países de la Unión Europea (UE)”. Dicho Estado ha requerido el apoyo de los Estados miembros de la CLAC, por tanto se sugiere el apoyo y/o copatrocinio, si así

	lo estiman pertinente.
2.3 Protección del consumidor	- La CLAC presentará una NI referente a “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios”
2.4 Competencia leal	
2.5 Salvaguardias	- Se sugirió adoptar una posición de apoyo al WP/3 de la Secretaría de la OACI, teniendo en cuenta que las salvaguardias siguen siendo necesarias para asegurar la participación sostenida y efectiva de todos los Estados en el transporte aéreo, teniendo especial consideración a los intereses y necesidades de los países en desarrollo.
2.6 Impuestos y otros gravámenes sobre el transporte aéreo internacional.	- Se sugirió adoptar una posición que apunte a evitar la imposición de gravámenes al transporte aéreo en materia de medio ambiente. - Se sugirió adoptar una posición para apoyar cualquier iniciativa que permita eliminar la doble tributación. - Se sugirió adoptar una posición para apoyar la reinversión de los impuestos o gravámenes del transporte aéreo, en el propio sector, evitando la aplicación de los mismos en áreas distintas al sector aeronáutico.
2.7 Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea.	
2.8 Aplicación de las políticas y orientaciones de la OACI	

14. Durante el debate, al analizar el proyecto de NE sobre los “Avances de la Región Latinoamericana en el Proceso de Liberización de los Servicios Internacionales de Transporte Aéreo”, la especialista de Argentina solicitó que se refleje en el informe la posición de su país en el sentido que observa con agrado las iniciativas de los Estados miembros respecto a la liberización del transporte aéreo. Sin embargo, por cuestiones de índole normativo y de política aérea, por el momento su país no estaba en posibilidades de sustentar esta política. De igual manera, la experta de Cuba manifestó que la política de transporte aéreo de su país era flexible pero todavía no estaba en posibilidades de asumir una liberalización total y por tanto mantendría sus reservas sobre este tipo de políticas.

15. Durante el debate, al tratar el proyecto de la Nota de estudio sobre “Criterios y Directrices en Materia de Servicio al Cliente y Calidad Total en los Servicios Aéreos y Aeroportuarios”, el especialista de la IATA informó que su organización presentará varias Notas de estudio a la conferencia. Habrá entre ellas, una relacionada a la cuestión 2.3 “Protección del Consumidor”, dado que destacaba la proliferación de regímenes en materia de indemnización a los pasajeros. Por lo expuesto, consideró oportuno exhortar a los Estados de la región que aún no lo han hecho, la ratificación del “Acuerdo de Montreal”, indicando que faltaban los instrumentos de ratificación de Guatemala, Honduras, Nicaragua y Venezuela.

16. Durante el debate, al analizar la cuestión 2.1 del Orden del Día “Acceso a los Mercados”, el GEPEJTA apoyó la propuesta de la Secretaría de incluir un texto en el proyecto de nota de estudio que diga: *“Varias iniciativas subregionales y la suscripción de acuerdos multilaterales de servicios de transporte aéreo e integración, también han contribuido a la liberalización paulatina de en América Latina. Así se puede destacar la Decisión 582 de la Comunidad Andina (CAN) sobre*

cielos abiertos, el Acuerdo de la Asociación de Estados del Caribe (AEC) sobre transporte aéreo más flexible y el Acuerdo de Fortaleza que libera los tráficos hacia puntos calificados como regionales.”

17. La Secretaría se refirió al proyecto de Nota de estudio que presentaría la CLAC respecto a la “Importancia del Transporte Aéreo en el contexto de la OACI”, informando que luego del análisis realizado en el informe de la ATConf/5 así como en las últimas asambleas, consideraba más conveniente presentar esta NE para el 38° periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI, ya que en la misma también se discutirán los temas presupuestarios que estaban en estricta relación con el incremento de la actividad de transporte aéreo al interior de la organización. Sugerencia que fue acogida favorablemente.

Conclusión

18. Luego de un amplio debate, el GEPEJTA acordó aprobar la Guía de Orientación con las modificaciones propuestas durante el debate y encargar a la Secretaría que envíe, con carácter de urgente, las NE e Informativas a la OACI para su traducción y publicación. La “Guía de Orientación” actualizada figura como **Adjunto 4**.

Cuestión 1.2 del Orden del Día:

Guía de Orientación 38° Período de Sesiones Asamblea OACI

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/10 Colombia

19. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/10 referida a la Guía de Orientación para el 38° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI recordando que durante la LXXXII Reunión del Comité Ejecutivo (Guayaquil, Ecuador, 7 y 8 de agosto de 2012) se informó que el Consejo de dicho Organismo viene discutiendo el proyecto de Agenda de la señalada Asamblea. Asimismo, dio a conocer que la Secretaría de la CLAC desarrolló el formato de “Guía de Orientación” que en su oportunidad lo presentó y fue acogido favorablemente, sin entrar a definir los temas de interés para la CLAC.

20. Considerando la “Directriz de Procedimientos de la CLAC para las Reuniones de Coordinación en las Conferencias Mundiales de la OACI”, sugirió al GEPEJTA lo siguiente:

- Analizar punto por punto el Orden del Día provisional de la Asamblea aprobado por el Consejo, con las notas explicativas de cada cuestión y que se consignan en el formato de “Guía de Orientación” que acompañaba a su NE, el cual fue validado y actualizado de conformidad con la comunicación SA 38/1-12/65 del 7 de diciembre de 2012 en la que la OACI solicitaba, entre otros: Que para el 3 de junio de 2013, los Estados respondan confirmando su asistencia, que para el 15 de agosto de 2013, los Estados notifiquen la inclusión de nuevas cuestiones en el Orden del Día.
- Asignar compromisos a los Estados miembros de la CLAC que deseen contribuir en la elaboración de las notas de estudio correspondientes.
- Conformar un Grupo *ad hoc* con la participación de la Secretaría, para trabajar en las NE que recojan los intereses comunes de los Estados miembros, con el propósito de presentar armónica y organizadamente una posición regional en el 38° Período de Sesiones de la Asamblea/OACI.

21. Asimismo, expresó que antes de la realización del próximo GEPEJTA, el Ponente del Grupo *ad hoc* convocará a una reunión de trabajo para elaborar y revisar los proyectos de NE que se

incluirían en la “Guía de Orientación”.

22. Terminó su presentación invitando a los especialistas a tomar nota de la información presentada, intercambiar opiniones, y asignar las responsabilidades para la elaboración de las NE. De igual manera, reiteró en la conformación del grupo *ad hoc* y solicitó a la Secretaría que se traslade los requerimientos también al grupo AVSEC/FAL a efectos que también los integrantes de este grupo analicen la posibilidad de presentar las NE que estimen conveniente.

23. A continuación, la Secretaría pasó revista del proyecto de “Guía de Orientación”, explicando de manera resumida y de acuerdo a su experiencia, cada una de las cuestiones del Orden del Día, al tiempo que propuso la elaboración de notas en diferentes puntos de la agenda del 38° periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI.

24. Antes de pasar revista al proyecto de “Guía de Orientación”, la Experta de Cuba consultó sobre la cooperación con organismos relacionados con la aviación civil, poniendo como ejemplo a la asociación de Estados del Caribe (AEC), el mismo que no siendo un organismo especializado, disponía de un Comité especial en materia de transporte aéreo. Al respecto, la Secretaría aclaró que regularmente cuando se elaboran las NE sobre el desarrollo del transporte aéreo en la región, se tiene en cuenta la información correspondiente a los organismos de integración económica y de otro tipo que paralelamente consideran en sus programas de trabajo temas del transporte aéreo.

25. En la misma línea, la experta de Colombia informó que en las últimas reuniones de la AEC se han discutido temas similares a los que se han visto en la CLAC, tales como: el intercambio de aeronaves, alianzas, etc... En los que realmente no había existido un avance significativo.

26. La Secretaría recordó que existen varios organismos de integración que, entre otras cosas, vienen abordando temas relativos al transporte aéreo como son el ALBA, UNASUR, CAN, MERCOSUR (acuerdo de fortaleza), de los cuales participan varios Estados miembros de la CLAC, por lo que es necesario que los especialistas que representen a nuestros Estados en las reuniones de dichos organismos informen al GEPEJTA y viceversa sobre el trabajo que realiza nuestra Comisión. Esto a efectos de evitar duplicaciones innecesarias.

27. La Secretaría continuó dando a conocer a los especialistas que, si hubiera necesidad de aclarar sobre los diferentes tópicos que trabaja la CLAC en los otros organismos de integración, con mucho gusto se podría proporcionar toda la información que estimen necesaria indicando que ya existen resoluciones y conclusiones elaboradas que bien podrían tenerse en cuenta para los fines que persiguen dichos organismos. En este sentido, reiteró sería conveniente que los especialistas que participen de los foros señalados, también informen sobre el trabajo que desarrolla la CLAC en función de su plan estratégico de trabajo.

28. A continuación, el GEPEJTA acordó constituir el grupo *ad hoc* que se encargaría de desarrollar la “Guía de Orientación”, NE y posiciones que llevará la CLAC al 38° periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI quedando de la siguiente manera: Argentina, Brasil, Colombia (Ponente), Perú, República Dominicana, Uruguay y ALTA, con el apoyo de la secretaria.

29. Inmediatamente, la experta de Colombia destacó que, en su calidad de ponente del grupo *ad hoc*, consideraba muy importante definir en la misma reunión del GEPEJTA los temas ya que este grupo sería convocado en abril o mayo para presentar su informe al GEPEJTA que se reunirá en junio (Colombia).

30. Una vez abierto el debate, la Secretaría pasó revista a los diferentes puntos del Orden del Día de la Asamblea de la OACI y se fue resaltando los temas en los que la CLAC debería presentar NE, NI y posiciones. En función de esto, a continuación se detalla la tabla con el resumen de lo aprobado y los responsables de elaborar los documentos:

CUESTIÓN	POSICIÓN / ACCIÓN
SESIONES PLENARIAS	
Cuestión 1: Apertura del período de sesiones por el Presidente del Consejo	N/A
Cuestión 2: Aprobación del orden del día	N/A
Cuestión 3: Creación de los Comités y Comisiones	N/A
Cuestión 4: Traslado de asuntos a los comités y comisiones	N/A
Cuestión 5: Elección de los Estados miembros que estarán representados en el Consejo	<ul style="list-style-type: none"> • NE con la “Plancha de la CLAC”. (SECRETARÍA)
Cuestión 6: Elección del Presidente de la Asamblea	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinar con Presidente del Consejo/OACI y Secretario General para elegir presidente de la Asamblea. (PRESIDENCIA/SECRETARÍA)
Cuestión 7: Elección de los cuatro vicepresidentes de la Asamblea y de los presidentes de las comisiones	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinar para obtener una de las vicepresidencias de las comisiones a favor de un especialista de la región. (PRESIDENCIA/SECRETARÍA)
Cuestión 8: Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros	<ul style="list-style-type: none"> • Consultar a los Estados miembros CLAC si realizarán declaraciones verbales y/o escritas. (SECRETARÍA)
Cuestión 9: Informes de las Comisiones y Comités de la Asamblea y decisiones al respecto	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar que los informes contengan los acuerdos alcanzados durante el debate en las respectivas comisiones. (PUNTOS FOCALES- CLAC- ASAMBLEA)
COMITÉ EJECUTIVO	
Cuestión 10: Cuotas atrasadas	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar situación de Estados CLAC. Exhortar pago a Estados que aún no lo han hecho para evitar que se les impida el voto. (SECRETARÍA)
Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012	N/A
Cuestión 12: Cooperación técnica — Política y actividades de cooperación técnica y de asistencia	N/A
Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política	<ul style="list-style-type: none"> • Presentar NE respaldando el trabajo AVSEC y los acuerdos alcanzados en la Conferencia de

	<p>alto nivel sobre seguridad de la aviación (Setiembre-2012). (GRUPO AVSEC/FAL – CLAC/OACI)</p>
<p>Cuestión 14: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Presentar NE sobre los elementos críticos de los Estados miembros de la región en materia AVSEC y alternativas de solución a nivel regional. (GRUPO AVSEC/FAL – CLAC/OACI)
<p>Cuestión 15: Seguridad de la aviación — Apoyo a la implantación</p>	<ul style="list-style-type: none"> Presentar NE y/o NI sobre trabajo realizado por el grupo regional AVSEC/FAL RG CLAC/OACI. (GRUPO AVSEC/FAL – CLAC/OACI)
<p>Cuestión 16: Facilitación y los documentos de viaje de lectura mecánica</p>	<ul style="list-style-type: none"> Presentar NE sobre el avance de la región en la implementación de los pasaportes de lectura mecánica y otros documentos de viaje. (GRUPO AVSEC/FAL – CLAC/OACI)
<p>Cuestión 17: Protección del medio ambiente</p>	<ul style="list-style-type: none"> Presentar NE sobre la política regional en materia de medio ambiente. (GUATEMALA)
<p>Cuestión 18: Cooperación con organizaciones regionales y organismos regionales de aviación civil</p>	<ul style="list-style-type: none"> Presentar NE sobre la coordinación y cooperación entre la CLAC y la OACI resaltando el apoyo que deberían realizar los organismos regionales en materias relativas al transporte aéreo. (SECRETARÍA)
<p>Cuestión 19: Duración de los mandatos del Secretario General</p>	N/A
<p>Cuestión 20: Propuesta de celebrar los periodos de sesiones de la Asamblea cada dos años</p>	<ul style="list-style-type: none"> Adoptar posición. (COMITÉ EJECUTIVO)
<p>Cuestión 21: Propuesta de enmendar el Artículo 50 (a) del Convenio de Chicago para aumentar a 39 el número de miembros del Consejo</p>	<ul style="list-style-type: none"> Adoptar posición. (COMITÉ EJECUTIVO)
<p>Cuestión 22: Gestión de recursos humanos</p>	N/A
<p>Cuestión 23: Situación relativa al personal de la OACI</p>	N/A
<p>Cuestión 24: Acrescentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI</p>	N/A
<p>Cuestión 25: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo</p>	N/A
COMISIÓN TÉCNICA	

Cuestión 26: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012	N/A
Cuestión 27: Seguridad operacional de la aviación - Política	N/A
Cuestión 28: Seguridad operacional de la aviación — Normalización	N/A
Cuestión 29: Seguridad operacional de la aviación — Control y análisis	<ul style="list-style-type: none"> Preparar NE destacando el trabajo del SRVSOP, y ACSA, así como del RAGSPA, enfocado a la descentralización de la gestión de seguridad operacional para abaratar costos. (SRVSOP/BRASIL)
Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación — Apoyo a la implantación	<ul style="list-style-type: none"> Preparar NE destacando el trabajo del SRVSOP, y ACSA, así como del RAGSPA, enfocado a la descentralización de la gestión de seguridad operacional para abaratar costos. (PERÚ - BRASIL)
Cuestión 31: Seguridad operacional de la aviación — Cuestiones emergentes	<ul style="list-style-type: none"> Preparar NE sobre cuestiones emergentes en la región. (PERÚ – BRASIL)
Cuestión 32: Navegación aérea — Política	<ul style="list-style-type: none"> Preparar NE. (PERÚ – BRASIL)
Cuestión 33: Navegación aérea — Normalización	N/A
Cuestión 34: Navegación aérea — Control y análisis	N/A
Cuestión 35: Navegación aérea — Apoyo a la implantación	<ul style="list-style-type: none"> Presentar NE sobre la experiencia regional en la implantación de la navegación aérea. (PERÚ – BRASIL)
Cuestión 36: Navegación aérea — Cuestiones emergentes	N/A
Cuestión 37: Progreso realizado en la implantación del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI)	N/A
Cuestión 38: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Técnica	N/A
COMISIÓN ECONÓMICA	
Cuestión 39: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012	N/A

Cuestión 40: Desarrollo económico del transporte aéreo — Política	<ul style="list-style-type: none"> Presentar NE sobre la implementación de las conclusiones de la ATConf/6 sobre las negociaciones de servicios aéreos. (COLOMBIA)
Cuestión 41: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional	<ul style="list-style-type: none"> Presentar NE sobre la reglamentación del transporte aéreo a nivel regional. (COLOMBIA)
Cuestión 42: Aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea	<ul style="list-style-type: none"> Presentar NE sobre el documento 9082/OACI relacionada a los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, en aplicación a la concesión de aeropuertos. (ECUADOR – PERÚ)
Cuestión 43: Datos de Aviación — Seguimiento y análisis	N/A
Cuestión 44: Otras cuestiones que se someterán a examen de la Comisión Económica	N/A
COMISIÓN JURÍDICA	
Cuestión 45: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012	<ul style="list-style-type: none"> Presentar NE sobre asuntos de índole jurídico conteniendo criterios regionales. (URUGUAY)
Cuestión 46: Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los actuales instrumentos de derecho aeronáutico	<ul style="list-style-type: none"> Presentar NE sobre asuntos de índole jurídico conteniendo criterios regionales. (URUGUAY)
Cuestión 47: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica	<ul style="list-style-type: none"> Presentar NE sobre asuntos de índole jurídico conteniendo criterios regionales. (URUGUAY)
Cuestión 48: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Jurídica	<ul style="list-style-type: none"> Presentar NE sobre asuntos de índole jurídico conteniendo criterios regionales. (URUGUAY)
COMISIÓN ADMINISTRATIVA	
Cuestión 49: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012	N/A
Cuestión 50: Presupuestos para 2014, 2015 y 2016	N/A
Cuestión 51: Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el Fondo general y los anticipos al Fondo de capital circulante de los Estados que se hayan adherido al Convenio	N/A
Cuestión 52:	N/A

Cuotas atrasadas de la ex República Federativa Socialista de Yugoslavia	
Cuestión 53: Cuotas atrasadas	N/A
Cuestión 54: Contribuciones al Fondo general para 2014, 2015 y 2016	N/A
Cuestión 55: Informe sobre el Fondo de capital circulante	N/A
Cuestión 56: Disposición del superávit de efectivo	N/A
Cuestión 57: Enmienda del Reglamento financiero	N/A
Cuestión 58: Examen de los gastos, aprobación de las cuentas y examen de los informes de auditoría correspondientes a los ejercicios económicos de 2010, 2011 y 2012	N/A
Cuestión 59: Nombramiento del Auditor externo	N/A
Cuestión 60: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Administrativa	N/A

Conclusión

31. El GEPEJTA acordó:

- a) Constituir un grupo *ad hoc* conformado por Argentina, Brasil, Colombia (Ponente), Perú, República Dominicana, Uruguay y ALTA; el mismo que se encargará de elaborar los proyectos de la documentación (NE y NI) y posición que llevará la CLAC al 38° periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI.
- b) Encargar a los especialistas de los Estados señalados en la tabla precedente la elaboración de los proyectos de NE, las mismas que deberán presentarse en la reunión del grupo *ad hoc* que convocará Colombia en su calidad de punto focal.
- c) Encargar a Colombia que defina fecha y lugar para la reunión del grupo *ad hoc*.

Cuestión 1.3 del Orden del Día:

Impacto económico del transporte aéreo en el PBI

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/12 *Colombia*

32. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/12 recordando los antecedentes del tema, el MOU suscrito entre CLAC e IATA. Asimismo, informó sobre la tabla que presentaba en su NE con los más recientes insumos aportados por IATA y CLAC respecto al tema. De igual manera se refirió a los últimos estudios realizados por IATA que serían

entregados a la Secretaría en la misma reunión.

33. Antes de terminar, invitó al GEPEJTA a examinar el Proyecto de resolución que se acompañaba como adjunto, solicitando comentarios y su visto bueno para someterlo a consideración del Comité Ejecutivo en su próxima reunión. Destacó asimismo que hasta que se promulgue la resolución correspondiente en la próxima Asamblea, la Secretaría podría aplicar lo que corresponda del proyecto de resolución. Destacó que para continuar desarrollando los estudios, se requerirá que los Estados designen un funcionario de alto nivel que canalice la información a través de la secretaría para que la IATA pueda coordinar la elaboración de nuevos estudios.

34. Por su parte, el Representante de IATA complementó lo expresado destacando que el objetivo de este tipo de estudios es conocer con mayor certeza la contribución y beneficio que proporciona el transporte aéreo en la economía de los Estados. En esa línea de ideas, informó que su organización dispone de un funcionario responsable del departamento económico a través del cual se contrata el estudio de Oxford Economics. Estos estudios tienen un costo financiero que IATA los cubre con recursos propios o vía contribuciones voluntarias de Estados, empresas u organizaciones interesadas en el tema.

35. Asimismo señaló que todavía faltaban nueve Estados por realizar los estudios correspondientes. De igual manera, resultó que una buena parte de la información requerida para los estudios se la debe recabar de diferentes entidades del estado por lo que se hacía necesario que, una vez distribuida la guía de información, se la proporcione a la secretaría de la CLAC para que se pueda continuar con la elaboración de los estudios y terminó comprometiéndose que la IATA conseguirá el financiamiento para la elaboración de los documentos.

36. Por su parte la Secretaría, a tiempo de agradecer a la IATA, recordó que esta era una tarea pendiente del periodo anterior, por lo que se debería encontrar la forma de aplicar el procedimiento que consta en el proyecto de resolución en el ínterin hasta que se reúna la próxima Asamblea en el mes de noviembre de 2014. Se refirió asimismo, a la entrega de los estudios haciendo notar que, si físicamente Secretaría no podría participar, la deberían remitir paralelamente para incluir los mismos en su página web.

37. Previo consulta de la experta de Perú, el representante de la IATA se refirió al costo individual de los estudios y a su actualización en el tiempo, haciendo notar que era factible realizar las actualizaciones a petición de los Estados buscando una fórmula de financiamiento. En todo caso, se podrán encontrar fórmulas para no dejar de realizar los estudios que sean necesarios. Completó la respuesta la Secretaría informando que el costo de cada estudio fluctúa entre US\$15 000 y US\$20 000

38. Durante el debate se hizo notar que este tipo de estudios constituyen una excelente herramienta para que las autoridades aeronáuticas demuestren a sus respectivos gobiernos la importancia del transporte aéreo y su contribución al desarrollo del país en consideración del efecto multiplicador del mismo.

Conclusión

36. El GEPEJTA acordó:

- a) Agradecer a la IATA por la entrega de los estudios desarrollados hasta la presente fecha.
- b) Exhortar a la IATA continúe elaborando los estudios para los países que faltan y la actualización para los estados que lo requieran.
- c) Acoger favorablemente el proyecto de resolución presentado para someterlo a consideración del comité ejecutivo en su próxima reunión. De igual forma, hasta que se

apruebe la resolución en la próxima asamblea se permita que la Secretaría aplique el procedimiento establecido en dicho proyecto, esto con el objeto de no interrumpir la elaboración de los estudios.

Cuestión 1.4 del**Orden del Día:****Presentación de objetivos y actividades de la Macrotarea – Anexo Res. A20-11**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/13 Colombia

37. En cumplimiento a la Resolución A20-11 de la CLAC (“DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC”), la experta de Colombia presentó la NE CLAC/GEPEJTA/30-NE/12 con los formatos de medición de rendimiento y cronograma correspondiente para cumplir con las tareas que tienen a su cargo.

38. Por su parte la Secretaría al agradecer la información presentada, solicitó al especialista de Colombia que haga llegar lo antes posible los formatos del resto de tareas debidamente completados a efectos de disponer de toda la información antes de presentar el informe correspondiente al comité ejecutivo.

Conclusión

39. El GEPEJTA acogió favorablemente los formatos presentados por Colombia sobre las tareas: Guía de Orientación ATConf/6, Guía de Orientación 38° periodo de sesiones Asamblea/OACI y Estudios sobre impacto económico del transporte aéreo sobre el PBI (IATA). De igual manera solicitó que haga llegar a la Secretaría lo antes posible los formatos del resto de tareas de su responsabilidad en su calidad de punto focal de la macrotarea sobre Transporte y Política Aérea.

Cuestión 2 del**Orden del Día:****Transporte y Política Aérea****Cuestión 2.1 del****Orden del Día:****Proceso de Concesión de Aeropuertos (Panamá)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/19- Panamá

40. La Delegada de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/19 referente al Proceso de Concesión de Aeropuertos, remitiéndose a los antecedentes. Al respecto, conforme la Resolución A20-11, Directriz de procedimiento para la implementación del Plan Estratégico de la CLAC 2012-2013 y su anexo, recordó que se designó a Panamá como Punto Focal para la Macrotarea de Gestión Aeroportuaria y Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria.

41. Refiriéndose al análisis realizado, la Delegada de Panamá recordó que en la reunión del GEPEJTA/29 (Buenos Aires, Argentina, del 3 al 5 de julio de 2012), la Secretaría de la CLAC solicitó a las autoridades aeronáuticas de los Estados Miembros la actualización de la última información de la encuesta a fin de desarrollar la tarea propuesta. Sin embargo, sólo se recibió la información de Ecuador, República Dominicana, Bolivia y Perú. Esta información, en su oportunidad fue suministrada por Perú (anterior punto focal).

42. Panamá consideró que, si bien dicha información era insuficiente para desarrollar la tabulación y análisis, con anterior información recabada por México se podía establecer la tendencia

sobre los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y proceso de concesión aeroportuaria. Añadió, que con la información recabada por los anteriores puntos focales se realizó una síntesis informativa partiendo de una muestra de 13 Estados, pudiendo determinar que en la región, se han concesionado 137 aeropuertos. Dichas concesiones se habían otorgado en su mayoría a entidades privadas (75%), y el 25% restante a entidades mixtas.

43. De igual manera, pasó revista a los resultados de la encuesta sobre beneficios y problemas de las concesiones, aprobación de tasas y derechos aeroportuarios, control financiero, reinversión de ingresos, metodología de cálculo de costos, normativa aplicada y requisitos.

44. Antes de concluir su presentación, observó que no era posible determinar si existía coordinación entre la administración de los aeropuertos y los servicios de transporte aéreo para agilizar las operaciones aeroportuarias. Tampoco era posible determinar la existencia de cartas de acuerdo operacionales en los aeropuertos concesionados; tanto en materia de tránsito aéreo como en operaciones aeroportuarias.

45. Durante el debate, la Delegada de Colombia informó al GEPEJTA que su país sí había cumplido con el envío de la información oportunamente. Seguidamente, el Delegado de Perú expresó que consideraba necesario realizar varias modificaciones al formato de encuesta y también manifestó su deseo de ser miembro del Grupo *ad hoc*, el mismo que quedó conformado por: Argentina, Chile, Panamá (ponente), Perú, ACI/LAC e IATA.

46. Por su parte, el Representante de ACI/LAC ofreció entregar información económica que ayude a la labor que desarrollará por el Grupo *ad hoc*.

47. A continuación, el Representante de IATA sugirió que se tenga en cuenta otros temas y documentos, proponiendo seguir trabajando en la regulación aeroportuaria. Asimismo, hizo alusión a datos estadísticos que evidenciaban un fuerte crecimiento de la aviación en Latinoamérica y finalizó su intervención proponiendo elaborar un “Service Level Agreement”, que permita identificar 3 o 4 aerolíneas donde se pueda medir la calidad de los servicios de las mismas.

Conclusión

48. El GEPEJTA encargó a Panamá que, en su calidad de punto focal, envíe a la Secretaría la información actualizada para circularla entre los Estados a efectos de recibir comentarios en un plazo de 60 días.

Cuestión 2.2 del Orden del Día:

Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria (Panamá)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/20- Panamá

49. La Delegada de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/20 referente al Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria, remitiéndose a los antecedentes desde la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, noviembre de 2002) en la cual se promulgó la Resolución A15-15 “Guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias”. Posteriormente, recordó que durante el GEPEJTA/22 (Panamá 26 al 28 de mayo de 2009), se acordó la reactivación del Grupo *ad hoc* para atender los temas sobre “Manual Regulatorio de Aeropuertos” con el objetivo de elaborar dicho manual e identificar parámetros para medir la eficiencia y rendimiento de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea.

50. Seguidamente, se refirió a que el Grupo *ad hoc* se reunió y discutió los términos de referencia, presentando un índice tentativo de lo que podría ser el manual regulatorio, al cual se le recomendó incorporar temas referentes de la Conferencia de Aspectos Económicos de los Aeropuertos

y Navegación Aérea, textos de orientación como el Doc. 9562, Doc 9082 de la OACI, entre otros, De igual manera recomendó considerar el cambio de nombre del “Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria” por “Factores a Considerar en una Regulación Aeroportuaria”.

51. Considerando que el Manual Regulatorio de Aeropuertos es una tarea pendiente, Panamá como Punto Focal de la Macrotarea de Gestión Aeroportuaria a partir de Noviembre de 2012, y para no duplicar esfuerzos, luego del análisis correspondiente había considerado que era mucho más viable utilizar como “documento de trabajo” el proyecto elaborado por ACI-LAC, el cual podría ser revisado y adecuado a las necesidades de los Estados como entes reguladores. Este debería ser evaluado por el grupo ad hoc junto con otros documentos de ALADA, OACI, y Resoluciones de la CLAC a fin de obtener un documento debidamente consensuado entre todas las partes.

52. Terminó su presentación manifestando que consideraba oportuno solicitar una reunión del grupo ad hoc a fin de intercambiar documentos y notas, con lo cual se podría iniciar la labor de revisión y depuración de los documentos existentes a la fecha, estableciendo una fecha tope para la recepción de las observaciones, a fin de poder concluir con un borrador de proyecto para antes del próximo GEPEJTA, el cual contenga los principios básicos de regulaciones aeroportuarias surgidos de la experiencia regional, particularmente ante la cantidad de aeropuertos privatizados y/o concesionados.

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/08-ACI/LAC

53. A continuación, el delegado de ACI/LAC presentó la Nota de Estudio *CLAC/GEPEJTA/30-NE/08-ACI/LAC* relativa al Manual de ACI sobre “Regulación Económica Aeroportuaria”. Recordó que a finales de los 90, la privatización de aeropuertos de la región de América latina y el caribe, tomó gran impulso por diversas razones. La participación de capitales privados en la operación aeroportuaria transformó la gestión administrativa y operacional de los mismos. Lo que, entre otras cosas, motivó que en la actualidad se presenten modelos de administración muy heterogénea con estructuras de propiedad que van desde aeropuertos totalmente de propiedad del estado hasta privatizaciones completas y/o concesiones parciales.

54. Asimismo, agregó que según información de su organización, al momento un total de 138 aeropuertos en la región tienen participación privada ya sea en su propiedad o en su gestión, esto representa aproximadamente el 60% de la membresía de ACI LAC. En esa línea de ideas, destacó que Brasil, siendo el mayor mercado del transporte aéreo de la región, en el 2012 dio pasos significativos en camino a la concesión de sus aeropuertos, lo que hacía estimar que el nivel de privatización se aumentara. De todas maneras, se observó que la tendencia apunta a que los aeropuertos, incluyendo aquellos de los que tiene propiedad total el estado, se administren con una orientación de índole comercial. La preocupación del poder del mercado de algunos aeropuertos, ha llevado a varios países a regular el desempeño económico de los mismos, especialmente en temas relacionados a tarifas y calidad del servicio.

55. Expresó asimismo, que no existiendo teoría única en cuanto a una regulación uniforme, se entendía que esta sólo sería necesaria cuando es limitada o no exista competencia. Sobre esto, la posición de ACI indica “La Regulación, si se desea establecer, debería apuntar a promover el funcionamiento del mercado de manera eficiente, competitiva y no discriminatoria. LA regulación no debería afectar los derechos de propiedad de los operadores aeroportuarios y debería procurar cubrir las necesidades operativas de los aeropuertos. Cuando la competencia de aerolíneas es amenazada, la acción de los gobiernos debería ser considerada para mantener un nivel de competencia aceptable”.

56. Luego se refirió al trabajo que venía realizando ACI en el desarrollo de un “Manual de Regulación Económica” en aeropuertos que sirva como herramienta de apoyo para la gestión y ayude a los aeropuertos a presentar ante los reguladores y autoridades modelos, implicaciones y experiencias. Este manual estaba en proceso y estaría disponible para mediados del 2013. Presentó asimismo la

estructura del documento considerando que este tendría un criterio pragmático para la regulación económica.

57. Por otro lado, informó que ACI y ACI/LAC estaban organizando para mediados del 2013 una conferencia sobre “Regulación Económica de Aeropuertos en América Latina y el Caribe”, evento que tiene por objetivo congregar a los distintos actores de la industria de la aviación para discutir aspectos relativos a la regulación económica aeroportuaria. Por tanto, el producto de este evento también sería una valiosa fuente de información para el trabajo que adelanta la CLAC en lo relacionado al manual regulatorio. Terminó su presentación expresando que ACI LAC reconoce el esfuerzo que realiza la CLAC en búsqueda de mecanismos para fortalecer la industria del transporte aéreo incluido el sector aeroportuario. Razón por la cual puso a disposición del grupo ad hoc y el punto focal de la Macrotarea el manual de la referencia. Asimismo, solicitó que la CLAC participe como copatrocinador de la Conferencia que convocará ACI junto con la OACI.

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/09-ACI/LAC

58. El Delegado de ACI/LAC también presentó la Nota de estudio *CLAC/GEPEJTA/30-NE/09-ACI/LAC* referente a la Guía ACI para “Medición del Desempeño Aeroportuario”, documento elaborado por su organización con el propósito de apoyar a los Aeropuertos en la medición del desempeño de la gestión aeroportuaria a través de una serie de indicadores en varias categorías.

59. La guía de la referencia fue elaborada por la firma Oliver Wyman y se encuentra publicada en inglés únicamente. Destaco asimismo que el documento en mención es amplio pues no se limita a los indicadores del desempeño que puedan desarrollarse, sino también define su medición, y analiza los elementos que inciden en el resultado de la misma; a su vez identifica los tipos de aeropuertos donde se puede aplicar con mayor eficiencia dicha medición.

60. De igual manera, resumió su presentación informando que la guía abarca las siguientes áreas claves del desempeño: Razón del negocio, Safety y Security, Calidad del servicio, Productividad/Eficiencia, Finanzas/Comercial y Medio Ambiente. Resaltó que el documento ha considerado las publicaciones de la OACI referentes a Políticas sobre tarifas de los servicios aeroportuarios y Navegación Aéres (Doc. 9082) y Manual del OACI de los aspectos económicos de los Aeropuertos (Doc. 9562)

61. Para terminar su presentación, al tiempo de destacar la necesidad de establecer mecanismos que permitan la excelencia de la gestión aeroportuaria (objetivo común de ACI/LAC y CLAC), invitó a los expertos a considerar también este documento como un elemento adicional para el trabajo que desarrollará el grupo ad hoc en sus actividades para elaborar el manual regulatorio de aeropuertos y eficiencia aeroportuaria, a cargo del punto focal Panamá.

Conclusión

62. El GEJEPTA acordó:

- a) Encargar a la Secretaría que adopte las medidas necesarias para apoyar la conferencia que convocará ACI/LAC sobre “Regulación Económica del Aeropuertos en América Latina y el Caribe a realizarse en México a mediados del año”.
- b) Tener en cuenta el “Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria”, así como “Guía para medición del Desempeño” ofrecido por ACI/LAC como elementos adicionales para la elaboración del manual Regulatorio que desarrollará el grupo ad hoc constituido por la CLAC en cumplimiento a su macrotarea.

- c) Encargar a Panamá que, en su calidad de punto focal, recopile la documentación CLAC, ACI/LAC e IATA y elabore el proyecto de documento, para lo cual dispondrá de 90 días. Posteriormente deberá circularse a través de la Secretaría, dicho documento para la revisión del grupo ad hoc. Debiendo también presentar una nota de estudio en el próximo GEPEJTA informando sobre el avance de las tareas encomendadas.

**Cuestión 2.3 del
Orden del Día:**

Presentación de objetivos y actividades de la Macrotarea – Anexo Res. A20-11 (Panamá)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/02CORR- Panamá

63. En su calidad de Punto Focal de la Macrotarea de “Gestión Aeroportuaria”, la Experta de Panamá presentó la Nota de estudio *CLAC/GEPEJTA/30-NE/02-CORR*, refiriéndose a la Res. A20-11 y su anexo, es decir a la “Directriz de Procedimiento Para la Implementación del Plan Estratégico de la CLAC”, destacando los objetivos, actividades a cumplir y cronograma para el cumplimiento de la macrotarea asignada a su país.

Conclusión

64. Sin comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada por el Punto Focal, y sugirió actualizar los formatos en función de los plazos acordados para el desarrollo de las tareas según la conclusión del punto anterior.

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Capacitación

**Cuestión 3.1 del
Orden del Día:**

Implementación “ANACpedia” (Ecuador)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/04- Ecuador

65. El Experto de Ecuador presentó la Nota de estudio *CLAC/GEPEJTA/30-NE/04* respecto al glosario de términos técnicos de la aviación civil, ANACpedia, desarrollada en el periodo anterior por Brasil. Igualmente, se refirió a que durante la XX Asamblea General de la CLAC celebrada del 5 al 8 de noviembre en Brasilia, Brasil se había decidido que el glosario se le denominaría EXPEDIA y que su implementación estaría a cargo del Ecuador como punto focal de la macrotarea de capacitación.

66. En sentido de lo expuesto, propuso que toda la información de la ANACpedia, hoy EXPEDIA, que mantiene la ANAC de Brasil sea remitida a la DGAC de Ecuador y a la Secretaría de la CLAC, en especial la base de datos con el glosario de términos técnicos. Esta información debería incluir información técnica como son manuales de operación, bases de datos y procedimientos operativos. Esto con el propósito que todos los Estados miembros de la CLAC tengan acceso a dicha información a través de la Secretaría

67. Durante el debate, los expertos de Ecuador y Brasil informaron que, aprovechando esa oportunidad, se habían reunido para intercambiar puntos de vista sobre la implementación del EXPEDIA y aprobar el procedimiento de entrega/recepción.

Conclusión

68. El GEPEJTA acogió favorablemente la propuesta de Ecuador y Brasil y resolvió que en un plazo perentorio de 90 días se realice la transferencia señalada para implementar el EXPEDIA en la Secretaría de la CLAC, a servicio de los Estados miembros y que Ecuador, en su calidad de punto focal de la macro tarea, presente un informe sobre el tema en el próximo GEPEJTA.

Cuestión 3.2 del
Orden del Día:

Actualización encuesta capacitación 2014-2017 (Ecuador)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/05- Ecuador

69. El Experto de Ecuador presentó la Nota de estudio *CLAC/GEPEJTA/30-NE/05* referente a la actualización de la encuesta de capacitación 2014-2017 preparada originalmente por la Secretaría. En su presentación, se refirió a la necesidad de elaborar una base de datos que permita obtener un diagnóstico sobre los centros de instrucción en la Región, con el objeto de promover y fortalecer la cooperación académica, evidenciando dificultades en la precisión y alcance de la información de cursos, centros de Instrucción, asignaturas, equipamiento y demás variables.

70. Con el antecedente señalado, sometió a consideración del GEPEJTA el proyecto de encuesta que entre otras cosas contemplaba una lista de cursos correlacionados a pie de página con tres preguntas de encuesta que incluían información sobre los centros de Instrucción y los cursos Trainair Plus. Durante el debate, la Secretaría hizo notar que la encuesta en mención estaba dirigida exclusivamente a los seminarios, talleres y/o cursos que podría ofrecer la CLAC “a nivel gerencial”, tal como se lo ha hecho en los últimos 4 años. Es decir, no se debía mezclar lo que corresponde a los Centros de Instrucción de los estados miembros que dictan cursos Trainair Plus para cubrir sus propias necesidades con otro tipo de eventos que ofrece la CLAC para especialistas de alto nivel y/o autoridades en los diferentes temas de nivel Gerencial y directivo. En esa línea de ideas, sugirió que se mantenga la encuesta eliminando las preguntas detalladas a pie de página por considerarlas innecesarias para el trabajo continuativo que venía realizando la CLAC con este tipo de eventos.

71. Con las consideraciones expuestas, el experto de Ecuador se comprometió a modificar la encuesta, teniendo en cuenta las consideraciones presentadas por la secretaria (Asunto que se cumplió en el transcurso de la misma reunión).

72. Por su parte, el representante de la IATA informó que su organización dispone de un fondo de becas para países en vías de desarrollo, el mismo que se puede utilizar desarrollando *On-Side*, cursos, y llevando los instructores, o en sus propios centros de Entrenamiento. Razón por la cual, se comprometió a consultar al interior de la IATA con los responsables de dicho fondo a efectos de suscribir un acuerdo con la Secretaría de la CLAC si fuera el caso.

Conclusión

73. El GEPEJTA acordó:

- a) Que con la modificación del formato, la Secretaría se encargue de circular la encuesta de capacitación a todos los actores del transporte aéreo, entendiéndose actividades aeronáuticas, líneas aéreas, organismos reguladores y operadores aeroportuarios.
- b) Encargar a la IATA que realice las averiguaciones necesarias para determinar si el fondo que dispone se puede aplicar en los cursos *On Side* que desarrolle la CLAC o el otorgamiento de becas a los Centros de Instrucción/IATA, previo suscripción de un acuerdo entre los dos organismos.

Cuestión 3.3 del
Orden del Día:

Reactivación del IPAC (Ecuador)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/06- Ecuador

74. A continuación, el Experto de Ecuador presentó la Nota de Estudio *CLAC/GEPEJTA/30-NE/06* referente al Acuerdo sede entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y la República del Ecuador, para el establecimiento del Instituto Panamericano de Aviación Civil (IPAC) en la ciudad de Quito. Inició su presentación remitiéndose a los antecedentes y actividades realizadas sobre este proyecto en periodos anteriores.

75. Recordó asimismo que, habiéndose hecho cargo Ecuador de la macrotarea de capacitación, también durante la última Asamblea de la CLAC ofreció sede para reactivar el IPAC a efectos que continúe gestionando cursos a nivel regional conforme lo hizo en sus inicios. Informó asimismo que a la vez incluyó este tema en el plan estratégico 2013-2014 uno de los objetivos de la administración Ecuatoriana era que se suscriba el acuerdo sede entre el gobierno de la República del Ecuador y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y, en esa línea de ideas, presentó a consideración del GEPEJTA un proyecto de acuerdo sede que había sido elaborado con la participación de la Escuela Técnica de Aviación Civil de dicho país.

76. Durante el debate, al pasar revista del proyecto de acuerdo presentado, se observó que si bien el mismo contenía información sobre los objetivos, alcance, responsabilidades del gobierno, responsabilidades de la CLAC, financiamiento, actividades de capacitación, duración y términos, coordinación, y arreglo de controversias, el mismo no estaba enfocado en el criterio de establecer un “Acuerdo Sede” con la participación de la Cancillería de dicho país, lo que le daría la personería jurídica e inmunidades correspondientes.

Conclusión

77. El GEPEJTA acordó:

- a) Encargar a la Secretaría el análisis del proyecto para incluir el compromiso del Estado a través de su Cancillería con la figura de un acuerdo internacional que permita la personería jurídica del IPAC e inmunidades necesarias.
- b) Que la Secretaría se encargue de introducir las modificaciones que sean necesarias al proyecto de acuerdo y una vez depurado el documento, previo acuerdo con las autoridades aeroportuarias, la Secretaría informe al comité ejecutivo para su aprobación y posterior suscripción, si así se decide.

Cuestión 3.4 del Orden del Día:

Presentación de objetivos y actividades de la Macrotarea – Anexo Res. A20-11” (Ecuador)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/07- Ecuador

78. En su calidad de Punto Focal de la Macrotarea de “Capacitación”, el Experto de Ecuador presentó la Nota de estudio *CLAC/GEPEJTA/30-NE/07* que contenía la información correspondiente a la Res. A20-11 y su anexo, es decir a la directriz de procedimiento para implementación de la macrotarea a su cargo en función del plan estratégico/CLAC 2013-2014. Para tal efecto, se presentaron los formatos correspondientes a cada una de las tareas, entendiéndose implementación de la enciclopedia Aeronáutica-EXPEDIA encuesta de necesidades de capacitación 2014-2016 y reactivación del IPAC.

Conclusión

79. Sin comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada por el

Punto Focal y encargó a la Secretaría su seguimiento.

Cuestión 4 del

Orden del día: **Medio Ambiente**

Cuestión 4.1 del

Orden del día: **Política regional de Medio Ambiente** (PENDIENTE)

Cuestión 4.2 del

Orden del día: **Implementación de la Política Regional de Medio Ambiente y Aviación Civil** (PENDIENTE)

80. La Secretaría informo al GEPEJTA que lamentablemente las cuestiones 4.1 y 4.2 de la Macrotarea de medio ambiente, no habían sido completadas debido a la transición y cambio orgánico funcional de las autoridades de Aviación Civil de Guatemala (punto focal de Medio Ambiente). Informó también que mantuvo una conversación con el nuevo director de aviación civil de dicho país, quien se comprometió a continuar, lo antes posible con la tarea encomendada, pues estaba consciente de la responsabilidad asumida en su calidad de primer vicepresidente de la CLAC y punto focal de la tarea. En ese orden de ideas, la administración Guatemalteca estaba presentando únicamente la nota de estudio correspondiente a los objetivos de actividades en aplicación a la Res A20- 11.

81. Durante el debate, la Secretaría presentó todos los antecedentes de este tema, recordando que el periodo anterior, Guatemala había elaborado un importante documento que contenía el “Proyecto de Política Regional de Medio Ambiente”, el mismo que fue analizado por el grupo *ad hoc*, constituido por Argentina, Brasil, Chile, Cuba y Guatemala en su último encuentro con motivo de la reunión del Comité Ejecutivo en Guayaquil en agosto de 2012. En aquella oportunidad, se había encargado a la Secretaría que, sobre la base de los comentarios vertidos durante la reunión, los Estados miembros del grupo *ad hoc* analicen el documento para acomodarlo a la Declaración de Cartagena, de tal forma que exista consenso en la política propuesta.

82. Informó asimismo que posteriormente recibió comentarios del experto de Argentina, Sr. Carlos Vallarino, los mismos que fueron enviados a los miembros del grupo para comentarios no habiendo recibido hasta la fecha la respuesta correspondiente. En todo caso, el grupo debería analizar el documento que presente Guatemala con las modificaciones propuestas por Argentina y los demás miembros para que pueda presentarse nuevamente en la próxima reunión del GEPEJTA.

83. Por otro lado, la representante de Cuba informó que el grupo de alto nivel constituido por el consejo de la OACI todavía no había desarrollado medidas que modifiquen las resoluciones alcanzadas en la última asamblea y que este asunto es de suma importancia pues también debería tenerse en cuenta antes de promulgar la “Política Regional de Medio Ambiente de la CLAC”.

Conclusión

84. El GEPEJTA acordó encargar a Guatemala que, en su calidad de punto focal de la macrotarea y ponente del grupo *ad hoc*, presente en la próxima reunión del GEPEJTA el documento que contiene la política regional de medio ambiente con las modificaciones sugeridas por los miembros del grupo *ad hoc*, de tal forma que el GEPEJTA pueda revisar el proyecto en mención antes de someterlo a consideración del Comité Ejecutivo.

Cuestión 4.3 del

Orden del día: **Presentación de Objetivos y Actividades de la Macrotarea de Medio Ambiente.**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/23

85. El experto de Guatemala presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/23, mediante la cual sometía a consideración del GEPEJTA las etapas, indicador de desempeño y plazos para cumplir con las tareas que forman parte de la macrotarea a su cargo.

Conclusión

86. El GEPEJTA, al tomar conocimiento del documento presentado, sugirió a Guatemala que lo actualice en función de la nueva programación de trabajo para ajustarse a las próximas reuniones y elabore el cronograma correspondiente.

**Cuestión 5 del
Orden del día:**

Seguridad Operacional

**Cuestión 5.1 del
Orden del día:**

Mejora de la Seguridad en Materia de Aviación General

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/14

87. El experto de Brasil antes de presentar la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/14 hizo una introducción informando que en su calidad de punto focal, habían considerado desarrollar una nueva estructura para el desarrollo de las tareas teniendo en cuenta los principios de mejoramiento del plan estratégico de la CLAC, que fuera propuesto por su país en la última asamblea.

88. Continuó su presentación recordando que el plan de acción de la CLAC es bastante complejo y da una visión amplia de los temas que son tratados y las tareas a desarrollarse que regularmente son sugeridas por los expertos durante las reuniones del GEPEJTA y Comité Ejecutivo. En ese sentido, informo que era conveniente reordenar los objetivos para establecer con claridad las metas para alcanzar los mismos, pues actualmente se disponía de una lista de tareas que siendo importantes, no obstante requerían de un reordenamiento para no perder el enfoque en cuanto al desarrollo de las mismas, con el principal objetivo.

89. En esa línea de ideas, ejemplificó que en el caso de la Seguridad Operacional habían observado los resultados del seminario sobre “Seguridad Operacional en Aviación General” realizado en Panamá, y las principales conclusiones del mismo que apuntaban a:

- a. La necesidad por más atención a la vigilancia continua, al análisis y mitigación del riesgo en AG;
- b. El reconocimiento de la *vigilancia continua* como tema esencial para la mitigación del riesgo y control de calidad de las operaciones en AG;
- c. El entrenamiento y capacitación del personal, considerando la incorporación de nueva tecnología con instrucción apropiada al personal que utilice la misma;
- d. La promulgación de guías de orientación para vigilancia continua como estrategia de monitoreo de la seguridad operacional en AG;
- e. La importancia del desarrollo de un “mecanismo regional” para el registro de aeronaves matriculadas en sus estados miembros;
- f. La importancia de acción de la CLAC, para establecer un modelo de “plan estratégico” para la disminución de accidentes e incidentes en la AG; y
- g. La importancia de continuidad de esfuerzos entre la CLAC y la FAA, con la promoción de otros eventos semejantes.

90. Recordó asimismo, que con base en esas conclusiones, y considerando los avances promovidos por Chile en la Macrotarea, los Estados miembros participantes de la XX Asamblea Ordinaria de la CLAC celebrada del 5 al 8 de noviembre en Brasilia, Brasil decidieron aprobar el Plan Estratégico para el bienio 2013-2014 direccionando diversas tareas de la Macrotarea para el área de Aviación General.

91. Continuó explicando que el plan de acción de la CLAC es bastante complejo, y daba una visión bastante grande de los temas que son tratados, básicamente los temas son inferidos en las Macrotareas por interés de los países. Es decir, un país propone la inclusión de una tarea en el plan estratégico con la concordancia de los otros países. Según la evaluación de Brasil, los miembros de la CLAC deberían tener más claro cuáles son los objetivos en cada una de las Macrotareas. Continuó diciendo que, a su entender, lo que sucedía era que se disponía de un conjunto de temas importantes, sin embargo en algunas Macrotareas parecería que son muchas tareas con las cuales se pierde el enfoque e imposibilita desarrollar los temas con mayor objetividad e importancia.

92. Continuó diciendo, por ejemplo, en Seguridad Operacional cual debería ser el enfoque de los países, cuales son las dudas que hay, cuales son las necesidades, para que en conjunto con los otros organismos internacionales podamos hacer un abordaje completo en términos de seguridad operacional. Continuó expresando que fueron esas las preguntas que les orientaron a elaborar las tres notas de estudio y como se podía observar, Brasil presentaba básicamente tres grandes grupos de acción:

- Mejora de la seguridad operacional en la Aviación general,
- integración de las prácticas de seguridad operacional, y
- acciones complementarias de seguridad operacional.

93. En base a lo indicado, y continuando el trabajo desarrollado por Chile como anterior punto focal de esta Macrotarea, destacó que la aviación general es la que más necesita optimizar la calidad de pilotos, es el área menos regulada, la que mayores accidentes e incidentes genera, y la que es menos considerada públicamente.

94. Destacó asimismo que Brasil dispone de un sistema de monitoreo para aprobación de planes de vuelo, un proyecto sistemático para revisar la currícula de los cursos de pilotos basado en competencias, que también la FAA de USA tiene su programa Wings y que todo esto se enmarca en la exhortación a los Estados para colaborar con los grupos regionales de seguridad operacional con el SRVSOP y RASGPA.

95. Continuó informando que la propuesta de Brasil incluiría objetivos de mediano y largo plazo para las Macrotareas, por lo que se había subdividido las tareas asignadas en tres bloques que constituirían:

- ✓ *Meta A:* Mejora de la Seguridad Operacional en materia de Aviación General.
- ✓ *Meta B:* Integración de Prácticas de Seguridad Operacional.
- ✓ *Meta C:* Acciones complementarias de Seguridad Operacional.

96. En función de lo expuesto en la Nota de estudio que estaba presentando, resumía el plan de trabajo para la *Meta A* de conformidad al siguiente detalle:

Meta A: Mejora de la Seguridad Operacional en materia de Aviación General		
Ref.	Tarea	Descripción
A1	Analizar mecanismos para evaluar el nivel actual de seguridad operacional de la aviación general	Con esta tarea se propone evaluar los mecanismos de diagnóstico de la situación de seguridad de la

	en la región.	aviación general. Lo objetivo final es promover la divulgación, por organismos, grupos e Estados, de datos relevantes, que incluyan pequeñas aeronaves y actividades de instrucción. Serán coordinados trabajos junto al RASG-PA, SRVSOP, otros grupos y paneles, bien como los Estados de la CLAC.
A2	Promulgar guía de orientación sobre medios de control del nivel de seguridad operacional de la Aviación General.	Con esta tarea se propone que la CLAC promulgue un guía para orientar los Estados sobre las posibles estrategias y mecanismos de control de riesgos afectos a las operaciones típicas de la Aviación General, con foco en acciones preventivas y predictivas, como por ejemplo, el programa WINGS de la FAA y el DECERTA de Brasil.
A3	Presentar estudio sobre la planificación de medio-largo plazo de la CLAC para el monitoreo de la Seguridad Operacional de la Aviación General.	Con esta tarea se presentará un estudio sobre la planificación estratégica de la CLAC sobre la seguridad operacional de la aviación general, que proveerá una metodología para monitoreo de en largo plazo, para más de un bienio de trabajos, direccionando las actividades posteriores a ser desarrolladas por la Macrotarea.
A4	Presentar estrategia para formación básica de la próxima generación de pilotos, incluyendo nuevas tecnologías aplicadas en aeronaves leves deportivas.	Con esta tarea se propone que la CLAC exhorte a los Estados que promuevan la actualización de los currículos de formación de pilotos utilizando una metodología orientada por competencias, abarcando actividades de deporte.

97. Antes de terminar, también se refirió al adjunto de la nota en que presentaba el formato de la Resolución A20-11 con sus respectivos: Sumario ejecutivo, tareas, indicador del desempeño, fórmula de cálculo, medios de verificación de las etapas o actividades, observaciones, y plazos.

98. Terminó su presentación invitando al GEPEJTA a analizar la documentación presentada, intercambiar puntos de vista y adoptar las medidas que tiene pertinente.

99. Durante el debate, el experto de Perú, a tiempo de felicitar a Brasil por la nota de estudio, propuso añadir en la meta A, referencia de tarea A1 la necesidad de disponer de un “Diagnóstico”. Asimismo, consideró pertinente incluir en la tarea de referencia A2 el tema referente a la “tecnologías emergentes” para la recopilación de datos, que permitan mejorar la ayuda a la navegación de aeronaves pequeñas y así evitar los incidentes y accidentes de las mismas.

100. El experto de Cuba, por su parte, felicitó al Brasil por la nota de estudio y comentó que en la región se contaba con el SRVSOP y por tanto se podría solicitar al mismo la elaboración de una norma regional (LAR) que apoye, oriente u ordene a los Estados medidas para mejorar la seguridad operacional en la aviación general.

101. El experto de Chile consultó si Brasil también asumiría la “Coordinación” para evitar duplicación de esfuerzos entre la CLAC y el SRVSOP y el RAGSPA. Asunto que fue confirmado.

Conclusión

102. El GEPEJTA acogió favorablemente la nota de estudio presentada por Brasil, así como la propuesta de las tareas de la *Meta A* relacionada a la mejora de la seguridad operacional en

materia de aviación general y el formato para el cumplimiento de las tareas de dicha meta (Res A20-11).

Cuestión 5.2 del
Orden del día:

Integración de prácticas de Seguridad Operacional

Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/15 – Brasil

103. El experto de Brasil, basado en los mismos términos introductorios de la anterior nota de estudio, presentó a consideración del GEPEJTA la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/15 sobre integración de prácticas de Seguridad Operacional que constituiría la *Meta B* de la macrotarea de su responsabilidad. Recordó también que en la octogésima segunda reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, celebrada entre los días 7 y 8 de Agosto del 2012 en Guayaquil, incluir el análisis del Elemento Crítico de Seguridad que alcanzó el 38.2% de incumplimiento.

104. En aquella ocasión, también se había mencionado que sobre la base de la “Cooperación Horizontal” se buscaría identificar y proponer acciones completas para la solución de problemas comunes entre los Estados de la región; motivo por el cual en la Asamblea realizada en Brasil, se había incluido varias tareas relacionadas a la armonización del SRVSOP, con COCESNA ACSA, el desarrollo de mecanismos regionales para el registro de aeronaves y el análisis del elemento crítico de resoluciones de seguridad.

105. Continuó su presentación refiriéndose a la agenda para las tareas de integración, recordando entre otras cosas, que en la asamblea se decidió establecer un grupo ad hoc integrado por Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, el coordinador del SRVSOP y la Secretaría de la CLAC.

106. Luego, presentó la tabla correspondiente a la *Meta B* sobre “Integración de Prácticas de Seguridad Operacional” con las respectivas tareas de referencia, tal como se detalla a continuación:

Meta B: Integración de prácticas de seguridad operacional		
Ref.	Tarea	Descripción
B1	Promover diálogos para la armonización de los reglamentos del SRVSOP y COCESNA (ACSA).	Bajo esta tarea la CLAC acompañará los avances del grupo ad hoc formado en la XX Asamblea para promover la armonización de los reglamentos utilizados por el SRVSOP y COCESNA(ACSA), integrado por Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala y Coordinación del SRVSOP.
B2	Presentar estrategia para la divulgación de informaciones de registros de aeronaves, certificados y licencias al personal aeronáutico.	El objetivo de esta tarea es de proveer un mecanismo de diseminación de informaciones de registros y certificados de personal de vuelo (tripulantes) a los Estados, en línea con las observaciones del grupo participante del Taller CLAC-FAA realizado en la Ciudad de Panamá, Panamá, del 30 de mayo al 1 de junio de 2012, considerando también las acciones promovidas por la OACI, con la iniciativa <i>AOC Online Registry</i> .
B3	Analizar acciones para tratar del elemento crítico de Resoluciones de Recelos de Seguridad	El objetivo de esta tarea es de analizar y proponer acciones para tratar del elemento crítico de seguridad de resoluciones de deficiencias

	<i>(Resolution of Safety Concerns).</i>	identificadas que impactan negativamente la seguridad operacional.
B4	Proponer una estrategia regional sobre la utilización de aeronaves pilotadas a distancia (RPAs) – <i>nueva</i> .	El objetivo de esta tarea es divulgar la importancia del establecimiento de reglamentación sobre certificación de aeronaves y personal, operación y adecuación de infraestructura decurrentes de la utilización de aeronaves pilotadas a distancia (RPAs), promoviendo los estudios adoptados por el SRVSOP y por los paneles e grupos internacionales que tratan del asunto.

107. Antes de terminar, también presentó el adjunto correspondiente al formato de la Res A20- 11 de la meta en cuestión y terminó su presentación invitando a los expertos a analizar la propuesta presentada con la inserción de la tarea B4, intercambiar puntos de vista y adoptar las medidas pertinentes.

108. Durante el debate, el experto de Cuba, considerando que la OACI aún no tenía normativa sobre aeronaves piloteadas a distancia y de vuelo autónomo, sugirió que este asunto se incluya en la tarea B4 desde la óptica de “sus implicaciones”.

109. Respecto a la propuesta de Cuba, el experto de Brasil informó que la intención inicial fue de incluir los dos tipos de aeronaves, y se hará la corrección pertinente.

Conclusión

110. El GEPEJTA acogió favorablemente la Nota de estudio presentada por Brasil, así como la propuesta de las tareas de la *Meta B* relacionada con la Integración de Prácticas de Seguridad Operacional y el formato para el cumplimiento de las tareas de dicha meta (Res A20- 11).

Cuestión 5.3 del Orden del día:

Acciones complementarias en Seguridad Operacional

Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/16 – Brasil

111. El experto de Brasil, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/16 referente a las “Acciones Complementarias en Seguridad Operacional”, siguiendo la misma pauta de antecedentes presentado en las anteriores Notas de estudio y resumió que las principales tareas complementarias que tratan de la aviación general y temas de la integración son complementadas por la promoción de los trabajos del RAGSPA. El incentivo para la adhesión de otros estados al SRVSOP, la capacitación CLAC-FAA y la Guía para la vigilancia continua AGA y la navegación aérea; motivo por el cual, presentó la tabla que, a continuación se detalla:

Meta C: Acciones complementarias de seguridad operacional		
Ref.	Tarea	Descripción
C1	Incentivar la adhesión de Estados al SRVSOP.	Con esta tarea se propone que la CLAC incentive la adhesión de Estados al SRVSOP, mostrando las ventajas de la cooperación técnica desarrollada en sus programas de trabajo.
C2	Promover los resultados del RASG-PA.	El objetivo de esta tarea es informar y promover los

		resultados del RASG-PA a los Estados, incentivando su colaboración y participación en los temas tratados.
C3	Promulgar guía de orientación para vigilancia continua AGA y Navegación Aérea.	En continuación a la Recomendación A20-9, que aprobó un “Guía de orientación para la elaboración de un plan de vigilancia continua”, esta tarea tiene como objetivo proponer un Guía de orientación para vigilancia continua AGA y Navegación Aérea en la misma línea.
C4	Promover taller en cooperación CLAC-FAA.	El objetivo de esta tarea es continuar con la cooperación CLAC-FAA, organizando un taller por el bienio sobre asuntos de relevancia, conforme se hace seguimiento al cumplimiento de las otras tareas.
C5	Seguir y promover los avances regionales decurrentes de la evolución del Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y del Plan Global de Navegación Aérea (GANP) de la OACI. – <i>nueva</i>	El objetivo de esta tarea es hacer seguimiento a las acciones de implantación de las mejoras promovidas por la OACI, juntando informaciones relevantes para presentación a los Estados y embasar futuras decisiones de la CLAC.

112. De igual forma, como en las notas anteriores, presentó el adjunto de la Res A 20- 11 debidamente completado para la meta C (Acciones Complementarias de Seguridad Operacional) y terminó invitando a los expertos a analizar la propuesta con la inclusión de la tarea de referencia C5 sobre “Seguimiento y Promoción de Avances Recurrentes del GASP y GANP”.

113. Durante el debate, el experto de Cuba propuso observar la posibilidad de incluir el tema referente a la actualización y revisión, desde el punto de vista jurídico de las LAR, pues cuando entran en vigor, en algunas oportunidades generan controversia con la normativa OACI. También hizo notar que cuando los expertos técnicos de seguridad operacional generan una norma, se requiere de una revisión jurídica para evitar contradicciones en la normativa aeronáutica.

114. Por otro lado, el experto de la FAA se comprometió a incluir en el Seminario CLAC/FAA sobre aviación General a realizarse a mediados de año en Brasil, la presentación del programa WINGS e informó que su administración tenía una excelente base de datos de incidentes y accidentes tanto de naves de matrícula Americana como extranjeras, y propuso que dicha base de datos se incluya en el análisis. Continuó expresando su preocupación en lo referente al “Registro de Aeronaves” de los Estados y la necesidad de disponer de una armonización a nivel regional.

115. Por su parte, el experto de Chile y la Secretaría hicieron notar que en la metodología para aprobar las LAC, se remite cada proyecto a los Estados miembros para que hagan llegar sus comentarios, observaciones y aportes que luego son analizados en la reunión de los puntos focales para definir la adopción de la norma correspondiente. Según el último informe de la Junta del Sistema, se observa que el estado de armonización de las LAR ha alcanzado en varios casos el 100%, es decir que los Estados en su revisión a parte de armonizar con sus regulaciones, también deben haber analizado las implicancias jurídicas. En función de esto, se sugirió trasladar la inquietud de Cuba al coordinador del SRVSOP.

Conclusión

116. El GEPEJTA acogió favorablemente la nota de estudio presentada por Brasil, así como la propuesta de las tareas de la *Meta C* relacionada a las “Acciones Complementarias de Seguridad Operacional” y el formato para el cumplimiento de las tareas de dicha meta (Res A20- 11).

Cuestión 5.4 del**Orden del día:****Presentación de objetivos y actividades de la Macrotarea – Anexo Res A20-11***Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/17 – Brasil*

117. El experto de Brasil, presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/17 sobre la Presentación de Objetivos y Actividades de la Macrotarea, esta nota trata sobre los parámetros de medición del rendimiento de la Macrotarea de Seguridad Operacional en función al Anexo de la Res A20-11, indicó asimismo que las tablas de medición de las tareas se han hecho de dos formas, primero siguiendo los lineamientos del Anexo a la Resolución mencionada y de la nueva forma planteada por Brasil en su calidad de punto focal. Para terminar, sometió a consideración del grupo los formatos adjuntos a la Nota de estudio para su adopción.

118. Durante el debate, la Secretaría manifestó que la documentación presentada por Brasil, también serviría para el trabajo que desarrollará el grupo *ad hoc* que se encargará de modificar la Res A20-11 para mejorar la metodología que se aplica en el plan estratégico de la CLAC y la ponderación para el desarrollo de las Macrotareas, metas de gestión y tareas.

Conclusión

119. El GEPEJTA acogió favorablemente la nota de estudio presentada por Brasil relacionada a la presentación de objetivos y actividades de la Macrotarea a su cargo (Res A20-11).

Cuestión 6 del**Orden del día:****Otros asuntos****Cuestión 6.1 del****Orden del día:****Análisis inicial de mejora a los indicadores de las tareas y a las directrices del Plan Estratégico de la CLAC- Resolución A20-11.***Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/18 – Brasil*

120. El experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/18 – Brasil como un análisis inicial para mejorar los indicadores de las tareas y directrices del plan estratégico de la CLAC (Resolución A20-11), teniendo en cuenta que durante la 20° Asamblea se generó un debate sobre la eficiencia y alcance de las tareas que contiene el Plan Estratégico de la CLAC. Por lo que se constituyó un grupo *ad hoc* del que forman parte Brasil, Cuba, Guatemala, Nicaragua, Perú y la Secretaría. Este grupo se encargará de desarrollar un diagnóstico para analizar a profundidad la mejor forma de optimizar los indicadores de rendimiento de las tareas, y proponer modificaciones para la Resolución A20- 11, teniendo en cuenta también el nivel de implementación de las Decisiones de la CLAC en la legislación de los Estados miembros y la mejora de los procedimientos de evaluación de cumplimiento de las tareas.

121. Durante la presentación, el experto de Brasil se refirió al análisis del plan estratégico vigente, teniendo en cuenta los objetivos rectores, puntos focales, metas cuantificables, imprecisión de los conceptos de “visión y propósito (misión). Luego se refirió al modelo propuesto particularmente a las motivaciones y directrices, estableciendo el objetivo primordial que consta en el estatuto de la CLAC. Esto es: “*La Comisión tiene por objetivo primordial el proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil.*”

122. En esa línea de ideas, resaltó que la intención es fortalecer a la CLAC como referente de las mejores prácticas en la aviación civil de América Latina.

123. A continuación se refirió a la redefinición de la visión y propósito, los objetivos rectores de largo plazo, la composición de las Macrotareas definidas como objetivos estratégicos y la evaluación del impacto de las decisiones. Terminó presentando los términos de referencia del grupo ad hoc de conformidad al siguiente detalle:

- h. Que durante la XX Asamblea Ordinaria, el Comité de Trabajo analizó las Notas de estudio CLAC/A20-NE/04 sobre el Proyecto de Resolución A20-11 “Directriz de procedimiento para la implementación del Plan Estratégico de la CLAC (2013 – 2014)” y la CLAC/A20-NE/15 sobre “Plan estratégico de las actividades de la CLAC para el período del 1° de enero de 2013 al 31 de diciembre de 2014”, sobre las cuales se siguió un debate sobre las deficiencias de evaluación de alcances y eficacia de las tareas desarrolladas;
- i. Que la XX Asamblea Ordinaria decidió que se constituya un Grupo *Ad hoc* conformado por Brasil (Coordinador), Cuba, Guatemala, Nicaragua y Perú;
- j. Que se encargó al Grupo *Ad hoc* desarrollar un diagnóstico para analizar a profundidad la mejor forma de optimizar los indicadores de rendimiento de las tareas que constan en el Plan Estratégico; y
- k. Que se encargó al Grupo *Ad hoc* proponer modificaciones que deban hacerse a la Directriz de Procedimiento para la implementación del Plan Estratégico, teniendo en cuenta:
 - i. el nivel de implementación de las Decisiones de la CLAC en la legislación de los Estados miembros; y
 - ii. la mejora de los procedimientos de evaluación de cumplimiento de las tareas.

124. Terminó su presentación invitando a los expertos a tomar nota de la información presentada, intercambiar puntos de vista, y constituir el grupo ad hoc que elaborará el proyecto de Resolución modificadorio de la Res A20-11.

125. Durante el debate, la experta de Perú expresó su concordancia con la propuesta de Brasil respecto a la revisión de la Res A20-11, teniendo en cuenta que el plan estratégico debe tener en cuenta, como uno de sus elementos principales lograr un valor agregado para los Estados, como resultado final de las Macrotareas ejecutadas con relación a los objetivos rectores, debiéndose disponer de indicadores que permitan tener una definición clara en la medición.

126. Por otro lado, destacó que uno de los problemas de los puntos focales es la continuidad su compromiso en desarrollar las tareas, pues afectan los cambios que políticamente se dan en las autoridades. En ese sentido, propuso que se establezca un plazo de aproximadamente de 3 años para quien está a cargo de la macrotarea disponga de tiempo suficiente para desarrollar su trabajo sin interrupciones.

127. La Secretaria por su parte, hizo notar que debía acoplarse los términos de referencia al mandato dado por la Asamblea pues tal como estaban presentados, parecería que se trata de considerandos y no de mandatos a cumplir por el grupo *ad hoc*. En ese sentido comentó que el Grupo, en el análisis de este tema debería tener más cuidado ya que la CLAC no era un organismo punitivo, tampoco regulador y más bien es un organismo consultivo. Por tanto, los Estados pueden implementar las resoluciones de la CLAC en sus legislaciones total o parcialmente y/o normatividad de diferente jerarquía. En otras palabras, las decisiones de la CLAC no son vinculantes. Destacó asimismo, que al hacer la revisión de la implementación de las decisiones de la CLAC en los Estados, debería también

tenerse en cuenta la Res A16-11.

128. Expreso asimismo, que el trabajo realizado por Brasil, presentado en las notas de estudio de su macrotarea, muy bien podría ser ya introducido en la Res A20- 11 para considerarlo como un documento de trabajo para el grupo *ad hoc*, por lo que sugirió que Brasil prepare el documento para presentarlo en un plazo perentorio a los miembros del grupo, fijando fecha para una reunión que podría realizarse en Lima cuando así lo decida el punto focal. Por otro lado, los expertos de Colombia y de Chile solicitaron incorporarse al grupo de trabajo teniendo en cuenta la importancia del tema.

Conclusión

129. El GEPEJTA acordó:

- a) EL GEPEJTA acordó que Brasil, en su calidad de punto focal, prepare un documento de trabajo modificador de la Res A20- 11 con los insumos adicionales que estime conveniente para que el grupo *ad hoc* (Brasil-ponente, Cuba, Guatemala, Nicaragua, Perú, Colombia, Chile y la Secretaría).
- b) Encargar a la Secretaría que una vez disponga del documento encargado por Brasil, se convoque a la reunión del grupo *ad hoc* en Lima en coordinación con el punto focal.

Cuestión 6.2 del

Orden del día:

Sistema APEX

Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/03 Corrigendum – ACI-LAC

130. El delegado de ACI-LAC presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/03 *Corrigendum* sobre el Sistema APEX, que es un programa de excelencia aeroportuaria en seguridad operacional de múltiples etapas, diseñado para asistir a los aeropuertos a efectos de mejorar la seguridad operacional. En esa línea de ideas, solicitó a al GEPEJTA tomar conocimiento de la información que figura en el **adjunto 5** y apoyar este programa.

131. La Secretaría, teniendo en cuenta la importancia de este tema, sugirió elevar a conocimiento del Comité Ejecutivo la propuesta de ACI-LAC de tal forma que se exhorte a los Estados miembros lo consideren como un elemento adicional en la evaluación y auditorías de seguridad operacional, tal como se lo hizo en anterior oportunidad con el sistema IOSA de la IATA.

132. A continuación, el Experto de Perú, felicitó por la presentación de la nota de estudio, manifestando que su país podría ser uno de los receptores de la iniciativa de ACI-LAC, también pregunto el programa contiene también temas relativos a la certificación de la seguridad operacional en pista

134. El Delegado de ACI-LAC respondió que el sistema APEX estaba disponible para los aeropuertos miembros de ACI y que lamentablemente el aeropuerto Jorge Chávez tenía esa calidad. Respecto a la certificación de la seguridad operacional en pista, aclaró que no es posible certificar pero si ayuda a mejorar las condiciones existentes, dado que la autoridad aeronáutica es la única que puede emitir certificaciones.

135. El Experto de Perú informó que en su país se estaba constituyendo un equipo de Seguridad Operacional en pista para el aeropuerto Jorge Chávez y preguntó si ACI-LAC podría ser invitada a formar parte del equipo. A lo que el representante de ACI-LAC respondió que no se podría dar esta figura y, en todo caso, podrían colaborar con la experiencia de otro aeropuerto como por

ejemplo el de Quito.

**Cuestión 6.3 del
Orden del día:**

Guía de orientación de la CEAC, para la ubicación de aeronaves bajo el agua y recuperación de restos y caja de registro de datos de vuelo

Nota Informativa CLAC/GEPEJTA/30-NI/1 Corrigendum – Secretaría

136. El Secretario de la CLAC se refirió a la Nota Informativa CLAC/GEPEJTA/30-NI/1 dando a conocer que, en el marco de la cooperación mutua, CLAC/CEAC recibió la “realizó la presentación de la nota informativa 1 sobre un documento producido por la CEAC, “*Guía de Orientación de la CEAC, para la ubicación de aeronaves bajo el agua y recuperación de restos y caja de registro de datos de vuelo*”, elaborada por el grupo de expertos de investigación de accidentes e incidentes de la aviación, de dicha organización.

137. Resaltó asimismo que el señalado grupo se enfocó principalmente en la ubicación y recuperación de restos de aeronaves en aguas relativamente profundas. Esta Guía ofrece una visión general de los temas propios de ubicación bajo el agua, las operaciones de recuperación y la experiencia, así como, de los procedimientos y equipo necesario para montar una respuesta eficaz a este tipo de accidentes. La Guía está diseñada para ser utilizada por todos aquellos a los que les resulte útil, en Europa y fuera de esta Región, particularmente por las autoridades de investigación de accidentes aéreos que podrían, en cualquier momento, encontrarse frente a la tarea de investigar la pérdida de una aeronave en estas circunstancias muy difíciles. La información completa se le puede obtener en la página web de la CEAC.

**Cuestión 6.4 del
Orden del día:**

Información ALADA

Nota Informativa CLAC/GEPEJTA/30-NI/2 – ALADA

138. El delegado de ALADA se refirió a la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/30-NI/2 – ALADA divulgando la información sobre las Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico, y Espacial, que se desarrollará en la ciudad de Lima del 11 al 14 de noviembre del presente año.

**Cuestión 6.5 del
Orden del día:**

Protección al Consumidor

Notas de Estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/21 y NE/22 – IATA

139. El delegado de IATA presentó las Notas de estudio 21 y 22 sobre Protección al Consumidor, la primera referida a “La Visión de IATA al Apoyar la Ratificación Universal de la Convención de Montreal de 1999” que entró en vigencia el 4 de Noviembre de 2003, sobre la cual solicitó el apoyo de los Estados miembros durante la ATConf/6. La segunda Nota de estudio, referida a “La protección al consumidor que requiere de un frente común entre los Gobiernos y la Industria”, documento sobre el cual también solicitó el apoyo de la CLAC.

140. La Experta de Colombia, apoyó a IATA en su propuesta.

141. El Secretario propone se autorice enviar una comunicación exhortando a los Estados de la CLAC que aún no lo han hecho se adhieran a la convención antes mencionada, respecto a la nota de estudio 22 sugiere coordinar y buscar consenso entre los estados miembros de la CLAC, para apoyar la Nota de estudio que IATA presentará en la VI Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (Montreal marzo de 2013).

Conclusión

142. El GEPEJTA acordó:

- a) Incluir como una posición en la “Guía de Orientación” de la ATConf/6 el apoyo a la exhortación para que los Estados adhieran al convenio de Montreal lo antes posible.
- b) Exhortar a los 4 estados de nuestra región que aún no lo han hecho, que consideren también su adhesión.

Clausura

143. El coordinador dio por concluida la reunión del grupo de Expertos del GEPEJTA, agradeciendo la presencia de los delegados de los diferentes de los Estados miembros y organismos observadores.

144. El Secretario, por su parte, felicitó a los participantes de la reunión por el trabajo desarrollado y agradeció al Gobierno Peruano, en la persona del Sr. Ramón Gamarra Director de Aviación Civil por la colaboración y apoyo que siempre brinda a la CLAC. De igual manera agradeció a los expertos y al personal de la Secretaría por los trabajos desarrollados.

DISCURSO DE INAUGURACIÓN DEL SR. RAMÓN GAMARRA TRUJILLO,
DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

(Lima, Perú, 29 al 31 de enero de 2013)

Queridos amigos:

Les quiero dar la más cordial bienvenida en nombre del Ministro de Transportes y Comunicaciones y por supuesto de la Autoridad de Aeronáutica Civil a esta su casa, Lima, Perú, esperando que los objetivos que se ha trazado la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil en esta importante reunión sean cumplidas a cabalidad.

Nos sentimos honrados como país anfitrión de albergar esta Trigésima Reunión al Grupo de Expertos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, la cual marca el inicio del cumplimiento del programa de Reuniones aprobado en la XX Asamblea Ordinaria realizada en la ciudad de Brasilia durante el mes de noviembre de 2012.

El GEPEJTA constituye el principal foro de discusión y el análisis de las medidas y propuestas para alcanzar los objetivos de la CLAC, la **integración de la aviación latinoamericana y su desarrollo seguro y eficiente**. En este sentido, la tarea del grupo de expertos cobra mayor relevancia ante la coyuntura actual de la aviación mundial, la cual exige superar un conjunto de retos para conseguir un **desarrollo sostenible** de todas las actividades del transporte aéreo.

Las perspectivas para la aviación mundial durante las próximas décadas son muy favorables, BOEING pronostica un crecimiento anual promedio de 5.0% del tráfico aéreo mundial de pasajeros durante los próximos 20 años, y destaca dentro de este pronóstico América Latina como la segunda región con mayor crecimiento esperado después de Asia-Pacífico, con una tasa promedio de 6.6% para el referido período. Asimismo, IATA ha estimado que en el año 2030 se habrá triplicado el número de pasajeros en América Latina y el Caribe con un movimiento de 439 millones de pasajeros.

Las cifras del mercado durante el año 2012 confirman la tendencia creciente, y dentro de esta dinámica destaca el desempeño de América Latina. De acuerdo a IATA, entre enero y noviembre de 2012, América Latina fue la segunda región con mayor crecimiento de pasajeros tanto en el mercado internacional como doméstico, con incrementos de 8.8% y 10.1% respectivamente; sólo superada por el Medio Oriente.

Al interior de AL las cifras son alentadoras, cabe mencionar algunos ejemplos del desempeño del tráfico total de pasajeros: Chile ha culminado el año 2012 con un incremento de 17.3%, Colombia bordeará el 15%, México 7.1%, Brasil 6.1%, en tanto que Perú registró una tasa de crecimiento de 17.5%, cifra que nos ha permitido completar diez años de crecimiento consecutivo, a un ritmo promedio anual superior al 12.5 %. Con seguridad la gran mayoría de Estados miembros de la CLAC han cerrado el 2012 con resultados positivos en sus mercados aéreos.

Sin embargo, el crecimiento del mercado no es suficiente para asegurar una industria sostenible, con rentabilidad financiera y servicios de calidad para los usuarios. El crecimiento del mercado exige que la industria latinoamericana ofrezca mayores niveles de seguridad, más aeropuertos con servicios de alta calidad, una gestión más eficiente del espacio aéreo para maximizar el desarrollo de operaciones, así como personal aeronáutico altamente calificado. Todas estas medidas deben darse dentro de un contexto de conservación del medio ambiente que permita el desarrollo sostenible de la industria en el mediano y largo plazo.

Esto último se podrá concretar mediante el establecimiento de estrategias conjuntas de los agentes del sector: autoridades aeronáuticas, compañías aéreas, concesionarios de aeropuertos, administradores de servicios de tránsito aéreo y demás instituciones relacionadas al transporte aéreo. De tal forma será posible hacer frente de manera exitosa a los retos actuales:

- Modernizar y ampliar la infraestructura aeroportuaria
- Incrementar los estándares de seguridad
- Conservación del medio ambiente
- Incrementar la oferta y calidad del personal aeronáutico
- Armonización normativa

Un aspecto fundamental que exige el mercado actualmente es la provisión de más y mejor infraestructura aeroportuaria. Si la industria no se enfoca en una pronta solución, el factor de la infraestructura será un cuello de botella que frenará el crecimiento durante los próximos años. A pesar de los significativos avances de la región, que ya cuenta con más de 150 aeropuertos concesionados al sector privado, tenemos serios problemas de congestión en aeropuertos de Brasil, Colombia, Argentina, Chile, México y Centroamérica, lo cual es un signo evidente de que la capacidad aeroportuaria está siendo rebasada por el crecimiento del mercado.

Es necesario aprovechar que la coyuntura económica favorece a la región, ya que hay muchos países con los suficientes recursos financieros para ser destinados a inversiones rentables en mejora y ampliación de aeropuertos. Por ejemplo, Brasil, con la concesión de tres de sus más grandes aeropuertos: Guarulhos, Brasilia y Viracopos espera invertir cerca de 12 000 millones durante el período de dichas concesiones, lo cual permitirá hacer frente a la gran demanda de pasajeros que esperan atender de cara al Mundial de Fútbol del 2014 y las Olimpiadas en el año 2016.

En Perú, el factor infraestructura es prioritario, y en el mediano plazo tenemos programado invertir US\$ 750 millones en la red de 19 aeropuertos concesionados al sector privado. Dentro de estas inversiones figura la construcción de la segunda pista de aterrizaje de nuestro principal aeropuerto, el Jorge Chávez, lo cual contribuirá a fortalecer nuestra posición de *hub* de la región suramericana. Aparte de este paquete de inversiones, estamos en proceso de concesionar la construcción y explotación del Nuevo Aeropuerto Internacional de Cusco, que permitirá ampliar el potencial turístico de Machu Picchu.

Pero nuestra preocupación no está dirigida únicamente hacia la infraestructura, el adecuado uso del espacio aéreo con la máxima seguridad y la conservación del medio ambiente también forman parte de nuestras prioridades. Con respecto a estos aspectos, me complace compartir con ustedes la grata experiencia peruana en la gestión eficiente del espacio aéreo y la conservación del medio ambiente mediante la implementación del Proyecto Green Skies of Peru.

El Proyecto Green Skies of Peru (Cielos Verdes del Perú), impulsado por LAN, GE Aviation, CORPAC y la DGAC, tiene como objetivo el diseño e implementación de procedimientos básicos de navegación aérea utilizando la moderna tecnología satelital (PBN). Esta tecnología de punta recorta el tiempo de los vuelos y contribuye a reducir notablemente las emisiones de CO₂ y de ruido al ambiente.

Green Skies of Perú significa una estrategia conjunta de todos los agentes involucrados en el manejo eficiente y seguro del espacio aéreo, cuyos beneficios pasan por la conservación del medio ambiente y un máximo aprovechamiento de la capacidad de la flota aérea operada bajo estos procedimientos y tecnología.

Esta iniciativa ha sido reconocida a nivel internacional a través de la nominación del Proyecto Green Skies a los importantes **Premios IHS Jane's para Control de Tráfico Aéreo (ATC), evento que es considerado como la plataforma más autorizada e independiente de la industria aérea**

para reconocer y premiar la excelencia. La nominación ha recaído en la categoría Medio Ambiente que valora el trabajo sobre los **conceptos 'verdes'** de gestión del tráfico aéreo.

Con lo mencionado, he intentado dar una idea clara del compromiso y esfuerzo del Perú para contar con un sector de transporte aéreo moderno, capaz de atender el exigente y creciente mercado. Este compromiso es compartido por todos los estados miembros de la CLAC, y es justamente en foros como el **GEPEJTA** en donde deben originarse los consensos para el establecimiento de estrategias y un plan de acción que tengan como objeto la adopción de un marco normativo compartido por toda la región, el cual tenga la capacidad de integrar todos los cambios y exigencias para el desarrollo sostenible del transporte aéreo.

Otro motivo de importancia de la presente reunión es establecer posiciones y acciones a adoptar por los Estados miembros de la CLAC, en las reuniones de carácter regional y mundial que están próximas: la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf-6) y la 38° Asamblea de la OACI.

La Sexta Conferencia debe ser la oportunidad para fijar los cambios que deben darse dentro de la normativa internacional para alcanzar un desarrollo sostenible de la aviación. Debemos definir cómo vamos a enfrentar de manera conjunta todas las innovaciones y nuevas tendencias que conducen el desarrollo de la aviación mundial. Destaca aquí el tema de evaluar **las ventajas del multilateralismo, el acceso a los mercados, la protección de los derechos de los viajeros, el establecimiento de una leal competencia en los mercados, los aspectos de repercusión económica de la administración de aeropuertos y servicios de navegación aérea, entre otros asuntos**

En definitiva, el año se inicia con mucho trabajo para los especialistas aquí presentes, por lo cual los exhortó a entregar su mayor esfuerzo para cumplir con los objetivos de la CLAC durante el bienio 2013-2014.

Muchas gracias.



COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL
TRIGÉSIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉRO
(GEPEJTA/30)

(Lima, Perú, 29 al 31 de enero 2013)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

PAOLA TAMBURELLI
Directora Nacional de Transporte Aéreo
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Azopardo 1405, Piso 9, Ciudad Autónoma de Buenos Aires
T: (54) 11 5941 3111/12
F: (54) 11 5941 2112
ptamburelli@anac.gov.ar



BOLIVIA

MARTHA SILVIA JACOB ESCALANTE
Directora de Transporte Aéreo
Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Av. Arce 2631 Edificio Multicine Piso 9, La Paz
T: (591) 2 244 4450 Ext. 2702
F: (591) 2 211 5515
mjacob@dgac.gob.bo



SHIRLEY MACKAY FLORES
Jefa Unidad de Facilitación del Transporte Aéreo DGAC
Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Av. Arce 2631 Edificio Multicine Piso 9, La Paz
T: (591) 2 244 4450 Ext. 2712
F: (591) 2 211 5515
smackay@dgac.gob.bo

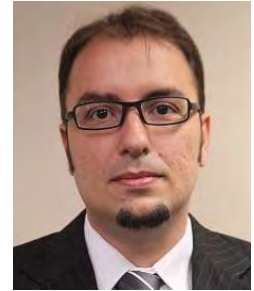


BRASIL

BRUNO SILVA DALCOMO
Superintendente de Relaciones Internacionales
Agencia Nacional de Aviación Civil - ANAC
Setor Comercial Sul - Qd 09 - Lote C
Ed. Pq. CidadeCorporate - Torre A
CEP: 70.308-200,
Brasília DF, Brasil
T: (55) 21 3501 5153
F: (55) 21 3501 5252
bruno.dalcolmo@anac.gov.br / sri@anac.gov.br



DANIEL VIEIRA SOARES
Experto en Regulación- Gerencia Técnica de Coordinación con Organismos Internacionales ANAC
Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Setor Comercial Sul, Quadra 09, Lote C, Edifício Parque Cidade Corporate - Torre A - 6º Andar
T: (55 61) 3314 4621
daniel.soares@anac.gov.br
gcoi@anac.gov.br



CHILE

LORENZO SEPÚLVEDA
Director Departamento de Seguridad Operacional
Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Miguel Claro 1314, Providencia,
Santiago de Chile, Chile
T: (56 2) 2439 2498
lsepulveda@dgac.cl



DAVID DUEÑAS
Abogado DGAC
Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Miguel Claro 1314, Providencia,
Santiago de Chile, Chile
T: (56 2) 2439 2463
dduenas@dgac.cl



EDUARDO CERDA
Coordinador AVSEC DGAC
Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Miguel Claro 1314, Providencia,
Santiago de Chile, Chile
T: (56 2) 2439 2355
ecerda@dgac.cl

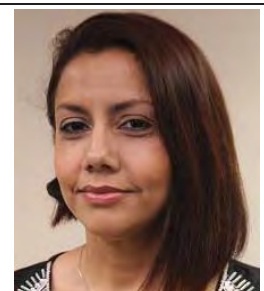


COLOMBIA

ADRIANA SANCLEMENTE ALZATE
Jefe Oficina de Transporte Aéreo
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – UAEAC
Av. El Dorado #103-15, Piso 5,
Apartado Aéreo 12307,
Bogotá, Colombia
T: (57) 1 296 3418 / 2963840
F: (57) 1 413 5260
adriana.sanclemente@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, Colombia
T: (57) 1 296 3184
F: (57) 1 296 3418
jazmin.palomino@aerocivil.gov.co



CUBA

MARÍA CARIDAD PÉREZ PERDOMO
Especialista en Transporte Aéreo
Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC
Calle 23 n° 64, La Rampa
La Habana, Cuba
T: (53 7) 838 1123
maria.perez@iacc.avianet.cu



ALEJANDRO MILIAN PÉREZ
Asesor Legal IACC
Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC
Calle 23 n° 64, La Rampa
La Habana, Cuba
T: (53 7) 838 1123
alejandromilian@iacc.avianet.cu



ECUADOR

EDISON CALVACHI MANTILLA
Asesor Institucional
Dirección General de Aviación Civil - DGAC
Buenos Aires Oe1-53 y Av. 10 de Agosto Edificio DAC, Piso 11
Quito, Ecuador
T: (593) 2 2907807
M: (593) 9 983 698 678
edison.calvachi@dgac.gob.ec



ELENA MATUTE SAVICKAS
Coordinadora del despacho de Presidencia
Consejo Nacional de Aviación Civil - CNAC
Buenos Aires Oe1-53 y Av. 10 de Agosto
Edificio DAC, Piso 4
Quito, Ecuador
T: (593) 2 290 0823 ext. 4032
ematute@cnac.gob.ec



RAÚL NARANJO NARANJO
Asesor de la Presidencia CNAC
Consejo Nacional de Aviación Civil - CNAC
Buenos Aires Oe1-53 y Av. 10 de Agosto
Edificio DAC, Piso 4
Quito, Ecuador
T: (593) 2 290 0823
rnaranjo@cnac.gob.ec



FANNY SOTO ORTIZ
Coordinadora de Transporte Aéreo
Dirección General de Aviación Civil - DGAC
Buenos Aires 0e1-53 y Av. 10 de Agosto Edificio Aviación Civil, Piso 2
Quito, Ecuador
T: (593) 2 290 1224
fanny_soto@dgac.gob.ec
fannysotocuesta@dgac.gob.ec



FRANCISCO PAEZ
Director Escuela Técnica de Aviación Civil
Dirección General de Aviación Civil - DGAC
Cap. Alfonso Gerez y Galo Plaza Lasso
Quito Ecuador
T: (593) 2 240 9984
fpaez@istac.edu.ec



GUATEMALA

LUIS MONTUFAR
Director Transporte Aéreo
Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Guatemala
T: (502) 2321 5310
luis_montufar@dgac.gob.gt






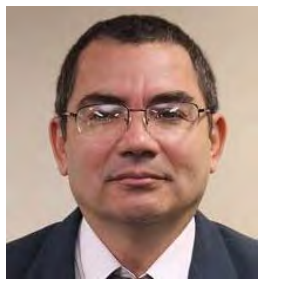
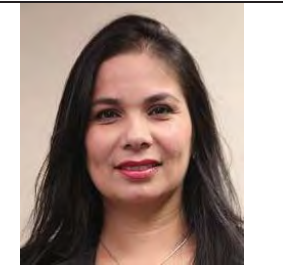

RUBÉN GARZARO MENDEZ
Gerente de Estándares de vuelo
Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Guatemala
T: (502) 5200 1165
rubengarzaromendez@yahoo.com









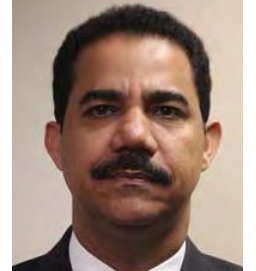
NICARAGUA

EVELING ANABELL ARAUZ BETANCO
Directora de Transporte Aéreo INAC
Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil - INAC
Km 11 1/2 Carretera Norte
Managua, Nicaragua
T: (505) 2 276 8580
dta@inac.gob.ni



<p>RÓGER ERNESTO MARTÍNEZ CANALES Asesor Legal de la DTA – INAC Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil - INAC Km 11 1/2 Carretera Norte Managua, Nicaragua T: (505) 2 276 8580 legalta@inac.gob.ni Roger3ss@hotmail.com</p>	
<p><u>PANAMÁ</u></p>	
<p>ABDEL MARTÍNEZ ESPINOSA Secretario General AAC Autoridad Aeronáutica Civil - AAC Albrook, Ave. Canfield, Edificio 870 Ciudad de Panamá, Panamá T: (507) 501 9400 F: (507) 501 9305 abdelmartinez@aeronautica.gob.pa</p>	
<p>GISELLE FAMANIA Subdirectora de Transporte Aéreo AAC AAC - Autoridad Aeronáutica Civil - AAC Albrook, Av. Canfield, Edificio 870, Ciudad de Panamá, Panamá T: (507) 501 9072 gfamania@aeronautica.gob.pa</p>	
<p><u>PARAGUAY</u></p>	
<p>VÍCTOR TEODORO VELÁZQUEZ GADEA Director de Aeropuertos Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC Av. Mcal. López Esq. 22 de setiembre Edif. Min. Def. Nacional 6to piso T: (595) 21 223 881 director_aisp@dinac.gov.py velazsquez.victor@hotmail.com</p>	
<p>ALLISON MARIEL COLMAN MOREL Grte. Transporte Aéreo y Regulación Aero comercial Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC Av. Mcal. López Esq. 22 de setiembre Edif. Min. Def. Nacional 3er piso T: (595) 21 213 365 gta_rac@dinac.gov.py acolman@dinac.gov.py</p>	
<p><u>PERÚ</u></p>	
<p>JAVIER BENJAMÍN HURTADO GUTIÉRREZ Director de Regulación y Promoción Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Jirón Zorritos 1203 Lima Perú T: (51) 1 615 8000 anexo: 1514 jhurtadog@mintc.gob.pe</p>	

<p>LUIS NUÑEZ VIDAL Director de Certificaciones y Autorizaciones Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Jirón Zorritos 1203 Lima Perú T: (51) 1 615 8000 anexo: 1192 / 1371 lnunez@mintc.gob.pe</p>	
<p>FREDY NÚÑEZ MUNARRIZ Coordinador Técnico de Seguridad Operacional Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Jirón Zorritos 1203 Lima Perú T: (51) 1 615 8000 anexo: 1515 fnunez@mintc.gob.pe</p>	
<p>ROBERTO CARLOS ARÁMBULO JUÁREZ Coordinador Técnico de Promoción Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Jirón Zorritos 1203, Lima 1, Lima, Perú T: (51) 1 615 7800 Ext.1485 F: (51) 1 615 7800 Ext. 1644 rarambulo@mintc.gob.pe</p>	
<p>VERÓNICA ALICIA PAJUELO SALAZAR Abogada Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Jirón Zorritos 1203, Lima 1, Lima, Perú T: (51) 1 615 7800 Ext.1181 vpajuelo@mintc.gob.pe</p>	
<p>ADA MILAGROS LI CHU Abogada Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Jirón Zorritos 1203, Lima 1, Lima, Perú T: (51) 1 615 7800 Ext.1181 ali@mintc.gob.pe</p>	
<p>GONZALO PÉREZ-WICHT S.R. Inspector, Certificaciones Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Jirón Zorritos 1203, Lima 1, Lima, Perú T: (51) 1 615 7800 Ext.1476 gperezw@mintc.gob.pe</p>	

<p>CARLOS GUTIERREZ LAGUNA (Observador) AETAEI – Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional Group General Shell 319, of. 703 Miraflores Lima – Perú T: (51) 1 444 0861 gerencia@aetai.org</p>	
<p>JULIO LOPEZ PALACIOS (Observador) Asesor Legal LAN LAN – Perú Av. José Pardo 513 – Miraflores Lima, Perú T: (51) 1 213 8300 Anexo 8400 julio.lopez@lan.com</p>	
<p>GLORIA LOZA (Observadora) Analista de Derecho Aeronáutico LAN – Perú Av. José Pardo 513 – Miraflores T: (51) 1 213 8300 Anexo 8400 gloria.loza@lan.com</p>	
<p><u>REPÚBLICA DOMINICANA</u></p>	
<p>ONIL ABREU TABAR Miembro JAC – Subdirector Ejecutivo Dpto Aeroportuario Junta Nacional de Aviación Civil - JAC Av. Tinadantes esq. R. Pastoriza D. N. T: (1 829) 558 6910 oniltabar@gmail.com</p>	
<p>HÉCTOR J. CHRISTOPHER Analista de Factibilidad JAC / Enc. División de Planificación y desarrollo Junta Nacional de Aviación Civil - JAC Calle José Joaquin Perez 104, Ensanche Gazcue Santo Domingo, Dominican Republic T: (1 809) 689 4167 Ext. 248 hchristopher@jac.gob.do</p>	
<p>JOSÉ VALDEZ Director Legal Instituto Dominicano de Aviación Civil - IDAC Santo Domingo, República Dominicana T: (1 809) 689 4167 F: (1 809) 689 5184 jvaldez@idac.gov.do jivaldez-m@hotmail.com</p>	

URUGUAY

ROBERTO PERDOMO
Subdirector de transporte aéreo comercial DINACIA
Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica - DINACIA
Av. W. Ferreira Aldunate 5519, Paso Carrasco 12.100, Canelones,
Montevideo, Uruguay
T: (598) 2 604 0408 Ext. 4041
rperdomo@adinet.com.uy



ELSA NOVELLI PÉREZ
Jefa de Asesoría Económico Financiera
Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica - DINACIA
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519, Canelones
Montevideo, Uruguay
T: (598) 2 604 0408 Ext. 4221
enovelli@adinet.com.uy



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



ELINA RODRÍGUEZ BRIZUELA
Directora General de Transportes Aéreo
Ministerio de Transporte y Obras Públicas - MTOP
Rincon 575 - Piso 12, CP 11000
Montevideo, Uruguay
T: (598) 2 915 8333 Ext 20517
erodriguez@mtop.gub.uy
elinar88@gmail.com



MARIA ANGÉLICA GONZALEZ
Asesor Legal JNAC
Junta Nacional de Aeronáutica Civil - JNAC
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Rincón 575 - Piso 12, CP 11000,
Montevideo, Uruguay
T: (598) 2 915 1218
juntaaeronautica@mtop.gub.uy
dntaereo@adinet.com.uy



ESTADOS NO MIEMBROS

ESTADOS UNIDOS

DANIEL CASTRO
FAA Senior Representative, Panama
FAA - Federal Aviation Administration
Embajada de Estados Unidos,
Edificio 783 Clayton, Ave Demetrio Lakas
Ciudad de Panamá, Panamá
T: (507) 317 5041
F: (507) 317 5401
daniel.castro@faa.gov



ORGANISMOS INTERNACIONALES

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

JAVIER MARTÍNEZ
Director General
Aeropuerto Mariscal Sucre – Terminal Internacional
Quito, Ecuador
T: (593) 2 294 4900 Anexo 2460
jmartinez@aci-lac.aero
asistente@aci-lac.aero

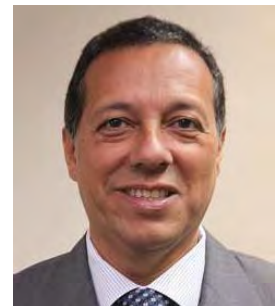


ALADA - Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial

EDUARDO FLORES
Secretario General Adjunto
Arroyo 950 6to A – Buenos Aires
T: (51) 999666977
efloresac@gmail.com



MIGUEL MENA RAMÍREZ
Asociado Senior Estudio Grau / Presidente de ALADA Perú
Las Palmeras 285, San Isidro
Lima - Perú
T: (51) 1 513 9430
mmena@estudiograu.com



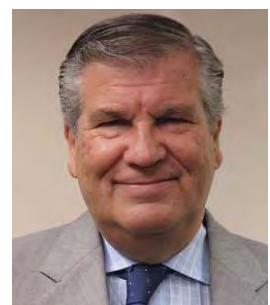
ALTA - Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo

JOSÉ DOLABELA
Asesor Especial de Asuntos Gubernamentales y Regulatorios
6355 NW 36th St., Suite 601, Miami
FL. 33166, USA
T: (1 786) 388 0222
F: (1 786) 522 7315
jdolabela@alta.aero

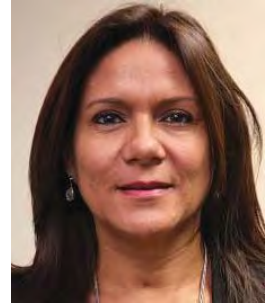


IATA - International Air Transport Association

PATRICIO SEPÚLVEDA
Vicepresidente de Latinoamérica
703 Waterford Way (NW 62nd Ave), Suite 600, Miami
FL 33126, USA
T: (1 305) 779 9854
F: (1 305) 775 4761
sepulvedap@iata.org

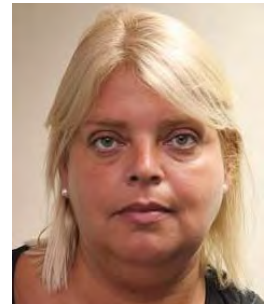


CAMILA RESTREPO
Assistant Manager
703 Waterford Way (NW 62nd Ave), Suite 600, Miami
FL 33126, USA
T: (1 305) 779 9827
F: (1 305) 801 6144
restrepoc@iata.org

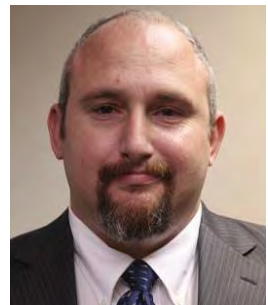


IFALPA - Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas

MARIA FLORENCIA DOVICH
Legal Counsellor RVP SAM SOUTH – IFALPA
Lezica 4031,
Buenos Aires, Argentina
T: (54) 11 4958 5114
legales@apla.org.ar



SANTIAGO GIROUD
On behalf of RRVP SAM SOUTH
Lezica 4031,
Buenos Aires, Argentina
T: (54) 11 4958 5114 int 115
seguridad@apla.org.ar



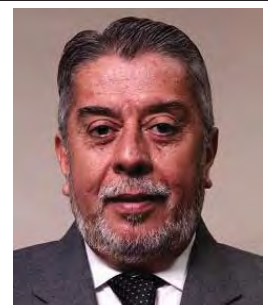
INSTIBAEROSPA - Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial

JULIO FERRADAS PLATAS
Vocal del Consejo Directivo
José Pardo 831 4to piso Miraflores
Lima – Perú
T: (51) 1 213 6085
julio.ferradas@aviancataca.com



CLAC - Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

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



**TRIGÉSIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/30)**

(Lima, Perú, 29 al 31 de enero de 2013)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por los Puntos Focales y la Secretaría)

- Cuestión 1: Transporte y política aérea**
Punto Focal: Colombia
- Cuestión 1.1: Guía de Orientación ATConf/6 (Grupo *ad hoc*)
- Cuestión 1.2: Guía de Orientación 38° Período de Sesiones Asamblea OACI (Colombia)
- Cuestión 1.3: Impacto económico del transporte aéreo en el PBI (Colombia – Ponente Grupo *ad hoc*)
- Cuestión 1.4: Presentación de objetivos y actividades de la Macrotarea – Anexo Res. A20-11 (Colombia)
- Cuestión 2: Gestión aeroportuaria**
Punto Focal: Panamá
- Cuestión 2.1: Procesos de Concesión de Aeropuertos (Panamá)
- Cuestión 2.2: Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria (Panamá)
- Cuestión 2.3: Presentación de objetivos y actividades de la Macrotarea – Anexo Res. A20-11 (Panamá)
- Cuestión 3: Capacitación**
Punto Focal: Ecuador
- Cuestión 3.1: Implementación “ANACpedia” (Ecuador)
- Cuestión 3.2: Actualización encuesta capacitación 2014-2017 (Ecuador)
- Cuestión 3.3: Reactivación del IPAC (Ecuador)
- Cuestión 3.4: Presentación de objetivos y actividades de la Macrotarea – Anexo Res. A20-11 (Ecuador)
- Cuestión 4: Medio ambiente**
Punto Focal: Guatemala
- Cuestión 4.1: Política Regional de Medio Ambiente (Guatemala) – *Pendiente*

Cuestión 4.2: Implementación de la Política Regional de Medio Ambiente y Aviación Civil (Guatemala) – **Pendiente**

Cuestión 4.3: Presentación de objetivos y actividades de la Macrotarea – Anexo Res. A20-11 (Guatemala)

Cuestión 5: Seguridad operacional
Punto Focal: Brasil

Cuestión 5.1: Mejora de la seguridad operacional en aviación general

- Analizar la seguridad operacional en aviación general (proponer acciones)
- Promulgar guía de orientación para aviación general
- Implementación de medida de control de calidad en la aviación general
- Establecer modelo de plan estratégico para disminución de accidentes e incidentes de aviación general
- Actualizar currícula de instrucción para formación de pilotos, incluyendo nueva tecnología

Cuestión 5.2: Integración de prácticas de seguridad operacional

- Desarrollo de mecanismos regionales para registro de aeronaves
- Análisis del elemento crítico de resoluciones de Seguridad
- Armonización SRVSOP – COCESNA (ACSA)
- Preparación de estrategia sobre utilización de aeronaves piloteadas a distancia

Cuestión 5.3: Acciones complementarias de la seguridad operacional

- Promover resultados de trabajos del RASG-PA
- Incentivar la adhesión de Estados al SRVOSP
- Guía para la vigilancia continua AGA y Navegación aérea
- Seguimiento y promoción de avances recurrentes del GASP⁽¹⁾ y GANP⁽²⁾
- Capacitación CLAC / FAA

Cuestión 5.4: Presentación de objetivos y actividades de la Macrotarea – Anexo Res. A20-11 (Brasil)

Cuestión 6: Otros Asuntos

Cuestión 6.1: Análisis inicial de mejora a los indicadores de las tareas y a las directrices del Plan Estratégico de la CLAC – Resolución A20-11 (Brasil – Ponente Grupo *ad hoc*)

Cuestión 6.2: Sistema APEX (ACI-LAC)

Cuestión 6.3: Guía de Orientación de la CEAC para la ubicación de aeronaves bajo el agua y recuperación de restos y caja de registro de datos de vuelo (*Guidance on the Underwater Location and Recovery of Aircraft Wreckage and Flight Recorders*) (Secretaría)

Cuestión 6.4: Información (ALADA)

Cuestión 6.5: Protección al consumidor (IATA)

GUÍA DE ORIENTACIÓN CLAC
SEXTA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO DE LA OACI (ATConf/6)
(Montreal, Canadá, 18 al 22 de marzo de 2013)

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
<p>1.PANORAMA MUNDIAL DE LAS TENDENCIAS Y NOVEDADES</p>	<p>1.1 La industria y los aspectos normativos</p> <p>La conferencia examinará las principales novedades en la industria del transporte aéreo y los avances realizados con respecto a los cambios normativos desde la última conferencia de transporte aéreo (ATConf/5, 24-29 de marzo de 2003). Esta cuestión abarcará ámbitos tales como: alianzas entre líneas aéreas, arreglos de consolidación y de cooperación, modelos de transportistas económicos, aspectos retos importantes a los que se enfrenta la industria (como lo es el efecto negativo de la volatilidad del precio del combustible). La conferencia evaluará las repercusiones de estas novedades por lo que respecta a los mercados y la evolución de la reglamentación.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La CLAC está presentando una NE referente a los “beneficios y repercusiones de las alianzas estratégicas”. Se sugiere que la presentación la haga el Punto Focal (Colombia), en representación de los Estados miembros (Apéndice 1 – WP/56).
<p>1.2 Otros ámbitos de la labor de la OACI que pueden tener repercusiones económicas</p> <p>La Conferencia recibirá informes sobre el avance en otros ámbitos de la labor de la OACI (p. ej. seguridad operacional de la aviación, seguridad de la aviación y medio ambiente) que pueden tener repercusiones económicas en el desarrollo del transporte aéreo o en la reglamentación económica (p. ej., el financiamiento).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La CLAC está presentando una NE referente al “modelo de doble vigilancia para el intercambio de aeronaves de distintos Estados” (Apéndice 2 – WP/57). • La CLAC está presentando una NE referente al “costo-eficiencia del sistema regional de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional (SRVSOP)” (Apéndice 3 – WP/58). <p>Se sugiere que las anteriores NE las presente Chile, autor de las mismas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cuba está presentando una NE referente a “las afectaciones del bloqueo económico, comercial y financiero de los Estados Unidos contra Cuba en la rama de la aviación civil” 	

<p>2.EXAMEN DE CUESTIONES CLAVE Y MARCO NORMATIVO CONEXO</p>		<p>(Apéndice 4 – WP/37). Dicho Estado ha requerido el apoyo de los Estados miembros de la CLAC, por tanto se sugiere el apoyo y/o copatrocinio de la NE, si lo estiman pertinente.</p>
<p>2.1 Acceso a los mercados</p> <p>En el marco de esta cuestión se tratará el tema del intercambio de derechos comerciales principalmente más allá de las tercera y cuarta libertades, la mayor flexibilidad en relación con los servicios exclusivamente de carga, la liberalización de servicios auxiliares (p. ej.: los servicios de escala); los enfoques regionales o plurilaterales, las posibilidades de multilateralismo, la capacidad de las líneas aéreas y las cuestiones relacionadas con el acceso a los aeropuertos, comprendidas la asignación de turnos y las restricciones a los vuelos nocturnos.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • La CLAC está presentando una NI referente al “Avance de la región latinoamericana en el proceso de liberalización de los servicios internacionales de transporte aéreo” (Apéndice 5 – IP/06). • Respecto a la recomendación de la Secretaría de la OACI sobre: “iniciar la elaboración de un acuerdo internacional específico para facilitar un mayor grado de liberalización de los servicios exclusivamente de carga”, durante las reuniones de coordinación se debería discutir la posición que adoptarían los Estados de la CLAC sobre este asunto, teniendo en cuenta que esto implicaría la modificación de los acuerdos tradicionales que incluían tanto pasajeros como carga exclusiva. • Chile está presentado una NE sobre “propuesta para la liberalización del acceso a los mercados” (Apéndice 6 – WP/28). Durante el GEPEJTA/30, Brasil expresó su criterio de apoyo a la NE señalada. Si algún otro Estado también desea hacerlo, deberá notificar su apoyo y/o copatrocinio.
	<p>2.2 Propiedad y control de los transportistas aéreos</p> <p>En el marco de esta cuestión se tratarán temas relacionados con la liberalización de las reglas relativas a la designación y autorización que se otorga a las líneas aéreas trascendiendo el requisito de la propiedad y control nacionales; las inversiones extranjeras en líneas aéreas nacionales, y los arreglos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La CLAC está presentando una NE referente a “las restricciones de acceso al mercado” (Apéndice 7 – WP/59). Se sugiere que la presentación de la NE la realice el Punto Focal (Colombia) en representación de los Estados miembros. • Chile está presentando una NE referente a

	<p>normativos para facilitar el acceso de las líneas aéreas a los mercados de capital internacionales.</p>	<p>una “propuesta para la liberalización de la propiedad y control de las aerolíneas” (Apéndice 8 – WP/29). Durante el debate en el GEPEJTA/30, la NE recibió apoyo de Brasil y Uruguay. Si algún otro Estado también desea hacerlo, deberá notificar su apoyo y/o copatrocinio.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cuba está presentando una NE referente a la “Designación, propiedad y control. Experiencia de negociación con los países de la Unión Europea (UE)” (Apéndice 9 – WP/38). Dicho Estado ha requerido el apoyo de los Estados miembros de la CLAC, por tanto se sugiere el apoyo y/o copatrocinio, si así lo estiman pertinente.
<p>2.3 Protección del consumidor</p> <p>En el marco de esta cuestión se tratarán asuntos relacionados con la protección de los consumidores, los derechos de los pasajeros del transporte aéreo, y los correspondientes enfoques normativos y prácticas de la industria (comprendidas las condiciones del transporte, los compromisos de la industria y la insolvencia de las líneas aéreas); transparencia en la tarificación de las líneas aéreas; elaboración de textos de orientación de la OACI, y compatibilidad o armonización de enfoques normativos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La CLAC está presentando una NI referente a “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios” (Apéndice 10 – IP/07). • El GEPEJTA consideró pertinente que durante el debate de esta cuestión del Orden del Día, se tenga en cuenta la proliferación de regímenes y normatividad sobre la responsabilidad por muerte, lesiones, retrasos y por pérdidas o daño del equipaje, por lo que, se hace necesario que todos los Estados ratifiquen, cuanto antes, el Convenio de Montreal (nuestra región faltan Guatemala, Honduras, Nicaragua y Venezuela). • El GEPEJTA consideró pertinente que durante el debate de esta Cuestión del Orden del Día, se adopte una posición sobre la imperiosa necesidad de transparencia en la publicación de los precios por parte de las 	

	<p>2.4 Competencia leal</p> <p>En el marco de esta cuestión se tratarán asuntos relacionados con la prevención de prácticas competitivas desleales; el impacto de la consolidación y concentración de la industria; el efecto de los marcos de reglamentación en la industria de las líneas aéreas; y la compatibilidad o armonización en la aplicación de leyes/reglas relativas a la competencia.</p> <p>2.5 Salvaguardias</p> <p>En el marco de esta cuestión se tratarán cuestiones relativas a la participación sostenible y efectiva de todos los Estados, especialmente de los países en desarrollo, en el transporte aéreo; la garantía de los servicios; y la prevención de medidas unilaterales que afecten al transporte aéreo.</p> <p>2.6 Impuestos y otros gravámenes sobre el transporte aéreo internacional</p> <p>En el marco de esta cuestión del orden del día se tratarán cuestiones relacionadas con los impuestos/derechos/tarifas que se imponen a la aviación civil, el impacto de la aplicación de impuestos o gravámenes no relacionados con la aviación en el desarrollo del transporte aéreo, y sus repercusiones por lo que respecta a las políticas de la OACI sobre impuestos y derechos.</p>	<p>líneas aéreas y la inclusión en un solo valor de todo lo referente a tarifas, recargos e impuestos, para evitar la distorsión y confusión de los consumidores. Se sugiere apoyar el WP/15 de la Secretaría de la OACI.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se sugiere adoptar una posición de apoyo al WP/3 de la Secretaría de la OACI, teniendo en cuenta que las salvaguardias siguen siendo necesarias para asegurar la participación sostenida y efectiva de todos los Estados en el transporte aéreo, teniendo especial consideración a los intereses y necesidades de los países en desarrollo. • Se sugiere adoptar una posición que apunte a evitar la imposición de gravámenes al transporte aéreo en materia de medio ambiente. • Se sugiere adoptar una posición para apoyar cualquier iniciativa que permita eliminar la doble tributación. • Se sugiere adoptar una posición para apoyar la reinversión de los impuestos o gravámenes del transporte aéreo, en el propio sector, evitando la aplicación de los mismos en áreas distintas al sector aeronáutico.
--	--	---

	<p>2.7 Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea</p> <p>Se presentarán a la conferencia informes sobre la situación financiera de los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea, la aplicación de las recomendaciones dimanantes de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea – 2008 (CEANS), y en la misma se considerarán cuestiones conexas tales como el financiamiento de las funciones de supervisión de la reglamentación (p. ej., seguridad operacional, seguridad de la aviación, y supervisión económica de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea).</p>	
	<p>2.8 Aplicación de las políticas y orientaciones de la OACI</p> <p>En el marco de esta cuestión se tratará el asunto de la pertinencia y eficacia de las políticas y orientaciones existentes de la OACI sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional, su aplicación o implantación por los Estados, y las medidas para mejorar la situación.</p>	

Nota adicional:

- Mediante comunicación CLAC 048 de 20 de febrero, la Secretaría circuló a los Estados miembros las NE que presentará la CEAC, sobre las cuales se requirió el apoyo de los Estados/CLAC, en base al Memorando de Entendimiento suscrito entre las dos Organizaciones. Se sugiere que en la reunión de coordinación los Estados que resuelvan apoyar cualquiera de las NE informen a la Secretaría/CLAC.

PROYECTO ACI APEX

1. Introducción

1.1 El Programa ACI APEX (Excelencia Aeroportuaria en Seguridad Operacional) es un programa de multi-etapas diseñado para asistir a los aeropuertos a mejorar la seguridad operacional utilizando una combinación de visitas estructuradas llevadas a cabo en el aeropuerto, recibiendo entrenamientos, patrocinios de conferencias regionales en temas de seguridad operacional y documentación, como también la disposición de las mejores prácticas. El ACI APEX es llevado a cabo en estrecha coordinación con la oficina regional ACI-LAC y con las oficinas regionales de OACI.

1.2 El Programa ACI APEX ofrece el marco necesario para que los aeropuertos alrededor del mundo se beneficien de, o aporten, el conocimiento y la experiencia de sus expertos en seguridad operacional. El objetivo es poder identificar y priorizar oportunamente las acciones que los aeropuertos participantes requieran para reducir los riesgos y mejorar la capacidad de respuesta en caso de un incidente. El ACI APEX servirá de modelo para los miembros ACI a nivel mundial.

1.3 ACI APEX está diseñado para ayudar a aeropuertos a nivel mundial a identificar y atender vulnerabilidades en seguridad operacional al igual que está diseñado sobre los principios de OACI de transparencia en la información, sobre las bases del no castigo, y en un ambiente que sea parte de la cultura, donde las mejores prácticas y compartir información te llevan a la excelencia. ACI congrega a los socios de seguridad operacional para la ayuda mutua.

1.4 La Visita Técnica es un componente fundamental del proyecto por medio de la cual se visitan las instalaciones aeroportuarias del Aeropuerto Anfitrión y se revisan los procedimientos y estructura organizacional con respecto a los temas de seguridad operacional.

2. Objetivos Generales del Programa ACI APEX

2.1 El objetivo de las visitas técnicas es traer a los expertos de otros Aeropuertos (Socios) para compartir y realizar una evaluación independiente de los factores que afectan la seguridad operacional en el Aeropuerto Anfitrión e identificar las “mejores prácticas” que puedan contribuir a mejorar los niveles de seguridad operacional. La revisión es llevada a cabo en el campo y según la Guía de Auditoria de la OACI – Aeródromos, Rutas Aéreas y Ayudas Terrestres, como también el documento de la ACI titulado “Mejores Prácticas en el Manejo de la Seguridad Operacional” y “Herramientas para el Análisis de Brechas de SMS” y según los propios objetivos establecidos por el aeropuerto participante.

2.2 Las siguientes áreas se presentan como un ejemplo de los temas que típicamente se revisan durante una Visita Técnica:

- Certificación de Aeródromos
- SMS
- Seguridad Operacional de Pistas
- Programa de Peligro de Fauna (en especial aviario)
- Señalización, letreros e iluminación
- Servicios de Extinción de Incendios
- Capacidad de respuesta en emergencias
- Programa de Manejo de equipos en lado aire
- Programa de Administración de Operadores de Rampa
- Documentación del AIP

- Procedimientos con baja visibilidad
- FOD
- Mantenimiento del área de movimiento de aeronaves
- Acceso al lado aire
- Seguridad operacional en plataforma
- Remoción de aeronaves inoperables
- Manejo de materiales peligrosos

2.3 También, el equipo APEX revisa y ofrece guía para agilizar los procesos de certificación de aeródromo y para la implementación del sistema SMS, incluyendo la asistencia con el análisis de brechas del SMS. Objetivos específicos incluirían:

- Asistencia en poner en operación el SMS
- Asistencia con los procesos de Certificación de Aeródromos

2.4 La Visita Técnica debe durar aproximadamente una semana. El Equipo de la Visita Técnica de ACI lo componen al menos tres expertos y un coordinador. El equipo regularmente incluye un representante de ACI, uno de ACI-LAC, un experto de la oficina regional de OACI y un representante del Aeropuerto Socio. El Equipo de la Visita Técnica conduce un análisis de brechas y evaluación de la situación en materia de seguridad operacional.

2.5 Luego preparará un reporte preliminar al final de la visita. El Reporte Final con las recomendaciones se hará llegar al Gerente del Aeropuerto Anfitrión luego de un mes de haber concluido la visita, este informe contendrá las observaciones y recomendaciones hechas por el Equipo de la Visita Técnica. El reporte hará recomendaciones sobre las mejores prácticas a ser consideradas por el Aeropuerto Anfitrión basada en los hallazgos de la Visita Técnica y hará énfasis en las medidas de mitigación y solución en el corto, mediano y largo plazo que el Aeropuerto Anfitrión puede tomar para elevar los niveles de seguridad operacional.

2.6 Basado en estas conclusiones del Reporte Final, el Aeropuerto Anfitrión prepara un Plan de Acción que contiene los objetivos de mejora en el corto, mediano y largo plazo detallando los recursos y actividades que se requieren para el logro de tales objetivos.

2.7 Un equipo de apoyo de ACI y ACI-LAC estará a disposición para apoyar y guiar al Aeropuerto Anfitrión a lo largo de todo el proceso de implementación de las medidas más apropiadas como parte de la estrategia para elevar el nivel de seguridad operacional.

3. Conclusiones

3.1 Como organización líder la industria aeroportuaria, ACI se enorgullece de facilitar procesos de cooperación donde cada aeropuerto en virtud de sus características únicas, tamaño, fortalezas y conocimientos pueda contribuir a mejorar en el cumplimiento de las normas de seguridad operacional y reducir/mitigar los riesgos de incidentes en los aeropuertos a nivel mundial.

3.2 ACI y OACI deben continuar sus roles respectivos de facilitar y aumentar los niveles de seguridad operacional en aeropuertos y Estados, y con este innovador programa ese objetivo se alcanzará.