

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO POSTAL 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/29-NE/15  
02/07/12

**VIGÉSIMO NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,  
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/29)**

(Buenos Aires, Argentina, 3 al 5 de julio de 2012)

**Cuestión 2 del  
Orden del Día:**

**Gestión aeroportuaria**

**Cuestión 2.2 del  
Orden del Día:**

**Procesos de concesión: Actualización de la encuesta sobre el seguimiento  
de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación  
aérea y procesos de concesión de aeropuertos**

(Nota de estudio presentada por Perú – Punto Focal “Gestión aeroportuaria”)

**1. Antecedentes**

1.1 Conforme a la Resolución A18-11, “Directriz de Procedimiento para la Implementación del Plan Estratégico de la CLAC” y su Anexo, México presentó durante el GEPEJTA/24 (Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010), la recopilación, tabulación y análisis de la actualización de la encuesta sobre el “Seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos” (en adelante la Encuesta), la cual está formulada sobre la base de la Resolución A17-03, “Factores a considerar en la concesión de Aeropuertos”.

1.2 Durante el GEPEJTA/28 (Santo Domingo, República Dominicana, 13 al 15 de marzo de 2012), Perú, Punto Focal de la Macrotarea Gestión Aeroportuaria, presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/20, mediante la cual presentó una propuesta de modificación de algunos alcances de la Encuesta así como la inclusión de nuevas preguntas con el fin de ampliar los términos de dicha instrumento de consulta (Dicha propuesta se acompaña como **Adjunto** a la presente nota).

1.3 Perú invitó al grupo *ad hoc* Gestión Aeroportuaria (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Guatemala, México, República Dominicana, ALTA, IATA, ACI/LAC) a evaluar el contenido de la propuesta, de forma que se tome en cuenta las cuestiones pertinentes para una nueva estructura y formulación de la Encuesta.

1.4 El GEPEJTA evaluó la propuesta del Punto Focal estableciéndose la necesidad de reconstituir el grupo *ad hoc* para fines de evaluar la referida propuesta y asimismo continuar con el desarrollo de las tareas de la Macrotarea Gestión Aeroportuaria.

1.5 Sin perjuicio de lo anterior, se decidió volver a circular la Encuesta actual, sin modificaciones, a los estados Miembros a fin de que el Punto Focal, una vez concluida la respectiva actualización, lleve a cabo la tabulación y análisis de los datos obtenidos, los cuáles serían dados a conocer mediante nota de estudio durante el **GEPEJTA/29**.

## **2. Progreso**

2.1 La Secretaría de la CLAC solicitó a las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros disponer la actualización de la última información registrada en la Encuesta a fin de que el Punto Focal desarrolle la tarea propuesta.

2.2 Se ha contado con la información de Ecuador, República Dominicana y Perú. En este sentido, se ha considerado que dicha información es insuficiente para desarrollar un completo y adecuado análisis de la situación actual de los procesos de concesión de infraestructura aeroportuaria de los Estados miembros.

2.3 Por lo anterior, se insta a los Estados miembros que a la fecha no han remitido la actualización de la Encuesta, cumplir con dicho pedido para continuar con el desarrollo de la Macrotarea Gestión Aeroportuaria en los que respecta al “Seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos”.

## **3. Medidas propuestas al GEPEJTA**

3.1 Se invita al GEPEJTA a tomar nota de la información presentada.

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A18-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC  
MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”  
PUNTO FOCAL COLOMBIA**

**TEMA: LIBERALIZACION DEL TRANSPORTE AEREO**

**1. Meta de gestión**

- A. Impulsar la suscripción del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC aprobado mediante la Resolución A19-03. (Al final del documento se aporta la información relativa a esta meta de la cual se encargo la Presidencia y Secretaria de la CLAC)
- B. Diagnosticar la Conectividad aérea entre los Estados miembros de la CLAC y los países de la región Asia Pacífico, revisando la posibilidad de implementar un Acuerdo multilateral de carácter liberal con ese bloque.

**2. Etapa de Actividades y ponderación definidas para el cumplimiento de la meta descrita en literal B.**

Nº 1 Levantamiento de información en lo relativo a los derechos de tráfico de cada Estado para los servicios mixtos de pasajeros correo y carga P1 = 0.30

Nº 2 Tabulación de la información y análisis de las oportunidades de conectividad de los estados de la Clac con las economías del Asia Pacífico P2 = 0.40

Nº 3 Preparación y presentación de la Nota de Estudio con los resultados de la Tabulación P3 = 0.30

**3. Medios de verificación meta descrita en literal B.**

**Etapa Nº1 Levantamiento de información en lo relativo a los derechos de tráfico de cada Estado para los servicios mixtos de pasajeros correo y carga.** Se recolectaron los insumos disponibles en la página Web de la CLAC, en lo relativo a los derechos de tráfico de cada Estado para los servicios mixtos de pasajeros correo y carga, lo que permitió hacer un inventario inicial de los Acuerdos de Transporte Aéreo según consta en la nota de estudio (NE CLAC/GEPEJTA/27-NE/02 - San José, Costa Rica, 13 al 15 de septiembre de 2011).

En aquella oportunidad, el GEPEJTA consideró pertinente que, dado que varios Estados tienen suscritos acuerdos con los países de la región Asia Pacífico, se hacía necesario verificar si dichos acuerdos habían sido implementados en su totalidad y/o parcialmente, esto para definir la realidad actual y las perspectivas de futuro.

Igualmente se acordó solicitar a los Estados que hagan llegar a Colombia, en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea, la información correspondiente a los derechos de tráfico que se vienen explotando en función de los acuerdos bilaterales suscritos con los Estados de la región Asia Pacífico, estos Estados son: Argentina, Brasil, Chile, Guatemala, México, Paraguay, Perú y República Dominicana.

**Etapa Nº2 Tabulación de las respuestas**

Se tabulo la información recolectada posteriormente, obteniendo la respuesta de siete de los nueve Estados que han suscrito Acuerdos con esa región, se analizaron las oportunidades de conectividad de los estados de la clac con las economías del Asia Pacífico y la concreción de dichos Acuerdos.

**Etapas N°3 Preparación y presentación de la Nota de Estudio al GEPEJTA con el producto pertinente.** Se preparo y presento la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/11 *CORRIGENDUM* (Santo Domingo, República Dominicana, 13 al 15 de marzo de 2012), la cual en resumen concluyó que de la evaluación efectuada, si bien se encontraban establecidos los marcos regulatorios que permitirían generar conectividad de algunos países miembros de la CLAC con la región Asia Pacifico y se conocían iniciativas de Estados como Brasil y Argentina de incrementar vínculos con países de esa región, la efectividad y aplicabilidad de estos servicios era precaria, por lo que, por el momento, no se podía pensar en un Acuerdo multilateral de carácter liberal con otro bloque, por cuanto resultaba bastante ambicioso. Dicha postura fue apoyada por varios Estados tal como consta en el informe del GEPEJTA/28.

#### **4. Indicador de desempeño fórmula de Cálculo meta descrita en literal B.**

Cumplimiento de ejecución de las etapas dentro de los plazos establecidos, donde  $ID \leq 1$ .

#### **5. Fórmula de Cálculo meta descrita en literal B.**

$$\sum_{i=1}^3 A_i * P_i$$

Donde

$A_i = 1$  si cumple la  $i$ -ésima etapa, 0 si no cumple

$P_i =$  Ponderación de la  $i$ -ésima parte

$$= 0.30*1 + 0.40*1 + 0.30*1 = 1$$

#### **6. Conclusión**

Respecto a la primer meta de gestión, dado que es una tarea que alude a un seguimiento realizado por la Presidencia y Secretaria de la CLAC, se informa que entre las actividades prioritarias de la Presidencia de la CLAC durante el bienio 2011-2012, estuvo la de impulsar la suscripción de este importante instrumento jurídico internacional, teniendo en cuenta que con esto se daría un gran paso hacia el proceso de integración de América Latina. Gracias a los esfuerzos realizados, hasta la presente fecha han firmado el Acuerdo: Chile, Colombia, Guatemala, Panamá, Paraguay, República Dominicana y Uruguay. El Presidente también ha mantenido reuniones directas con algunas autoridades de aviación civil de los Estados miembros, motivo por el cual se espera que próximamente también lo suscriban Brasil, Costa Rica y Honduras.

En cuanto al diagnostico de la conectividad aérea entre los Estados miembros de la CLAC y los países de la región Asia Pacífico, queda evidenciado que se ha cumplido con el indicador de desempeño estimado para la misma, se ejecutaron las actividades previstas y como resultado del ejercicio realizado se cuenta con un espectro general de la región y, por el momento no se avizora la necesidad de desarrollar un acuerdo multilateral con los países de Asia-Pacífico.

Finalmente las actividades proyectadas para el bienio se realizaron, es una tarea a la que debe dársele continuidad y debe quedar incluida en plan estratégico de la CLAC para el 2013-2014.

(continúa)

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A18-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA  
IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC  
MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”  
PUNTO FOCAL COLOMBIA**

<b>TEMA: INFRACCIONES AERONAUTICAS</b>				
<b>Meta de Gestión:</b> Propender por la estandarización de los criterios respecto al tratamiento uniforme de las infracciones aeronáuticas.				<b>Fórmula de Cálculo</b>
<b>Etapas</b>	<b>Actividades</b>	<b>Cumplimiento de Ejecución</b>	<b>Indicador de desempeño</b>	$\sum_{i=1}^3 A_i * P_i$ <p>Donde  <math>A_i = 1</math> si cumple la <math>i</math>-ésima etapa, <math>0</math> si no cumple  <math>P_i =</math> Ponderación de la <math>i</math>-ésima parte</p>
N° 1	Recopilación de la información entregada por el ponente del punto focal para el período 2009-2010	1	0.25	
N° 2	Análisis de la información disponible	1	0.50	
N° 3	Preparación y presentación de la Nota de Estudio con los resultados correspondientes	1	0.25	
Total			1	<b>= 0.25*1 + 0.50*1+0.25*1 = 1</b>

#### **Medios de verificación meta descrita**

Se retomo el Informe de la VIGÉSIMO CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/24), celebrado en (Lima, Perú abril 27 al 29 de 2010), donde el entonces ponente, informaba el resultado de la encuesta circulada a los Estados en materia de infracciones aeronáuticas.

La Secretaría en su oportunidad circuló un recordatorio a los Estados para responder la encuesta, para análisis, tabulación y posterior presentación del informe final.

En el Gepejta/28, se presentó la nota de estudio correspondiente informando que no disponía información adicional enviada por parte de los Estados miembros de la CLAC que contribuya a aportar nuevos elementos en este tema. Se expresó que en condiciones normales para que una sanción impuesta por un Estado miembro sea aplicable por otro Estado de la región se requeriría más que una incorporación en la normatividad individual de los mismos e implicaría la elaboración de un convenio que cuente con el consenso de los países y disponga de la aprobación legislativa correspondiente, pero dado el resultado heterogéneo de las encuestas, no se avizoraba esta posibilidad. Por último, siendo incierta la posibilidad de aplicabilidad y no existiendo claridad en el procedimiento, dado que el Estado que ejecuta la sanción en caso de ser pecuniaria, no se conocía los pasos a seguir con el recaudo de ese dinero; podría darse el escenario, en muchos casos, que lo recaudado por un Estado por este concepto vaya al tesoro nacional del mismo por expresa disposición legal o debía transferirlo al Estado que impuso la sanción y, de ser así, bajo qué condiciones.

Por lo anterior y tal como se consigna en el informe CLAC/GEPEJTA/28-INFORME 31/05/12 , 52. El Grupo acordó sugerir al Comité Ejecutivo que se dé por terminada esta tarea y se la elimine del Plan Estratégico.

### **Conclusión**

Se cumplió con el indicador de desempeño estimado para la misma, se ejecutaron las actividades previstas y como resultado del ejercicio el Grupo acordó sugerir al Comité Ejecutivo que se dé por terminada esta tarea y se la elimine del Plan Estratégico.

(continúa)

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A18-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA  
 IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC  
 MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”  
 PUNTO FOCAL COLOMBIA**

<b>TEMA: PRECIO DEL COMBUSTIBLE DE LA AVIACIÓN</b>				
<b>Meta de Gestión:</b> Encontrar soluciones para mitigar el constante aumento del combustible de aviación.				<b>Fórmula de Cálculo</b>
<b>Etapas</b>	<b>Actividades</b>	<b>Cumplimiento de Ejecución</b>	<b>Indicador de desempeño</b>	$\sum_{i=1}^3 A_i * P_i$ Donde $A_i = 1$ si cumple la i - esima etapa, 0 si no cumple $P_i =$ Ponderación de la i - ésima parte
Nº 1	Revisión panorama actual	1	0.20	
Nº 2	Elaboración propuesta proyecto de modificación de la Res. A18-5 y presentación al GEPEJTA	1	0.40	
Nº 3	Evaluación de comentarios recibidos e incorporación de lo procedente al Proyecto de Res y presentación de la Nota de Estudio con los resultados correspondientes	1	0.40	
<b>Total</b>			<b>1</b>	<b>= 0.20*1 + 0.40*1+0.40*1 = 1</b>

**Medios de verificación meta descrita**

Durante el GEPJTA/26 se presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/19, informando la actual perspectiva del tema y se propuso al grupo de expertos la modificación de la Resolución A18-5.

Posteriormente en la reunión del GEPEJTA 27 celebrada en San José de Costa Rica, septiembre de 2011, se presentó el proyecto de resolución aludido y al analizar el tema, el grupo de expertos consideró que en esa reunión no se podía tomar una decisión final, resolviendo tratarla en la siguiente reunión, a efectos de que los expertos dispusieran de un tiempo suficiente para analizar con profundidad las modificaciones propuestas enviando sus comentarios a la Secretaría, si los tuvieran a más tardar el 1ero de diciembre de 2011.

La Secretaría circuló el proyecto de enmienda y se recibieron respuestas detalladas de: Brasil, Chile, Guatemala, Paraguay, Perú, República Dominicana y Venezuela.

En el GEPEJTA/28 se presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/10 relacionada a la modificación de la Res. A18-5 sobre “Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región”, incorporando los cometarios recibidos se pasó revista al proyecto de resolución, se realizaron algunas enmiendas, quedando

afinado el documento que será presentado para aprobación del Comité Ejecutivo y posteriormente en la Asamblea.

### **Conclusión**

Se cumplió con el indicador de desempeño estimado para la misma, se ejecutaron las actividades previstas y como resultado del ejercicio el Grupo aprobó el proyecto de resolución que modifica la RES. A18-5 Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región, actualizando los considerandos y parte resolutoria en consonancia con el panorama mundial de la aviación.

(continúa)



**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A18-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA  
IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC  
MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”  
PUNTO FOCAL COLOMBIA**

<b>TEMA: SISTEMA DE RESERVA POR COMPUTADORA</b>				
<b>Meta de Gestión:</b> Encontrar soluciones para mitigar el constante aumento del combustible de aviación.				<b>Fórmula de Cálculo</b>
<b>Etapas</b>	<b>Actividades</b>	<b>Cumplimiento de Ejecución</b>	<b>Indicador de desempeño</b>	$\sum_{i=1}^3 A_i * P_i$ <p><i>Donde</i>  <math>A_i = 1</math> si cumplida i - esima etapa, 0 si no cumple  <math>P_i =</math> Ponderación de la i - ésima parte</p>
Nº 1	Recopilación de la información entregada por el ponente del punto focal para el período 2009-2010	1	0.25	
Nº 2	Análisis de la información disponible	1	0.50	
Nº 3	Preparación y presentación de la Nota de Estudio con los resultados correspondientes	1	0.25	
Total			1	<b>= 0.25*1 + 0.50*1+0.25*1 = 1</b>

#### **Medios de verificación meta descrita**

Presentación de la nota CLAC/GEPEJTA/28-NE/15, en la cual se retomo la información respecto al análisis realizado a las 13 respuestas recibidas de los Estados respecto al Sistema de reserva por computadora, donde se concluyó que dichos Estados no disponían de una normativa específica que regule los sistemas GDS ni tampoco habían adoptado las recomendaciones del Código de Conducta de la OACI para reglamentar dichos sistemas.

Adicionalmente se ilustra que no se cuenta con información de los Estados en la cual notifiquen la situación actual e informen si adhieren al señalado Código de Conducta de la OACI.

Al no contar con elementos adicionales para que esta tarea pueda continuar, considerando que los Estados son potestativos de adoptar el Código de Conducta de la OACI para la reglamentación y explotación de los Sistemas de reserva por computadora, que la Resolución A18-11 de la CLAC sobre “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo” aprobó el tema de los aspectos comerciales sobre el Sistema de reservas por computadora en el que claramente se establece:

- a. *Los Estados miembros podrán utilizar el código de conducta de la OACI e incluir la cláusula modelo para los SRC en los acuerdos bilaterales y multilaterales del transporte aéreo.*
- b. *Los códigos a aplicarse deberán considerar los principios de transparencia, accesibilidad y no discriminación.*

- c. Los Estados miembros deberían continuar analizando la adopción de nuevos reglamentos que incluyan la distribución de los productos de las líneas aéreas por medio de la Internet, en el marco de la reglamentación de los SRC, las leyes de protección al consumidor y las leyes que rigen la competencia.*

El GEPEJTA a intercambiar puntos de vista, determinó que se dé por concluida la tarea, toda vez que se dispone de suficiente reglamentación y guías de orientación.

### **Conclusión**

Se cumplió con el indicador de desempeño estimado para la misma, se ejecutaron las actividades previstas y como resultado del ejercicio el Grupo dispuso dar por concluida la tarea, por las razones ya esgrimidas.

(continúa)

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A18-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA  
IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC  
MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”  
PUNTO FOCAL COLOMBIA**

<b>TEMA: ACUERDOS DE COOPERACIÓN</b>				
<b>Meta de Gestión:</b> identificación de las tendencias en los países de la región sobre el tipo y aplicación de los acuerdos de colaboración entre aerolíneas, durante los años recientes.				<b>Fórmula de Cálculo</b>
<b>Etapas</b>	<b>Actividades</b>	<b>Cumplimiento de Ejecución</b>	<b>Indicador de desempeño</b>	$\sum_{i=1}^3 A_i * P_i$ <i>Donde</i> $A_i = 1$ si cumplida i - esima etapa, 0 si no cumple $P_i =$ Ponderación de la i - ésima parte
Nº 1	Encuesta sobre las tendencias recientes en materia de acuerdos de colaboración y cooperación comercial en la región	1	0.20	
Nº 2	Tabulación y Análisis de la información disponible	1	0.40	
Nº 3	Preparación y presentación de la Nota de Estudio con el producto pertinente.	1	0.40	
<b>Total</b>			<b>1</b>	<b>= 0.20*1 + 0.40*1+0.40*1 = 1</b>

**Medios de verificación meta descrita**

En la VIGÉSIMO SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/26) (Ciudad de Guatemala, Guatemala, 29 al 31 de marzo de 2011) se presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/21, en la cual se realizó una breve reseña de algunas definiciones de diferentes tipos de Acuerdos de colaboración, que según la experiencia más reciente en Colombia, corresponden a los de mayor aplicación actualmente en la industria y se presentó un proyecto de encuesta para aprobación de los Estados.

En el Gepejta/27 se presentó la encuesta diligenciada por Colombia, el Grupo acordó aprobar la encuesta y la Secretaría la circuló para que los Estados envíen sus respuestas en un plazo perentorio.

Posteriormente en el Gepejta 28 se presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/14, en la cual se reflejaron los resultados de la tabulación de la encuesta y las conclusiones de la misma, resaltando que existía una tendencia en incluir en la Política aérea de los Estados, normas, criterios y/o procedimientos relacionados con acuerdos de colaboración.

(continúa)

Así mismo algunos países mostraban mayor grado de apertura respecto a dichos acuerdos y otros lo aplicaban de manera restrictiva.

En general, se observó que disponían de una cláusula modelo para acuerdos de código compartido o se guiaban por la cláusula sugerida en el modelo MASA de la OACI.

En lo atinente al intercambio de aeronaves, en la NE, se observaba que los Estados en su mayoría no disponían de cláusula modelo o no se había aplicado en su jurisdicción esta figura.

Finalmente se sometió a consideración del Grupo el texto de un memorando de acuerdo de cooperación entre autoridades aeronáuticas para la doble vigilancia de la seguridad operacional, relativo a los contratos de intercambio de aeronaves, el cual aprobado y se encargó a la Secretaría que elabore el proyecto de resolución correspondiente para someterlo a consideración del comité ejecutivo en su próxima reunión.

### **Conclusión**

Se cumplió con el indicador de desempeño estimado para la misma, se ejecutaron las actividades previstas y como resultado del ejercicio el Grupo aprobó el Modelo de Memorando de Acuerdo de Cooperación entre Autoridades Aeronáuticas para la Doble Vigilancia de la Seguridad Operacional, relativa a los contratos de intercambio de aeronaves.

Es de resaltar el producto obtenido en esta tarea, toda vez que constituye una importante herramienta para los Estados y sobre la cual no existe precedente referencial por parte del Organismo Rector de la Aviación Civil.

(continúa)

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A18-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA  
 IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC  
 MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”  
 PUNTO FOCAL COLOMBIA**

<b>TEMA: Impacto Económico del Transporte aéreo en el PBI</b>				
<b>Meta de Gestión:</b>				<b>Fórmula de Cálculo</b>
<b>Etapas</b>	<b>Actividades</b>	<b>Cumplimiento de Ejecución</b>	<b>Indicador de desempeño</b>	$\sum_{i=1}^3 A_i * P_i$ Donde $A_i = 1$ si cumplida i - esimaetapa, 0 si no cumple $P_i =$ Ponderación de la i - ésima parte
N° 1	Requerimiento a IATA	1	0.20	
N° 2	Análisis de la respuesta brindada por IATA	1	0.40	
N° 3	Preparación y presentación de la Nota de Estudio en la cual se rinde informe de la situación actual del tema.	1	0.40	
<b>Total</b>			<b>1</b>	<b>= 0.20*1 + 0.40*1+0.40*1 = 1</b>

**Medios de verificación meta descrita**

El punto focal adelantó las coordinaciones internas pertinentes con la IATA en el sentido de solicitarle información relativa a:

- ✓ Determinar si se han actualizado los estudios existentes, a que fecha y cuando se puede disponer de la versión actualizada de los mismos.
- ✓ Cronograma de trabajo que permita vislumbrar con fecha cierta para cuando se estima será la entrega los estudios de los Estados restantes.
- ✓ Guía informativa para circular a los Estados que contenga la información que requiere IATA para poder desarrollarlos.
- ✓ Posibles inconvenientes que se les han presentado en la recolección de la información con los Estados.

Una vez recibida la respuesta, se procedió a realizar algunos cotejos o validaciones que requerían precisión, detectándose la necesidad de elaboración de un procedimiento de coordinación para la entrega de los informes por de IATA a la CLAC.

(continúa)

Se presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/05 donde se solicitó conformar un grupo ad hoc para que en conjunto con la IATA, el punto focal y la secretaria de la CLAC durante esta reunión, desarrollen un procedimiento que se eleve a resolución y que contenga entre otros aspectos: los lineamientos de entrega de los referidos estudios de manera oportuna a la CLAC, cronograma tentativo de entrega de los mismos, un mecanismo para que IATA utilice a la CLAC como conducto para tratar de obtener la información de los Estados donde se presentan obstáculos y donde se exhorte a los Estados a establecer un punto de contacto que ese encargue de coordinar y recolectar la información que requiere IATA para poder desarrollar su trabajo adecuadamente

**Conclusión**

Se cumplió con el indicador de desempeño estimado para la misma, se ejecutaron las actividades previstas. Es una tarea que debe continuar y ser incluida en el plan estratégico de las actividades de la CLAC para el próximo bienio, atendiendo que no todos los Estados miembros disponen del Estudio y algunos deben ser actualizados.

(continúa)

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A18-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA  
 IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC  
 MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”  
 PUNTO FOCAL COLOMBIA**

<b>TEMA:</b> Transporte de Carga con Documentación electrónica (Eliminación del papel de la cadena de abastecimiento de la industria de carga aérea)				<b>Fórmula de Cálculo</b>
<b>Meta de Gestión:</b> Simplificación de los procesos con el objeto de mejorar la eficiencia y competitividad de la carga y lograr la gestión inteligente de la seguridad de mercancías.				
<b>Etapas</b>	<b>Actividades</b>	<b>Cumplimiento de Ejecución</b>	<b>Indicador de desempeño</b>	$\sum_{i=1}^2 A_i * P_i$ <p>Donde  <math>A_i = 1</math> si cumple la <math>i</math>-ésima etapa, <math>0</math> si no cumple  <math>P_i =</math> Ponderación de la <math>i</math>-ésima parte</p>
N° 1	Revisión del panorama actual y elaboración de una radiografía de la región	1	0.50	
N° 2	Preparación y presentación de la Nota de Estudio adjuntando el proyecto de recomendación	1	0.50	
<b>Total</b>			<b>1</b>	<b>= 0.50*1 + 0.50*1 = 1</b>

**Medios de verificación meta descrita**

Durante las reuniones del GEPEJTA 26 y 27, Colombia en su calidad de punto focal presentó los informes acerca del trabajo que le fue comisionado, relativo al Transporte de Carga con documentación electrónica, considerando que el *e-freight* constituye una medida de competitividad de la cadena de valor del transporte aéreo de carga

En la reunión del GEPEJTA/29, se presenta la Nota CLAC/GEPEJTA/29-NE/08 que contiene un proyecto de recomendación RECOMIENDA a los Estados miembros que través de sus administraciones coadyuven a impulsar la eliminación del papel y la utilización de documentación electrónica en el transporte de mercancías, ya que no sólo depende del sector privado sino de también de la voluntad de los gobiernos, por lo que se hace imperioso encontrar fórmulas para acelerar su implantación toda vez que el transporte de carga con documentación electrónica, permitirá mejorar la eficiencia, competitividad e introducir una gestión inteligente en el manejo de las mercancías y su seguridad.

**Conclusión**

Se cumplió con el indicador de desempeño estimado para la misma, se ejecutaron las actividades previstas, se señaló una posible hoja de ruta a seguir y se entrega un proyecto de recomendación como producto final.

(continúa)

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A18-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA  
 IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC  
 MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”  
 PUNTO FOCAL COLOMBIA**

<b>TEMA: DERECHOS DE TRAMITE DE REGISTRO AERONAUTICO</b>				<b>Fórmula de Cálculo</b>
<b>Meta de Gestión:</b> Identificación de los actos susceptibles de registro en la región, a fin de evaluar una posible implementación de directriz regional encaminada a contar con un estándar de dichos actos.				
<b>Etapas</b>	<b>Actividades</b>	<b>Cumplimiento de Ejecución</b>	<b>Indicador de desempeño</b>	$\sum_{i=1}^2 A_i * P_i$ Donde $A_i = 1$ si cumple la i - esima etapa, 0 si no cumple $P_i =$ Ponderación de la i - ésima parte
Nº 1	Encuesta a los Estados a fin de determinar los trámites y servicios que son sujetos al registro aeronáutico, que pagos se aplican y porque conceptos.	1	0.30	
Nº 2	Tabulación de los resultados.	1	0.30	
Nº 3	Preparación y presentación de la Nota de Estudio con los resultados correspondientes.	1	0.40	
<b>Total</b>				<b>= 0.30*1 + 0.30*1+0.40*1 = 1</b>

**Medios de verificación meta descrita**

En la reunión del GEPEJTA/27 se presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/06, que contenía la encuesta a circular entre los Estados Miembros de la CLAC.

Posteriormente en la reunión del Gepejta/28 se presentó la Nota de Estudio con los resultados de la tabulación realizada, resaltándose que de la muestra recolectada existía regulación sobre los actos de obligatorio registro. Asimismo en lo relativo a la sistematización de formatos y procedimientos para el trámite de Registro Aeronáutico existen debilidades.

**Conclusión**

Se cumplió con el indicador de desempeño estimado para la misma, se ejecutaron las actividades previstas y se formuló como recomendación a los Estados que trabajen en la implementación de formatos y procedimientos para los trámites de registro aeronáutico que se puedan desarrollar efectivamente a través de una plataforma tecnológica que permita realizar el registro en línea, a fin de brindar facilidades a los usuarios.

(continúa)



**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A18-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA  
 IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC  
 MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”  
 PUNTO FOCAL COLOMBIA**

<b>TEMA: PROTECCION DE VIAJEROS POR QUIEBRA DE AEROLINEAS</b>				
<b>Meta de Gestión:</b> Implementar regulación armonizada que permitan dotar a la Administraciones de las capacidades necesarias para ejercer un procedimiento obligatorio para que las compañías que se vean obligadas a suspender su actividad por motivos empresariales, garanticen los derechos de los usuarios de manera inmediata				
				<b>Fórmula de Cálculo</b>
<b>Etapas</b>	<b>Actividades</b>	<b>Cumplimiento de Ejecución</b>	<b>Indicador de desempeño</b>	$\sum_{i=1}^5 A_i * P_i$ <p><i>Donde</i>  <math>A_i = 1</math> si cumple la <math>i</math>-ésima etapa, <math>0</math> si no cumple  <math>P_i =</math> Ponderación de la <math>i</math>-ésima parte</p>
Nº 1	Evaluación Respuestas de los Estados sobre posible aplicación de medidas que garanticen los servicios interrumpidos unilateralmente por las compañías de aviación.	1	0.10	
Nº 2	Evaluación Nota de Estudio (CLAC/GEPEJTA/25-NE33) presentada por la IATA	1	0.10	
Nº 3	Ventajas y desventajas que podría generar el establecer una póliza o.	1	0.40	
Nº 4	Preparación y presentación de la Nota de Estudio con los resultados correspondientes		0.20	
Nº 5	Proyecto Recomendación		0.20	
Total				$= 0.10*1 + 0.10*1 + 0.40*1 + 0.20*1 + 0.20*1 = 1$

**Medios de verificación meta descrita**

En la reunión del GEPEJTA/27 se presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/, que contenía las actividades descritas para las etapas de la 1 a la 4.

(continúa)

En la reunión Gepejta/29, se esta presentando la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/03 15/06/12 con el proyecto de recomendación pertinente.

### **Conclusión**

Se cumplió con el indicador de desempeño estimado para la misma, se ejecutaron las actividades previstas y se formulo el proyecto de recomendación en el sentido de continuar estudiando el tema y en caso de que algún Estado miembro adopte medidas normativas y operativas, que permitan dotar a la Administraciones de las capacidades necesarias para ejercer un procedimiento obligatorio para que las compañías que se vean obligadas a suspender su actividad por motivos empresariales, garanticen los derechos de los usuarios de manera inmediata y no se subordinen a la marcha del proceso concursal, remitan a la secretaria de la CLAC dicha reglamentación a fin de explorar la posibilidad de una regulación armonizada.

(continúa)

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A18-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA  
IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC  
MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”  
PUNTO FOCAL COLOMBIA**

Finalmente se presenta un informe muy breve respecto a otras tareas que impulso el punto focal, pero que dado el tratamiento de las mismas, no tienen metas de gestión, ni indicador:

1. Utilización de aeronaves civiles en actos ilícitos, se informa que se presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/16 recordando los antecedentes que originaron el análisis de este tema y la inclusión del mismo en el Plan Estratégico de Trabajo.

Se hizo un *análisis respecto a los términos de referencia aprobados por el GEPEJTA/24*, Luego de un amplio debate, el Grupo acordó que este tema se traslade al análisis del Grupo FAL/AVSEC CLAC/OACI y se incluya esta tarea en el programa de trabajo del mismo. De igual manera, cuando dicho Grupo requiera apoyo jurídico para su análisis, se coordine con la Secretaría para gestionar la constitución del grupo de juristas que contribuya en la tarea

Así las cosas esta tarea se elimina de la macro tarea transporte y política aérea y pasa a formar parte de los temas a tratar por el grupo FAL/AVSEC.

2. Primera Cumbre de Aviación Civil CLAC/CAFAC, se presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/10, donde se expresa que debe ser un acontecimiento de alto nivel que permita adoptar nuevas e importantes medidas en el marco de las relaciones aéreas entre la CAFAC y los Estados Miembros de la CLAC, en el que se produzca una declaración donde se identifiquen posibles acciones a considerar para el futuro, por ejemplo la preparación conjunta de notas de estudio para las Asambleas y Conferencias mundiales de aviación en aquellos temas donde hay consenso, se prevea una cooperación horizontal mas estrecha y que los procedimientos para el apoyo mutuo que nos brindamos en las elecciones del Consejo de la OACI, se extienda a los cargos de Presidente del Consejo y Secretario General.

Así mismo y dada la relevancia que el tema atañe, se presentó una lista de tópicos que podrían ser abordados en la referida cumbre.

Esta tarea solo podrá ser culminada hasta el momento de la referida cumbre.

3. Sistema Estadístico Integrado, si bien es una muy importante tarea que hace parte de Macro tarea TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA, la misma fue desarrollada por un grupo *ad hoc* destinado para tal fin, quien desarrolló la “Guía de recomendaciones y prácticas para la recolección de datos de aviación civil” constituía una parte muy importante del modelo, la misma que habría que completar con el procedimiento a seguir al interior de los aeropuertos para disponer de una información única y confiable que sirva a todos los actores del transporte aéreo y usuarios externos. Y en tal sentido entrego el producto encomendado.

-----