

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/24-INFORME
27/05/10

**VIGÉSIMO CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/24)**

(Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010)

RESUMEN

Lugar y fecha de la reunión

1. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) celebró su vigésimo cuarta reunión entre los días 27 y 29 de abril de 2010, en Lima, Perú, en las instalaciones de la Oficina sudamericana de la OACI.

Ceremonia de apertura

2. El Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC, inauguró la reunión el día martes 27 y a continuación, la Sra. María del Pilar Iberico Ocampo, funcionaria de la Dirección General de Aeronáutica Civil del Perú, en representación del Director General de Aeronáutica Civil, Sr. Ramón Gamarra Trujillo, presentó el discurso de apertura y dio la bienvenida a los asistentes (**Adjunto 1**).

Coordinación, Secretaría y participantes

3. Actuó como coordinadora de la reunión la Sra. María del Pilar Iberico Ocampo, Especialista de Política Aérea de la DGAC del Perú, asistida por el Secretario de la CLAC, el Sr. Marco Ospina. Participaron 52 delegados representando a 14 Estados miembros y 5 organismos internacionales. La lista completa de participantes figura como **Adjunto 2**.

Orden del Día

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

Cuestión 1 del

Orden del Día:

Transporte y Política Aérea.

Cuestión 1.1 del

Orden del Día:

Acuerdo multilateral de cielos abiertos

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/02 *Chile*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/03 *Brasil*

1. El Experto de Chile, en su calidad de Ponente del Grupo *ad hoc* sobre “Proyecto de acuerdo multilateral de cielos abiertos”, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/02 recordando que en la reunión del GEPEJTA/22 (Ciudad de Panamá, Panamá, 26 al 28 de mayo de 2009) se realizó el primer análisis del documento presentado por la Secretaría y Panamá y, en aquella ocasión, se discutió la posibilidad de no incluir el “cabotaje”, debido a que no todos los países de la región, por el momento, están listos para suscribir un acuerdo de esta naturaleza. En ese orden de ideas, se presentaron dos alternativas o mantener reservas en la suscripción del Acuerdo o crear un protocolo con el mismo fin. Este tema se continuó discutiendo en el GEPEJTA/23 (Santo Domingo, República Dominicana, 25 al 27 de agosto de 2009), oportunidad en la que se observó la necesidad de crear un protocolo para excluir dicho cabotaje y se encargó al Ponente el desarrollo del mismo.
3. Recordó también, que se constituyó un Grupo *ad hoc* encargado de la revisión final del documento, el mismo que debía recibir las observaciones de sus miembros y presentar un texto definitivo de Acuerdo y protocolo en la presente reunión. Dicho Grupo quedó conformado por Brasil, Chile (Ponente), Costa Rica, Cuba, Guatemala, Panamá, República Dominicana, ACI/LAC (en calidad de observador) y la Secretaría. Durante la presentación manifestó que se recibieron observaciones de Uruguay, Guatemala y República Dominicana, las mismas que fueron incorporadas al proyecto.
4. Antes de terminar, el Experto informó que el texto que se acompañaba a la nota de estudio había sido modificado respecto al original para adaptarlo a la realidad y necesidades de la región latinoamericana. Agregó que se buscaba evitar el abuso del derecho de reserva ya que esto desvirtuaría el objetivo del Acuerdo y podría constituirse en un documento de difícil lectura, aplicación e interpretación y concluyó que lo más importante era contar con la mayor cantidad de ratificaciones.
5. Por su parte, el Secretario recordó que el documento en discusión se había elaborado en base a los acuerdos MASA de la OACI promulgados en la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo. Observó, asimismo, que varios países de la región habían caminado con mayor celeridad a la liberalización poniendo como ejemplo a Chile, Panamá, Paraguay, Uruguay y República Dominicana. En ese sentido, resaltó la importancia de contar con un documento que permita a todos los Estados alcanzar la liberalización, independientemente del tiempo en que lo hagan, es decir, algunos lo podrían suscribir de forma inmediata y otros en el transcurso del tiempo, por tanto, de esas características debía disponer el proyecto.
6. Por su parte, el Experto de Brasil al tiempo de felicitar a Chile por el trabajo desarrollado, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/03 en la que se vertían una serie de comentarios sobre el proyecto de Acuerdo y observó la necesidad de mantener una reunión específica para discutir el documento final ofreciendo sede en Brasil.
7. Durante el debate, el Grupo resolvió acoger favorablemente la propuesta de Brasil y encargar a la Secretaría que, aprovechando la Cumbre de Aviación Civil UE-LATAM, que se relizará en Río de Janeiro, Brasil, entre el 24 y 26 de mayo de 2010 convocar a una reunión del Grupo *ad hoc* de tal forma de obtener un proyecto final antes de la próxima reunión del GEPEJTA. Asimismo, se resolvió incorporar a Uruguay como parte del Grupo *ad hoc*.

Conclusión

8. El GEPEJTA acordó incluir a Uruguay como parte del Grupo *ad hoc* y reunirse aprovechando la Cumbre de Aviación Civil UE-LATAM (Río de Janeiro, Brasil, 24 - 26 de mayo de 2010) para obtener un proyecto final antes de la próxima reunión del GEPEJTA en la que, si fuese necesario, se realizaría otra reunión.

Cuestión 1.2 del

Orden del Día:

Participación de la CLAC en el 37° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI 2010

- **Guía de Orientación**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/06 *Secretaría*

9. En esa Cuestión del Orden del Día, el Secretario de la CLAC presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/06, recordando que el 29 de marzo de 2010 la OACI convocó al 37° Período de Sesiones de la Asamblea. Asimismo, informó que durante la LXXVII reunión del Comité Ejecutivo (Buenos Aires, Argentina, 30 de septiembre y 1° de octubre de 2009) se aprobaron los temas de interés con el objeto de desarrollar la “Guía de Orientación” para la participación armónica y coordinada de la CLAC en la Asamblea.

10. Aclaró además que, desde que se inició el análisis de este tema en la CLAC, la agenda había sido modificada por lo que invitaba al GEPEJTA a una revisión adicional. En todo caso, el trabajo de este Grupo debía circunscribirse a los temas de interés aprobados por el Comité Ejecutivo. De igual manera, se refirió a la “Directriz de procedimientos para las reuniones de coordinación de la CLAC en las Conferencias Mundiales de la OACI”, procedimiento que se aplica para llegar a la Asamblea con posiciones comunes y consensuadas sobre los diferentes temas del Orden del Día.

11. Informó que, en la LXXVIII reunión del Comité Ejecutivo (Santiago de Chile, Chile, 22 de marzo de 2010) ya se habían acordados algunos temas, entre ellos, el relacionado a las Elecciones del Consejo de la OACI, pues se había definido la lista de Estados miembros de la CLAC que postularán en las próximas elecciones del Consejo de la OACI. Dio a conocer que la Presidencia y Secretaría ya habían iniciado sus negociaciones con otros Estados y Organismos Internacionales, previo aprobación de la estrategia, misma que también fue circulada a los Estados miembros de la CLAC.

14. Resaltó además, que esta sería la primera oportunidad en que la CLAC negocia su “Plancha” con suficiente antelación lo que permitirá fortalecer los apoyos extrarregionales y evitar distorsiones como las que se presentaron en la anterior Asamblea.

15. Durante la revisión de la agenda, el Experto de Colombia se refirió a la Cuestión 14, particularmente a la aplicación de “scanner corporales” en el control de seguridad de los aeropuertos de la región. Consideró asimismo que este tema debía incluirse en la Guía de Orientación para que la CLAC adopte una posición común, pues este tema debía ser analizado con detenimiento con sus implicancias en materia social, política y económica.

16. Por su parte, el Experto de Brasil informó que en su país se ha conformado un grupo que está trabajando en los temas de la Asamblea de la OACI y, en caso, se vaya a presentar alguna nota de estudio, lo pondrá en conocimiento de la Secretaría para requerir el respaldo de otros Estados y presentarla, si fuese aceptado, como nota de estudio conjunta.

17. El Experto de Chile manifestó que en materia de seguridad operacional, específicamente durante la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Operacional de la OACI se debe tener una posición común sobre el futuro del SMA y el período de transición para la implantación del mismo.

Conclusión

18. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada por la Secretaría y acordó:
- a) Solicitar a los Estados que tengan intención de presentar notas de estudio para la Asamblea de la OACI, las hagan llegar a la Secretaría con suficiente antelación para obtener el respaldo de todos los Estados miembros y presentarlas, si así se decide, por la CLAC; y
 - b) Solicitar a Colombia que en la próxima reunión del GEPEJTA presente una nota de estudio relacionada a los scanners corporales (cuestión 14), a efectos de consensuar una posición por parte de la CLAC en esta materia.

Cuestión 1.3 del Orden del Día:

Panel “Sistema Estadístico Integrado”

- **Presentación Secretaría CLAC**
- **Presentación Sistema Estadístico Integrado – Ecuador**
- **Informe del Grupo *ad hoc***

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/38 *Secretaría*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/39 *Ponentes (Brasil – Ecuador)*

19. El Sr. Farid Mantilla, Jefe del Departamento de Estadísticas de la División de Transporte Aéreo de la Dirección General de Aviación Civil del Ecuador realizó dos presentaciones, la primera relativa al “Convenio de Cooperación Estadística DGAC – ADC & HAS” y la segunda sobre el “Análisis de las fuentes de información utilizadas y los procedimientos empleados para su explotación”. Estas presentaciones se las realizó con el objeto de dar a conocer a los Expertos que en el Aeropuerto Internacional de Quito se aplica el criterio del Sistema Estadístico Integrado con la participación del operador aeroportuario y la autoridad aeronáutica, lo que permite aunar esfuerzos y abaratar costo.

20. A continuación, el Secretario realizó una presentación sobre el concepto y diagramación de un sistema estadístico integrado, mediante la cual se demostraba que en temas estadísticos se puede aplicar la coordinación y optimizar la obtención de datos en beneficio de las partes y/o autoridades que actúan en un aeropuerto. Antes de concluir se hizo notar que un sistema estadístico integrado facilita la planificación estratégica, simplifica la gestión sectorial, evita la duplicación de esfuerzos y disminuye costos. Recordó asimismo que la tarea encargada por el Comité Ejecutivo al GEPEJTA y Grupo *ad hoc* era la de establecer un “modelo de sistema estadístico integrado” para que los Estados miembros lo apliquen.

21. Inmediatamente, se constituyó el Grupo *ad hoc* encargado de desarrollar el “modelo de un sistema estadístico integrado”, mismo que quedó constituido por: Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, México, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay, Venezuela, ALTA y EMBRAER, quienes en su primera reunión designaron como Ponentes a los Expertos de Brasil y Ecuador (Sra. Clarice Bertoni Lacerda Rodrigues, Gerente Técnico de Acompañamiento de Proyectos de la ANAC y el Sr. Farid Mantilla, Jefe de Estadísticas de la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ecuador) y mantuvieron su primera reunión el mismo día en horas de la tarde.

Conclusión

22. Una vez terminado su trabajo, los Ponentes presentaron el informe respectivo, tal como figura a continuación, el mismo que fue acogido favorablemente por el GEPEJTA:

INFORME DE LA QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO AD HOC ENCARGADO DE DESARROLLAR UN SISTEMA ESTADÍSTICO INTEGRADO

Antecedentes

1. El Grupo ad hoc encargado de desarrollar un Sistema Estadístico Integrado se reunió el martes 27 de abril de 2010, aprovechando la reunión del GEPEJTA/24. El mismo que quedó conformado de la siguiente manera: Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, México, Paraguay, Perú República Dominicana, Uruguay, Venezuela, ALTA, EMBRAER y la Secretaría. Se designaron como Ponentes del Grupo a los Expertos de Brasil, Sra. Clarice Bertoni Lacerda Rodrigues, Gerente Técnico de Acompañamiento de Proyectos de la ANAC y el Sr. Farid Mantilla, Jefe de Estadísticas de la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ecuador. La lista de participantes figura como adjunto de la presente nota de estudio.

Términos de referencia

2. La Secretaría abrió el debate recordando el trabajo realizado del grupo anterior y tomando en cuenta las presentaciones de realizadas en la mañana por el Experto del Ecuador y sobre esa base, después de un amplio debate, definieron su término de referencia: elaborar un modelo para un sistema estadístico integrado que pueda servir como guía de orientación para los Estados.

3. La primera tarea definida para el Grupo ad hoc fue la elaboración de una encuesta respecto del sistema de estadístico en los Estados y para tal efecto quedaron definidas las siguientes tareas:

- Elaboración del cuestionario
- Someter para comentarios el cuestionario a los miembros del Grupo ad hoc.
- Circular el cuestionario a todos los Estados miembros de la CLAC para que envíen sus respuestas.
- Recopilación y análisis de las respuestas.
- Presentar informe al próximo GEPEJTA (Buenos Aires, Argentina, 3-5 de agosto de 2010).

Cronograma de trabajo

4. Para desarrollar esta tarea y alcanzar el objetivo se establecieron tiempos:

1. El 10 de mayo uno de los Ponentes (Ecuador) enviará el proyecto de cuestionario a los miembros del Grupo ad hoc y Secretaría para comentarios.
2. Hasta el 20 mayo se recibirán los comentarios por parte de los miembros del Grupo ad hoc y la Secretaría
3. Los Ponentes enviarán el cuestionario final a la Secretaría el 26 de mayo y ese misma fecha la CLAC deberá circularlo a los Estados miembros dándoles un plazo hasta el 10 de julio para que respondan. La Secretaría deberá retransmitir las respuestas a los Ponentes del grupo ad hoc.

4. *El 20 de julio los Ponentes enviarán la información tabulada a la CLAC.*
5. *El 2 de agosto el Grupo ad hoc se reunirá aprovechando la reunión del GEPEJTA/25 (Buenos Aires, Argentina, 3-5 de agosto de 2010) y presentará un informe con un Plan de Trabajo para el desarrollo del proyecto, tomando en cuenta que el tiempo estimado para culminar el trabajo es de dos años.*
6. *Que se incluya la tarea en el Plan Estratégico de la CLAC para el bienio 2011-2012.*

Cuestión 1.4 del
Orden del Día:

Infracciones aeronáuticas

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/31 Panamá

23. El Experto de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/31 referida al informe de las respuestas de los Estados a la encuesta circulada en materia de infracciones aeronáuticas, resaltando que aún no contaba con un número suficiente de respuestas, por lo que solicitó extender el plazo para que aquellos Estados que aún no lo han hecho envíen la información solicitada.

Conclusión

24. El GEPEJTA encargó a la Secretaría circular otro recordatorio a los Estados que aún no han respondido la encuesta, resaltando el envío de la parte específica de su legislación que incluye este tema y lo retransmita al Punto Focal (Panamá) para su análisis, tabulación y posterior presentación del informe final en la próxima reunión.

Cuestión 1.5 del
Orden del Día:

Sistema de reservas por computadora

- **Informe Grupo *ad hoc* sobre código de conducta GDS**
- **Análisis encuestas GDS**
- **Respuestas Estados sobre aplicación GDS en la OMC**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/19 Panamá

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/24 Panamá

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/40 ALTA

25. En este punto del Orden del Día, el Secretario informó que estaba prevista una presentación por parte de AMADEUS, pero lamentablemente esta empresa no pudo enviar su representante y, por tanto, se encargará de coordinar dicha presentación para una próxima oportunidad.

26. Por su parte, el Experto de Panamá informó que no había logrado reunir la información del Grupo *ad hoc* sobre código de conducta GDS, motivo por el cual invitó a que aprovechando esa oportunidad se reúna e inicien su trabajo para cumplir con la tarea encomendada.

27. A continuación, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/19 con la tabulación de las respuestas recibidas de los Estados en relación a los Sistemas de Reservas por Computadora. Recordó que en la reunión del GEPEJTA/23 (Santo Domingo, República Dominicana, 25 al 27 de agosto de 2010) se acordó que la Secretaría enviara un recordatorio a los Estados que no habían respondido dicha encuesta. Con las respuestas recibidas se llegó a las siguientes conclusiones:

- Se mantiene la indicación que en la mayoría de los Estados, no existe una normativa que regule el funcionamiento de los Sistemas de Reserva por Computadora (GDS).
- A pesar que no existe la normativa, la mayoría manifiesta que existe igualdad para tener acceso a los sistemas GDS; sin embargo también han indicado que los costos de estos sistemas, afectan el crecimiento de pequeños operadores y que el tamaño de la empresa y el mercado son determinantes para utilizar estos servicios.
- Recomendamos que se circule nuevamente la encuesta, para que el resto de los países que hasta el momento no han enviado su respuesta, lo hagan lo más pronto posible.

28. Seguidamente, el Representante de ALTA presentó su Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/40 coincidiendo con lo expresado por el Punto Focal (Panamá), en cuanto a que la mayoría de los Estados no contaban con una normativa que regule el funcionamiento de los GDS, por lo que, sugería el análisis del Código de Conducta de la OACI. Manifestó, que las líneas aéreas continuaban preocupadas por las tarifas que se les seguía aplicando y la diferencia existente en el costo por segmento del servicio que reciben. Asimismo, hizo notar que algunos países cuentan sólo con un proveedor GDS lo que evita la libre competencia. Para terminar reiteró que el GEPEJTA debería analizar y considerar la aplicación del Código de Conducta de la OACI.

29. El Experto de Colombia manifestó la necesidad de disponer de un documento que permita a los Estados concluir sobre la existencia de discriminación a efectos de elevar este tema a la OMC. Asimismo, informó que en su país se había evaluado las prácticas comerciales de los GDS y no se detectó queja o denuncia alguna. Sobre esto, el Representante de ALTA aclaró que lo observado en Colombia era la no existencia de denuncias más no de discriminación.

30. Varios Expertos expresaron que este tema se venía tratando en varias reuniones y solicitaron al Representante de ALTA informe las acciones que habían emprendido las líneas aéreas para solucionar este tema. Sobre esta inquietud, el Representante de ALTA respondió que éste era un tema muy delicado y que se habían intentado varias acciones individuales y que el resultado obtenido era el mismo, es decir, existía trato discriminatorio.

31. Por su parte, el Experto de Chile expresó que no se tenía claro si es la diferencia de precios entre regiones tenía que ver con los volúmenes de venta de cada aerolínea y preguntó si se había realizado comparación de precios con aerolíneas de diferente tamaño.

32. El Experto de Brasil preguntó qué Estados en la región tenían esta diferencia en función de los volúmenes de tráfico y consideró normal que en algún Estado exista sólo un proveedor de GDS por los limitados volúmenes de tráfico. Finalmente sugirió que ALTA realice un trabajo más profundo pero no sólo comparando el precio sino también el volumen de tráfico para someterlo nuevamente al GEPEJTA, tema que fue respaldado por el Experto de Chile.

33. A continuación, el Experto de Costa Rica sugirió que las líneas aéreas traten de buscar una solución a este tema en la legislación de protección y libre competencia. Asimismo, manifestó que si bien el cargo por cada reservación era alto, al final éste era pagado por el consumidor y lo que se debería buscar es cómo proteger a éste último. Terminó expresando que con esa perspectiva de protección al consumidor ALTA si podría tener el apoyo del gobierno, de lo contrario se veía difícil que las autoridades aeronáuticas se involucraran buscando una solución a este tema.

34. Sobre las consideraciones presentadas por los Estados, el Representante de ALTA aclaró sí fue realizado un estudio a través de una consultora, la misma que arribó a esa conclusión. Indicó que no había problema en profundizar en el análisis del tema y ofrecer conclusiones adicionales. Finalmente, reiteró su solicitud respecto a la aplicación del Código de Conducta de la OACI en la región, teniendo en cuenta que

según las respuestas de los Estados, se observa que el mismo no se ha introducido en la normativa de los Estados.

35. En general, el Grupo consideró que el GEPEJTA necesitaba mayor información para poder tomar una decisión y que ALTA indique con claridad a las autoridades aeronáuticas que requiere de ellas, independientemente de la propuesta de que los Estados adopten las medidas necesarias para aplicar el Código de Conducta de la OACI.

36. El Secretario de la CLAC recordó que existe la Rec. A18-01 sobre “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, en la que hace referencia a que los Estados pueden utilizar del Código de Conducta de la OACI. Para terminar, sugirió que los miembros del Grupo *ad hoc* elaboren la conclusión de este tema, asunto que fue acogido favorablemente.

37. Por otro lado y finalmente, el Experto de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/24 sobre las respuestas de los Estados a la consulta de recurrir a la solución de los problemas de los GDS en la OMC, observándose que era una muestra muy limitada para tomar una decisión.

Conclusión

38. Luego de un nutrido intercambio de opiniones, se acordó:

- a) incluir el tema en la próxima reunión del GEPEJTA;
- b) que la Secretaría coordine la presentación de AMADEUS para la próxima reunión del GEPEJTA;
- c) que ALTA tenga en cuenta la Resolución A18-01 en el estudio a presentar en la próxima reunión y sea más específica en cuanto a su requerimiento a las autoridades aeronáuticas;
- d) que la Secretaría envíe otro recordatorio a los Estados que no han respondido las encuestas sobre GDS; y
- e) que el Punto Focal presente su informe en la próxima reunión.

Cuestión 1.6 del

Orden del Día:

Actualización de Decisiones CLAC

- **Rec. A10-6 “Sobre del servicio al courier” – Análisis de respuestas al cuestionario**
- **Rec. A3-3 “Uso de la parada estancia”**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/20 *Panamá*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/23 *Secretaría*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/37 *Secretaría*

39. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/20, la cual contenía el análisis de las respuestas de los Estados al cuestionario relativo a la Rec. A10 “Sobre el servicio al courier”. No existiendo comentarios, se sugirió instó a los Estados que, aún no lo habían hecho, respondan el cuestionario en un plazo de 30 días y la Secretaría presente en la próxima reunión el proyecto de Recomendación respectivo.

40. A continuación, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/23 relativa a la actualización de la Rec. A3-3 “Uso de la parada estancia”, incluyendo los antecedentes e invitó al GEPEJTA

a analizar la información y adoptar las medidas que estime pertinente. A continuación, se refirió a la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/37 mediante la cual Colombia había remitido sus comentarios en fecha posterior a la elaboración de la nota anteriormente presentada.

41. Durante el debate, se observó que la posición de Colombia era bastante explícita y se recordó que en el GEPEJTA/22 (Ciudad de Panamá, Panamá, 26 al 28 de mayo de 2009) se había sugerido modificar la Recomendación A3-3 incluyendo la posibilidad de utilizar el “código compartido”, pues de esta de forma se incluía la apertura del mercado y se alineaba con la tendencia generalizada que se viene aplicando en los países respecto a la flexibilización del transporte aéreo teniendo en cuenta además, que con el nuevo material de vuelo disponible las aerolíneas tienen la posibilidad de realizar vuelos de largo alcance.

42. Por lo expuesto, el GEPEJTA resolvió mantener la Recomendación incluyendo y ampliando el *stop over* para que no se restrinja a una sola línea aérea. En ese orden de ideas, se procedió a analizar en forma detallada la Recomendación y se realizó una modificación en el literal 3 del documento, tal como se detalla a continuación: *Terminada la parada-estancia, el pasajero deberá ser reembarcado para un tercer país en un vuelo que incluya el código de la aerolínea que lo desembarcó.*

Conclusión

43. El GEPEJTA acordó lo siguiente:

- a) respecto al cuestionario sobre la Rec. A10-6 “Sobre el servicio al courier”, reiterar a los Estados, que aún no han respondido, lo hagan en un plazo no mayor de 30 días;
- b) encargar a la Secretaría la revisión y actualización de la Rec. A10-6 “Sobre el servicio al courier” y presente el proyecto en la próxima reunión; y,
- c) encargar a la Secretaría que la Rec. A3-3 “Uso de la parada estancia”, con la modificación aprobada, se la presente al Comité Ejecutivo en su próxima reunión, para ulterior aprobación de la Asamblea.

Cuestión 1.7 del

Orden del Día:

Catastro de derechos de tráfico

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/07 *Secretaría*

44. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/07 recordando que se ha implementado una base de datos con el Catastro de Derechos de Tráfico de los Estados miembros, en base a un formato aprobado por el Comité Ejecutivo, en ese sentido, se puso en conocimiento de la reunión que hasta la fecha de elaboración de la nota de estudio se disponía información de Brasil, Chile, Costa Rica, México, Paraguay, República Dominicana, Uruguay y, en el caso de Ecuador, se había enviado la información en otro formato y se esperaba reenvíen la información debidamente completada. Para mayor referencia, se acompañó a la nota de estudio, el detalle de la información disponible y terminó instando a los Estados completen la información.

45. Durante el debate, la Experta de Paraguay informó al Grupo que en marzo de 2010 su Estado mantuvo una reunión bilateral con Bolivia flexibilizado las terceras y cuartas libertades del aire y puso en conocimiento de los asistentes que esta información ya estaba publicada en la página web de la DINAC y enviarían a la Secretaría el catastro actualizado.

Conclusión

46. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada, acordó solicitar a los Estados que completen la información sobre “catastro de derechos de tráfico” y envíen la información a la Secretaría lo antes posible.

Cuestión 1.8 del Orden del Día:

Proyectos de Decisión

- “Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea/aeropuerto”
- “Criterios y directrices para elaborar un plan de desarrollo aeronáutico”

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/10 *Secretaría*

47. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/10 basada en los antecedentes y sometió a consideración del Grupo de Expertos los dos proyectos de texto para su respectivo análisis y modificación, si fuera el caso.

48. Con relación al proyecto de Recomendación “Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea / aeropuerto”, específicamente a la sugerencia de Ecuador de cambiar en todo el documento el término “aeropuerto” y sustituirlo por “operadora aeroportuaria concesionada”, el GEPEJTA no estuvo de acuerdo y decidió mantener el término “aeropuerto”, tal como estaba originalmente en el documento.

49. Asimismo, el GEPEJTA acordó constituir un Grupo *ad hoc* que se encargue exclusivamente del análisis en profundidad del proyecto de Recomendación “Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea / aeropuerto”, el mismo que quedó constituido de la siguiente manera: Argentina, Chile, Costa Rica, Guatemala, México (Ponente), ALTA, ACI LAC e IATA.

50. La Secretaría recordó que los Grupos *ad hoc* trabajan vía Internet, intercambiando correos electrónicos, siempre con copia a la Secretaría para que lleve el registro apropiado del archivo. Asimismo, reiteró que el término de referencia del Grupo *ad hoc* ya estaba establecido y era el de analizar el documento con los comentarios recibidos, depurarlo y que México, en su calidad de Ponente, presente el proyecto debidamente depurado en la próxima reunión del GEPEJTA.

51. Respecto al proyecto de Resolución sobre “Criterios y directrices para elaborar un plan de desarrollo aeronáutico”, la Experta de Guatemala consideró que el documento cumplía con el propósito de proporcionar pautas para elaborar un plan de aviación civil y expresó dos sugerencias puntuales respecto al mismo, la primera que en lo correspondiente al “diagnóstico” se debería considerar los temas tanto de la aviación nacional como internacional; y la segunda, en la parte correspondiente a los “programas”, específicamente a la seguridad operacional, ésta debería ser ampliada a todas las áreas aeronáuticas correlacionadas como son aeródromos, navegación aérea, etc. y agregó que no se observaba información relacionada a AVSEC.

52. En sentido de lo expuesto, el Grupo solicitó al Guatemala redactar las modificaciones propuestas y entregarlas a la Secretaría para modificar el proyecto en estudio. Guatemala, de conformidad a lo acordado, entregó el texto y el GEPEJTA acogió favorablemente el documento.

Conclusión

53. El Grupo de Expertos acordó lo siguiente:

Sobre el proyecto de Recomendación “Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea/aeropuerto”

- a) Encargar al Grupo *ad hoc* constituido por: Argentina, Chile, Costa Rica, Guatemala, México (Ponente), ALTA, ACI LAC e IATA analice en profundidad del proyecto y que México, en su calidad de Ponente y Punto Focal de esta tarea, presente el proyecto final en la próxima reunión del GEPEJTA.

Sobre el proyecto de Resolución “Criterios y directrices para elaborar un plan de desarrollo aeronáutico”

- b) Encargar a la Secretaría que, con las modificaciones realizadas durante el debate, elabore el proyecto de resolución respectivo y lo presente al Comité Ejecutivo en su próxima reunión.

**Cuestión 1.9 del
Orden del Día:**

Cargos adicionales en los boletos

- **Presentación sobre la metodología de cálculo y detalles de cargos adicionales**
- **Respuestas de los Estados sobre consulta de los cargos adicionales**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/32 IATA

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/21 Secretaría

54. La Representante de IATA realizó la presentación titulada “Impuestos, tasas y cargos”, tal como figura en el **Adjunto 4**.

55. Durante el debate, el Grupo observó que la presentación brindó una idea muy general de la materia en discusión y se reiteraba que no existía claridad en cuanto al funcionamiento de los cargos adicionales. Se recordó asimismo, que hubo un mandato de requerir a los Estados información sobre lo que estaba sucediendo con las líneas aéreas que operaban en cada uno de los países miembros de la CLAC, en relación a los cobros que éstas efectúan. Motivo por el cual, se solicitó a la Secretaría presente la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/21 la misma que incluía los antecedentes y las respuestas recibidas hasta el momento de la elaboración de la nota. Se resaltó que se recibieron respuestas de: Brasil, Colombia, Cuba, Guatemala, Paraguay y República Dominicana.

56. El Experto de Brasil igualmente, agradeció a la Representante de la IATA por la presentación y expresó la preocupación de las autoridades, en el sentido que, en la actualidad a través de Internet, se ofertan pasajes a buenos precios, sin embargo, al final el usuario termina pagando una tarifa mucho más alta de la ofrecida inicialmente. Manifestó también su decepción al conocer que la IATA no conoce ni tiene control sobre los cargos lo que significaría que las aerolíneas establecen cargos que las autoridades desconocen. En consecuencia, observó que los gobiernos no están en capacidad de regular los cargos que las aerolíneas imponen, a su voluntad. Finalmente, informó que en su país ya se estaba realizando un estudio para prohibir a las aerolíneas la inclusión de cargos adicionales.

57. Durante el debate, el GEPEJTA reconoció que este tema era muy delicado y, si continuaba con el mismo debate en reuniones subsiguientes, no se alcanzaría el objetivo deseado, por lo que, se sugirió que la CLAC promulgue una recomendación a los Estados miembros mediante la cual se pida que los únicos cargos adicionales sean los gubernamentales. Se acordó asimismo, añadir una segunda idea referida a que el “consumidor/pasajero” debe ser siempre informado del precio final, incluyendo los cargos gubernamentales que son aplicables a todas las compañías aéreas, por lo que, no habría diferencia en la competencia.

58. En sentido de lo expuesto, el Grupo acordó encargar al Experto de Brasil que, en coordinación con el Punto Focal (Panamá) elabore el proyecto de recomendación para analizarlo en la próxima reunión del GEPEJTA.

Conclusión

59. El GEPEJTA acordó encargar al Experto de Brasil que, en coordinación con el Punto Focal (Panamá), elabore el proyecto de recomendación sobre “cargos adicionales en los boletos” para analizarlo en su próxima reunión.

Cuestión 1.10 del

Orden del Día:

Actualización Res. A15-13 (Modelo de costos para servicios aeroportuarios)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/09 *Secretaría*

60. En esta Cuestión del Orden del Día, la Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/09 referente a la Actualización de la Res. A15-13 “Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea en la región”, recordando que el Comité Ejecutivo aprobó el informe del GEPEJTA/23 y encargó nuevos estudios dentro de la Macrotarea de “Transporte y política aérea” en lo referente a los costos de los servicios aeroportuarios. En ese sentido, invitó al GEPEJTA a revisar y actualizar la parte correspondiente.

61. Durante el debate, el Experto de Brasil recordó que ya se había acordado modificar el título de la Resolución. Sobre esto, la Secretaría aclaró que mientras no se haya modificado totalmente la resolución no se debía enmendar el título de la misma, teniendo en cuenta que podría introducirse temas adicionales.

62. Luego de revisar el documento, el GEPEJTA acordó que el Grupo *ad hoc* (Argentina, Chile, Costa Rica, Guatemala, México (Ponente), ALTA, ACI LAC e IATA) que se encargará del análisis y revisión del proyecto de recomendación “Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea/aeropuerto”, se encargue también del análisis y revisión de la parte pertinente de la Res. A15-13, debiendo presentar el documento modificado en la próxima reunión del GEPEJTA.

63. Por otro lado, se acordó que la tarea debía trasladarse de la Macrotarea de “Navegación aérea” a la de “Gestión aeroportuaria y medio ambiente”, cuyo Punto Focal es México.

64. México, en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea de “Gestión aeroportuaria y medio ambiente” asumió la responsabilidad de incluir en el trabajo del Grupo *ad hoc* este tema e instó a los Expertos miembros del Grupo colaboren en la elaboración y revisión del documento para modificarlo en función de las nuevas tendencias.

Conclusión

65. El GEPEJTA acordó:

- a) que el Grupo *ad hoc* conformado por Argentina, Chile, Costa Rica, Guatemala, México (Ponente), ALTA, ACI LAC e IATA se encargue de analizar y modificar la Res. A15-13, en lo correspondiente a los costos para servicios aeroportuarios y presente el documento final en la próxima reunión del GEPEJTA; y
- b) encargar a la Secretaría que modifique el Plan Estratégico trasladando esta tarea a la Macrotarea de “Gestión Aeroportuaria y medio ambiente”.

Cuestión 1.11 del

Orden del Día:

Protección de viajeros por quiebra de aerolíneas

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

66. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/26 acerca de la “protección de viajeros por quiebra de aerolíneas”, tema nuevo que no estaba incluido en el Programa de Trabajo de la Comisión, sino que se originó a raíz de una solicitud de la Autoridad Aeronáutica Colombiana, cuando requirió de la Secretaría información relacionada a las acciones que los Estados hubiesen emprendido o si existía alguna reglamentación que proteja a los usuarios, especialmente por las últimas quiebras de aerolíneas, como fue el caso de Aircomet.

67. Puso en conocimiento del Grupo que la Secretaría había solicitado a los Estados esta información, recibiendo respuestas de Chile, Cuba y Guatemala. Los dos primeros, respondieron que en su legislación no disponían de reglamentación alguna, sólo Guatemala confirmó que “...el Artículo 110 de la Ley de Aviación Civil establece que el explotador está obligado a constituir los seguros para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que contrae mediante el contrato de transportación aérea. A más de eso, para los vuelos no regulares generados en Guatemala se exige la presentación de una póliza que cubre US\$ 300.00 por pasajero cuando estos se queden varados en el extranjero”.

68. Considerando que este tema se ha hecho repetitivo en el último tiempo, la Secretaría observó que debía ser debatido en el GEPEJTA a efectos de proponer medidas que protejan al usuario en el evento de interrupción de viaje por motivos que no consten en la cartilla de derechos del mismo. Finalmente, invitó al GEPEJTA a analizar este tema y, de ser necesario, elaborar directrices que faciliten la protección de los viajeros.

69. El Experto de Colombia, por su parte, expresó la preocupación de su país frente a este tipo de situaciones que siempre afectan a un gran número de pasajeros. Informó que en su país se estaba buscando un mecanismo que permitiera proteger a esos pasajeros, razón por la cual se requería conocer las experiencias del resto de Estados. Se refirió a dos mecanismos, el primero buscar un seguro para lo cual habían consultado con las aseguradoras cuya respuesta fue favorable, sin embargo, se tenían inquietudes sobre los costos porque estos serían demasiado altos; y, la otra alternativa, sería la creación de un fondo con un valor por debajo de \$1.00 dólar por pasajero.

70. Durante el debate, varios Estados manifestaron que no contaban con previsiones de quiebra de aerolíneas en sus legislaciones y que sólo contaban con los organismos de protección al consumidor. Otro grupo de Estados informó que sus gobiernos estaban buscando fórmulas para proteger a los usuarios, entre ellas, el establecimiento de una póliza de seguro para cubrir los gastos que ocasionan dichas quiebras, sin embargo, llegaron a la conclusión que esto era demasiado oneroso. Así mismo, se estudiaba prever con antelación el cierre de las aerolíneas o indicios razonables de pérdidas para evitar la comercialización de boletos.

71. El Experto de Panamá informó que en su país, además de analizar la posibilidad de establecer una póliza de seguro, se estaba trabajando en la opción de exigirles a las aerolíneas que presenten una fianza anual. En ese orden de ideas, la Especialista de Perú expresó que en su país se establece una carta de garantía como prerequisite para otorgar el permiso de operación y se estaba analizando el incremento el monto de dicha carta a un nivel que ayude a cubrir esta contingencia.

72. En virtud de lo expuesto, el Grupo acordó incluir este tema en el Programa de Trabajo de la CLAC del presente y próximo período para continuar analizándolo y llegar, lo antes posible, a disponer de directrices al respecto.

73. Por su parte, el Representante de la IATA informó que su Asociación sí preveía este tema con un sistema de garantías al transporte de los pasajeros, en las aerolíneas miembros de su Asociación a través del *Clearing House* y afirmó que no hubo ningún caso con alguna línea aérea miembro de IATA. Aclaró asimismo que, si AirMadrid y Aircomet no eran compañías aéreas miembro, únicamente habían participado en algunas actividades locales de los BSP (*Billing and Settlement Plan*). De igual manera, la Representante de la IATA en el Perú informó que en este país INDECOPI (Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual) intervino de inmediato a través de una medida

cautelar haciendo que IATA retenga cualquier dinero disponible y con eso cubrió reclamos de los pasajeros que no necesariamente eran reembolsos y deudas pendientes de proveedores.

74. A continuación, el Representante de ACI/LAC resaltó la conveniencia de proteger también a los aeropuertos en caso de quiebra de las aerolíneas, ya que en el 2005, en Argentina, quebraron tres aerolíneas y hasta la fecha mantenían hangares y espacios ocupados, algunas veces irrecuperables, por la gran pérdida económica que este tipo de quiebras representa.

75. Finalmente, el Grupo acordó solicitar a la IATA el envío de información sobre la garantía que tienen sus aerolíneas y cómo está constituida, lo propio debería hacer ACI/LAC en lo que tiene que ver con aeropuertos, es decir, entregar toda la información disponible como una contribución a las autoridades aeronáuticas, en la búsqueda de una solución a este tema preocupante.

76. También se acordó que, mientras se analiza esta problemática y se modifican las legislaciones de los Estados, es necesario estudiar la posibilidad de solicitar a la IATA una medida cautelar para congelar los fondos que la aerolínea que entra en quiebra no los pueda utilizar y se otorgue la primera prioridad al usuario.

77. Por otra parte, sería conveniente que la autoridad aeronáutica, antes de otorgar un permiso de operación, debería verificar si es miembro o no de IATA o se trata de una compañía de bajo costo que está sujeta a mayores riesgos, esto se podría constituir como otro parámetro para garantizar al usuario.

Conclusión

78. Luego de un extenso intercambio de opiniones, el GEPEJTA resolvió:

- a) solicitar a la Secretaría la inclusión de este tema en el Programa de Trabajo del próximo período;
- b) que los Estados continúen enviando información a la Secretaría sobre el tratamiento que dan en sus respectivos territorios a este tema; y
- c) que IATA y ACI/LAC hagan llegar a la Secretaría información relativa a las garantías de los pasajeros por quiebra de aerolíneas;

Cuestión 2 del

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

Cuestión 2.1 del

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

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/30 – México

79. El Experto de México presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/30 referente al Informe de la Primera Reunión de Directores Generales sobre Cambio Climático (DGCIG/1), detallando que en aquella ocasión el Presidente del Consejo había establecido un grupo asesor denominado “DGCA Climate Group”, con el propósito de preparar la Resolución pertinente de la 37 Asamblea de la OACI sobre la aviación y cambio climático, teniendo en cuenta el Programa de Acción y la Declaración adoptados por la Reunión de Alto Nivel, así como las decisiones pertinentes del Consejo.

80. Asimismo, manifestó que en esa primera reunión, el Grupo definió su organización y metodología de trabajo, así como el establecimiento de subgrupos los cuales trabajarían sobre el proyecto de resolución en lo concerniente a metas y medidas, con el compromiso de presentar sus propuestas para ser

examinadas en la segunda reunión del DGCIG/2, que se programó a llevarse a cabo en junio de 2010. Para tal efecto, se les recomendó a los grupos considerar: la viabilidad de metas más ambiciosas incluyendo un crecimiento neutral en carbono y reducciones de emisiones a largo plazo, mejorando la eficiencia en un 2% anual hasta el 2050; diferenciar las obligaciones en los Estados basadas en excepción de minimis y otros criterios; el desarrollo de un marco para medidas basadas en criterios de mercado, que considere varias opciones sobre las mismas y el acceso de la aviación civil a los mercados de carbono y la elaboración de medidas para asistir a todos los Estados, en particular los países en desarrollo, para lograr acceso a recursos financieros, transferencia de tecnología y construcción de capacidades, tomando en cuenta las circunstancias y necesidades especiales de todos los Estados.

81. Finalmente, se refirió a los resultados alcanzados en la reunión estando entre las principales dificultades encontradas: la falta de consenso respecto a establecer metas más ambiciosas, la falta de consenso respecto de las medidas de mercado que para algunos miembros deberían formar parte del marco multilateral y ser de aplicación global bajo el liderazgo de la OACI, mientras que para otros, debería establecerse un enfoque flexible para dar cabida a acuerdos regionales. De esta manera, en cuanto a las premisas del trabajo a futuro se convino en que la Resolución no atribuirá obligaciones a los Estados individuales, ninguna decisión en la OACI deberá afectar los principios o negociaciones del proceso de la CMNUCC, ninguna decisión que se adopte limitará o afectará el desarrollo sostenible de la aviación internacional, se plantearán soluciones globales que sean aplicables para todos los Estados sobre la base de los principios del Convenio de Chicago y que el trabajo del Grupo considerará en la Resolución la cuestión de los combustibles alternativos y cuestiones de adaptación al cambio climático, en lo referente a aviación internacional.

82. Por su parte, el Representante de IATA manifestó que este tema se había tratado durante la reunión de la COP/15 en Copenhague en la que los Estados se habían reunido a puerta cerrada, no pudiendo participar los representantes de las líneas aéreas directamente. Asimismo, resaltó el compromiso de la CLAC sobre el cronograma estipulado por la OACI para el cumplimiento de las metas, en relación a este tema.

83. El Representante de ALTA amplió lo expresado por el Experto de IATA manifestando que esta situación priorizaba posicionamientos generales y no los de la industria, por lo que destacó la importancia de establecer responsabilidades comunes pero diferenciadas y concluyó que la aviación debe tratarse como un tema independiente.

84. Por su parte, el Experto de Costa Rica destacó que en su país existía una buena experiencia en temas de protección al medio ambiente y que la mayor parte de turistas que visitan su país son de la línea de ecoturismo. Informó que Costa Rica cuenta con una serie de medidas que no son de tipo legal obligatorio pero sí constituyen como buenas prácticas incorporadas por la industria. También se refirió a otras medida coercitivas, como por ejemplo, en el caso de Estados Unidos, la FAA desde hace años viene restringiendo el espacio aéreo norteamericano a aerolíneas que vuelen con aviones muy viejos y generen polución.

85. Por su parte, el Experto de Colombia indicó que en su país existen normas para impedir la operación de aeronaves contaminantes o ruidosas, que no cumplen con determinados niveles de ruido. Consideró que la región debería tener una posición común y resaltó la importancia de preparar una nota de estudio preservando el rol de la OACI en la regulación de este tema e impidiendo que otros organismos intervengan en el sector aéreo. Terminó ofreciéndose a colaborar con el Punto Focal (México) en un proyecto de nota de estudio para analizarlo en la próxima reunión del GEPEJTA.

Conclusión

86. El GEPEJTA resolvió encargar al Punto Focal (México) la elaboración de un proyecto de nota de estudio con el apoyo de Colombia que se presentaría en la próxima Asamblea de la OACI, estableciendo una posición común y apoyando la gestión de dicha Organización en este tema.

Cuestión 2.2 del
Orden del Día:

Procesos de concesión

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/35 – *México*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/36 – *México*

87. El Delegado de México inició la presentación de la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/35 refiriéndose a la tabulación y análisis de las encuestas sobre el seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos formulada en base a la Resolución A17-03 “Factores a considerar para la concesión de Aeropuertos”, conforme lo estipulado en la Resolución A18-11 “Directriz de procedimientos para la Implementación del Plan Estratégico de la CLAC”.

88. Informó que durante el análisis se determinó que en la Región el 59% de los Estados han concesionado aeropuertos, alcanzando un total de 131, a los que se sumarán en el futuro 13. Asimismo, que un 75% de los Estados han concesionado sus aeropuertos a la iniciativa privada, un 19% mantiene una administración Estatal y un 6% dispone de una figura mixta. Asimismo, el 52% de los Estados han considerado la Resolución A17-03 como modelo a seguir en sus concesiones, ya sea de manera total o parcial y el 59% de los Estados que han otorgado concesiones, han entregado todas las áreas del aeropuerto, con excepción de la navegación aérea y, por otro lado, el 33% de los Estados mantienen a su cargo la seguridad aeroportuaria.

89. En lo referente al tema de *slots*, se determinó que, en algunos Estados no es aplicable o necesario el establecimiento de los mismos, pues existe disponibilidad de posiciones y horarios acordes a la operación que allí se efectúa. En el resto de Estados sí se cuenta con regulación y se hace efectivo el cumplimiento hasta en un 80%. Además agregó, que el incumplimiento de *slots* por saturación o demoras no es objeto de sanción ya que el marco regulatorio de la mayoría de los Estados no contempla medidas de este tipo y tampoco contempla su cobro. En casos de saturación, los Estados establecen unidades de control de flujo, coordinando la entrada y salida de aeronaves, siguiendo los estándares de IATA y mejorando la infraestructura del aeropuerto para una mejor precisión en los tiempos y movimientos de las aeronaves.

90. Seguidamente, la Secretaría hizo notar que México había elaborado su nota de estudio con información proporcionada por los Estados, en base a una encuesta que tuvo una modificación en el tiempo, razón por la cual fue circulada en dos oportunidades. Observó la necesidad de obtener la información de los Estados que faltan responder, con el propósito de obtener con mayor claridad cuáles son las tendencias en materia de concesión y cuáles son los principales problemas que han enfretado los Estados en este tema.

91. Por su parte, el Punto Focal consultó la respuesta de Brasil, pues según la estadística recibida, señalaba que tenían 10 aeropuertos concesionados y en la actualización realizada posteriormente, se decía que no habían aeropuertos concesionados. Al respecto, el Experto de Brasil, luego de aclarar que no existían aeropuertos concesionados, ofreció verificar con INFRAERO, organismo responsable de este tema, e informar directamente al Punto Focal, pues había que saber si en los datos se consideraban también los aeropuertos privados.

92. La Secretaría instó a los Estados que contesten la encuesta para que el Punto Focal pueda elaborar el documento modificadorio de la resolución o algún otro proyecto recomendando solución a estos temas.

93. A continuación, el Experto de México presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/36 con el “Nuevo Modelo de Concesión” basado en los adjuntos de la Nota de estudio presentada por Chile, en anterior reunión. Al respecto, teniendo en cuenta la Resolución A17-03 “Factores a considerar en la concesión de aeropuertos”, el Punto Focal pasó revista a los requerimientos jurídicos y económicos, así como, a los que se debe tener en cuenta en los procesos de otorgamiento de una concesión aeroportuaria,

desde el fundamento legal, las bases del proceso de licitación, las condiciones de construcción y la explotación de la infraestructura.

94. Asimismo, propuso que se estudie y adopte cuando así se requiera la flexibilización del plazo de vigencia en aspectos económicos de amortización y obtención de ingresos. Además, se refirió a las estadísticas obtenidas en la pregunta No. 4 de la “Encuesta sobre el seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación y procesos de concesión de aeropuertos”, en la que se observó que el 52% de los Estados habían considerado en sus procesos la Resolución A17-03, ya sea de manera total o parcial y que sólo el 5% no lo había hecho.

95. En consideración de lo expuesto, propuso una modificación a la Res. A17-03, la misma que no cambiaría los considerandos sino únicamente la parte resolutive. Esto para darle mayor fuerza a los factores que se deberían tener en cuenta en el proceso de certificación.

96. Durante el debate, se observó que la propuesta de México era más de forma que de fondo, motivo por el cual consultó al Punto Focal especifique la modificación propuesta, indicándose que se refería al numeral 4.2, en el capítulo “Vigencia de las Concesiones”.

97. Los miembros del Grupo intercambiaron varios puntos de vista respecto a los plazos de las concesiones, lo que motivó la aclaración del Experto de Chile, explicando el sistema que se aplica en su país, que cuando concesionan sus aeropuertos establecieron un plazo en función de la inversión que debe realizar el concesionario, sin embargo, con el tiempo se dieron cuenta que en algunas concesiones se recuperaba la inversión antes de los plazos inicialmente fijados lo que implicaba una pérdida, pues se había adoptado un sistema de compartición de riesgos,

98. Por otro lado, el Experto de Brasil informó que ellos trasladarían el documento para el análisis de la dependencia encargada de la gestión aeroportuaria de la ANAC y, en caso hubiere alguna observación, se la haría llegar a la Secretaría.

99. Sin más comentarios, el Grupo acordó encargar a la Secretaría modificar el proyecto de resolución con la propuesta realizada por México, en su calidad de Punto Focal, y presentarlo en la próxima reunión del GEPEJTA.

100. Por otro lado, la Secretaría recordó que en la página web de la CLAC, los especialistas que así lo deseen, podrán encontrar el documento y procedimiento que desarrolla Chile actualmente en los procesos de concesión.

Conclusión

101. El GEPEJTA acordó:

- a) encargar a la Secretaría modificar el proyecto de resolución con la propuesta realizada por México, en su calidad de Punto Focal, y presentarlo en la próxima reunión; y
- b) respecto a la encuesta para conocer la situación de los procesos de concesión en la región, se acordó instar a los Estados que aún no la han respondido, lo hagan a efectos de disponer de una visión más ajustada.

Cuestión 2.3 del

Orden del Día:

Manual regulatorio de aeropuertos

Cuestión 2.4 del

Orden del Día:

Sistema de Gestión del rendimiento de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (Eficiencia aeroportuaria)

102. México, como Punto Focal de la Macrotarea “Gestión Aeroportuaria y Medio Ambiente”, ofreció disculpas por no presentar notas de estudio para las Cuestiones 2.3 “Manual Regulatorio de Aeropuertos” y 2.4 “Eficiencia Aeroportuaria”, debido a que al no haber participado en la anterior reunión (GEPEJTA/23) se interrumpió el seguimiento de las comunicaciones intercambiadas entre el anterior Ponente y los demás miembros del Grupo *ad hoc*. Al respecto, el Representante de México informó que retomará el liderazgo de ambos temas y que en la próxima reunión presentará el proyecto de decisión final sobre este tema.

Conclusión

103. Sin mayores comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente la propuesta presentada por México respecto a las Cuestiones 2.3 y 2.4, tal como figura en el párrafo precedente.

Cuestión 2.5 del Orden del Día:

Enfoque Sectorial Global para la Aviación y el Cambio Climático

Nota Informativa CLAC/GEPEJTA/24-NI/01 – *Brasil*

Nota Informativa CLAC/GEPEJTA/24-NI/03 – *Secretaría*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/41 – *ALTA*

104. La Secretaría se refirió a la Nota Informativa CLAC/GEPEJTA/24-NI/03, la misma que hacía relación a la comunicación de ALTA News sobre la Declaración Conjunta entre la Organización Árabe de Transporte Aéreo (AACO), Asociación de Aerolíneas del Asia Pacífico (AAPA), la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA), la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), la Asociación de Transporte Aéreo de América (ATA) y la Asociación de Aerolíneas Regionales Europeas (ERA) respecto al “Enfoque Sectorial Global para la Aviación y el Cambio Climático”, la misma que contenía el compromiso de la industria para reducir el impacto de la aviación en el cambio climático a través de tres objetivos primordiales: la mejora de 1.5% en la eficiencia de combustible anualmente a partir de 2010, un límite sobre las emisiones de carbono neto desde 2010 a través del crecimiento neutro en carbono y una reducción de 50% en las emisiones de carbono para 2050, comparado con los niveles de 2005.

105. Por su parte el Delegado de Brasil, se refirió a la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/24-NI/01, mediante la cual se explicaba el posicionamiento de Brasil sobre el “Enfoque sectorial global de la industria para la aviación y el cambio climático”, con los antecedentes del debate mundial acerca de la inclusión de la aviación en los esquemas de comercio de derechos de emisión de gases, así como el plan de acción propuesto por el GIACC y el enfoque sectorial por parte de la industria respecto a este tema.

106. En ese orden de ideas, informó que Brasil entiende el papel de todas las partes interesadas, incluidas líneas aéreas, proveedores de servicios de navegación, aeropuertos y fabricantes, mismos que deben tener en cuenta el desarrollo y la aplicación de las directivas discutidas en el GIACC, bajo la concertación de los Estados contratantes. En ese sentido, observó que su país apoya las recomendaciones del GIACC para que la OACI continúe desarrollando su papel en el diseño de la orientación política y en el fomento de las disposiciones legales adecuadas entre sus Estados contratantes, además considera importante que la OACI continúe con la coordinación de esta cuestión de forma conjunta con las agencias de la ONU y la consulta permanente de las partes interesadas durante el proceso.

107. Por otro lado, informó que el punto de vista sustentado por Brasil es que las controversias respecto a la influencia de la aviación en el cambio climático y las medidas de mitigación correspondientes, deben considerar el orden doctrinal establecido en la Convención de Viena sobre Derecho Internacional, según consta en su Artículo 31 (3c), sobre las reglas generales para la interpretación sistemática de los convenios internacionales, la cual establece que se debe tener en consideración todos los instrumentos

jurídicos que tocan el tema y, en caso de que distintos instrumentos legales se contrapongan, su interpretación deberá ser armonizada.

108. Para terminar, el Experto de Brasil propuso ampliar el flujo de información entre los Estados de la Región, solicitando se considere a Brasil como Punto Focal de este tema, sin que su intención sea desplazar a México de esta función, esto únicamente para buscar unificación del posicionamiento latinoamericano respecto al tema de emisión de gases de efecto invernadero por la actividad aeronáutica.

109. Al respecto, la Secretaría recordó que los Puntos Focales se designan en función de los miembros del Comité Ejecutivo elegidos por la Asamblea y que, en todo caso, sería conveniente que Brasil contribuya y/o coordine con el Punto Focal (México) para alcanzar una posición regional que satisfaga el interés de los Estados miembros de la CLAC. Comentario que fue acogido favorablemente por el Grupo.

110. Posteriormente, el Representante de ALTA presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/41 acerca del Enfoque de dicha Asociación respecto al resultado de la Conferencia de las Partes 15 (COP15) y la próxima COP16, informando que los objetivos de la industria para esta Conferencia eran evitar la proliferación de medidas y regulaciones unilaterales por parte de los Gobiernos para cobrar a las aerolíneas y pasajeros por la emisión de CO₂ y buscaba conseguir que la aviación fuese incluida como un sector en el contexto del esquema post-Kyoto, que regiría después del 2012. Destacó asimismo, que con esto principalmente se buscaba prevenir la creación y aplicación de nuevos impuestos a la aviación, así como persuadir a los Gobiernos a que deleguen en OACI la responsabilidad sobre las emisiones de la aviación internacional y promover objetivos y plazos en línea con el Enfoque Sectorial Global de la industria del transporte aéreo.

111. También agregó que, si bien el resultado de la COP15 no había sido enteramente positivo, pues no se logró un protocolo vinculante para después del 2012 y la aviación tampoco había sido incluida expresamente en el Acuerdo de Copenhague, el aspecto positivo fue que quedó sentado que la OACI sea quien se encargue de elaborar las bases del sistema para la aviación.

112. Terminó la presentación refiriéndose a la Resolución de ALTA de su pasada Asamblea General en Cartagena de Indias, en el sentido que ésta daba relevancia a su llamado para la adopción de un enfoque sectorial global para la industria de la aviación bajo el esquema post-Kyoto y bajo el liderazgo de la OACI, que pueda arribarse en la próxima COP16. Este enfoque sectorial global debería considerar las situaciones y necesidades especiales de las aerolíneas de países en desarrollo, siendo esto especialmente relevante en el caso de Latinoamérica y del Caribe, donde el transporte aéreo no ha llegado a un grado de madurez comparable al de economías desarrolladas y que poner límites a su natural crecimiento implicaría serias amenazas al desarrollo de los países de Latinoamérica y del Caribe.

113. Al respecto, el Grupo consideró conveniente solicitar a México (Punto Focal) que tenga en cuenta las inquietudes presentadas por ALTA sobre este tema y las considere en el trabajo que va a desarrollar, estructurándolo de la mejor forma y lo más completo posible.

Conclusión

114. El GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada y solicitó a México (Punto Focal) que desarrolle la tarea referente al Enfoque sectorial global de la industria para la aviación y el cambio climático, teniendo en cuenta los comentarios vertidos durante el debate, principalmente los de Brasil y ALTA. Esperando contar con la nota de estudio correspondiente en la próxima reunión.

Cuestión 3 del

Orden del Día:

Capacitación

Cuestión 3.1 del

Orden del Día:

Diagnóstico regional sobre centros de instrucción

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/14 *Argentina*

115. El Experto de Argentina presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/14, informando sobre los problemas que generaron la transición de la Autoridad Aeronáutica en su país, motivo por el cual no habían podido cumplir adecuadamente con la Macrotarea de su responsabilidad y se comprometió a actualizar la base de datos lo antes posible. En ese orden de ideas, el Grupo sugirió establecer un cronograma de plazos para lograr el objetivo, teniendo en cuenta que resta antes de la Asamblea únicamente una sola reunión del GEPEJTA y otra del Comité Ejecutivo.

Conclusión

116. El Grupo acordó establecer un plazo de 30 días para que Argentina elabore y haga llegar a la Secretaría la tabulación de la encuesta que permita establecer el diagnóstico regional sobre centros de instrucción. Una vez recibida, la Secretaría la circule entre los Estados miembros y solicite en el mismo plazo los comentarios y respuesta correspondiente.

Cuestión 3.2 del

Orden del Día:

Armonización de programas

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/15 *Argentina*

117. El Experto de Argentina presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/15 relativa a la armonización de programas e invitó a los miembros del Grupo *ad hoc* (Argentina y Brasil) a realizar una reunión previa al GEPEJTA/25 a efectos de coordinar el trabajo.

118. El Experto de Brasil manifestó que trasladará la propuesta del Punto Focal (Argentina) a la dependencia correspondiente en su Administración.

119. La Secretaría expresó que cualquier reunión surtirá efecto siempre y cuando se disponga de la información necesaria para analizar, caso contrario, sería infructuoso trabajar sin elementos de juicio. En ese sentido, sugirió que se proceda de la misma forma que se concluyó en la cuestión anterior.

120. El Experto de Brasil observó que para el levantamiento de información y desarrollo de esta tarea se debería tener en cuenta los centros de instrucción que pertenecen o tienen relación directa con las autoridades aeronáuticas, pues el objetivo de este tema es que los Estados, en caso requieran capacitar a su personal, puedan hacer uso de centros de instrucción de otros Estados miembros con facilidades de becas u otras formas de cooperación.

Conclusión

121. El Grupo acordó establecer un plazo de 30 días para que Argentina elabore el formato o cuestionario para obtener información sobre los “programas de capacitación” que disponen los centros de instrucción de las autoridades de aviación civil de los Estados miembros. Una vez disponible la información, ya podría el Grupo *ad hoc* preparar su plan de trabajo para cumplir con la tarea encomendada.

Cuestión 3.3 del

Orden del Día:

Divulgación de cursos

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/16 *Argentina*

122. El Experto de Argentina presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/16 resaltando que al asumir el compromiso de llevar adelante esta tarea, es decir divulgar la oferta de instrucción que brindan los diferentes centros de la región, informó que comenzará a confeccionar una base de datos certera y específica que detalle la oferta académica y para lo cual utilizarán el mismo formulario que se aplicó en la tarea sobre “diagnóstico regional de centros de instrucción”.

123. Argentina se comprometió a centralizar la información de la planificación anual de los centros para enviarla a la Secretaría y reiterará a los Estados que hagan llegar la información con su respectiva actualización, sugiriendo que sería importante poder disponer de la planificación para el segundo semestre del 2010, esto es antes de la reunión del GEPEJTA/25. Una vez obtenida la información se pedirá a la Secretaría que incluya la misma en la página web para acceso de todos los Estados.

Conclusión

124. El Grupo acogió favorablemente la propuesta del Experto de Argentina, encargándole la recopilación, centralización y entrega de la información recopilada a la Secretaría para publicarla en la página web de la CLAC.

Cuestión 3.4 del

Orden del Día:

Centros de formación de pilotos

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/17 Argentina

125. El Experto de Argentina presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/17 asumiendo el compromiso de completar y actualizar la base de datos que dispone la Secretaría sobre “centros de formación de pilotos”. En tal sentido, se comprometió a analizar los datos obtenidos hasta el momento y presentar un informe en la próxima reunión del GEPEJTA. Esta tarea deberá actualizarse semestralmente, previa solicitud a los Estados miembros de los datos disponibles.

126. La Secretaría por su parte, se comprometió a entregar a Argentina la información disponible en su base de datos sobre centros de formación de pilotos, a efectos de que pueda desarrollar su tarea.

Conclusión

127. El Grupo acogió favorablemente la propuesta de Argentina, solicitó a la Secretaría proporcione la información disponible al Punto Focal, y éste último deberá presentar la nota de estudio con el informe correspondiente en la próxima reunión del GEPEJTA.

Cuestión 3.5 del

Orden del Día:

Optimización del recurso humano

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/18 Argentina

128. El Experto de Argentina presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/18 referente la optimización del recurso humano en la región, destacando que este tema es fundamental para el correcto ejercicio de las tareas involucradas en el ámbito aeronáutico. En función de esto, propuso la evaluación sobre los *recursos utilizados a la hora de otorgar tareas a su personal, experiencia en el puesto de trabajo, capacitación y perfeccionamiento con que cuenta el mismo. Como así también, efectuar un análisis acerca de los métodos, al diagramar un curso, empleados para designar docentes e instructores, a efectos cubrir con la cantidad necesaria, que conlleven al exitoso desarrollo del mismo.* Para tal efecto, propuso utilizar una encuesta para cada alumno una vez finalizado cada curso para que se pueda tener la información correspondiente no sólo del desempeño del docente sino también del personal administrativo y/u operativo

que participa en el curso.

129. En ese sentido, consideró que la información brindaría un panorama general de las observaciones de los cursantes sobre el desempeño, información que podría servir de guía a la hora de organizar seminarios y/o jornadas de capacitación o perfeccionamiento. Posteriormente, se elaboraría un informe con las conclusiones obtenidas.

130. Respecto a la presentación de la Nota, la Secretaría consideró que ésta abarcaba sólo una parte muy limitada del objetivo y se observó que la óptica era más amplia, pues el propósito especialmente era la contribución de un Estado con otro cuando se requiera de recurso humano faltante, en aplicación a la “Política de Cooperación Horizontal”. Destacó asimismo, que ya la Secretaría dispone de formatos para la evaluación de cursos y seminarios, que los viene aplicando desde hace algún tiempo y se comprometió a presentarlos en la próxima reunión.

Conclusión

131. Sin más comentarios, el Grupo acogió favorablemente la propuesta de la Secretaría respecto al formato de evaluación de cursos y solicitó a Argentina que profundice en el análisis de este tema para formentar la optimización del recurso humano, basado en la contribución de Estado a Estado y la “Política de Cooperación Horizontal”.

Cuestión 3.6 del Orden del Día:

Gestión de la CLAC en materia de capacitación

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/27 Secretaría

132. El Secretario presentó Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/27 sobre la gestión de la CLAC en materia de capacitación. Se refirió a los antecedentes de este tema basado en el Estatuto de la Comisión y las relaciones que mantiene con otros Organismos Internacionales y Estados fuera de la región. En el transcurso de su presentación, se refirió al Plan Estratégico de Actividades de la Comisión y a la Macrotarea de Capacitación, particularmente a los cursos, seminarios, conferencias y talleres realizados por la CLAC en los tres últimos años.

133. Asimismo, presentó información detallada de los eventos de capacitación y becas otorgadas en los diferentes eventos realizados exclusivamente por la CLAC o conjuntamente con otros Estados y Organizaciones. Para terminar, se refirió a la “Política de Cooperación Horizontal” y la necesidad de propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región, disponiendo para tal efecto de las bases de datos sobre capacitación y especialistas.

Conclusión

134. Sin mayores comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada por la Secretaría y exhortó a continuar impulsando la capacitación regional.

Cuestión 4 del Orden del Día:

Navegación Aérea

Cuestión 4.1 del Orden del Día:

Proyecto de Acuerdo CE/CLAC (Acuerdo de Cooperación – Programa AIRE y OPTIMI)

*Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/08 Secretaría
Nota Informativa CLAC/GEPEJTA/24-NI/04 Brasil*

135. El Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/08 en la que informaba que en ocasión de la LXXVIII Reunión del Comité Ejecutivo (Santiago de Chile, Chile, 22 de marzo de 2010) se presentó la Nota de estudio CLAC/CE/78-NE/07, referente a la propuesta de la Comisión Europea de suscribir un Acuerdo Específico de Cooperación – Programa AIRE y OPTIMI entre dicha Comisión y la CLAC. Sobre este asunto, el Comité Ejecutivo resolvió trasladar el análisis de este documento al GEPEJTA, a efectos de contar con sus sugerencias antes de la próxima reunión que el Comité tiene previsto realizar en México.

136. De igual manera, informó que para profundizar en el análisis, la Autoridad Aeronáutica Española había ofrecido realizar una presentación durante la reunión del GEPEJTA, a efectos de explicar en detalle el funcionamiento de la Iniciativa para la Interoperabilidad Atlántica y la Reducción de Emisiones (Programa AIRE), así como, el Oceanic Position Tracking Improvement & Monitoring (Programa OPTIMI), pero lamentablemente el Especialista que debía realizar dicha presentación no pudo asistir a la reunión, motivo por el cual ponía en consideración del GEPEJTA la propuesta enviada por la Comisión Europea.

137. Durante el debate, el Experto de Brasil sugirió que mientras la Comisión Europea no realice la presentación, el Grupo de Expertos se abstenga de tratar este asunto, además adelantó que su país tenía reservas sobre la firma de este documento porque podría generarse una duplicación de esfuerzos con el trabajo que ya viene realizando el Grupo SAT/FIT del GREPECAS.

138. En base a lo expuesto, el Experto de Chile recordó que el encargo del Comité Ejecutivo era que el GEPEJTA se pronuncie respecto a la suscripción del Acuerdo, por tanto, era necesario que no sólo Brasil presente sus comentarios sino el resto de Estados, por lo que, sería conveniente que la Secretaría circule este documento y solicite nuevamente a la Comisión Europea que realice su presentación en la próxima reunión del GEPEJTA. Asunto que fue apoyado por la Secretaría.

139. Por otro lado, el Experto de Brasil se refirió a la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/24-NI/04 en la que presentaba varios antecedentes sobre el trabajo que viene desarrollando el GREPECAS y subgrupos que dependen del mismo. Sin comentarios, el Grupo tomó nota de la información presentada.

Conclusión

140. El Grupo de Expertos concluyó que los Estados hagan llegar sus comentarios sobre este tema a la Secretaría y que ésta solicite a la Comisión Europea que el Especialista designado realice su presentación en la próxima reunión del GEPEJTA.

Cuestión 5 del

Orden del Día:

Seguridad operacional

Cuestión 5.1 del

Orden del Día:

Informe preliminar sobre seguridad operacional en la región

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/04 *Chile*

141. El Experto de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/04 utilizando una exposición audio visual en la que se reflejó el informe preliminar de la Macrotarea a cargo de dicho Estado. Destacó que esta Macrotarea contempla la realización de un diagnóstico objetivo de la situación de seguridad operacional en la región, basado en los resultados de las auditorías realizadas por OACI en el USUAP. Recordó asimismo, que Chile como Punto Focal de esta Macrotarea propuso remitirse exclusivamente a los Anexos 1, 6 y 8, sin embargo, el Comité Ejecutivo decidió ampliarlo al resto de Anexos a excepción del 9 y 17, conforme las auditorías sistémicas que realiza actualmente la OACI.

142. Durante la presentación, recordó que la idea es determinar las tendencias comunes de aspectos que afectan a la seguridad operacional para buscar soluciones comunes a efectos de disminuir

costos y recursos de los Estados, cuando actúan individualmente. Destacando que la CLAC es el organismo apropiado para desarrollar esto.

143. Destacó asimismo, que esta tarea evitaría la duplicación de esfuerzos con la labor que desarrolla el SRVSOP y el RAS-PA. Informó que Chile, en su calidad de Punto Focal, solicitó a los Estados los antecedentes de las “Constataciones de las auditorías realizadas a los Estados de la región”. En esa línea de ideas, destacó que no habiendo recibido información directa por parte de los Estados, la obtuvo de la página web de la OACI (Safety Oversight Audit Reports). Resaltó asimismo, que el informe preliminar no consideraba la información de las “no conformidades” de Aruba, Belice, Ecuador, Jamaica, Paraguay y República Dominicana, pues estos no se encontraban disponibles en la web, sin embargo, en lo relativo a los “Elementos Críticos Comprometidos” consideraba a los 22 Estados.

144. Como parte de la Nota de estudio, presentó varios cuadros demostrativos referentes a las no conformidades, elementos críticos comprometidos, preguntas respondidas insatisfactoriamente. A continuación, se avocó a resumir el contenido del informe de manera explícita, resaltando la situación regional en materia de seguridad operacional y la incidencia porcentual de cada uno de los elementos analizados. Tratándose de un informe preliminar, a continuación se transcribe inextenso la parte principal:

- *La sumatoria de las no conformidades de los Estados Latinoamericanos alcanzan a 1024, correspondientes al no cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la OACI, de la totalidad de los anexos considerados en las auditorias de enfoque sistémico, vale decir con la excepción de los anexos de facilitación y seguridad de la aviación. (security).*
- *El 30% de estas no conformidades corresponden al no cumplimiento de las normas y métodos recomendados de los anexos 1,6, 8. Estos resultados podrían indicar preliminarmente, que el menor porcentaje de no conformidades presentadas de los anexos 1,6 y 8 puede haber influido el hecho que estos anexos habían sido revisados en el primer ciclo de auditorias que exigió los correspondientes Planes de Acción de los Estados. Sin embargo, también es posible concluir, que a pesar de los anterior, el porcentaje de no conformidades aún es muy alto y todavía hay muchas cosas por hacer.*
- *La distribución de las no conformidades de los anexos 1,6 y 8 corresponden al 48% de aeronavegabilidad, 34% a operaciones y 18% a licencias del personal aeronáutico. En el informe final se podrá establecer tendencias e identificar en forma más precisa las no conformidades que afectan a varios Estados, vale decir aspectos comunes.*
- *Los resultados de la auditoria indican que el Promedio de Elementos Críticos comprometidos es de 30,78%, siendo el promedio mundial de 42,66% considerando a 149 Estados auditados.*
- *El 65% de los elementos críticos comprometidos se concentran en Servicios de Navegación Aérea (ANS, Aeródromos (AGA) y Prevención e Investigación de Accidentes (AIG). El 27% a las áreas Licencias (PEL), Aeronavegabilidad (AIR) y Operaciones (OPS). Finalmente sólo el 8% corresponde a las áreas de Legislación Básica (LEG) y Organización del Sistema Estatal de Aviación Civil (ORG). Estos resultados podrían indicar que a pesar de contar con la estructura organizacional por parte de las autoridades aeronáuticas y el respaldo de sus respectivas legislaciones no hemos podido dar una solución integral a nuestras deficiencias.*
- *El Elemento Crítico con mayores deficiencias es el Personal Calificado con un 51% de incumplimiento, lo que implica que a pesar de los esfuerzos en capacitación realizados a nivel regional e individualmente por los Estados, ha sido insuficiente. Por tanto, será*

necesario considerar en el informe final las áreas que podrían priorizarse para solucionar las observaciones. Uno de los aspectos a considerar debería ser el análisis de costo eficiencia realizado por el Sistema Regional, donde se demuestra que la capacitación regional es más eficiente para los Estados que hacerlo individualmente.

- *El Elemento Crítico Resoluciones de Seguridad, presenta un 39% de incumplimiento, siendo el 2º con mayores deficiencias. Esta área no ha sido abordada hasta la fecha a Nivel Regional. Este aspecto deberá ser analizado en detalle y considerado en el informe final, para identificar cuales son los aspectos que se podrían priorizar y establecer fórmulas de cooperación regional.*
- *El Elemento Crítico de la Vigilancia Continua, alcanza un 37% de incumplimiento, este aspecto en algún momento tanto en el Comité Ejecutivo como el Sistema Regional, se plantearon inquietudes con respecto a esta materia. Sin embargo, los Estados como resultado del análisis de la Reunión de Puntos Focales optaron con seguir con sus propios procedimientos en esta materia. Una vez analizado los aspectos de detalle de las no conformidades se podría replantear esta materia.*
- *El Elemento Crítico del Sistema Estatal de Aviación Civil de los Estados, presenta un 32% de incumplimiento. Este elemento considera aspectos de la Estructura Organizacional, Recursos Financieros, Remuneraciones, Contratación del Personal, Dotación de Inspectores de acuerdo al tamaño de la Industria, entre otros. Sin duda que esta materia es bastante compleja para abordarlo a nivel regional, dado que las variables que influyen son considerables y que cada Estado tiene condiciones diferentes, tanto legales, económicas, políticas y otros. Sin embargo en el análisis de detalle se intentará buscar donde es posible la cooperación regional, lo que probablemente requerirá de ideas innovadoras pero realistas y factibles de ser aplicadas.*
- *Los elementos críticos de Orientaciones Técnicas 28%, Reglamentación 27% y Certificaciones y Licencias 22%, representan porcentajes de incumplimiento menores con relación a los otros elementos ya analizados, sin embargo aún con observaciones importantes. Es justamente es en estas áreas donde el Sistema Regional ha concentrado su esfuerzo. Esta situación podría indicar que si los Estados hubiesen adoptado el trabajo realizado por este Sistema los elementos críticos y las no conformidades podrían haber sido mucho menores.*
- *Lo anterior permitiría concluir preliminarmente que las prioridades fijadas por el Sistema Regional eran las correctas y permitiría eliminar las dudas de los Estados que tenían respecto a la contribución real del Sistema.*
- *Por último en lo relativo a Elementos Críticos, la Legislación Básica, presenta sólo un 12% de incumplimiento, lo que indicaría que los diferentes Estados de la Región cuentan con el marco jurídico para cumplir con sus obligaciones y probablemente el análisis final permitirá concluir que con algunas modificaciones, incluso de no gran complejidad, podrían solucionarse muchas de las observaciones.*
- *En reciente exposición realizada el 29 de marzo del 2010 por la Sra. Nancy Graham., Directora de Navegación Aérea de la OACI en la Conferencia de Alto Nivel realizada en Montreal, informó que de acuerdo a los resultados de la USOAP, se establecieron índices de falta de implementación efectiva. Los Estados que presentan deficiencias entre 0% y 30% son considerados en un nivel aceptable, entre 30% y 50% en un nivel intermedio y sobre 50% en un nivel de mayor preocupación. También informó que en*

todas las Regiones existen Estados en los tres niveles y que la distribución de Estados también es homogénea en estos niveles.(48 Estados)

- *Como resultado del presente análisis y siguiendo la misma metodología de la OACI, es posible establecer que en la Región 12 Estados se encuentran en un nivel aceptable, 9 Estados en un nivel intermedio y 1 Estado en un nivel de mayor preocupación.*
- *Finalmente los resultados de la auditoria indican que se respondieron 3.331 preguntas en forma insatisfactoriamente, el 70% corresponden a las áreas de Servicios de Navegación Aérea (ANS, Aeródromos (AGA) y Prevención e Investigación de Accidentes (AIG). El 26% corresponden a las áreas de Licencias (PEL), Aeronavegabilidad (AIR) y Operaciones (OPS) y sólo el 4,5% a las áreas de Legislación Básica (LEG) y Organización del Sistema Estatal de Aviación Civil (ORG).*

145. Para terminar, destacó que el trabajo aún pendiente sería el siguiente:

- a. Determinar detalladamente cuales son las no conformidades comunes para buscar las soluciones comunes y evitar esfuerzos individuales de los Estados.*
- b. Complementar este informe preliminar con los antecedentes de los Estados que no ha sido posible, hasta la fecha, contar con los resultados detallados de las auditorias.*
- c. Priorizar las no conformidades que permita elaborar un Plan de Acción Regional que sea realista y factible de cumplir. Antes de proponer este Plan de Acción será necesario actualizar la información de los Estados, de las no conformidades solucionadas, para concentrar el esfuerzo en los aspectos más relevantes para la seguridad operacional.*
- d. Proponer una metodología de trabajo tanto a nivel CLAC en el Programa de Cooperación Horizontal, como en el Programa del Sistema Regional, tendiente a buscar evitar duplicidad de esfuerzos tanto a nivel organismos regionales como individualmente por los Estados.*

146. Durante el debate, todos los Especialistas presentes felicitaron al Experto de Chile por el informe presentado y acogieron favorablemente las recomendaciones de continuar con el trabajo pendiente detallado en el párrafo precedente. De igual manera, se consideró sumamente importante contar con la información de todos los Estados, encargándole a la Secretaría que solicite información a los Estados que faltan. Se destacó asimismo, que era necesario que en este tema se trabaje en estrecha coordinación con el SRVSOP y con ACSA, a efectos de no duplicar esfuerzos y, de ser posible, centralizar en una sola base de datos la información correspondiente.

147. El Grupo observó la necesidad de establecer una metodología de trabajo para la cooperación horizontal, teniendo en cuenta el trabajo que desarrolla el SRVSOP y ACSA.

Conclusión

148. El Grupo acogió favorablemente la información presentada en la Nota de estudio y, teniendo en cuenta los comentarios presentados durante el debate, resolvió encargar a la Secretaría que considere las tareas pendientes en el Programa de Trabajo del próximo período y lo que resta del presente para continuar con esta tarea. Además, acogió favorablemente los comentarios vertidos en los párrafos precedentes.

Cuestión 5.2 del

Orden del Día:

Informe diálogo alto nivel sobre seguridad en el transporte aéreo

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/13 Secretaría

149. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/13 recordando que en la LXXVIII reunión del Comité Ejecutivo (Santiago, Chile, 22 de marzo de 2010) México presentó la Nota de estudio CLAC/CE/78-NE/12 referente al informe sobre el diálogo de alto nivel sobre seguridad en el transporte aéreo, la misma que contenía una “declaración conjunta sobre seguridad de la aviación civil” que había sido suscrita, entre otros, por los representantes de cinco Estados miembros de la CLAC y que hacía alusión a la seguridad, intercambio de información, investigación y desarrollo y cooperación internacional, tendiente a robustecer y promover diferentes elementos FAL/AVSEC, ampliar los mecanismos de coordinación existentes, compartir mejores prácticas y utilizar tecnologías modernas para detectar sustancias ilícitas, etc.

150. Al analizar el documento, el Grupo observó que no habiendo sido suscrito por todos los Estados miembros de la CLAC y tratándose exclusivamente de una declaración de principios que no es vinculante, lo único que debería hacer la CLAC es tomar nota de la información y, en ese sentido, se acordó recomendar al Comité Ejecutivo sobre este tema.

Conclusión

151. El Grupo de Expertos resolvió sugerir al Comité Ejecutivo que, teniendo en cuenta que dicho documento no había sido suscrito por todos los Estados miembros de la CLAC y se trataba exclusivamente de una declaración de principios que no era vinculante, lo único que debería hacer la CLAC es tomar nota de esa información.

Cuestión 5.3 del Orden del Día:

Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional OACI

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/28 *Chile*

152. El Experto de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/28, en su calidad de Punto Focal de Seguridad Operacional, misma que contenía el informe de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC) realizada en Montreal, Canadá, entre el 29 de marzo y 1ero de abril de 2010. Para tal efecto, se remitió a los antecedentes de este evento, partiendo de la Reunión de Directores de Aviación Civil (1997) y en la Conferencia de Autoridades de Aviación Civil (2006), en la que se resolvió publicar los resultados del USOAP en la página web de la OACI.

153. Durante la presentación, destacó que en la Conferencia de la referencia se lograron imponentes conclusiones, entre ellas, que la aviación civil sigue siendo el medio de transporte más seguro, que la OACI ha iniciado una revisión de sus procesos internos, apuntando a la sustentabilidad de la aviación civil internacional, cómo debería evolucionar el USOAP, resaltando el concepto de Enfoque de Vigilancia Continua (CMA).

154. Señaló asimismo, que no fue posible llegar a un acuerdo sobre el período de transición para implementar. De igual manera, se decidió formar un grupo de estudio multidisciplinario y resaltó la necesidad que sería conveniente que los Estados de la región concordaran en una postura común sobre este tema antes de la Asamblea de la OACI. Por otro lado, destacó que en la Conferencia se observó la necesidad de completar este enfoque con uno basado en rendimiento, siendo uno de los aspectos relevantes avanzar en el SSP y SMS con el intercambio de información, la implementación por etapas y la determinación de indicadores para establecer un nivel aceptable de seguridad y nuevas herramientas que ayuden a implementar el SSP.

155. Otro elemento fundamental discutido durante la Conferencia se refería al intercambio de información, lo que previamente requería la definición y aspectos importantes relativos a la divulgación, transparencia, precaución de uso, procedimientos de implementación y determinar la mejor manera para evitar el uso indebido de datos.

156. Por otro lado, la Conferencia había concordado en la existencia de suficientes motivos para crear un nuevo anexo al Convenio de Chicago que concentre materia de gestión y procesos en la seguridad operacional.

157. Para terminar sobre otros asuntos de seguridad operacional, la conferencia acordó la armonización de normas y procesos, la reducción de la carga administrativa y financiera derivada del cumplimiento y mejoramiento de los sistemas de búsqueda y salvamento, instrucción y recuperación de datos de accidentes, cuando estos ocurran en zonas remotas. Concluyó invitando al Grupo de Expertos a tomar conocimiento de la información presentada y concordar respecto a la necesidad de mantener una posición regional respecto al período de transición de la USOAP al Enfoque CMA, teniendo en cuenta que las propuestas para esto último van desde uno hasta siete años.

Conclusión

158. El Grupo de Expertos tomó nota de la información presentada y acordó consultar a los Estados para establecer una posición regional respecto a la duración del período de transición entre el USOAP y el CMA, asunto que deberá ser incluido en la “Guía de Orientación” para cuando se discuta este tema durante la Asamblea de la OACI.

Cuestión 5.4 del Orden del Día:

Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación Panamericano

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/25 Secretaría

159. El Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/25 recordando que en la LXXVI reunión del Comité Ejecutivo (Isla de Pascua, Chile, 5 y 6 de abril de 2009), la Directora de la Oficina Regional de la OACI/NACC realizó una presentación sobre el “Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación Panamericano (RASG-PA)” constituido en el 2008. El Comité Ejecutivo, en aquella oportunidad, resolvió que el GEPEJTA se encargue de realizar un análisis jurídico de este Grupo, tema que fue presentado en el GEPEJTA/23 (Santo Domingo, República Dominicana, 25 al 27 de agosto de 2009), a través de una nota de estudio en la que se incluía toda la información disponible sobre el RASG-PA. Sin embargo, esta tarea no pudo completarse pues la labor encomendada no estaba claramente definida y se encargó a la Secretaría verificar la disposición e incluir nuevamente el tema en la reunión del GEPEJTA/24.

160. Una vez revisada las notas y grabación, se determinó que la conclusión apuntaba a que el GEPEJTA realice un análisis de la constitución jurídica del Grupo determinando si la misma permitiría la participación de los Estados miembros. Asimismo, durante el debate se preguntó a la Directora de la Oficina de México ¿qué pasará con otros organismos regionales que están caminando hacia la institucionalización, como el SRVSOP? De igual manera, se observó que en la membresía del Comité Ejecutivo del RASG-PA no estaba considerada la CLAC.

161. Durante el debate, el Experto de Costa Rica se refirió al RASG-PA informando que éste se encargó de revisar la “Hoja de Ruta” de la seguridad operacional, como conclusión de la reunión mantenida en Bogotá.

162. Ampliando lo expresado, el Experto de Chile comentó que el RASG-PA surgió de una reunión amplia de seguridad operacional que se realizó en Bogotá, en la que, se organizaron varios grupos de trabajo para determinar qué aspectos de la “Hoja de Ruta” se estaban cumpliendo y cuáles no, es decir, elaborar un diagnóstico de la región. Finalizado ese trabajo, surgió la iniciativa de constituir el RASG-PA. Indicó asimismo, que los participantes no eran los más indicados para tomar esa iniciativa pues no existía un compromiso formal de los Estados, a pesar de esto, se circuló una nota informativa a los Estados informando sobre la creación del RASG-PA y de esa manera comenzó a funcionar. Desde el punto de vista jurídico, habría que revisar su estado constitutivo. En todo caso, comentó que tiene un apoyo extraordinario por parte

de la industria, es decir, funciona sin aporte de recursos de los Estados. Asimismo, expresó que hay una serie de trabajos que viene realizando pero lamentablemente la participación de los Estados es escasa. Los Estados tienen problemas de recursos y muchas veces no envían a sus representantes por lo que, lo mejor sería lograr una participación no de los Estados sino de tener una representación formal como CLAC en este Grupo de Trabajo.

163. Esto último fue secundado por el Experto de Guatemala.

164. La Secretaría recordó que la decisión del Comité Ejecutivo era analizar la constitución jurídica del RASG-PA y a eso se debía avocar el GEPEJTA. De no ser así, lo ideal sería que el RASG-PA elabore un marco jurídico apropiado que le permita contar con la participación amplia no sólo de la industria sino de los Estados.

165. El Experto de Chile informó además, que tres Estados miembros de la CLAC han participado en el RASG-PA y podrían participar todos. A su criterio, han proliferado la creación de grupos de trabajo *ad hoc* que se han conformado principalmente con miembros de la industria.

166. La Secretaría observó que, considerando la limitada participación de los Estados de la CLAC en el RASG-PA, frente a la activa participación de la industria, en algún momento se requerirá el apoyo de los Estados. Además, se debería analizar la proyección que tiene la industria para seguir contribuyendo con fondos a este Grupo y hasta cuando va a durar y si sus objetivos se han estructurado en función de eso. Si el encargo realizado al GEPEJTA es de orden jurídico, parecería que no existe una constitución jurídica de RASG-PA. Si se trata de una iniciativa que sirve para juntar esfuerzos con un objetivo importante como es la seguridad operacional, obviamente todos deberían contribuir y, por supuesto, la CLAC debería formar del mismo, y bien lo podría hacer formando parte del Comité Directivo Ejecutivo.

167. La Experta de ACSA manifestó que al RASG-PA hay que conceptualizarlo como un grupo de trabajo para la Hoja de Ruta de seguridad operacional y tiene varios componentes, y por tanto a su criterio, no sería necesaria una constitución jurídica. Destacó asimismo que, recientemente se llevó a cabo la Conferencia Panamericana donde se trataron temas muy importantes observando una participación muy activa de las Oficinas Regionales de la OACI (Lima y México). En esa oportunidad, se observó que la Representante de OACI en México, asumía de alguna manera la representación de los Estados y consideraba beneficioso que la CLAC también participe con puntos específicos.

168. El Experto de Chile manifestó que, mientras que los Estados no tengan que realizar ningún aporte a un grupo de trabajo como el RASG-PA, no tenía sentido *a priori*, darle importancia al marco jurídico. Quizás más adelante, si se requiere de aporte económico, será necesario y la única forma de hacerlo sería constituyéndolo jurídico y formalmente. Aparentemente por el momento, no existe un problema de recursos los Estados, pues los Estados no han aportado para el funcionamiento de este Grupo que continúa trabajando. Para que el buen trabajo que viene desarrollando el RASG-PA tenga frutos requerirá la participación de los Estados, respondiendo en la parte que les corresponda en el cumplimiento de la Hoja de Ruta. Consideró que tener una representación más formal de la CLAC en el Grupo para recoger la opinión de los Estados y poder ayudar en su trabajo sería beneficiosos y sugirió que la Secretaría se encargue de contactar con la Directora de la Oficina Regional de la OACI de México para determinar cuál sería la mejor forma de integración de la CLAC a este Grupo de Trabajo.

169. En consideración de lo expuesto, la Secretaría consideró que se debería conversar con los Representantes de las dos Oficinas para buscar la mejor forma de insertar a la CLAC en el Comité Directivo del RASG-PA, teniendo en cuenta que de acuerdo a su Plan Estratégico la CLAC dispone de un Punto Focal que se encarga de la Seguridad Operacional que bien podría ser el representante en dicho Comité.

170. El Experto de Brasil presentó sus reservas respecto a la participación de la CLAC como entidad en este Grupo de Trabajo y observó que, si bien al momento no hay aporte financiero por parte de los

Estados, esto podría ocurrir en el corto plazo, tal como estaba considerado en el párrafo 22 de la Nota de estudio 16 presentada al Comité Ejecutivo.

171. Varios Estados observaron que diferentes maneras de contribuir e impulsar un tema y una vez que la Secretaría de la CLAC coordine con la Directora de la Oficina de México de la OACI lo concerniente a esta inquietud, este tema podría tratarse nuevamente en la próxima reunión.

172. Para terminar, el Experto de Chile recalcó que una de las grandes preocupaciones que desde el principio se tuvo, era la posibilidad de que en algún momento se diera la duplicidad de esfuerzos, sin embargo, por el momento existe un grupo de especialistas trabajando sin costo para los Estados en temas que nadie ha abordado a nivel regional e incluso estaría desarrollando parte de la Macrotarea de la CLAC, pues este grupo está viendo la seguridad operacional desde la óptica de la Hoja de Ruta, es decir abarcando 12 áreas y ninguna de estas está siendo considerada por la CLAC o el Sistema Regional. Es más, algunas tareas del Sistema Regional se han sacado para que lo trabaje el RASG-PA, actualmente no sería lógico desaprovechar estos profesionales que están trabajando sin costo para los Estados en promover, solucionar o apoyar los temas de seguridad operacional. Obviamente este tema debe ser monitoreado para ver qué rumbo sigue y cuando empiece a crecer y surja la necesidad de mayores recursos, allí recién se tendría que analizar en otro escenario y, por consiguiente, habría que esperar ese momento. Esto fue apoyado por el Experto de Costa Rica.

Conclusión

173. En consideración de lo expuesto, el GEPEJTA concluyó lo siguiente:

- a) tratándose sólo de una iniciativa, no existe una constitución formal jurídica del RASG-PA;
- b) encargar a la Secretaría que se comuniquen con la Directora de la Oficina Regional NACC de la OACI para verificar de qué forma la CLAC puede integrarse a la membresía del Comité Directivo del RASG-PA, cómo puede contribuir con el trabajo del mismo y que en la próxima reunión del GEPEJTA informe al respecto.

Cuestión 5.5 del Orden del Día:

Acuerdo Administrativo / OMA entre Estados miembros del SRVSOP

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/05 *Chile*

174. El Experto de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/05 referida a la suscripción del Acuerdo para el reconocimiento de las OMAs en el marco del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), observó que la Nota de estudio se presentaba al GEPEJTA esbozando la necesidad de suscribir una propuesta de un Acuerdo Administrativo para la aceptación de las organizaciones de mantenimiento de aeronaves y componentes de las mismas entre las autoridades de aviación civil de los Estados participantes en el SRVSOP, basada en un informe de auditoría del equipo multinacional creado por el Comité Técnico de dicho sistema para que sea remitido a la firma de los Estados.

175. Durante la presentación de la nota, se recordó que en cumplimiento al Programa de Actividades del 2006 del SRVSOP, el Comité Técnico presentó una propuesta de Acuerdo para la adopción de la LAR 145, misma que fue presentada en la Tercera Reunión de Expertos Jurídicos de la CLAC para su análisis y comentarios de la Junta General. Este proyecto de acuerdo fue aprobado por los Expertos Jurídicos de la CLAC en Santiago de Chile, el 17 de julio de 2006 con algunas modificaciones.

176. Posteriormente, la Junta General del SRVSOP, en su Décimo Sexta reunión promulgó la conclusión JG/16-05 encargando al coordinador del SRVSOP circule el documento entre los Estados y Organismos Regionales miembros del Sistema para consideración y comentarios. Este documento fue

circulado en tres oportunidades a las administraciones obteniéndose respuestas favorables por parte de ocho Estados quedando pendiente únicamente las respuestas de Brasil, Ecuador y ACSA. Basado en que el Estatuto de la CLAC entre sus objetivos y funciones establece el propiciar acuerdo entre los Estados de la región y que la CLAC constituyó el Sistema Regional, la Junta del Sistema acordó solicitar a la Comisión que realice las gestiones necesarias para la suscripción por parte de las administraciones de aviación civil miembros del sistema del “Acuerdo Administrativo para la Aceptación de las Organizaciones de Mantenimientos de Aeronaves y Componentes de las mismas entre las autoridades de aviación civil de los Estados participantes del SRVSOP”

Conclusión

177. Sin mayores comentarios, el GEPEJTA acordó encargar a la Secretaría que realice las gestiones necesarias para la firma del Acuerdo en referencia por parte de las autoridades de aviación civil de los Estados que integran el Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP).

Cuestión 5.6 del Orden del Día:

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

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/42 Chile

178. El Experto de Chile, en su calidad de Punto Focal de Seguridad Operacional, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/42 referente a la institucionalización del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP). Al respecto, tratándose de un tema que conlleva la intervención de varios organismos y la adopción de una decisión que viabilice la inclusión del Sistema Regional en la futura Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional, la Secretaría ha creído conveniente transcribir a continuación inextenso el contenido de la nota, la misma que concluyó solicitando al GEPEJTA **“Comentar sobre el Convenio constitutivo para la formación de la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional; y analizar la forma como podría incorporarse el Sistema Regional a la futura Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional o las mejores alternativas para cumplir con este objetivo”**:

Antecedentes

1. *La Décimo Séptima Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/17) del SRVSOP (Lima - Perú, 29 y 30 de noviembre de 2007), convino en iniciar desde el año 2008 el debate sobre la institucionalización del Sistema Regional, entendiéndose por “institucionalización” como la creación de la organización multinacional regional que se define como: Una organización internacional de alcance regional/sub-regional creada por un acuerdo entre los Estados interesados en explotar una instalación/servicio multinacional, con personería jurídica, autonomía de gestión y financiera, apropiada para contratar, adquirir, litigar y disponer de los bienes y servicios de la Organización. Como resultado de este debate se incluyó esta actividad en el Programa de actividades para el año 2008, el cual fue aprobado por la Conclusión JG 17/23.*

2. *La Sexta Reunión de Coordinación de Puntos Focales (RCPF/6), realizada en Lima, Perú, del 20 al 22 de octubre de 2008, analizó la estrategia para la institucionalización del Sistema Regional y recomendó que la mejor opción para ello, sería la aprobación o adopción y firma de un acuerdo multilateral en el marco de una conferencia diplomática para establecer un Organismo Multinacional Regional (OMR) que cumpla inicialmente con las funciones que actualmente realiza el SRVSOP y las que sus miembros deseen otorgarle.*

3. *También se reconoció que en el futuro se podría requerir de la orientación de especialistas jurídicos en temas internacionales, para poder definir más claramente los pasos a seguir en el avance hacia la institucionalización del Sistema.*
4. *En la Décimo Novena Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/19) se convino en empezar el camino hacia la institucionalización a través de una conferencia diplomática para la formación de una Organización Multinacional Regional, recordando que tanto la estrategia de institucionalización del Sistema Regional y el seguimiento a su implementación estaba a cargo de los Puntos Focales.*
5. *Durante la Séptima Reunión de Coordinación de Puntos Focales, se efectuó una recopilación de todos los antecedentes del debate sobre la institucionalización del Sistema, observándose que paralelamente al trabajo que estaban realizando los Puntos Focales, venían desarrollándose en GREPECAS estudios en materia de aspectos institucionales tendientes a establecer implantaciones de instalaciones/servicios multinacionales bajo la óptica de organizaciones regionales que puedan gestionar, integrar e implementar estos sistemas. De esta manera, nació la idea y las bases para el convenio de una Organización Multinacional Regional (GREPECAS/14 - Conclusión 14/5).*
6. *Posterior a ello, las recomendaciones del GREPECAS fueron examinadas y estudiadas dentro del Grupo de Expertos de Alto Nivel en Aspectos Institucionales establecido por el mecanismo de las Reuniones de Autoridades de Aviación Civil (RAAC's), estudios que finalizaron con la recomendación de la Reunión RAAC/11 (Santiago de Chile, mayo 2009, Conclusión 11/3), para la celebración de una Conferencia Diplomática con el propósito de finalizar textos para un Convenio Constitutivo de una Organización Multinacional Regional (OMR). Dicha Conferencia, se celebró en Brasilia del 7 al 9 de diciembre de 2009, cuya Acta Final y Convenio Constitutivo de una nueva Organización Internacional se adjuntan como Adjuntos 1 y 2 a esta nota de estudio*

Análisis

7. *Durante la Conferencia Diplomática en Brasilia, se discutió ampliamente si la nueva Organización Regional debería tan solo dedicarse a los temas de Navegación Aérea o que considerando los planes de institucionalización del Sistema Regional debería ampliar su alcance a facilitar dicha institucionalización, de manera tal que se tenga una Organización Internacional que integre ambos procesos y se fortalezca con los recursos regionales comunes que aporten los Estados para ambos propósitos.*
8. *En este sentido, la Conferencia Diplomática decidió finalizar los textos de un Convenio Constitutivo para una Organización Internacional que abarque Navegación Aérea y Seguridad Operacional y como se muestra en el Adjunto 2 dicho Convenio tiene como objetivo la implantación de "La Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional".*
9. *Analizada esta coyuntura durante la Séptima Reunión de Coordinación de Puntos Focales (RCPF/7) , se observó que con el proceso ya finalizado en la Conferencia Diplomática de Brasilia, existe un Convenio abierto a la firma de los Estados sudamericanos (Chile, Paraguay y Uruguay ya firmaron el Convenio) hasta el 30 de junio de 2010 en Brasilia y luego en la Sede de la OACI, que contiene bases sólidas para institucionalizar el Sistema Regional como se indica en los Artículos 1 y 3, entre otros, según consta en el Adjunto 2 de esta nota.*
10. *Si bien el convenio está dirigido a que la nueva Organización Internacional tenga Estados de la región sudamericana, éste señala claramente en su Artículo 3 la posibilidad*

de establecer acuerdos bilaterales o multilaterales para implantar actividades en materia de navegación aérea y seguridad operacional en correspondencia a su ámbito de aplicación. En este sentido, los aspectos cooperativos de seguridad operacional contemplados en la actual situación de funcionamiento del Sistema Regional, que tiene como participantes a Estados de la regiones SAM, CAR y Organismos Internacionales, pueden llevarse a cabo cuando la futura organización internacional funcione, mediante la suscripción de los acuerdos correspondientes en virtud del Art. 3 del convenio.

11. *Asimismo, se consideró que desde el punto de vista de la política de la OACI, la creación de la Organización Internacional en base al convenio fortalece la integración de procesos multinacionales regionales evitando la dispersión de esfuerzos entre Estados y Organizaciones Internacionales lo cual favorece eficazmente a la prestación de servicios, y a la implantación y funcionamiento de sistemas operacionales complejos. El proceso de implantación de la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional se iniciará una vez se tenga la firma de cinco Estados, dicho proceso está por culminar en cualquier momento.*

a) *Por lo expuesto, los Puntos Focales estimaron que no era necesario continuar con las actividades para la creación de otra organización, adoptando la Conclusión RCPF/7-01 en el sentido de proponer a la Junta General lo siguiente: Considerar a esta futura organización como la solución para la institucionalización del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional en Latinoamérica.*

b) *Establecer una reserva presupuestaria de aproximadamente USD 6,000 en el programa de actividades del año 2010, para ser destinada a la contratación de un experto jurídico que permita presentar a la Junta General una propuesta de procedimiento y plan de incorporación del Sistema Regional a la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional.*

12. *Durante la Vigésimo Primera Reunión de la Junta General, varios Estados manifestaron su preocupación con respecto al procedimiento propuesto, lo cual generó un enriquecedor intercambio de opiniones, quedando claro que todos los Estados miembros estaban de acuerdo con la necesidad de avanzar en el proceso de institucionalización del Sistema Regional, sin embargo la propuesta de lograr este objetivo mediante la incorporación a la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional requería todavía de mayor análisis.*

13. *La Junta General tomó nota que la Reunión de Puntos Focales propuso una reserva presupuestaria en el programa de actividades del año 2010 para la contratación de un especialista jurídico que permitiera presentar la Junta General una propuesta de procedimiento y plan de incorporación del Sistema Regional a esta organización, sin embargo se observó que esta tarea podría ser asignada al grupo de especialistas jurídicos de la CLAC. En tal sentido la Junta General adoptó la siguiente conclusión:*

Conclusión JG 21/03 - TAREA PARA EL GRUPO DE ESPECIALISTAS JURÍDICOS DE LA CLAC

Que el Coordinador General coordine con la Secretaría de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) para que en la próxima reunión del grupo de especialistas jurídicos de la CLAC se analice la forma como podría incorporarse el Sistema Regional a la futura Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional.

El grupo de especialistas jurídicos debería preferentemente estar conformado por especialistas de los Estados miembros del SRVSOP.

Los resultados de esta tarea deberán ser presentados a la próxima reunión de la Junta General para su consideración.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos:

14. *Se invita al GEPEJTA a:*

a) Tomar nota de la información presentada en esta Nota de Estudio;

b) Comentar sobre el Convenio constitutivo para la formación de la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional; y analizar la forma como podría incorporarse el Sistema Regional a la futura Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional o las mejores alternativas para cumplir con este objetivo

179. Durante el debate, revisada la nota de estudio el GEPEJTA decidió reconstituir el Grupo *ad hoc* sobre temas jurídicos para que se encargue de realizar esta tarea y presentar para la próxima reunión los comentarios que estimen conveniente. El Grupo quedó conformado de la siguiente manera: Argentina (*por confirmar*), Sra. Sonia Cristina Lopes Machado de Brasil, Sra. Paulina Radrigán de Chile (Ponente), Sra. Sagrario Padilla de Costa Rica, Paraguay (*por confirmar*), Sra. Paola Mantilla de Perú y Uruguay (*por confirmar*). Se resolvió asimismo, que en un plazo de 30 días hagan llegar a la Secretaría los nombres de los Especialistas que están por confirmar y mantengan una reunión aprovechando el GEPEJTA/25 que se realizará en Buenos Aires, Argentina, entre el 3 y 5 de agosto de 2010.

Conclusión

180. El GEPEJTA acordó reconstituir el Grupo *ad hoc* sobre temas jurídicos para que se encargue de realizar esta tarea y presentar para la próxima reunión los comentarios que estimen conveniente. El Grupo quedó conformado de la siguiente manera: Argentina (*por confirmar*), Sra. Sonia Cristina Lopes Machado de Brasil, Sra. Paulina Radrigán de Chile (Ponente), Sra. Sagrario Padilla de Costa Rica, Paraguay (*por confirmar*), Sra. Paola Mantilla de Perú y Uruguay (*por confirmar*). Se resolvió asimismo, que en un plazo de 30 días hagan llegar a la Secretaría los nombres de los Especialistas que están por confirmar y mantengan una reunión aprovechando el GEPEJTA/25 que se realizará en Buenos Aires, Argentina, entre el 3 y 5 de agosto de 2010.

Cuestión 6 del

Orden del Día:

Otros asuntos

Cuestión 6.1 del

Orden del Día:

Conferencia Diplomática (Beijing, China, 30 de agosto – 10 de septiembre de 2010) para la adopción del:

- **Protocolo de enmienda del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Convenio de Montreal de 1971) enmendado por el Protocolo de 1988; y**
- **Protocolo de enmienda del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Convenio de La Haya de 1970)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/12 *Secretaría*

181. El Experto de Argentina presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/12 referente a la “Coordinación de una posición regional para la Conferencia Diplomática convocada por la OACI para la enmienda del Convenio de Montreal de 1971 y Convenio de la Haya de 1970”.

182. Durante la presentación se remitió a los antecedentes y a lo acordado en la LXXVIII reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC a efectos de definir posiciones y concretar acciones conjuntas respecto a los temas que se van a tratar en la Conferencia Diplomática que se llevará a efecto en Beijing, China, entre el 30 de agosto y 10 de septiembre en la que se analizarán los protocolos de enmienda del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Convenio de Montreal de 1971) enmendado por el Protocolo de 1988 y del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Convenio de La Haya de 1970). Particularmente se refirió a la introducción del “Delito de incubrimiento” y “Jurisdicción”. El criterio de Argentina sobre estos dos temas lo sometió a consideración del GEPEJTA y propusieron que la postura expresada en su nota se considere como una posición regional en la citada Conferencia Diplomática.

183. Al revisar el documento, el GEPEJTA acordó que este tema se lo presente también en el GRUFAL/AVSEC de la CLAC y que se tenga en cuenta las sugerencias de Argentina para incluirlas en la Guía de Orientación.

Conclusión

184. El GEPEJTA acordó que este tema se lo presente también en el GRUFAL/AVSEC de la CLAC y que se tenga en cuenta las sugerencias de Argentina para incluirlas en la Guía de Orientación.

Cuestión 6.2 del

Orden del Día:

Utilización de aeronaves civiles en actos ilícitos

- términos de referencia y cronograma del Grupo *ad hoc*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/29 *Panamá*

185. El Experto de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/29 en continuación al trabajo que venía realizando para continuar con la tarea relativa a buscar alternativas para contrarrestar la utilización de aeronaves civiles en actos ilícitos. En ese sentido, se recordó que el Grupo *ad hoc* quedó constituido por: Argentina, Brasil, Costa Rica, Panamá (Ponente), Uruguay, ALTA e IATA, el mismo que se encargará de “establecer parámetros que permitan el intercambio de información entre las autoridades aeronáuticas y actualizar las Decisiones de la CLAC referentes a la utilización del transporte aéreo en el tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea.

186. Por otro lado, también se aprobó el cronograma del Grupo *ad hoc*, de conformidad a la Res. A18-11, tal como se detalla a continuación:

CRONOGRAMA DEL GRUPO *AD HOC*

Tarea: Utilización de aeronaves civiles en actos ilícitos

Punto Focal: Panamá

Metas de gestión 1.1	Buscar alternativas con el fin de contrarrestar las operaciones ilícitas mediante el uso de aeronaves civiles.		
Etapas o actividades	Nº 1	Revisión y Actualización de las Recomendaciones A10-2, A10-4, A11-4, A16-6 y Resoluciones A10-4 y A15-19 relacionadas con el tema.	Ponderación de la Etapa P ₁ = 0.40

	Nº 2	Procedimiento que permita el intercambio de información entre las Autoridades.	$P_2 = 0.40$
	Nº 3	Presentación del documento al GEPEJTA	$P_3 = 0.20$
Indicador de desempeño	Cumplimiento de ejecución de las etapas dentro de los plazos establecidos, donde $ID \leq 1$.		
Fórmula de cálculo	$ID = \sum_{i=1}^4 A_i * P_i$ Donde: $A_i = 1$ si cumple la i-ésima etapa y 0 si no cumple. P_i = Ponderación de la i-ésima parte.		
Medios de verificación	Etapas N°1: Circular entre los Estados miembros del Grupo Ad hoc, las Recomendaciones A10-2, A10-4, A11-4, A16-6 y Resoluciones A10-4 y A15-19 para conocer la opinión de los Estados sobre el contenido de las mismas y proceder a su revisión y propuesta de actualización. Etapas N°2: Elaborar el borrador del procedimiento que permita el intercambio de información. Etapas N°3: Presentación de las sugerencias de actualización y el borrador de los procedimientos al GEPEJTA.		
Dimensión			
Plazos	Etapas N°1 _____ Etapas N° 2 _____ Etapas N° 3 _____		

187. Panamá, en su calidad de Ponente, se comprometió a enviar el documento de trabajo correspondiente a los miembros del Grupo *ad hoc* a través de la Secretaría.

Conclusión

188. El GEPEJTA acogió favorablemente los términos de referencia y cronograma presentados por el Ponente del grupo de trabajo que se encargará de “establecer parámetros que permitan el intercambio de información entre las autoridades aeronáuticas y actualizar las Decisiones de la CLAC referentes a la utilización del transporte aéreo en el tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea.

Cuestión 6.3 del

Orden del Día:

Situación Estudios CLAC/IATA sobre “contribución del transporte aéreo en la economía de los Estados miembros”

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/33 IATA

189. El Representante de la IATA presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/33 referente a los Estudios CLAC/IATA sobre beneficios económicos del transporte aéreo en los Estados miembros de la CLAC. Recordó que este trabajo se desarrolla en función del acuerdo suscrito en junio de 2007, entre el Presidente de la CLAC y Director General y CEO de IATA. Asimismo, dio a conocer que en el 2008 se entregaron estudios de Bolivia, Chile, Colombia, México y Panamá y que, precisamente, a la par

de esta reunión se hará la entrega formal del estudio de Perú y, en el mes de mayo de 2010, se hará lo propio con Argentina.

190. Por otro lado, destacó asimismo que a partir del mes de junio y hasta el mes de diciembre de 2010 se completarán los estudios de Brasil, Ecuador, Venezuela, República Dominicana, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Trinidad y Tobago, Paraguay y Uruguay. En ese mismo período, se actualizarán los estudios entregados inicialmente (México, Panamá, Bolivia, Colombia y Chile).

191. Terminó su presentación destacando que el éxito de este proyecto se basa en la colaboración que presten los Estados y las aerolíneas en la entrega de la información y los datos históricos indispensables para el estudio.

192. Durante el debate, los Expertos concordaron en la importancia de los estudios que se vienen desarrollando para el trabajo que realizan las autoridades aeronáuticas al disponer de una herramienta que les permite recurrir a las autoridades superiores para demostrar la importancia del transporte aéreo en la economía de los Estados.

Conclusión

193. El GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada por IATA sobre los Estudios CLAC/IATA relativos a la “contribución del transporte aéreo en la economía de los Estados miembros”.

Cuestión 6.4 del

Orden del Día:

Estado de la Industria LATAM: Impacto socioeconómico de la industria aeronáutica en América Latina y la relevancia de la liberalización del aire

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/34 IATA

194. El Representante de la IATA presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/34 referente al Impacto socioeconómico de la industria aeronáutica en América Latina y la relevancia de la liberalización del aire, remitiéndose a los antecedentes económicos de América Latina, particularmente en el sur respecto a la capacidad de recuperación de la recesión del 2009. Se refirió asimismo, al ejemplo brindado por la industria respecto a la cooperación transfronteriza y la incidencia del transporte aéreo en el empleo y la actividad económica de los Estados, resaltando que los resultados financieros de la aviación en la región fueron positivos durante el 2009 y que el tráfico de pasajeros se mantuvo estable, no obstante, a nivel mundial los volúmenes decrecieron.

195. En otra parte de su presentación, se refirió a la solidez de la industria aérea en la región, particularmente al trabajo desarrollado por algunas líneas aéreas. En función de esto, consideró que este era el momento más apropiado para consolidar la industria regional y debería buscarse la sostenibilidad de crecimiento y desarrollo para lo cual se debería apuntar a elementos claves como desregulación de los mercados y apertura de cielos e impulsando las alianzas estratégicas de compañías a nivel nacional y transregional.

196. Al referirse a la liberalización de los mercados, evidenció que todavía persisten en la región barreras que impiden la liberalización, destacando que la IATA viene trabajando en la llamada “*agenda for freedom*” (AFF), mediante la cual se busca disminuir las restricciones a los derechos de tráfico, inversión extranjera y todos aquellos elementos que impidan el crecimiento sano y sostenido de la transportación aérea. Informó que se realizó una cumbre sobre dicha agenda en Istambul, en la que se firmó una declaración por parte de 230 líneas aéreas en la que, entre otras cosas, se hace un llamado a expandir las libertades comerciales.

197. Para concluir, la IATA invitó al Grupo de Expertos a adoptar las medidas que estime conveniente para acelerar el proceso de apertura de los mercados latinoamericanos en consideración de la “*agenda for freedom*”, aprovechando el balance positivo que atraviesa la aviación comercial en América

Latina.

Conclusión

198. Sin mayores comentarios, tomó nota de la información presentada por IATA.

Cuestión 6.5 del Orden del Día:

Foro mundial de búsqueda y salvamento (Abu Dhabi, EAU, 21-22 de junio de 2010)

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/24-NI/02 *Secretaría*

199. La Secretaría se refirió a la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/24-NI/02 relativa al Foro mundial de búsqueda y salvamento prevista a realizarse en Abu Dhabi, EAU, entre el 21 y 22 de junio de 2010 y presentó la convocatoria enviada por el Secretario General de la OACI para este evento.

Conclusión

200. El Grupo tomó nota de la información presentada.

Cuestión 6.6 del Orden del Día:

Teléfono emergencia 24 horas para contactar en caso de crisis

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/22 *CORRIGENDUM* *Secretaría*

201. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/22 *CORRIGENDUM* relativa a una consulta realizada por la autoridad aeronáutica española en el sentido si los Estados de la CLAC disponía de un teléfono de emergencia 24 horas para contactar en caso de crisis aérea, por lo que, sugería se discuta este tema que a su criterio no se había implementado en la región.

Conclusión

202. El Grupo tomó nota de esta información y encargó a la Secretaría que realice las averiguaciones pertinentes con los Estados para ver la viabilidad de la propuesta.

203. Para terminar, pasando a otro asunto, el Delegado de Brasil solicitó a la Secretaría que informe respecto a las negociaciones que venían realizándose con otros organismos regionales en materia de Elecciones del Consejo de la OACI. Al respecto, la Secretaría presentó un amplio informe verbal sobre este tema, información que fue acogida favorablemente por los Expertos.

Clausura

204. Al concluir, el Secretario de la CLAC expresó su agradecimiento a la Autoridad Aeronáutica del Perú y a todos aquellos que permitieron culminar con éxito la reunión, invitó a los Expertos a continuar impulsando el Programa de Trabajo de la CLAC, también agradeció a los organizadores y destacó la labor del personal de la Secretaría.

205. Acto seguido, la Sra. María del Pilar Iberico, funcionaria de la DGAC del Perú agradeció a los participantes, expresó su deseo de un feliz retorno a sus respectivos países y dio por clausurada la reunión.

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

Señor Franklin Hoyer, Director Regional de la Oficina Sudamericana de la Organización de Aviación Civil Internacional

Señor Marco Ospina, Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

Señores Representantes de las Autoridades de Aviación Civil y Transporte Aéreo de los Países Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

Señores Representantes de Organismos Internacionales

Señores Miembros de las Delegaciones Participantes

Señores Observadores

Señoras y Señores

Me honra ser quien a nombre del Gobierno del Perú, pueda darles la bienvenida a nuestra capital, e inaugurar la Vigésimo Cuarta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo.

A través de los últimos 30 años, las actividades de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil se han venido adecuando a las nuevas realidades y modalidades del transporte aéreo y de la aviación civil en el mundo.

Los Estados miembros han incorporado durante este tiempo las resoluciones, decisiones y recomendaciones aprobadas en la CLAC, habiendo permitido esto negociar con las comisiones regionales de aviación civil de otros continentes, organismos internacionales y otros grupos de integración, como lo es la Comisión Europea, a favor de los países latinoamericanos.

Estas normas aprobadas deben acercar aun más nuestros objetivos comunes, ya que esa unión nos permitirá conseguir formas similares de cooperación y modalidades operativas, como lo hacen los países de mayor desarrollo aerocomercial.

La política aérea del Perú es amplia y flexible. Los acuerdos aerocomerciales que suscribimos son de mutuo beneficio y reciprocidad efectiva y real, pudiendo estar estos acuerdos sujetos a las demandas del mercado existente, tratando de lograr un aumento progresivo de los servicios aéreos.

Que el mayor de los éxitos los acompañe en los importantes trabajos que deben realizar en los próximos días y que sus resultados contribuyan al desarrollo de la aviación civil y del transporte aéreo de América Latina y deseo también que puedan disfrutar de las riquezas arqueológicas y artísticas que Lima ofrece a quien la visita y que acoge con la mayor cordialidad.

Declaro inaugurada esta reunión.
Muchas gracias



COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

VIGÉSIMO CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉRO (GEPEJTA/24)

(Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

ALEJANDRO ORCHANSKY

Coordinador Unidad de Relaciones Institucionales
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Rafael Obligado S/N Aeroparque Jorge Newbery Sector C, Acceso Norte,
Buenos Aires
T: (54 11) 4845 0094/95
F: (54 11) 4845 0094/95/96
aorchansky@anac.gov.ar



NORBERTO E. LUONGO

Director de Normas Aeronáuticas y Acuerdos Internacionales
Dirección Nacional de Transporte Aéreo
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Hipolito Yrigoyen 250 – Piso 12 – Oficina 1206
(C1086AAB) Buenos Aires
T: (54 11) 4349 7313 / 8487 / 7214
nluongo@minplan.gov.ar



HUGO STORTONI

Jefe Departamento de Relaciones Internacionales
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Av. Pedro Zanni No 250 Cap. Federal,
Buenos Aires
T: (54 11) 4317 6411
F: (54 11) 4317 6411
hstortoni@anac.gov.ar



EDUARDO CARCEGLIA

Director del Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación - C.I.P.E

Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC

Rabel Obligado S/N Aeroparque Jorge Newbery Sector C, Acceso Norte
Buenos Aires

T: (54 11) 4480 2410 / 4480 0409

F: (54 11) 4480 0409

ecarceglia@anac.gov.ar



CARLOS MARÍA VALLARINO

Secretario de Embajada

Cancillería Argentina

Esmeralda 1212, C1007ABR,

Buenos Aires, Argentina

T: (54 11) 4819 8008

F: (54 11) 4819 8009

uno@mrecic.gov.ar



BRASIL

JOSÉ DOLABELA PORTELA

Gerente Técnico de Coordinación con Organismos Internacionales

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC

Av. Presidente Vargas, 850 – 19º Andar

Centro – Río de Janeiro – 20.071-001 - Brasil

T: (55 21) 3501 5112

F: (55 21) 3501 5152

jose.dolabela@anac.gov.br



CLARICE BERTONI LACERDA RODRIGUES

Gerente Técnico General de Acompanhamento de Projetos

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC

Av. Presidente Vargas, 850 – 19º Andar

Centro – Río de Janeiro – 20.071-001 - Brasil

T: (55 21) 3501 5703

F: (55 21) 3501 5152

clarice.rodrigues@anac.gov.br



LEANDRO DE MATOS RIOS

Especialista en Regulação de Aviação Civil

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC

Av. Presidente Vargas, 850 – 19º Andar

Centro – Río de Janeiro – 20.071-001 - Brasil

T: (55 21) 3501 5111

F: (55 21) 3501 5152

leandro.matos@anac.gov.br



SONIA CRISTINA LOPES MACHADO

Gerente de la Superintendencia de Seguridad Operacional y Punto Focal de SRVSOP

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC

Av. Presidente Vargas, 850 – 13º Andar

Centro – Río de Janeiro – 20.071-001 - Brasil

T: (55 21) 3501 5463

F: (55 21) 3501 5467

sonia.cristina@anac.gov.br



VITOR CAIXETA SANTOS

Especialista en Regulación

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC

Av. Presidente Vargas, 850 – 13º Andar

Centro – Río de Janeiro – 20.071-001 - Brasil

T: (55 61) 3366 9513

vitor.santos@anac.gov.br



RAUL OCTAVIANO DE SANT'ANNA

Asesor de CERNAI

Departamento de Control del Espacio Aéreo – DECEA

Av. Marechal Câmara, 233m 12º Andar,

Castelo RJ, CEP 20020-080,

Río de Janeiro, Brazil

T: (55 21) 2139 9681

F: (55 21) 2101 6244

cernai-presidente@decea.gov.br



MARCELO DE SOUZA MACIEL

Asesor de Tarifas de Navegación Aérea – DECEA

Av. General Justo 160 Centro, CEP 20021-130

Río de Janeiro, Brazil

T: (55 21) 2101 6308

F: (55 21) 2101 6604

atan@decea.gov.br



CHILE

LORENZO SEPÚLVEDA BIGET
Director de Seguridad Operacional
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (56 2) 439 2497
F: (56 2) 439 2635
lsepulveda@dgac.cl



PAULINA RADRIGAN
Abogada / Asesora Jurídica
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (56 2) 439 2000
F: (56 2) 439 2143
pradrigan@dgac.cl



ALVARO LISBOA MONTT
Asesor Legal
Junta de Aeronáutica Civil – JAC
Moneda 1020, 4 piso, Santiago
T: (56 2) 698 6945
F: (56 2) 698 3148
alisboa@mtt.cl



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



COLOMBIA

JORGE ALONSO QUINTANA CRISTANCHO

Jefe Grupo de Estudios Sectoriales

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – UAEAC

Aeropuerto Int. El Dorado, Piso 4, Apartado Aéreo 12307,

Bogotá

T: (57 1) 266 2262

F: (57 1) 266 3779

jorge.quintana@aerocivil.gov.co



JULIANA CALDAS

Profesional Grupo Asuntos Internacionales y Regulatorios

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – UAEAC

Aeropuerto Int. El Dorado, Piso 4, Apartado Aéreo 12307,

Bogotá

T: (57 1) 266 2206

juliana.caldas@aerocivil.gov.co



COSTA RICA

SONIA GARRO ROJAS

Directora de Transporte Aéreo

Dirección General de Aviación Civil – DGAC

La Uruca, contiguo a Migración, Apartado Postal 5026 - 1000

San José, Costa Rica

T: (506) 2231 1770

F: (506) 2290 0089

sgarro@dgac.go.cr



CARLOS LIZAMA

Director del CETAC

Consejo Técnico de Aviación Civil – CETAC

La Uruca, contiguo a Migración

Apartado Postal 5026 - 1000

San José, Costa Rica

T: (506) 2280 5375

F: (506) 2290 0089

carloslizama@costarricense.cr



SAGRARIO PADILLA

Directora

Consejo Técnico de Aviación Civil – CETAC

Ed. Radar, Contiguo Escuela Aeropuerto

San José, Costa Rica

T: (506) 2440 1981

F: (506) 2201 7777

C: (506) 8826 6193

padilla2@racsa.co.cr



ECUADOR

CARLOS RODRIGO MORENO QUIROZ

Jefe De Rentas

Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC

Buenos Aires Oe 1 53 y Av. 10 de Agosto

Quito, Ecuador

T: (593 2) 222 2487

F: (593 2) 290 2993

carlos_moreno@dgac.gov.ec

cmoreno_5@hotmail.com



FARID MANTILLA

Jefe de Estadísticas

Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC

Buenos Aires Oe 1 53 y Av. 10 de Agosto

Quito, Ecuador

T: (593 2) 255 2987

F: (593 2) 252 6343

faridmantilla@hotmail.com



MÓNICA PAREDES MÁRQUEZ

Abogada

Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC

Buenos Aires Oe 1 53 y Av. 10 de Agosto

Quito, Ecuador

T: (593 2) 290 4445

F: (593 2) 252 6343

monica_paredes@dgac.gov.ec



GUATEMALA

MANOLA AGUIRRE
Enlace DGAC/OACI
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Ciudad de Guatemala
T: (502) 2321 5410
F: (502) 2321 5313
aguirre1910@yahoo.es
aguirre_m@dgac.gob.gt



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



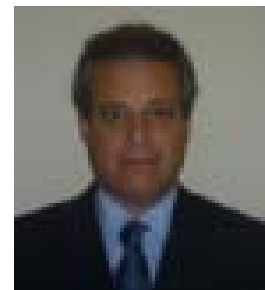
MÉXICO

MIGUEL ÁNGEL CISNEROS MAGAÑA
Subdirector de Infraestructura
Dirección General de Aeronáutica Civil – SCT / DGAC
Providencia 807, 5to piso
Col del Valle, 3100 México, D.F., Mexico
T: 52 (55) 572 39300 Ext. 18045 / 18046
F: 52 (55) 5523 4651
mcisnero@sct.gob.mx



PANAMÁ

ROBERT KATZ
Director de Transporte Aéreo
Autoridad Aeronáutica Civil – AAC
Edificio 805, Albrook, Panamá
T: (507) 501 9072
F: (507) 501 9079
rkatz@aeronautica.gob.pa



LARISSA NOVO

Abogada

Autoridad Aeronáutica Civil – AAC

Edificio 805, Albrook, Panamá

T: (507) 501 9027

F: (507) 501 9079

lnovo@aeronautica.gob.pa



MOISÉS VÉLIZ AROSEMENA

Vice Presidente de Relaciones con los Gobiernos

COPA AIRLINES

Complejo Business Park, Torre Norte

Costa del Este, Panamá

T: (507) 304 2534

F: (507) 304 2535

mveliz@copaair.com

ejcastillo@copaair.com



PARAGUAY

AURORA PYCASU TORRES DE RODRÍGUEZ

Asesora de la Presidencia en el Área de Transporte Aéreo y Relaciones Internacionales

Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC

Ministerio de Defensa Nacional

Av. Mcal. López e/Vice Pdte. Sanchez y 22 de Setiembre, 2º Piso, Asunción

T: (595 21) 203 615

F: (595 21) 213 406

torres.aurora@hotmail.com



MARÍA ROSA INÉS ZABALLA BALBINI

Gerente de Estudios Económicos

Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC

Ministerio de Defensa Nacional

Av. Mcal. López e/Vice Pdte.

Sanchez y 22 de Setiembre, 3º Piso, Asunción

T: (595 21) 213 365

F: (595 21) 213 365

estudios_economicos@dinac.gov.py



ELEUTERIO ALVAREZ OCAMPOS

Jefe del Departamento de Estadísticas

Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC

Aeropuerto Internacional Silvio Petrossi, Asunción

Dpto. Estadísticas, 3er nivel

T: (595 21) 645 600/5 Ext. 2324

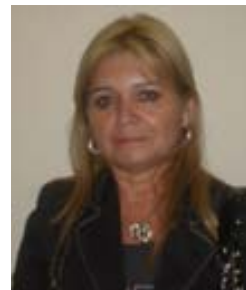
F: (595 21) 645 600/5 Ext. 2324

estadisticas@dinac.gov.py

eleuterio_alvarez@hotmail.com



DOLLY ZÁRATE GALEANO
Asesor Jurídico
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC
Ministerio de Defensa Nacional
Av. Mcal. López e/Vice Pdte.
Sanchez y 22 de Setiembre, 3° Piso, Asunción
T: (595 21) 643 658
F: (595 21) 204 205



PERÚ

MARÍA DEL PILAR IBERICO OCAMPO
Especialista de Política Aérea
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Jr. Zorritos N° 1203
Lima – Perú
T: (51 1) 615 7800 ext. 1184
F: (51 1) 615 7910
miberico@mtc.gob.pe



PAOLA MARIELLA MARÍN UGARTE
Coordinadora Técnica de Promoción
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Jr. Zorritos N° 1203
Lima – Perú
T: (51 1) 615 7800 Ext.
F: (51 1) 615 7910
pmarin@mtc.gob.pe



DORIS FAJRI POOL
Especialista Administrativa
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Jr. Zorritos N° 1203
Lima – Perú
T: (51 1) 615 7800 Ext. 1369
F: (51 1) 615 7910
dfajri@mtc.gob.pe

MÓNICA GALVÁN LANDAVERE
Secretaria Técnica de Junta de Infracciones
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Jr. Zorritos N° 1203
Lima – Perú
T: (51 1) 615 7800 Ext. 1562
F: (51 1) 615 7910
mgalvan@mtc.gob.pe



CARLOS GUTIÉRREZ LAGUNA
Gerente General
Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI
Schell 319, Of. 703, Miraflores
Lima – Perú
T: (51 1) 444 0861
F: (51 1) 712 0037
gerencia@aetai.org
cgutierrez@andana.com.pe



REPÚBLICA DOMINICANA

JUAN M. JIMENEZ GARCÍA
Miembro de la Junta de Aviación Civil
en Representación de la Fuerza Aérea Dominicana
Base Aérea San Isidro, Provincia Santo Domingo Este
T: (1 809) 788 4191
F: (1 809) 596 4598
jimenezgarcia1313@hotmail.com



PABLO LÍSTER MARÍN
Secretario
Junta de Aviación Civil – JAC
Calle José Joaquín Pérez No 104, Gazcue
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 689 4160
pablolister@hotmail.com



ANDRÉS SENCIÓN VILLALONA
Asistente Técnico del Presidente JAC
Junta de Aviación Civil – JAC
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 689 4160
andressencion@hotmail.com



PAOLA AIMÉE PLÁ PUELLO
Enc. División Legal
Junta de Aviación Civil – JAC
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 682 6815
ppla@jac.gob.do



ESPERANZA DE LA O ROSELL MARTÍNEZ
Encargada de la Sección de Estadísticas
Junta de Aviación Civil – JAC
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 682 6815
erosell@jac.gob.do
ingris_esperanza@hotmail.com



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



FRANKLIN MOISÉS REYES ROSSO
Director Legal Técnico
Instituto Dominicano de Aviación Civil - IDAC
Av. México, Esq. Dr. Delgado, 2do Edificio Gubernamentales,
Santo Domingo, República Dominicana
T: (1 809) 221 7909
F: (1 809) 221 8707
frosso76@hotmail.com



URUGUAY

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



ELSA ANA NOVELLI PÉREZ

Jefa Asesoría Económica Financiera

Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica -
DINACIA

Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519,

Paso Carrasco C.P. 12.100, Canelones, Uruguay

T: (598 2) 604 0408 Ext. 4221

F: (598 2) 604 0408 Ext. 4234

enovelli@adinet.com.uy



ROBERTO PERDOMO PROTTI

Asesor Letrado

Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica -
DINACIA

Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519,

Paso Carrasco C.P. 12.100, Canelones, Uruguay

T: (598 2) 604 0408 Ext. 4041

F: (598 2) 604 0424

rperdomo@adinet.com.uy



VENEZUELA

VIRGINIA ESPEJO

Coordinadora de Operaciones Internacionales de la Gerencia General de
Transporte Aéreo

Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC

Urb. Altamira – Av. José Felix Sosa, Municipio Chacao,

Dtto. Capital – Venezuela

T: (58 212) 277 4538

v.espejo@inac.gob.ve



ELIZABETH MARTÍNEZ

Analista de Operaciones Internacionales de la Gerencia General de
Transporte Aéreo

Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC

Urb. Altamira – Av. José Felix Sosa, Municipio Chacao,

Dtto. Capital – Venezuela

T: (58 212) 277 4507

e.martinez@inac.gob.ve



ORGANIZACIONES INTERNACIONALES GUBERNAMENTALES

CLAC – COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

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



ORGANIZACIONES INTERNACIONALES NO GUBERNAMENTALES

ACI-LAC Airports Council Internacional / Latin America – Caribbean

CLAUDIA VIVANCO CALDERÓN
Gerente de Asuntos Corporativos
Lima Airport Partners – LAP
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
Av. Elmer Faucett s/n, Callao
T: (511) 517 3391
F: (511) 517 3396
cvivanco@lima-airport.com



FERNANDO OCAMPO VÁZQUEZ
Gerente Central de la Concesión
Lima Airport Partners – LAP
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
Av. Elmer Faucett s/n, Callao
T: (511) 517 3351
F: (511) 517 3470
focampo@lima-airport.com



CARLOS BIANCHI
Abogado
Airports Council Internacional / Latin America – Caribbean - ACI-LAC
Honduras 5663, CAP. FED., Buenos Aires
Argentina
T: (54 11) 4852 6901
F: (54 11) 4852 6952
cbianchi@aa2000.com.ar



ALTA – ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA Y DEL CARIBE DE TRANSPORTE AÉREO

XIOMARA CASTILLO

Gerente Cargos Aeroportuarios & Navegación Aérea
Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo - ALTA
6355 NW 36 ST Suite 601, Miami, FL. 33166
T: (1 305) 968 8065
F: (1 786) 522 7315
xcastillo@alta.aero



GONZALO YELPO

Director Legal
Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo - ALTA
Colonia 1066, Esc. 301, Montevideo 11.100, Uruguay
T. (598 2) 908 4115
F: (598 2) 9084115 Ext. 31
gyelpo@alta.aero



IATA - INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION

PATRICIO SEPÚLVEDA

Regional Vice President Latin America & Caribbean
International Air Transport Association – IATA
703 Waterford Way (NW 62nd Ave),
Suite 600, Miami, FL 33126, Estados Unidos
T: (1 305) 779 9827
F: (1 305) 779 9827
sepulvedap@iata.org
restrepoc@iata.org



ADRIANA GAMARRA DE CARBONEL

Country Manager de IATA en Perú
International Air Transport Association – IATA
Av. Canaval y Moreyra 522, Piso 17, San Isidro,
Lima – Perú
T: (511) 222 4331
F: (511) 421 5368
carbonela@iata.org



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

JULIO MARIANO FERRADAS PLATAS
Director
TACA Perú
Av. José Pardo No 831, 4to Piso, Miraflores
Lima – Perú
T: (51 1) 213 6060 ext. 2303
julio.ferradas@taca.com.pe



INDUSTRIA

EMBRAER

LUIS FERNANDO VICENTE LOPES
Regional Director
EMBRAER
Av. Brigadeiro Faria Lima,
2170 – Sao Jose dos Campos
T: (55 12) 9185 2170
llopes@embraer.com.br



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



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

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/24-NE/01
CORRIGENDUM 8
28/04/10

**VIGÉSIMO CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/24)**

(Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por la Secretaría)

Cuestión 1: Transporte y política aérea
Punto Focal: Panamá

Cuestión 1.1: Acuerdo multilateral de cielos abiertos (Chile)

Cuestión 1.2: Participación de la CLAC en el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI 2010
• Guía de Orientación (Secretaría)

Cuestión 1.3: Panel “Sistema Estadístico Integrado”
• Presentación Secretaría CLAC
• Presentación Sistema Estadístico – Ecuador
• Informe Grupo *ad hoc*

Cuestión 1.4: Infracciones aeronáuticas (Panamá)

Cuestión 1.5: Sistema de reservas por computadora
• Informe del Grupo *ad hoc* sobre código de conducta / GDS (Panamá)
• Análisis encuestas GDS (Panamá)
• Respuestas Estados sobre aplicación GDS en la OMC (Panamá)

Cuestión 1.6: Actualización Decisiones CLAC

- Rec. A10-6 “Sobre el servicio al courier” – Análisis de respuestas al cuestionario (Panamá)
- Rec. A3-3 “Uso de la parada estancia” (Secretaría)

Cuestión 1.7: Catastro de derechos de tráfico (Secretaría)

Cuestión 1.8: Proyectos de Decisión

- “Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea / aeropuerto” (Secretaría)
- “Criterios y directrices para elaborar un plan de desarrollo aeronáutico” (Secretaría)

Cuestión 1.9: Cargos adicionales en los boletos

- Presentación sobre la metodología de cálculo y detalles de cargos adicionales (IATA)
- Respuestas de los Estados sobre consulta de los cargos adicionales (Secretaría)

Cuestión 1.10: Actualización Res. A15-13 (Modelo costos para servicios aeroportuarios) (Secretaría)

Cuestión 1.11: Protección de viajeros por quiebra de aerolíneas (Secretaría)

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

Cuestión 2.1: Política regional de medio ambiente (México)

Cuestión 2.2: Procesos de concesión (México)

Cuestión 2.3: Manual regulatorio de aeropuertos (México)

Cuestión 2.4: Sistema de Gestión de rendimiento de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (Eficiencia aeroportuaria) (México)

Cuestión 2.5: Enfoque Sectorial Global para la Aviación y el Cambio Climático (Secretaría)

Cuestión 3: Capacitación
Punto Focal: Argentina

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

Cuestión 3.2: Armonización de programas (Argentina)

Cuestión 3.3: Divulgación de cursos (Argentina)

Cuestión 3.4: Centros de formación de pilotos (Argentina)

Cuestión 3.5: Optimización del recurso humano (Argentina)

Cuestión 3.6: Gestión de la CLAC en materia de capacitación (Secretaría)

Cuestión 4: Navegación aérea
Punto Focal: Brasil

Cuestión 4.1: Proyecto de Acuerdo CE/CLAC (Acuerdo de Cooperación – Programa AIRE y OPTIMI) (Secretaría)

Cuestión 5: Seguridad operacional
Punto Focal: Chile

- Cuestión 5.1: Informe preliminar sobre seguridad operacional en la región (Chile)
- Cuestión 5.2: Informe diálogo alto nivel sobre seguridad en el transporte aéreo (México)
- Cuestión 5.3: Conferencia de alto nivel sobre Seguridad Operacional OACI (Chile)
- Cuestión 5.4: Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación Panamericano (Secretaría)
- Cuestión 5.5: Acuerdo Administrativo/ OMA entre Estados miembros del SRVSOP (Chile)
- Cuestión 5.6: Institucionalización del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) (Chile)

Cuestión 6: Otros Asuntos

- Cuestión 6.1: Conferencia Diplomática (Beijing, China, 30 de agosto – 10 de septiembre de 2010) para la adopción del:
- Protocolo de enmienda del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Convenio de Montreal de 1971) enmendado por el Protocolo de 1988; y
 - Protocolo de enmienda del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Convenio de La Haya de 1970) (Argentina)
- Cuestión 6.2: Utilización de aeronaves civiles en actos ilícitos
- términos de referencia y cronograma del Grupo *ad hoc* (Panamá)
- Cuestión 6.3: Situación Estudios CLAC/IATA sobre “contribución del transporte aéreo en la economía de los Estados miembros” (IATA)
- Cuestión 6.4: Estado de la Industria LATAM: Impacto socioeconómico de la industria aeronáutica en América Latina y la relevancia de la liberalización del aire (IATA)
- Cuestión 6.5: Foro mundial de búsqueda y salvamento (Abu Dhabi, EAU, 21-22 de junio de 2010) (Secretaría)
- Cuestión 6.6: Teléfono emergencia 24 horas para contactar en caso de crisis (Secretaría)



IATA

Impuestos, tasas y cargos.

El costo total de un boleto es la suma de la tarifa de la Aerolínea, los impuestos, tasas y cargos adicionales a la tarifa.



Costos del Boleto

➤ La **tarifa** la define la Aerolínea

PASSENGER FEES & CHARGES - **PFC**

➤ **Impuestos** determinados por los gobiernos

➤ **Tasas:** cobros fijos de servicios de Aeropuertos o terceros

➤ **Cargos** sujetos a las condiciones de la Tarifa



Administración de códigos

- La AEROLINEA solicita código y registra en IATA TTBS
- IATA asigna código PFC
- Los sistemas electrónicos de emisión GDS automatizan la inclusión de los cargos para facilitar/simplificar el cobro al pasajero.
- IATA ofrece a los Gobiernos el análisis de estos Cargos y pago mediante servicios Clearing House.



Costos que forman parte del total pagado

- Mas de 230 miembros IATA en TTBS
- Una forma variable de financiar la infraestructura, algunos son reinvertidos
- Los sistemas de emisión GDS automatizan la inclusión de los cargos para facilitar/simplificar el cobro al pasajero.
- IATA ofrece a Gobierno la compensación en el Clearing House y los BSP.



Impuestos decretados por gobiernos:

- SV Code El Salvador (Sales Tax)
- EC Code Ecuador (Transportation Tax)
- PA Code Panama (Tourism Tax)
- PY Code Paraguay (Transportation Tax)
- PE Code Peru (Sales Tax)
- DY Code Peru (Tourism Tax)
- NW Code Costa Rica (Tourism Tax)
- XG Code Canada (Goods and Sales Tax)
- US Code USA (Transportation Tax)
- DO Code Dominican Republic (Transportation)

Tasas:

- No siempre incorporadas al boleto vía código.
- Su incorporación queda a criterio de cada aerolínea
- WT - Ecuador (Security Fee)
- ED - Ecuador (Tourism Fee)
- UX – Dominican Republic (Airport Authority Fee)
- IG - El Salvador (Immigration Fee)
- BK - Paraguay (Airport Departure Fee)
- SQ - Canada (Airport Improvement Fee)
- GX – Grand Cayman (Terminal Fee)
- XY - USA (Immigration User Fee)

USA reinvierte sus impuestos

- Impuesto de Pasajero en el Boleto (Code US, d)
- Impuesto de Segmento de Vuelo (Code ZP, d)
- Impuesto Internacional (Code US)
- Ingresos recolectados a través del “FAA Trust Fund” el cual paga:
 - Operaciones de Control de Tráfico Aéreo de la FAA
 - Control de Seguridad
 - Infraestructura Aeroportuaria

Cargos de Aerolíneas Q -YQ

- Las aerolíneas definen cargos y construcción de sus tarifas según sus políticas comerciales y costos de operaciones.
- IATA no lleva control ni registra estos cargos.
- El Passenger Receipt o Comprobante de Boleto es transparente para el usuario lleva detalle de cada cargo
- En los países que se aplica IVA, el costo total de la aerolínea esta sujeto al pago de este impuesto.
- Los países preparan avisos para informar al usuario



Estimado Usuario de Transporte Aéreo Internacional y Nacional:

Antes de efectuar la compra de su boleto aéreo lo invitamos a consultar e informarse sobre las condiciones de:

- 1.- La reserva y/o la tarifa que ha elegido para su viaje, condiciones de transporte, todos los impuestos y tasas aeroportuarias incluidas en el precio total.
- 2.- Límite de responsabilidad en la compra de vuelos reservados en conexión, en boletos y tarifas emitidos por separado o en compañías que no tienen acuerdos de interlinea entre sí.
- 3.- Una Tarifa "no reembolsable" (una vez pagado el valor de la tarifa así no viaje, no se devuelve el importe) y "no endosable" (sólo se puede volar en la aerolínea en la cual reservó su vuelo).
- 4.- El "No Show" (cuando el pasajero no se presenta a volar y no avisa de ello con la debida anticipación) y como afecta los tramos y vuelos sub siguientes en su ruta total.
- 5.- El uso obligatorio de los tramos del viaje en su boleto en secuencia, no es posible iniciar un viaje con el vuelo de retorno o con vuelos intermedios de la ruta.
- 6.- Las horas de anticipación y límite que las aerolíneas establecen como obligación del pasajero para presentarse al aeropuerto a fin de cumplir con todos los controles previos a su embarque.
- 7.- Las medidas y peso máximo permitido en una pieza de equipaje que se lleva en cabina y las medidas y peso máximo de un equipaje para embarque en la bodega del avión.
- 8.- El costo por kilo de peso en exceso por maleta y/o el costo por número de pieza/maleta en exceso de lo permitido por la aerolínea.
- 9.- Opciones de servicios en caso de demora más de seis (06) horas, cancelación de vuelo y cuando por alguna causa la aerolínea no lo puede embarcar en el vuelo reservado en Lima o en otro punto de su viaje.
- 10.- Los recargos (pagos adicionales o penalidades) cuando no viaja en el vuelo reservado y su tarifa permite cambio de fecha de viaje antes de iniciar el viaje o durante el viaje.
- 11.- Restricción de transporte de líquidos y gel en el equipaje de mano.
- 12.- Normas de la aerolínea internacional o nacional en caso de entrega demorada, pérdida definitiva o daño del equipaje.
- 13.- Información sobre los Documentos de Viaje, validez del pasaporte y requerimientos de visa a los países que visita o transita. La aerolínea no se hace responsable y no embarcará al pasajero si no presenta en el aeropuerto la documentación necesaria para el viaje. El chequeo anticipado por WEB (Internet) no garantiza el embarque si la documentación del pasajero no está en regla.
- 14.- Una reserva y oferta de tarifa que reciba el pasajero, puede cambiar entre la fecha en que se efectúa la reserva y el día en que se emite el boleto. Las aerolíneas ofrecen tarifas especiales que requieren la compra simultánea al momento de efectuar la reserva.
- 15.- Un boleto emitido (pagado o no pagado), sólo puede anularse el mismo día en que ha sido emitido. Al día siguiente de su emisión es válido para reembolso, sólo si la condición de la tarifa lo permite.
- 16.- Los cargos administrativos en trámites de reembolsos (algunas tarifas tienen descuentos en rutas parcialmente utilizadas y/o por servicios administrativos) y el tiempo que dura el trámite con la aerolínea.
- 17.- Tanto la Convención de Montreal como la de Varsovia, de las cuales Perú es país firmante, pueden aplicar y regir en su viaje internacional, incluyendo las limitaciones de responsabilidad civil, así como las normas para indemnización de equipaje perdido no recuperado. Los objetos de valor no se portan en el equipaje de bodega (la aerolínea no responde por estas pérdidas).
- 18.- En los vuelos nacionales, es de aplicación la Ley N° 27261 – Ley de Aeronáutica Civil y su Reglamento (D.S. N° 050-2001-MTC y modificatorias).

El conocimiento de estas normas y condiciones antes de la compra de su boleto, lo ayudarán en la mejor elección de tarifa y condiciones para su viaje



VIAJES A IQUITOS/DESDE IQUITOS Ley N° 29285

Estimado Usuario de Transporte Aéreo:

Antes de efectuar la compra de su pasaje aéreo en una Agencia IATA y/o en una Agencia NO IATA autorizada por IATA.

Lo invitamos a informarse:

1. La venta de pasajes aéreos según la Ley de promoción y facilitación de viajes ida y/o vuelta en vuelos desde IQUITOS, o hacia IQUITOS es vigente desde el 7 de marzo 2008.
2. Las Normas Reglamentarias indican que el Boleto Aéreo se emite con el 19% de IGV. La persona o entidad que adquiere el pasaje no debe pagar el IGV.
3. Los boletos bajo esta Ley de Promoción y Facilitación del Transporte hacia/desde IQUITOS no pueden ser utilizados para el cálculo del Crédito Fiscal.
4. Pregunte por las condiciones de su reserva, las condiciones de Transporte Nacional y las consecuencias del "No Show" (cuando el pasajero no se presenta a volar y no avisa de ello)
5. Si la tarifa no es reembolsable y el boleto no se anula en el mismo día, el pasajero pierde el valor de su compra.
6. Tome nota de la hora anticipada de presentación en el aeropuerto, evite que una demora no le permita embarcar. Es importante ubicar con tiempo la Sala de Embarque que la Aerolínea le informa y se detalla en su Pase de Abordaje con el fin de llegar a la sala a la hora señalada.

Nota: El Perú se rige por la libre competencia, las tarifas varían según la fecha de su compra, por ellos es muy importante que se informe con anticipación de la mejor opción de tarifa para su viaje antes de la compra.

El conocimiento de estas normas y condiciones antes de la compra de su boleto lo ayudarán a tomar la mejor decisión para su viaje.



- Airport Charges
 - Add Charges
 - Search / View Charges
- ATC Charges
- Fuel Charges
- Taxation

Airport Charges Commit

Region:	North America	Country:	UNITED STATES
Airport:	Washington Dulles	Airport Code:	IAD

Attachment Files

	Attachments (If any):	more...	(upto 5 attachments)
File:	Choose File	No file chosen	

Upload Files

- Airport Charges
- LANDING CHARGE
 - [No Name]
 - Signatory carriers
 - LIGHTING SURCHARGE
 - NOISE CHARGE
 - PARKING CHARGE
 - PASSENGER CHARGE
 - [No Name]
 - [No Name]
 - SECURITY CHARGE
 - FIS CHARGE
 - [No Name]
 - Signatory carriers
 - RENTAL CHARGE
 - [No Name]
 - Main Terminal
 - Concourse A
 - Concourse B
 - Concourse C & D
 - Z Gates
 - TERMINAL CHARGE
 - [No Name]
 - Signatory carriers

12. Taxes / Fees / Charges

- 6 PTAs to Congo (Kinshasa) and paid outside Congo (Kinshasa).

The tax is not interlineable.

3. Embarkation and Security Tax (CD)

The former Airport Tax (CD) has been renamed Embarkation and Security Tax (CD). Levied on all tickets, MCOs and PTAs involving departure from Congo (Kinshasa), regardless of place of ticket issuance.

International	Airport Tax USD 25.00 + Security Tax USD 10.00 = Embarkation and Security Tax USD 35.00
Domestic	Airport Tax USD 15.00 + Security Tax USD 5.00 = Embarkation and Security Tax USD 20.00

EXEMPTIONS:

- 1 Transit/Transfer passengers (24 hours)
- 2 Involuntary reroutings eg due to technical problems or weather conditions

The tax is interlineable.

4. Domestic and International Passenger Service Charge (LW)

The following amounts are levied for departures from Ndjili (FIH) only:
Domestic departures: USD 2.00
International departures: USD 2.00

The charge is to be collected at point of sale and shown separately on the ticket. The lifting airline is responsible for the remittance.

EXEMPTIONS: None

The charge is interlineable.

12.2.47. Costa Rica (CR)

1. Transportation Tax (CR)

- 5% tax is to be levied on all tickets / MCOs and PTAs sold anywhere for travel commencing in Costa Rica.
- 5% tax is to be levied on tickets revisions where additional collection is required in Costa Rica.

EXEMPTIONS:

- 1 Transportation of any type to members of the diplomatic corps accredited to Costa Rica.
- 2 Transportation documents of any type issued to the Government of Costa Rica.
- 3 Transportation documents issued to international organizations with contract agreements in force with the Costa Rica Government.
- 4 Some US Government agencies such as US aid, US geodetic survey, Inter-American highway etc. holding proof of exemption.
- 5 Domestic transportation

The tax is not interlineable.

2. Common Area User Charge (FS)

USD3.34 collected worldwide for travel with an international departure from San Jose (SJO) only.

EXEMPTION:

Transit/transfer passengers taking the next possible connection

The charge is interlineable.

3. Security Fee - International (IK)

USD1.19 is levied for international departures/ arrivals in Costa Rica.

The fee is to be collected at point of sale and shown separately on the ticket. The lifting airline is responsible for the remittance.

NOTE: Domestic security fee is still to be collected directly from departing/arriving passengers.

EXEMPTIONS: None

The fee is interlineable.

4. Tourism Arrival Tax (NW)

USD 15.00 is levied for international arrivals. Applies to tickets issued outside Costa Rica for travel to Costa Rica.

NOTE: The tax does not apply to tickets issued in or travel originating in Costa Rica.

The tax is to be collected at point of sale and shown separately on the ticket. The transporting carrier is responsible for the remittance.

EXEMPTIONS

- 1 Transit/transfer passengers (12 hours)
- 2 Involuntary rerouting
- 3 Passengers entering the country who are exempt of national taxes due to international treaties

The tax is interlineable.

12.2.48. Côte d'Ivoire (CI)

1. Fiscal Stamp Tax (TI)

- XOF1000 on all international tickets issued or reissued in Côte d'Ivoire, including conjunction tickets for international travel.
- XOF800 on all domestic tickets issued or reissued in Côte d'Ivoire, including conjunction tickets for domestic travel.

EXEMPTION: Free (ID00) tickets

The tax is not interlineable.

2. Abidjan Municipal Tax (FQ)

Levied on all tickets issued in Côte d'Ivoire.

Domestic departures	XOF 300
International departures	XOF1000

EXEMPTIONS:

- 1 International:
 - Infants
 - Reduced fare tickets (ID90 or more)
- 2 Domestic:
 - Free (ID00) tickets

The tax is not interlineable.

3. Security Tax (CI)

A security tax will be collected from all passengers departing from any Ivorian airport, irrespective of place of ticket issue and of origin of travel:

Domestic departures	XOF2000
International departures from ABJ to airports of the Economic Community of West African States (ECOWAS/CEDEAO)	XOF10000
International departures from ABJ to all other destinations	XOF12500
International departures from all other Côte d'Ivoire airports	XOF5000

EXEMPTIONS:

- 1 Infants
- 2 ID00S1/S2/B1/B2 tickets

The tax is not interlineable.

4. Tourism Tax (CI)

Charge to be collected from each passenger departing Côte d'Ivoire airports.

Domestic departures	XOF4000
Departures to CEDEAO (ECOWAS)* countries	XOF6000
Other international departures	XOF8000

*CEDEAO (ECOWAS) countries are: Benin, Burkina Faso, Cape Verde, Ivory Coast, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Liberia, Mali, Niger, Nigeria, Senegal, Sierra Leone, Togo

EXEMPTIONS

- 1 Infants under 2 years of age
- 2 Free award ticket
- 3 ID/AD/DG/GE/GA/UD/RG tickets (only when reduction is higher than 75%)

The tax is interlineable.

5. Passenger Service Charge (RQ)

Charge to be collected from each passenger departing from Abidjan (ABJ).

Domestic destinations	XOF3000
CEDEAO (ECOWAS)* countries	XOF12000
Other destinations	XOF30000

*CEDEAO (ECOWAS) countries are: Benin, Burkina Faso, Cape Verde, Ivory Coast, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Liberia, Mali, Niger, Nigeria, Senegal, Sierra Leone, Togo

EXCEPTION: 50% discount applies to:

- 1 Children
 - 2 Transfer passengers within 24hrs (NB: inbound flight number needs to be different from outbound flight number).
- Note: the discount for children is not cumulative with the transfer discount.

EXEMPTIONS:

- 1 Infants under 2 years of age
- 2 Airline crew on duty
- 3 Transit passengers (same aircraft, same flight number)
- 4 Involuntary reroutings
- 5 ID/AD/DG/GE/GA/UD/RG tickets (only when reduction is higher than 75%)
- 6 Free ticket award

The charge is interlineable.

6. Solidarity Tax (HZ)

Applicable to international departures per passenger.

First Class	XOF10000
Business Class	XOF5000
Economy Class	XOF2000

Tax is to be collected at point of sale and shown separately on the ticket. The lifting airline is responsible for the remittance.

EXEMPTIONS:

- 1 Infants under 2 years of age.
- 2 Transit passengers (24 hours).
- 3 Transfer passengers (48 hours).
- 4 Domestic flights within Côte d'Ivoire.
- 5 Involuntary rerouting e.g. due to technical problems or weather conditions.
- 6 Airline crew on duty.
- 7 Free tickets, S1 and airline staff on duty B1; (for company business travel)
- 8 Crew positioning.

The charge is interlineable.

- Airport Charges
 - Search / View Charges
 - Add Charges
- ATC Charges
- Fuel Charges
- Taxation

Search / View Airport Charges

Search / View Airport Charges

Region:

All
Africa
Asia / Pacific
Europe
Latin America / Caribbean
Middle East
North America
Russia, CIS

Select Airport:

All
Freeport - FPO
Nassau - NAS

Search Airport:

(IATA Code)

Country:

All
ANGUILLA
ANTIGUA AND BARBUDA
ARGENTINA
ARUBA
BAHAMAS
BARBADOS
BELIZE
BERMUDA
BOLIVIA

Charge Category:

All
LANDING CHARGE
LIGHTING SURCHARGE
NOISE CHARGE
PARKING CHARGE
PASSENGER CHARGE
SECURITY CHARGE
AIRCRAFT CLEANING CHARGE
AIRCRAFT HANDLING CHARGE
AIRLINE REGULATION CHARGE

Effective Date:

Go Refresh

Total Records Found : 8

Charge Categories						
	Charge Category	Airport	Basis	Effective	Verified	Attachments
☐	LANDING CHARGE	Nassau	MTOW	01.07.2007	May-2008	
	Flat rate per landing-first 10 per month				Effective	Verified
	Piston and Turbo Prop A/C					
	1 - 1,000 lbs		BSD 2.6			
	1,000 - 2,000 lbs		BSD 4.05			
	2,001 - 3,000 lbs		BSD 6.05			
	3,001 - 4,000 lbs		BSD 7.2			
	4,001 - 5,000 lbs		BSD 8.65			
	5,001 - 8,000 lbs		BSD 12.65			
	8,001 - 11,000 lbs		BSD 15.55			
	11,001 - 14,000 lbs		BSD 18.4			
	14,001 - 17,000 lbs		BSD 21.3			
	17,001 - 20,000 lbs		BSD 23.85			
	20,001 - 23,000 lbs		BSD 28.75			
	23,001 - 26,000 lbs		BSD 40.25			
	26,001 - 29,000 lbs		BSD 43.15			
	29,001 - 32,000 lbs		BSD 45.7			
	32,001 - 35,000 lbs		BSD 47.45			

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

- Esta información es registrada por GDS que programan sistemas, las líneas aéreas, agencias de viajes y otros proveedores en la industria.
- IATA reúne la información de Impuestos/Cargos/Tasas de aeropuertos, autoridades civiles de la aviación, entidades recaudadores de impuestos registrados por representantes de líneas aéreas alrededor del mundo.

Gracias

Adriana de Carbonel

IATA SUCURSAL del PERU

carbonela@iata.org



to represent, lead and serve the airline industry