



CLAC/GEPEJTA/53-INFORME
18/05/23

**QUINCUAGÉSIMA TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN
ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO
(GEPEJTA/53)**

(San Salvador, El Salvador, 27 y 28 de abril de 2023)

INFORME

Lugar y fecha de la reunión.

1. La Quincuagésima Tercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) se realizó de manera presencial en la ciudad de San Salvador, El Salvador, durante los días 27 y 28 de abril de 2023.

Apertura.

2. La inauguración contó con alocuciones de la Sra. Morena Valdez, Ministra de Turismo de El Salvador; del Sr. Homero Morales, Director Ejecutivo, de la Autoridad de Aviación Civil de El Salvador; del Sr. Juan Carlos Trabanino, Director Ejecutivo CEO de COCESNA; del Sr. Gaetano Battagliese, Presidente de la CLAC, y del Secretario Sr. Jaime Binder. Además, se proyectó un video sobre los atractivos turísticos de El Salvador.

Secretaría, Participantes y Coordinación.

3. La Coordinación de la reunión estuvo a cargo del Sr. Gaetano Battagliese, Presidente de la CLAC, se contó con participaron de cuarenta y seis (46) delegados, representando a trece (13) Estados miembros y seis (6) Organismos observadores. La lista completa de participantes se acompaña como **Adjunto1**.

**Cuestión 1 del
Orden del Día: Aprobación del Orden del Día.**

4. El Presidente presentó el Orden del día, con la acotación de la presentación de COCESNA, se realice después de la cuestión 3. El Grupo de Expertos aprobó el Orden del día que se acompaña como **Adjunto2** al presente informe.

**Cuestión 3 del
Orden del día: Transporte y Política Aérea**

Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos entre los Estados miembros de la CLAC y CAFAC

5. El Secretario de la CLAC, presentó la nota CLAC/GEPEJTA/53-NE/02 referente al Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos entre los Estados miembros de la CLAC y CAFAC.

6. El delegado de Chile manifestó que su gobierno apoya la iniciativa y que cuenten con ellos para formar el grupo *ad hoc* que se encargue de las negociaciones.

Conclusión.

7. El Grupo de expertos tomó nota y acordó la conformación de un grupo negociador coordinado por Brasil que se constituirá en la oportunidad correspondiente.

Propuesta de entendimiento para facilitar la realización de trabajos aéreos

8. El delegado de Chile presentó la nota CLAC/GEPEJTA/53-NE/04, indicando que en la nota se adjunta el modelo de Memorando de Entendimiento (MoU).

9. El delegado de Uruguay felicitó a Chile, por el trabajo realizado, manifestó su apoyo y expresó estar a las órdenes para realizar un trabajo en conjunto. El delegado de Brasil expresó que con respecto al MoU, considerando la regulación brasileña hay algunos puntos de atención e indicó estar de acuerdo en retomar el tema. Asimismo, la delegada de Venezuela felicitó la iniciativa y manifestó su disposición para posibles aprobaciones de autorización de este tipo de operaciones dentro del marco de la normativa de su país. Luego tomó la palabra la delegada de República Dominicana, para expresar que ven bien el aporte de Chile, y expresó que su Estado se une a trabajar sobre la nota presentada.

10. El presidente de la CLAC, comentó que la celeridad en situaciones de emergencia no permite burocracias. Por lo tanto, una de las formas de eliminar barreras, es estandarizando los procedimientos mediante la firma de MoU's.

11. El delegado de Paraguay expresó que, en el código aeronáutico de su Estado, en el Artículo 130, todo trabajo aéreo solo se realizará por aeronaves paraguayas, o arrendadas por empresa paraguayas, por lo tanto, ve difícil la firma de un MoU.

12. El delegado de Chile manifestó que precisamente el trabajo de los grupos de expertos es tomar la ideas y llevarlas a sus respectivos Estados para generar modificaciones en sus normas. A continuación, la delegada de Nicaragua expresó su interés en establecer un estándar que permita realizar colaboraciones entre Estados.

Conclusión.

13. El Grupo concluyó que es necesario volver a trabajar sobre este tema, para lograr la estandarización en casos de desastres naturales y/o emergencias.

14. Se constituyó un Grupo *ad hoc* que se reunirá de manera virtual para discutir y desarrollar el MoU propuesto, conformado por: Brasil, Chile, Costa Rica, El Salvador, Nicaragua, Paraguay, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

Sistema estadístico integrado

15. El delegado de Brasil presentó la nota CLAC/GEPEJTA/53-NE/08 indicando que adjunto a la nota se acompaña un primer borrador de resolución referente al envío de los reportes estadísticos. A petición del Presidente, el Secretario de la CLAC, explicó el trabajo del Grupo de estadística con la colaboración de ALTA, que en primera instancia acordó el envío de información en una plantilla aprobada por los Estados que conforman este grupo.

Conclusión.

16. El GEPEJTA resolvió instar a los Estados miembros a enviar la información estadística de acuerdo con la plantilla indicada y continuar con el desarrollo de la resolución en el grupo *ad hoc* sobre estadística que coordina Brasil.

Sistema único de autorización de vuelos entre los países de la región

17. EL delegado de Brasil presentó la nota CLAC/GEPEJTA/53-NE/20 y solicitó que sea llenada la encuesta adjunta, para procesar dicha información y así continuar en la pretensión de armonizar las reglas de los países.

18. EL delegado de Costa Rica señaló que era muy importante este tema para flexibilizar los vuelos no regulares, y solicitó se proponga el desarrollo de una propuesta que simplifique los trámites que se tiene que dar para agilizar y liberar los permisos a los vuelos, armonizándolos.

19. La delegada de Venezuela expresó que la iniciativa beneficiaría a los vuelos no regulares destinada a atender eventos deportivos. EL delegado de Uruguay indicó que es interesante la propuesta de Brasil y que apoyan la idea. Además, propuso que a través de la CLAC se constituya una página web que permita generar solicitudes de vuelos no regulares. El delegado de República Dominicana comunicó que su administración cuenta con un proceso para autorizar vuelos chárteres, conjuntamente entre la JAC y el IDAC y lo realizan en línea, para que los vuelos se aprueben de manera inmediata.

Conclusión.

20. Se aprobó que la Secretaría en coordinación con Brasil elaborarán el formato de la encuesta para ser respondida en línea, para facilitar y agilizar el proceso de recolección de información y posterior procesamiento.

Acuerdo Multilateral permanente para liberalización de la Séptima libertad para los servicios exclusivos de carga

21. El delegado de Brasil presentó la nota CLAC/GEPEJTA/53-NE/21, indicando que bastaría tomar el MoU que se firmó a razón de la Pandemia y transformarlo en un Acuerdo permanente.

22. El delegado de Chile apoyó la idea de Brasil y resaltó que el MoU temporal de la 7ma carga ha sido mencionado en diversos foros mundiales, en buenos términos. El delegado de Uruguay también apoyó la propuesta de Brasil. El Secretario señaló que los Estados que multilateralmente quisieran liberalizar la carga de manera permanente podrían hacerlo a través del multilateral de cielos abiertos de la CLAC y reservar los demás derechos, y un segundo camino sería el propuesto por Brasil, a través de un MoU, también señaló que este acuerdo podría estar abierto a las comisiones hermanas.

Conclusión.

23. Se constituyó el Grupo *ad hoc* encargado de revisar, analizar y mejorar el MoU sobre la liberalización de la 7ma libertad, para los servicios exclusivos de carga, conformado por los siguientes Estados: Brasil, Chile, República Dominicana y Uruguay.

Creación de un indicador de competencia

24. El delegado de Brasil presentó la nota CLAC/GEPEJTA/53-NE/22, resaltando que el objetivo es crear un índice de competitividad, asimismo, explicó que Brasil muestra un análisis de todas las discusiones respecto al tema.

Conclusión.

25. El Grupo acordó conformar el Grupo *ad hoc* encargado de la creación de un indicador de competencia compuesto por: Brasil, Chile, Venezuela, ACI-LAC e IATA.

Perspectivas económicas y el valor de la aviación

26. El delegado de IATA presentó la nota CLAC/GEPEJTA/53-NE/19 que trata sobre la recuperación de la industria, después de la pandemia, la perspectiva de la región y el diagnóstico a futuro.

27. El delegado de Brasil expresó que la nota presentada esta en línea con la mayoría de los temas presentados en el GEPEJTA en lo que respecta a transporte y política aérea. Por lo tanto, enfatizó que la propuesta de una mejor conectividad del transporte aéreo en toda la región y el compromiso de colaboración de los Estados miembros de la CLAC debe ser clara y de apoyo.

28. El observador de la Región SAM de la OACI, señaló que la OACI ha adoptado una visión a largo plazo para la liberalización del transporte aéreo internacional, la cual establece que los Estados miembros propendan a la liberalización, en beneficio de todas las partes interesadas, y estas sean justas y equitativas para todos los Estados. Adicionalmente, recalcó la importancia del Acuerdo

multilateral de cielos abiertos entre la CLAC y la CAFAC y del MoU referente a la liberalización de la 7ma libertad. También destacó el Sistema único de autorización de vuelos, y el Sistema estadístico para generar indicadores cruciales para la toma de decisiones.

29. El Secretario expresó que la CLAC y la Oficina Regional SAM mantienen una relación estrecha y se trabaja de manera conjunta en estos y otros asuntos.

Cuestión 2 del

Orden del día: Presentación de COCESNA.

30. El delegado de COCESNA efectuó una presentación (Adjunto 3) referida a la labor que realiza dicha institución durante sesenta y tres años, enfatizando sobre la integración y cooperación regional que promueve.

31. Acto seguido el Presidente de la CLAC destacó la labor continua para conseguir la armonización de políticas de navegación aérea y el desarrollo aeronáutico en Centroamérica e hizo entrega de un reconocimiento a COCESNA. La distinción fue recibida por el Director Ejecutivo CEO de COCESNA, Lic. Juan Carlos Trabanino Aguirre.

Cuestión 4 del

Orden del día: Gestión Aeroportuaria

Modelos de gestión aeroportuaria

32. El delegado de ACI-LAC presentó la nota CLAC/GEPEJTA/53-NE/05 sobre los Modelos de Gestión Aeroportuaria.

33. Luego de la presentación, el Secretario preguntó en primer lugar sobre la posibilidad de que exista competencia entre aeropuertos. En segundo término, preguntó sobre los aeropuertos de menor tamaño, si dentro de los estudios que realiza ACI-LAC consideran agrupar aeropuertos a fin de hacer viable las licitaciones respectivas.

34. Referente a la primera pregunta, el delegado de ACI-LAC comentó que es un tema muy debatido. La competencia se puede ver desde el punto de vista geográfico en relación con la proximidad entre un aeropuerto y otro, asimismo, también se debe considerar la competencia entre destinos. Explicó que hay un evento internacional, dónde los aeropuertos buscan atraer el servicio de las compañías aéreas, eso demostraría que efectivamente los aeropuertos compiten entre ellos.

35. Respecto a la segunda pregunta, comentó que efectivamente es muy sensato agrupar aeropuertos para obtener economías de escala, expuso el caso de México, considerando que cuando se realizaron las privatizaciones se hicieron en grupos. Planteó además la idea de aplicar contratos de gestión, donde también se podría considerar varios aeropuertos pequeños, generando economías de escala.

36. El delegado de Costa Rica comentó que su país tiene dos modelos de gestión, uno de ellos es de gestión interesada y otro de concesión en un aeropuerto, al respecto solicitó al experto de ACI-LAC recomendaciones para cuando se finaliza un contrato de concesión.

37. El experto de ACI-LAC, comentó que están lanzando un estudio sobre el tema para analizar qué modelo de privatización ha sido el más exitoso a nivel mundial, porque es algo recurrente que al finalizar una concesión hay puntos que no quedan claros. También dijo que el tema está relacionado con cuál es el objetivo fundamental de la privatización, o a la hora de atraer el capital privado, que quiere conseguir el gobierno. Recomendó estructurar las licitaciones de manera que esas cuestiones queden lo más clara posibles.

**Experiencia en concesiones aeroportuarias como mejora de las buenas prácticas:
experiencia de Uruguay y otros Estados.**

38. El delegado de Uruguay punto focal de la Macrotarea presentó la nota CLAC/GEPEJTA/53-NE/11 sobre Experiencia en concesiones aeroportuarias como mejora de las buenas prácticas: experiencia de Uruguay y otros Estados.

39. El delegado de El Salvador explicó el caso del aeropuerto internacional de su país, que como buena práctica ha concesionado el terminal de carga de dicho aeropuerto, siendo la primera en materia de concesiones a nivel nacional, lo cual abre la puerta para que futuros servicios aeroportuarios puedan iniciar este proceso, sea en el manejo de la terminal de pasajeros o en el manejo de la terminal del aeropuerto. Precisó que el gobierno actual desea constituir y a la vez certificar un nuevo aeropuerto internacional cuyo nombre será Aeropuerto del Pacífico.

40. La delegada de la FAA indicó que ellos podrían trabajar en conjunto con la CLAC para seguir integrando el transporte aéreo y manifestó que se unen al esfuerzo realizado por Uruguay. Observó que en el punto número dos se menciona que consideren la mejora de las instalaciones para las personas con discapacidad o movilidad reducida y comentó que en la FAA monitorean el tema de accesibilidad, que se sigan las normas de ley y promuevan el cumplimiento de estas normas. Asimismo, ofreció brindar información a los Estados miembros de la CLAC sobre los procedimientos que ellos siguen respecto al tema.

41. El coordinador preguntó sobre las concesiones al experto de ACI-LAC, poniendo como ejemplo la situación en su país, donde hay un aeropuerto que maneja más de un millón de pasajeros y otros aeropuertos a menores. Viendo la realidad de las concesiones aeroportuarias en Uruguay, por ejemplo, la distancia con baja afluencia de pasajeros, en ese caso, cuál sería el interés de concesionar un aeropuerto que genera ganancias y otros siete que dan pérdidas.

42. El experto de ACI-LAC respondió que, en el caso de agrupar los aeropuertos para concesión, las ganancias del aeropuerto con mayor tránsito comercial permiten que los aeropuertos pequeños subsistan, como por ejemplo en España, donde 45 aeropuertos permiten que los más pequeños puedan desarrollar ese modelo.

43. El delegado de Uruguay se refirió a lo mencionado por El Salvador referente a la concesión de su aeropuerto y comentó que el Aeropuerto de Carrasco fue uno de los primeros en ser concesionados y todas sus terminales también las maneja la concesionaria.

44. El coordinador dio un resumen sobre los parámetros de los aeropuertos para ser concesionados y que tengan utilidades. Deben tener tránsito de más de un millón de pasajeros, en algunos casos no sería rentable que hubiera aeropuertos a menos de 100 km. También indicó que como expresó ACI-LAC, podría darse el caso que el gobierno al momento de negociar solicite que la concesión se haga cargo de todo el grupo de aeropuertos.

45. El Secretario agradeció por las presentaciones de ACI-LAC y de Uruguay. Asimismo, comentó que el tema de la gestión aeroportuaria es un tema que se está retomando en la CLAC, razón por lo cual anunció que se buscará unir a los expertos en el tema de los Estados de la CLAC en una comunidad virtual. Además, para continuar con el proceso de recolección de experiencias, solicitó a Brasil presentar su experiencia de licitación en el próximo GEPEJTA en Lima. La idea es recoger la mayor cantidad de información posible y luego determinar cómo apoyar a aquellos países que quieren cambiar sus modelos de concesión o revisar los contratos de concesión.

Conclusión.

46. El Grupo tomó nota de la información presentada.

Atención de personas con discapacidad, como complemento al manual ya existente de la OACI

47. El delegado Uruguay presentó la nota CLAC/GEPEJTA/53-NE/12 sobre Atención de personas con discapacidad, como complemento al manual ya existente de la OACI.

Conclusión.

48. Se invitó a los delegados presentes en el GEPEJTA, a considerar los efectos de mejorar las instalaciones para las personas con discapacidades de acuerdo con el Manual de la OACI y promover en sus Estados la accesibilidad para todos.

Cuestión 5 del

Orden del día: Capacitación

Cooperación horizontal entre los Estados Miembros CLAC

49. El delegado de República Dominicana y punto focal de la Macrotarea de Capacitación, presentó la nota CLAC/GEPEJTA/53-NE/03 sobre Cooperación horizontal entre los Estados Miembros CLAC, la que contiene un cuestionario.

Conclusión

50. Se encargó a la Secretaría de la CLAC difundir entre los Estados miembros el cuestionario de Gestión del Conocimiento y obtener respuestas antes de la Reunión del próximo GEPEJTA (Lima, Perú, agosto de 2023).

Necesidades de Capacitación de los Estados Miembros de la CLAC

51. El punto focal también presentó la nota CLAC/GEPEJTA/53-NE/06 sobre Necesidades de Capacitación de los Estados Miembros de la CLAC, la cual contiene una encuesta respecto al tema

invitando a ser analizada y posteriormente respondida por los Estados a fin de obtener datos en relación con el tema.

Conclusión

52. La encuesta será modificada para simplificarla y luego difundirla entre los Estados miembros por la Secretaría de la CLAC y presentar los resultados obtenidos en la próxima reunión del GEPEJTA.

Promover la Capacitación para los Miembros de la Función Ejecutiva y Judicial

53. Para concluir el delegado presentó la nota CLAC/GEPEJTA/53-NE/09, expuso un programa tentativo y los posibles temas a tratar en un seminario respecto a este tema, para ser analizados por los delegados presentes, indicando que el primer seminario se realizaría en República Dominicana e invitó a los expertos de los Estados miembros de la CLAC a participar como ponentes en esta capacitación.

Conclusión.

54. El punto focal de la Macrotarea trabajará en conjunto con los Estados y la Secretaría para mejorar el programa tentativo y la agenda del Seminario, con participación de la industria y los delegados de los Estados que puedan aportar con sus conocimientos.

Cuestión 6 del

Orden del día: Seguridad Operacional

Intercambio de datos de seguridad operacional.

55. El delegado de Chile, punto focal de la Macrotarea Seguridad Operacional presentó la nota CLAC/GEPEJTA/53-NE/13 donde se propone establecer una forma innovadora para el intercambio de datos de Seguridad Operacional entre los integrantes de la CLAC utilizando la plataforma SIGO de la DGAC Chile. Esta plataforma Web desarrollada por la DGAC chilena, automatiza los procesos de vigilancia continua, procesos de SMS y notificaciones o reportes obligatorios, con el objetivo de recolectar, analizar y apoyar la captura de información relevante para Seguridad Operacional. Adicionalmente, explicó los pasos sobre cómo utilizar la plataforma y concluyó ofreciendo la ayuda del Estado de Chile para cualquier consulta.

56. El Presidente consultó sobre la cantidad de puntos focales y el presentador indicó que se considera uno a dos puntos focales que tengan acceso a la plataforma.

57. El delegado de Chile manifestó que la plataforma se va a ajustar a las necesidades de los Estados y agregó que comunicarán cuándo estará disponible la plataforma para su uso. Añadió que la segunda tarea de la Macrotarea que correspondía a la asistencia a víctimas fue por el momento suspendida, pues manifestó que existen manuales y bastante información, razón por la cual no se justificaría continuar con ella. Dejó la pregunta abierta de si hay alguna otra tarea de interés de los Estados para desarrollarla.

Conclusión.

58. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 7 del**Orden del día: Medio Ambiente****Impulso de la “Alianza por una Aviación Sostenible”**

59. El delegado de Guatemala, punto focal de la Macrotarea de Medio Ambiente realizó una presentación en el marco de la nota CLAC/GEPEJTA/53-NE/23, donde explicó como el Comité Ejecutivo en su Centésima Primera Reunión aprobó la iniciativa “ALAS” y se encomendó su desarrollo considerando: el apoyo en la implementación del CORSIA, Guía Regional de Peligro Aviario y Fauna, postgrado de Aviación Sostenible en el marco de colaboración del convenio suscrito entre COCESNA – ILAC (Instituto Latinoamericano de Aviación Civil) y el Simposio ALAS.

60. Dentro de esta presentación, se permitió realizar la presentación por parte de EASA, en el marco del Proyecto de cooperación entre la Unión Europea y América Latina en materia de Aviación Civil (EU -LAC -APP (II)) donde se resaltan las metas ambientales de la aviación y las posibles formas para cumplirlas, así como la importancia de CORSIA.

61. El Secretario preguntó cómo se ve desde Europa la aplicación de CORSIA y el EU ETS, ya que tener dos sistemas eleva el costo de pasajes. Además, preguntó sobre los beneficios de incluirse en la fase voluntaria del CORSIA.

62. El delegado de EASA expresó que los objetivos que tiene la Comisión Europea son un poco diferentes a los que hay en OACI desde el punto de vista de ambición ambiental y que no se puede pedir que la ambición de CORSIA sea la misma que de ETS, porque son diferentes estados, economías, y escalas. Indicó que hay polémica desde ciertos países, lo cual se pone en relevancia ya que lo normal es que CORSIA fuera el esquema donde todos se puedan basar.

63. Agregó, que desde la Unión Europea se tiende a trabajar en los dos marcos: EU ETS y CORSIA. Desde el punto de vista técnico es un poco complejo. Por ejemplo, España tiene que manejar ETS, y los vuelos dentro de Europa están grabados en ETS, pero también aplicar CORSIA, con lo cual está todo un poco complicado. Además, la Comisión Europea tiene un paquete de medidas aprobado y afecta en mayor medida a los países dentro del entorno. Pero obviamente también a otros países. Algunos operadores aéreos, sobre todo de la región latinoamericana, como comentario anecdótico están obteniendo ganancias, porque vuelan muy poco a Europa y tienen ciertas regalías. Estas son distorsiones de mercado.

64. Con respecto a los derechos de emisión en torno a CORSIA, según los estudios está en alrededor de 5 USD o entre 1 y 5 USD. Sobre la pregunta de si van a subir o no los pasajes en Europa, sí lo harán. Ya que es imposible que unos costes de 1000 millones de euros que se estiman puedan ser absorbidos, sin subir los pasajes o tickets aéreos. En el tema de CORSIA, ya que se habla de 1EUR a 5 EUR de las unidades y seguramente en 2022, 23 ó 24 no vaya a haber compensaciones efectivas de unidades, porque el factor de crecimiento todavía sigue siendo inferior, por tanto, no se estima que vaya a haber unas grandes compensaciones hasta el año 2025, 26 o 27. Por otra parte, en el tema del mercado de las unidades de créditos de carbono en Europa hay mucha especulación, porque no se entiende que en plena crisis del COVID cuando menos CO₂ se consumió, suban los precios.

65. Respecto a CORSIA, se debe motivar a las entidades a adherirse a CORSIA ya que hay muchísimas oportunidades en torno a la producción de SAF, creación de proyectos que creen unidades de emisión en la región y que puedan utilizarse en ETS.

66. El punto focal concluyó la primera parte de su presentación resaltando el tema de SAF y las metas de cero emisiones.

67. El delegado de Costa Rica ofreció a su país como sede del Simposio Alianza por la Aviación Sostenible (ALAS).

Conclusión.

68. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y agradeció a Costa Rica, por ofrecer la sede para la realización del Simposio de ALAS.

Medio Ambiente

69. El delegado de Guatemala presentó la Nota CLAC/GEPEJTA/53-NE/25 (Brasil y Guatemala) y concluyó invitando a los Estados de la CLAC a establecer un Grupo *ad hoc* de preparación para la participación en la reunión: Combustibles Alternativos de Aviación (CAAF/3), con el objetivo de formular propuestas, discutir posiciones comunes y presentar las necesidades de la región en dicha Conferencia.

70. El Secretario resaltó que en la última Asamblea de la CLAC (Montevideo, Uruguay) se aprobó una resolución que contempla la participación de la CLAC en las grandes reuniones de la OACI, y señaló que el grupo *ad hoc* que se constituya, debería posteriormente seguir esos procedimientos.

Conclusión.

71. El GEPEJTA conformó el Grupo *ad hoc* con los siguientes Estados miembros: Brasil, Costa Rica, Guatemala, República Dominicana, Uruguay y la FAA.

Gestión ambiental de Aeropuertos

72. La delegada de Uruguay presentó la nota CLAC/GEPEJTA/53-NE/10 y propuso que se tome conocimiento de las medidas ambientales adoptadas en materia aeroportuaria y compartió la normativa general ambiental que se aplicaría en caso de que ocurriera algún daño a consecuencia de algún accionar incorrecto o ingreso indebido de productos y/o mercancías que afecten el ambiente en su país.

Conclusión.

73. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

El papel de los estados miembros en el apoyo a la transición energética hacia combustibles sostenibles de aviación (SAF).

74. El delegado de IATA presentó la nota CLAC/GEPEJTA/53-NE/18, solicitando tomar nota de la opinión de la industria por parte de los gobiernos, en cuanto a la adopción de políticas SAF, es fundamental para apoyar las acciones de la industria aeronáutica, para abordar sus impactos climáticos y permitirle lograr emisiones netas de carbono cero para 2050; que se aliente a los Estados a que adopten medidas, como las descritas en los párrafos 3.3, 3.4 y 3.5, para fomentar la elaboración de políticas racionales dirigidas a la producción de los SAF; y también que se aliente a los Estados a que colaboren con los agentes de la industria y las instituciones de investigación para impulsar la innovación y acelerar el desarrollo de una industria de los SAF en la región. Concluyó comentando que es necesario crear conciencia entre los actores (*stakeholders*) acerca de los beneficios de los SAF y de su potencial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero contribuyendo así a una industria de la aviación más sostenible.

75. El delegado de Guatemala propuso contar en el Grupo *ad hoc* SAF con la IATA como observador, frente a lo cual el delegado de la IATA confirmó su interés y disposición.

76. El Secretario agradeció a la IATA por la presentación y alentó a los Estados a crear conciencia sobre SAF y la importancia de crear mesas público - privadas como existen, por ejemplo, en Brasil y Chile.

La posición de la industria respecto a los impuestos ambientales.

77. El delegado de IATA presentó la nota CLAC/GEPEJTA/53-NE/17 y finalizó resaltando que desea instar a los Estados miembros que tengan la intención de recaudar impuestos sobre las emisiones procedentes de los motores de los aviones a que reconsideren esta medida, y apoyen en cambio la transición energética de la aviación hacia combustibles más limpios. Invitó también a los Estados miembros a que adhieran a las políticas tributarias de la OACI y garanticen que todas las autoridades tributarias pertinentes de esos Estados sigan sus recomendaciones.

Conclusión.

78. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada por la IATA en las respectivas notas de estudio.

Cuestión 8 del

Orden del día: Seguridad de la Aviación y Facilitación

Encuesta sobre facilitación entre los Estados miembros de la CLAC

79. La delegada de Cuba presentó la nota CLAC/GEPEJTA/53-NE/14 explicando el contexto de la encuesta propuesta.

80. El Presidente manifestó estar de acuerdo con la propuesta de la creación del Grupo *ad hoc*, para perfeccionar la encuesta. El Secretario planteó invitar a ALTA y a la IATA como parte de este grupo, y propuso reformular la pregunta 1 de la encuesta.

Conclusión.

81. Se formó el Grupo con los siguientes miembros Cuba, Nicaragua, Uruguay y la IATA.

Verificación previa al viaje y digitalización de procesos

82. El delegado de IATA tenía previsto presentar la nota CLAC/GEPEJTA/53-NE/16, sin embargo, dado que debió retirarse antes de la reunión, esta nota fue considerada como nota informativa.

Cuestión 9 del Orden del día.

Actualización, modificación y revocación de decisiones de la CLAC.

83. El delegado de Brasil sugirió que la Resolución A17-01 (2006) debe ser actualizada; las Resoluciones A18-03 (2008) y A21-01 (2014), deben ser revocadas.

84. El delegado de Guatemala manifestó que las Resoluciones A18-07 y A21-07, deben ser analizadas por un Grupo *ad hoc*. El presidente sugiere se realice esta labor en el Grupo *ad hoc* de medio ambiente.

85. La delegada de Uruguay indicó que la Resolución A22-01 se podría actualizar y la Recomendación A16-06 se podría revisar y actualizar con las normas internacionales.

86. La delegada de Cuba manifestó estar de acuerdo con lo propuesto por Uruguay

Conclusión

87. Se postergó para el próximo GEPEJTA, la discusión de fondo sobre la modificación o revocación de las resoluciones de la CLAC, sin perjuicio que las resoluciones se estudien en los Grupos *ad hoc* que correspondan.

Cuestión 10. Del

Orden del día. Declaración de Lima.

88. El Secretario presentó la nota CLAC/GEPEJTA/53-NE/07 que contiene el segundo borrador sobre la declaración y solicitó comentarios al respecto.

89. Los delegados realizaron un intercambio de opiniones primero en la parte declarativa y luego en la resolutive. Las propuestas de cambio al texto serán abordadas en el Grupo *ad hoc* creado para tal fin. Cabe consignar que los comentarios a la parte declarativa fueron los que siguen:

Párrafo 1 de la declaración.

90. El delegado de Chile manifestó que este punto es de los más importantes, corresponde al corazón de la declaración y que está de acuerdo con la idea de proponer una meta ambiciosa. Agrega que algunas cifras en Chile indicaron que en algunos cálculos para duplicar esto en 10 años requerirían un crecimiento promedio del sector de 7,1% anual aproximadamente. Resaltó que en lugar de hablar de la duplicación se debe mencionar una cifra que sea alcanzable y que esté dentro de los rangos de crecimiento previsto.

91. El delegado de Uruguay expresó que en se debe cambiar “medio de transporte” por “modo de transporte” ya que es más inclusivo de esa forma.

92. El delegado de Costa Rica, en relación con el comentario de Chile manifestó que la meta es un compromiso tangible, tal vez no duplicando, y propone un punto medio y con un horizonte mejor definido, tomando en cuenta los números que se tiene en este año de organismos internacionales.

93. El delegado de Paraguay manifestó que duplicar es complicado ya que en el 2019 en su país hubo 1'200,000 pasajeros y en el 2022 terminaron con 885,000 pasajeros, que es un 30% menos con relación a lo que fue el año 2019. En cuanto a carga, duplicaron a 10 años, por lo cual concluye que sería complicado.

Párrafos 2 y 3 de la declaración.

94. Sin comentarios.

Párrafo 4 de la declaración

95. El delegado de Uruguay propuso que se agregue la frase "con discapacidad" ya que la discapacidad es el género y la movilidad reducida es una especie dentro de la discapacidad.

Párrafos 5, 6, 7, 8, 9 de la declaración.

96. Sin comentarios

Párrafo 10 de la declaración

97. El delegado de Chile expresó que el texto no es exactamente una realidad que afecta a todos los países, resaltando que se podría simplificar o aclarar el alcance, pero estaría bien para Chile eliminarlo de la declaración si fuera posible o justificar de alguna manera hacia dónde apunta.

98. El delegado de Venezuela propuso la idea de hacer una simplificación de este aporte con la finalidad de reducir su contenido para que la idea se entienda mejor.

Párrafos 11, 12, 13, 14, 15 de la declaración.

99. Sin comentarios

100. La delegada de Cuba solicitó ser incluida en el Grupo de redacción.

Cuestión 11 del

Orden del día. Otros Asuntos.

101. El delegado de Uruguay indicó que solicitan que el transporte aéreo no regular sea incluido en los temas que estudie el GEPEJTA.

102. La Secretaría entregó información sobre la próxima Asamblea extraordinaria y la celebración del 50 aniversario, reiterando la invitación al concurso académico y el envío de la historia de las autoridades aeronáuticas de la región.

103. El Presidente clausuró la Reunión agradeciendo al país anfitrión por su hospitalidad y apoyo en el desarrollo del evento.



CLAC/GEPEJTA/53-INFORME

ADJUNTO 1

CORRIGENDUM

18/05/23

**QUINGUAGÉSIMA TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/53)**

(San Salvador, El Salvador, 27 y 28 de abril de 2023)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

NOMBRE / E-MAIL	CARGO/INSTITUCIÓN
BELICE	
Nigel Carter nigel.carter@civilaviation.gov.bz	Director Departamento de Aviación Civil – DCA
BRASIL	
Diogo Arbigaus diogo.arbigaus@anac.gov.br	Gerente Técnico de Negociación de Acuerdos de Servicios Aéreos Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Thiago Vilhena thiago.vilhena@anac.gov.br	Especialista en Regulación de Aviación Civil Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
André Rebouças andre.reboucas@anac.gov.br	Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
CHILE	
Cesar Mac Namara cesar.macnamara@dgac.gob.cl	Director de Seguridad Operacional Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
David Dueñas dduenas@jac.gob.cl	Jefe del Departamento Legal Junta de Aeronáutica Civil – JAC
Ignacio Acevedo ignacio.acevedo@dgac.gob.cl	Jefe de Sección Jurídica Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
COSTA RICA	
Fernando Naranjo fnaranjo@dgac.go.cr	Director General Dirección General de Aviación Civil – DGAC
Patricia Gamboa pgamboa@dgac.go.cr	Analista, Unidad de Transporte Aéreo Dirección General de Aviación Civil – DGAC
Karen Barrantes kbarrantes@dgac.go.cr	Analista, Unidad de Transporte Aéreo Dirección General de Aviación Civil – DGAC
CUBA	
Tania Elejalde tania.elejalde@iacc.avianet.cu	Especialista en Derecho Aeronáutico Internacional Instituto de Aeronáutica Civil – IACC

NOMBRE / E-MAIL	CARGO/INSTITUCIÓN
Odalys Fernández odalys.fernandez@iacc.avianet.cu	Especialista en Derecho Aeronáutico Internacional Instituto de Aeronáutica Civil – IACC
EL SALVADOR	
Homero Morales hmorales@aac.gob.sv	Director Ejecutivo Autoridad de Aviación Civil – AAC
Raquel Siguenza esiguenza@aac.gob.sv	Jefatura de Comunicaciones Autoridad de Aviación Civil de El Salvador
Odaly Morales omorales@aac.gob.sv	Asistente de Dirección Ejecutiva Autoridad de Aviación Civil – AAC
Hazel Pinto	Autoridad de Aviación Civil – AAC
Bryan Martinez	Autoridad de Aviación Civil – AAC
Gladys Guardado	Autoridad de Aviación Civil – AAC
Manuel Miranda	Autoridad de Aviación Civil – AAC
GUATEMALA	
Giovanni Tobar Giovanni.tobar@cocesna.org	Gerente de Transporte y Medio Ambiente Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Lucia González carmen.gonzalez@cocesna.org	Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea – COCESNA
MÉXICO	
Nataly Durán Natalybarahona22@gmail.com	Funcionaria de la Embajada de México en El Salvador
NICARAGUA	
Roger Martínez roger.martinez@inac.gob.ni	Director de Transporte Aéreo Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil – INAC
Ruth Molina ruth.molina@inac.gob.ni	Resp. Dpto. Asesoría Legal Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil – INAC
PARAGUAY	
Adalberto Meza Asesoría_juridica@dinac.gov.py	Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC
Daniel Vergara rvergara@dinac.gov.py	Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC
REPÚBLICA DOMINICANA	
Héctor Christopher hchristopher@jac.gob.do	Encargado División de Economía Junta de Aviación Civil – JAC
Yasilis Herasme yasilisherasme@gmail.com	Junta de Aviación Civil – JAC

NOMBRE / E-MAIL	CARGO/INSTITUCIÓN
URUGUAY	
Gaetano Battagliese gbattagliese1966@dinacia.gub.uy	Director Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica – DINACIA
Pablo Seitun pablo.seitun@gmail.com	Director DTAC Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica – DINACIA
Miguel Olivera miguel.olivera@dinacia.gub.uy	Director de Aeropuertos Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica – DINACIA
Roxana Corbran roxana.corbran@dinacia.gub.uy	Asesora Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica – DINACIA
Virginia Silvera vsilveras@hotmail.com	Asesor Letrado Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica – DINACIA
VENEZUELA	
Maida Sevilla maida.sevilla@inac.gob.ve	Gerente de Operaciones de Aviación Civil Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC
Zirly Marin zirly.marin@inac.gob.ve	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC
Ariannis Sotillo Ariannissotillo92@gmail.com	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC
OBSERVADORES	
ACI LAC	
Rafael Echevarne rechevarne@aci-lac.aero	Director General Airports Council International, Latin America & Caribbean
COCESNA	
Juan Carlos Trabanino juan.trabanino@cocesna.org	Director Ejecutivo Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea
Jorge Solares	Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea
Raúl Melchor Raul.melchor@cocesna.org	Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea
FAA	
Krista Berquist Krista.berquist@faa.gov	Western Hemisphere Manager Federal Aviation Administration
Courtney Canales Courtney.D.Canales.Salgado@faa.gov	Foreign Affairs Specialist Federal Aviation Administration
IATA	
Alejandro Muñoz munoza@iata.org	Assistant Director External Affairs International Air Transport Association
INTIBAEROSPA	

NOMBRE / E-MAIL	CARGO/INSTITUCIÓN
Celestino Gallardo secretaria@instibaerospa.org	Vocal Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial
OACI SAM	
Diego Da Silva ddasilva@icao.int	Experto en Transporte Aéreo Oficina Regional Sudamericana de la OACI



CLAC/GEPEJTA/53-NE/01

ADJUNTO 2

27/04/23

**QUINGUAGÉSIMA TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN
ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO
(GEPEJTA/53)**

(San Salvador, El Salvador, 27 y 28 de abril de 2023)

ORDEN DEL DÍA

Cuestión 1.- Aprobación del orden del día.

Cuestión 2.- Presentación de COCESNA.

Cuestión 3.- Transporte y Política Aérea

- Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos entre los Estados miembros de la CLAC y CAFAC.
- Propuesta de entendimiento para facilitar la realización de trabajos aéreos.
- Sistema estadístico integrado.
- Sistema único de autorización de vuelos entre los países de la región.
- Acuerdo Multilateral permanente para liberalización de la 7ma libertad para los servicios exclusivos de carga.
- Creación de un indicador de competencia.
- Perspectivas económicas y el valor de la aviación.

Cuestión 4.- Gestión Aeroportuaria

- Modelos de gestión aeroportuaria.
- Experiencia en concesiones aeroportuarias como mejora de las buenas prácticas: experiencia de Uruguay y otros Estados.
- Atención de personas con discapacidad, como complemento al manual ya existente de la OACI.
- Promover la accesibilidad para todos.

Cuestión 5.- Capacitación

- Cooperación horizontal entre los Estados Miembros CLAC.
- Necesidades de Capacitación de los Estados Miembros de la CLAC

ADJUNTO 2

27/04/23

- Promover la Capacitación para los Miembros de la Función Ejecutiva y Judicial.

Cuestión 6.- Seguridad Operacional

- Intercambio de datos de seguridad operacional.

Cuestión 7.- Medio Ambiente

- Impulso de la “Alianza por una Aviación Sostenible”.
- Medio ambiente.
- Gestión Ambiental de Aeropuertos.
- El papel de los Estados miembros en el apoyo a la transición energética hacia combustibles sostenibles de aviación (SAF)
- La posición de la industria respecto a los impuestos ambientales.

Cuestión 8.- Seguridad de la Aviación y Facilitación

- Encuesta sobre Facilitación entre los Estados miembros de la CLAC.
- Promover la accesibilidad para todos.
- Verificación previa al viaje y digitalización de procesos.

Cuestión 9.- Actualización, modificación y revocación de decisiones de la CLAC.

Cuestión 10.- Preparación de la Declaración de Lima, en el marco del 50 Aniversario de la CLAC.

- Declaración de Lima.

Cuestión 11.- Otros Asuntos.



CLAC/GEPEJTA/53-INFORME
ADJUNTO 3
28/04/23

COCESNA SERVICIOS CORPORATIVOS

CORPORACIÓN CENTROAMERICANA DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (COCESNA)

**COCESNA: 63 AÑOS DE EJEMPLO DE
INTEGRACIÓN Y COOPERACIÓN REGIONAL**



Estados Miembros:

-  Belice
-  Costa Rica
-  El Salvador
-  Guatemala
-  Honduras
-  Nicaragua



“Proveemos servicios aeronáuticos con los más altos estándares de seguridad, eficiencia y calidad, para el desarrollo continuo de la aviación internacional”



“Ser un referente mundial como proveedor de servicios aeronáuticos”



Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica

2023

AREAS DE SERVICIO



Operaciones de Vuelo a Operaciones Aéreas (OPS)



Servicios de Navegación Aérea (ANS)



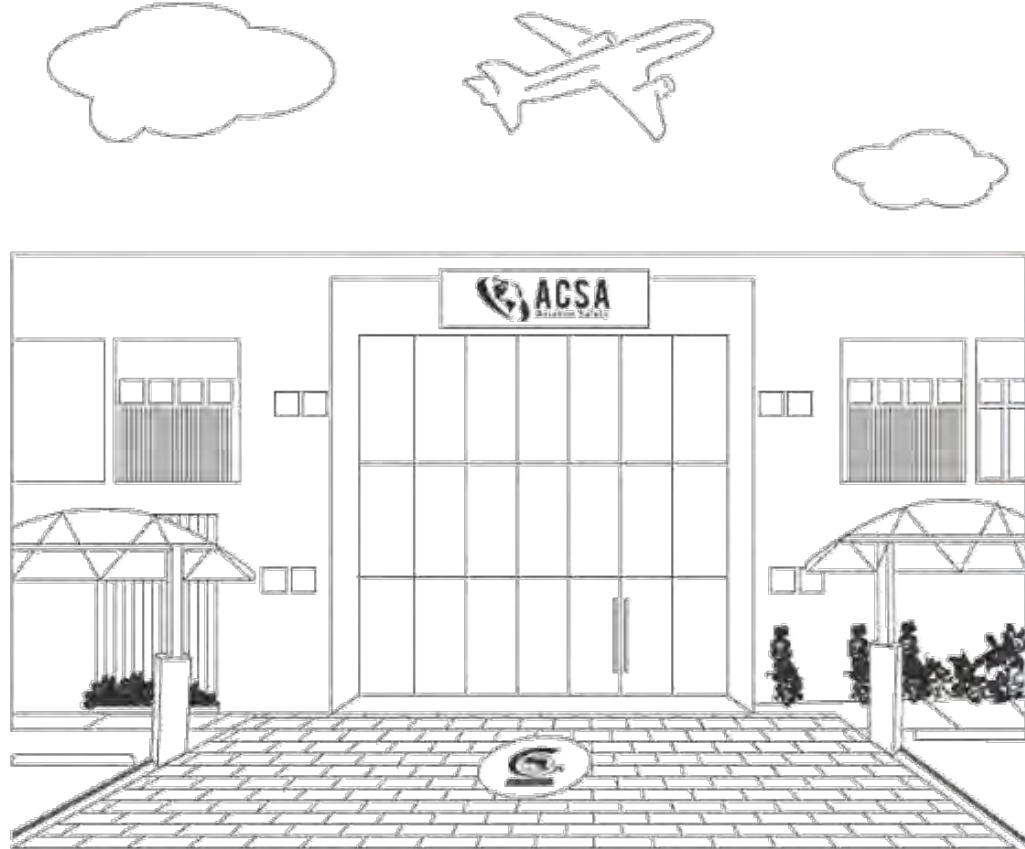
Aeronavegabilidad (AIR)



Transporte aéreo, manejo y almacenamiento de mercancías peligrosas



Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)



Programa Estatal de la Seguridad Operacional (SSP)



Desarrollo de Regulación y Procedimientos



Licencias (PEL)



Aeródromos (AGA)



AVSEC



Agencia Centroamericana de Navegación Aérea

2023

VERIFICACION E INSPECCION EN VUELO



CORPORACIÓN CENTROAMERICANA
DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA



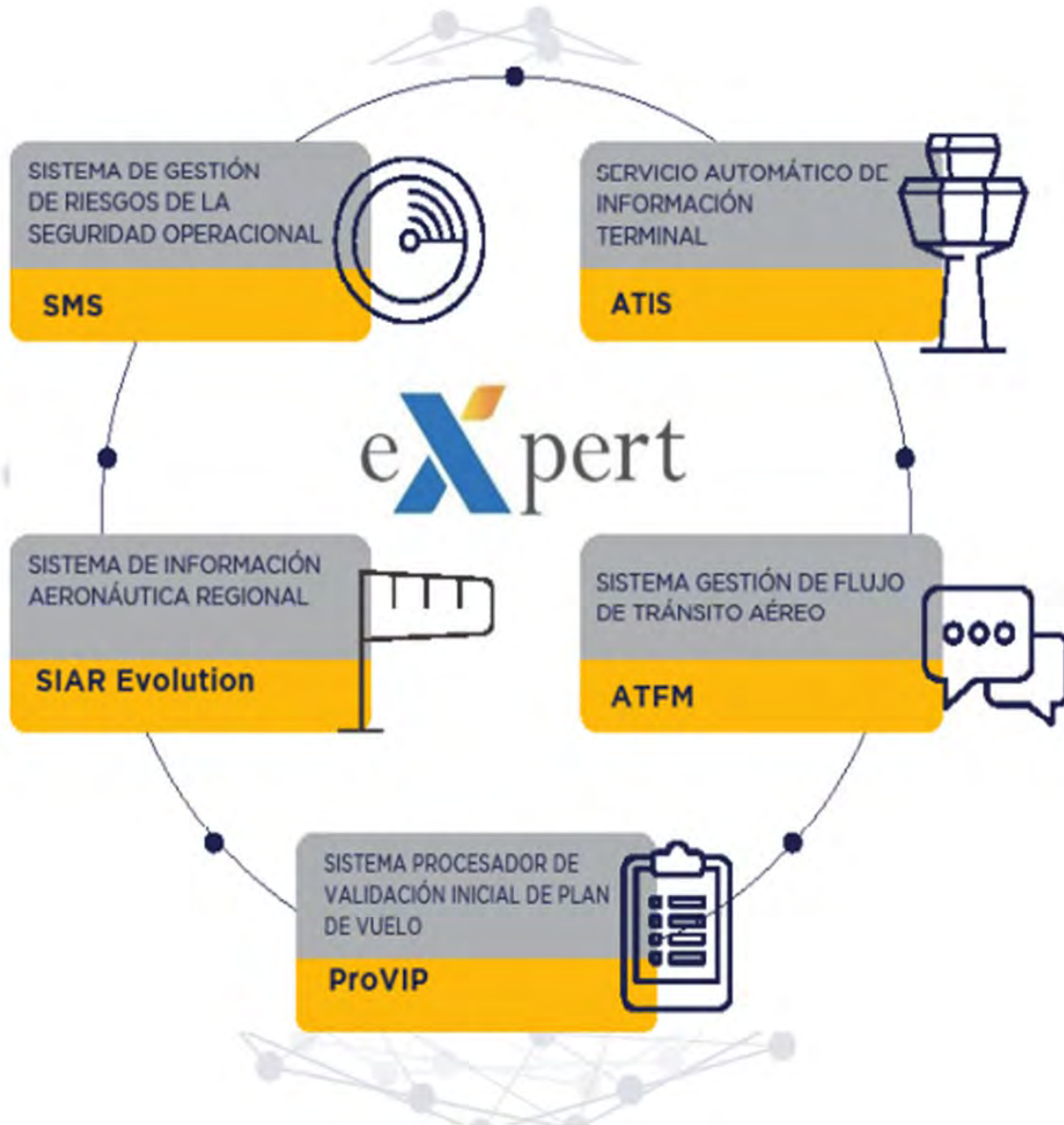
Contamos con una Aeronave Super King Air B200, con motores turbohélices de 850 HP cada uno, y autonomía de vuelo de 5 horas 30 minutos. Se dispone de un sistema Automático de Inspección en Vuelo, que opera con referencia GPS y DGPS. Las Inspecciones en Vuelo se llevan a cabo en cualquier condición meteorológica que la normativa lo permita.

Las Inspecciones en Vuelo se desarrollan en cumplimiento al Anexo 10 y el Documento 8071 de OACI. También pueden llevarse a cabo conforme a la Normativa FAA.

La verificación se lleva a cabo mediante una aeronave que cuenta con el soporte de un laboratorio electrónico a bordo, llamado Sistema de Inspección en Vuelo o Consola de Verificaciones, que cumple con las exigencias internacionales para este tipo de servicio, garantizando así que los procedimientos de navegación aérea sean seguros para los usuarios.



Soluciones Tecnológicas



COCESNA cuenta con equipos desarrolladores e implementadores de sistemas TI de alta calidad, competitivos, con un código eficiente, fiable, robusto en las áreas de navegación aérea (ANS) y seguridad aeronáutica, orientados a facilitar las operaciones de las autoridades de Aviación Civil, Instituciones y Empresas Administradoras de Aeropuertos, de acuerdo a estándares y con un valor agregado en la funcionalidad de sus sistemas.

SMS para SSP

DESCRIPCIÓN DEL SOFTWARE: SMS 2.0, que se implementará adaptado como SSP, el cual incluye el siguiente módulo y características:

1. Módulo de Gestión de Riesgo de Seguridad Operacional

- **Gestión de riesgo o Análisis de riesgo**

Manejo de informes de análisis de la gestión de riesgo o Aprobación de riesgo, Manejo de informes de aprobación de la gestión de riesgo o Cumplimiento de acciones, Manejo de adjuntos de evidencia de cumplimiento o Revisión de riesgo, Manejo de informes de revisión de la gestión de riesgo

- **Consultas**

Dashboard de gestión de riesgos, Indicadores de gestión

- **Catálogos**

Consecuencia, Defensa, Acción, Participantes, Etiquetas, Color, Categorías, Subcategorías

- **Seguridad**

Usuarios, Roles

- **Administración del sistema**

Parámetros, Programas, Funciones

- **Alertas**

Alerta por asignación de acción de mitigación Cod. CRC-FMTO-005/Ed.001 7, Alerta por proximidad de vencimiento de acción de mitigación, Alerta por proximidad de vencimiento de revisión de peligro genérico

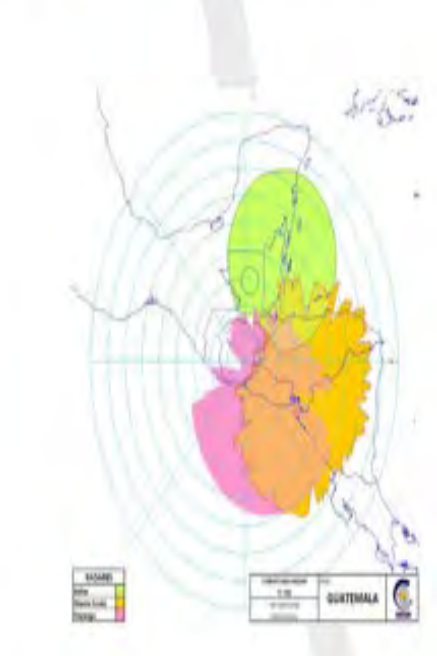
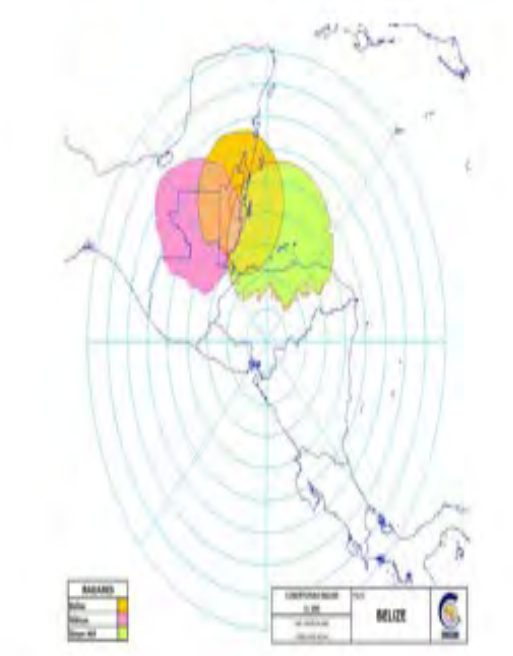
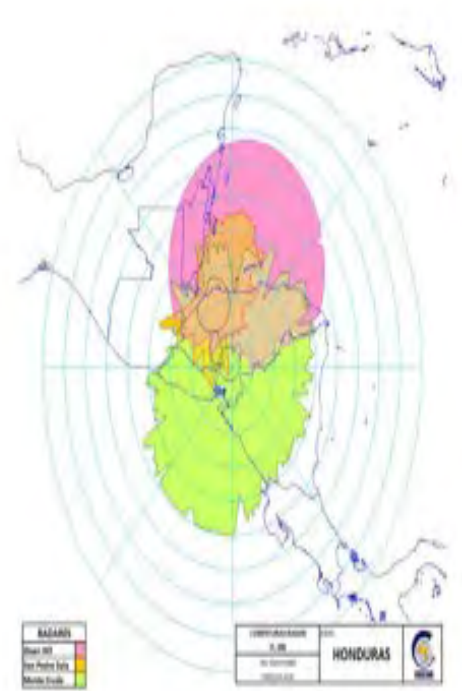
- **Logs**

Revisiones de peligro genérico, Log de etapas del peligro, Log de procesos, Log de correos, Log funciones, Bitácora de acciones

COMPARTICIÓN DE DATOS RADAR

Actualmente COCESNA cuenta con 15 radares de vigilancia aeronáutica.

Con el objetivo de expandir la conciencia situacional de los controladores de tránsito aéreo en los aeropuertos de Centroamérica, COCESNA comparte datos de sus radares con los estados miembros para crear un ambiente que facilite la toma de decisiones colaborativas.





Gerencia Regional de Investigación de Incidentes y Accidentes

2023

GRIAA en Centroamérica



- Unidad de COCESNA encargada de la Asistencia en Investigación de Accidentes a Estados Miembros.
- Mecanismo de Cooperación Regional AIG para el soporte a las investigaciones de Accidentes.
- Cuenta con los Investigadores de Accidentes de la Región Centroamericana

COCESNA

Servicios que brinda a sus Estados Miembros

Propuestas

- Regulaciones,
- Procedimientos de Investigación de Accidentes
- Textos de orientación.

Asistencia

- Establecimiento
- Implementación Elementos Críticos AIG



Diagnósticos

- Implementación AIG en el Estado.

Soporte a

- Capacitaciones de los Especialistas de Investigación de Accidentes de la Región.

Activación

- Ante Sucesos del Anexo 13 para asistir a los Estados durante las fases de la investigación.
- Intercambio de Especialistas AIG.

Visión:

Ser un Referente Internacional
en el soporte a Estados en la
Investigación de Accidentes.





GERENCIA TÉCNICA DE MEDIO AMBIENTE

2023

COCESNA GTMA

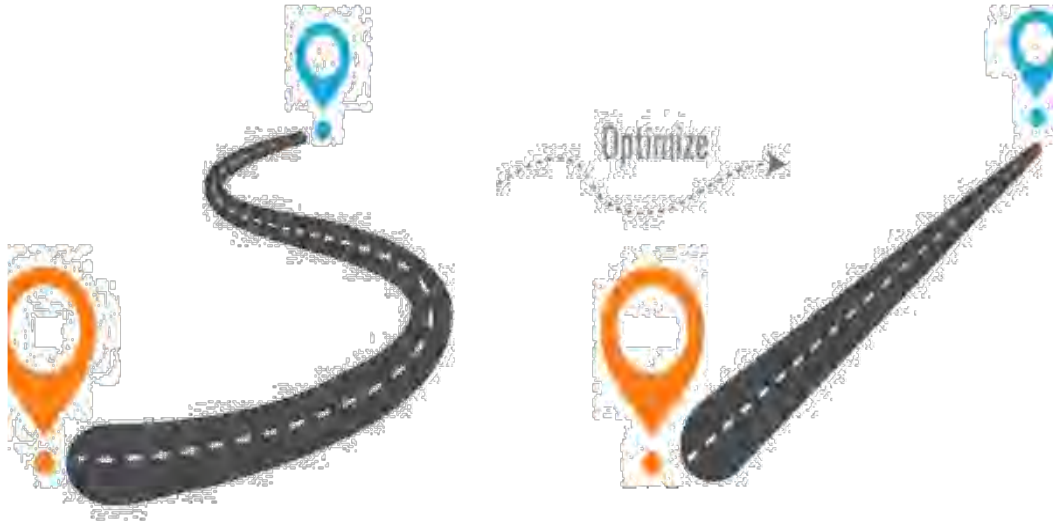
- Unidad de COCESNA encargada de impulsar la sostenibilidad de la aviación civil
- Unidad de coordinación para el desarrollo armonizado en materia ambiental.
- Participa en para el desarrollo armonizado varios foros y comités regionales de ambiente, salvaguardando los intereses de los Estados Miembros
- Acompaña a los Estados Miembros de COCESNA en la implementación del CORSIA y Planes nacionales
- Ubicada en la Ciudad de Guatemala

CORSIA

- Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)
- Acompañamiento de los estados miembros en la implementación de las fases
- Seguimiento a las actividades del ACT-CORSIA de la OACI
- Coordinación de la mesa CORSIA



MÉTRICA DE CAMBIO CLIMÁTICO



- Planes de acción
- Apoyo en la elaboración y actualización de planes de acción a nivel regional
- Fortalecimiento de planes estatales sobre la acción
- Estimación en la medición del ahorro de emisiones de CO2 por la optimización de rutas en los servicios de navegación aérea

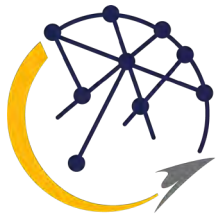
GESTIÓN AMBIENTAL CORPORATIVA

- La implementación de manera integrada del proceso de gestión ambiental y cambio climático
- Promoción de la cultura ambiental corporativa
- Desarrollo de documentos de consulta para la promoción de la gestión ambiental





COCESNA



ICCAE
Aviation Training

Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica

2023



- El Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica – ICCAE, es una de las tres gerencias que conforman a COCESNA, cuyo fin es liderar los procesos de entrenamiento aeronáutico en la región centroamericana para el personal de COCESNA, sus Estados Miembros y otros clientes externos, todo esto con el propósito de fortalecer las competencias de los profesionales aeronáuticos, cumpliendo con las normas y métodos contenidos en los Anexos y Documentos de OACI y las Regulaciones de los Estados.

Programas de Capacitación

Nuestros 5 Programas de Capacitación



Navegación Aérea

Este programa incorpora cursos en áreas como ATC, AIM, SAR, diseño de procedimientos, ATSEP, CNS/ATM, meteorología, entre otros.



Seguridad Operacional

Este programa cuenta con cursos en áreas de inspectores gubernamentales de seguridad, medicina aeronáutica, investigación de accidentes, SMS / SSP, entre otros.



Aeropuertos

El programa se compone de cursos en áreas de inspectores de aeródromo, bomberos aeronáuticos, AVSEC / FAL, operaciones en rampa, entre otros.



Gestión/Instructores

En este programa se cuenta con capacitaciones en áreas de instrucción, diseño de material didáctico, tutores virtuales, derecho aeronáutico, gerencia aeronáutica, entre otros.

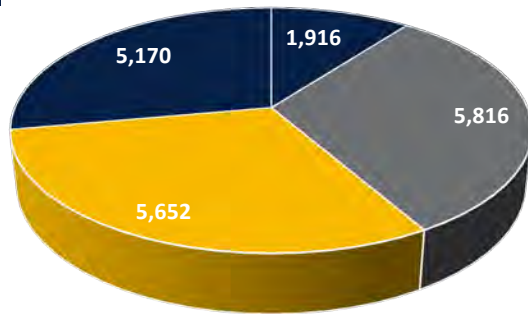


Técnico en Mantenimiento Aeronáutico

El programa incorpora cursos en áreas de TMA, aviónica, sistemas, estructuras e interiores, entre otros.

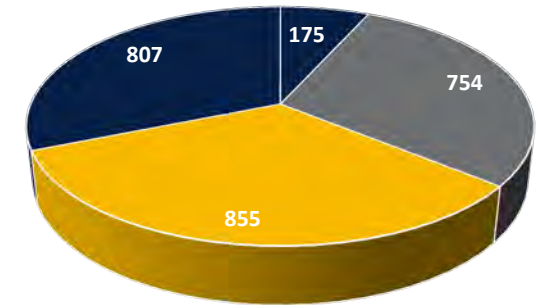
Indicadores de Productividad 2022

Horas de Capacitación



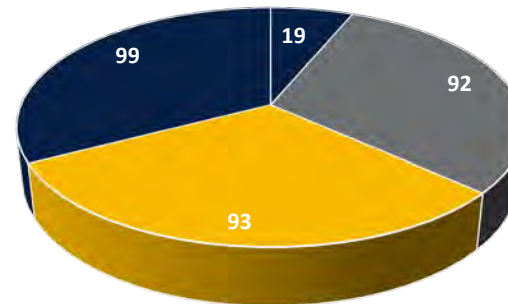
■ 1er Trimestre ■ 2do Trimestre ■ 3er Trimestre ■ 4to Trimestre

Participantes Capacitados



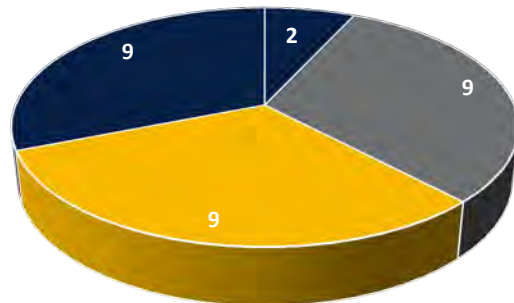
■ 1er Trimestre ■ 2do Trimestre ■ 3er Trimestre ■ 4to Trimestre

Cursos ejecutados



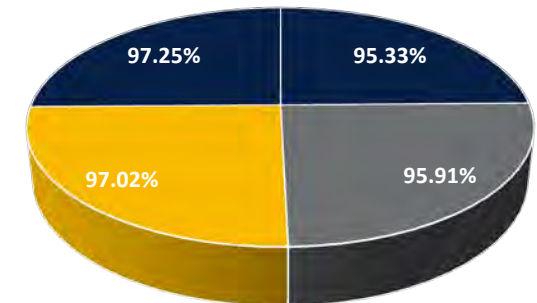
■ 1er Trimestre ■ 2do Trimestre ■ 3er Trimestre ■ 4to Trimestre

Cursos virtualizados



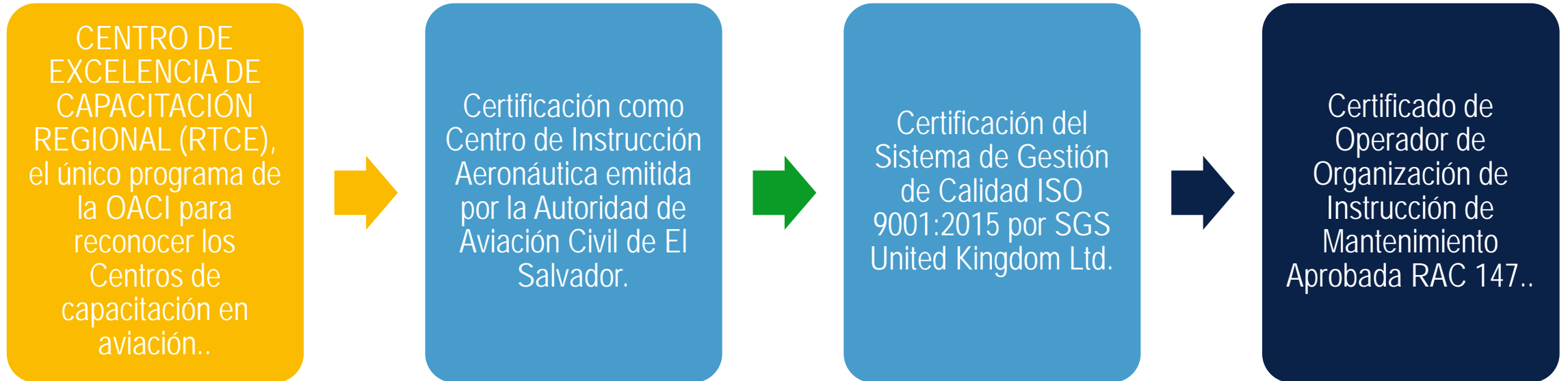
■ 1er Trimestre ■ 2do Trimestre ■ 3er Trimestre ■ 4to Trimestre

Satisfacción trimestral de los participantes



■ 1er Trimestre ■ 2do Trimestre ■ 3er Trimestre ■ 4to Trimestre

Reconocimientos y certificaciones



PARA COTIZACIONES CONTÁCTENOS

E-mail: gcg@cocesna.org

Página web: www.cocesna.org

Gracias

