



CLAC/GEPEJTA/54-INFORME
15/09/23

**QUINCUAGÉSIMA CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN
ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO
(GEPEJTA/54)**

(Lima, Perú, 23 y 24 de agosto de 2023)

INFORME

Lugar y fecha de la reunión.

1. La Quincuagésima Cuarta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) se realizó de manera presencial en la ciudad de Lima, Perú, durante los días 23 y 24 de agosto de 2023.

Apertura.

2. La inauguración contó con alocuciones del Sr. Donal Castillo, Director General de Aeronáutica Civil del Perú y del Secretario Sr. Jaime Binder.

Secretaría, Participantes y Coordinación.

3. La Coordinación de la reunión estuvo a cargo de la Sra. Verónica Pajuelo, y en la reunión participaron treinta y nueve (39) delegados, representando a once (11) Estados miembros y cuatro (4) Organismos observadores. La lista completa de participantes se acompaña como **Adjunto1**.

Cuestión 1 del

Orden del Día: Aprobación del Orden del Día.

4. La Coordinadora presentó el Orden del día El Grupo de Expertos lo aprobó sin objeción. El mismo se acompaña como **Adjunto 2** al presente informe.

**Cuestión 2 del
Orden del día: Transporte y Política Aérea**

Creación de un indicador de competencia en el mercado de la aviación civil

5. El delegado de Brasil presentó al Sr. Frederic González de la OCDE, para que realice una presentación de manera remota. El Sr. González realizó una presentación acerca de la creación de un índice STRI (Service Trade Restriction Index) creado por la OCDE (**Adjunto 3**).
6. La delegada de República Dominicana consultó al representante de la OCDE si le podría explicar la mención en la presentación sobre los vuelos charter ya que entendió que no estaban incluidos en los indicadores. El Sr. González confirmó que efectivamente los vuelos charter no se encuentran incluidos ya que esa información es más difícil de obtener, por lo que no se ha considerado por el momento.
7. La Coordinadora agradeció la presentación y resaltó que la información es de gran utilidad para la región.
8. El delegado de Brasil cedió la palabra a su delegación, para que remotamente presenten el trabajo realizado al interior del grupo ad hoc sobre la creación de un indicador de competencia.
9. La delegada de República Dominicana consultó sobre el esquema presentado, si este ha sido alimentado con información de los Estados y cómo funciona. El delegado de Brasil aclaró que aún se encuentran en la parte inicial del indicador, es decir, debatir el esquema y sobre cómo proceder respecto a los Estados en la obtención de información.
10. El Sr. González (OCDE) interviene para hacer la consulta sobre dónde se encuentra el grupo ad hoc en el proceso de su estudio, si han iniciado a recolectar datos o no. En otras palabras, si la estrategia es primero recolectar los datos y luego ajustar el marco o al revés. El delegado de Brasil aclaró que ya existe un contexto o marco y están conscientes que el trabajo no es fácil, pero que ya existen varias de las informaciones en índices y que en el grupo ad hoc continuarán en discusiones para poder tener un buen punto de partida sobre el análisis.
11. El delegado de Perú hizo una acotación con relación al estudio inicial que se expuso acerca de las barreras de mercado. Remarcó que una de las conclusiones fue que mientras menores barreras a la prestación de servicios, menores son los costos para las empresas. Y que, a mayores barreras a la prestación de servicios, mayores son los costos. Agregó además que Perú ha realizado el estudio de la concentración de mercado de los últimos 13 años y se ha encontrado que existe una alta concentración de mercado. Dado este contexto, consultó si el siguiente paso sería evaluar si corresponde tomar medidas correctivas.
12. El delegado de Brasil comentó que se debe hacer un diagnóstico de acuerdo con las concentraciones que se encuentren en cada Estado. Concluyó así que es importante para el análisis el grado de concentración, pero se debe saber si es negativa para el mercado o no.

13. El Secretario manifestó que la secretaría a participado en el grupo ad hoc de la creación de un indicador de competencia para CLAC, y agregó que una de las preguntas abordadas fue si es que era necesario o no para Latinoamérica y el Caribe tener un indicador de este tipo. Si la respuesta era afirmativa, cuál debía de ser este indicador. Enfatizó que fue muy interesante la exposición de la OCDE, la cual mostraba varios países de Latinoamérica muy bien ranqueados. Resaltó, además, que lo interesante es que una vez se tenga la información completa, cada Estado soberanamente va a poder tomar las medidas correspondientes. Comentó que en general el mercado aéreo tiene pocos participantes y eso no es dañino en sí, pero lo que sí es incorrecto es que exista un actor dominante que abuse de su posición. Añadió que la OACI también trabaja en un indicador de competencia, y de acuerdo con ello se va a ir definiendo en el tiempo si se tiene uno para CLAC o para toda Latinoamérica y el Caribe, o si se adhiere al de OACI. El Secretario concluyó agradeciendo la calidad de trabajo y la forma como lo ha desarrollado Brasil ya que ha introducido un concepto interesante al debate interno, como es el de la contestabilidad.

14. El delegado de Brasil extendió la invitación a los Estados miembros a ser parte del grupo ad hoc.

Conclusión.

15. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y reiteró la invitación a ser parte del grupo ad hoc, mediante el aviso oportuno a la Secretaría.

Sistema Estadístico Integrado

16. El delegado de Brasil presentó la nota CLAC/GEPEJTA/54-NE/18 referente al Sistema Estadístico Integrado, explicó que el grupo ad hoc sobre estadística ha venido trabajando en un proyecto de resolución para el envío de reportes estadísticos de tráfico aéreo en la zona CLAC el cual se presenta como coautoría de los miembros del este grupo.

17. La representante de Perú señaló que las tablas deben ser de fácil comprensión, sin necesidad de leyendas, explicaciones o notas. República Dominicana sugirió que sería importante distinguir y especificar los vuelos domésticos, internacionales e incluso los vuelos chárteres. Luego, el delegado de Brasil explicó que para lograr lo anterior se incluía la columna "Tipo de servicio". Además, aclaró que solo se tratarían datos relacionados con la aviación comercial y destacó la importancia de precisar en el proyecto de resolución que este sistema integrado se refiere a pasajeros y carga de vuelos comerciales. En respuesta, la delegada de República Dominicana propuso simplemente agregar la palabra "comercial" al párrafo 1.

18. Asimismo, se tocó el tema de la carga, donde el delegado de Chile dijo que no se podía considerar el correo dentro de la carga, llegando a la conclusión que debía considerar dentro de la carga a las mercancías, excluyendo en consecuencia, el equipaje, suministros y correo. También se concluyó que se debía indicar en la tabla anexada: Kg, y una nota al pie donde se indique "Cantidad total, preferentemente expresada en kilogramos".

19. El delegado de Ecuador expresó sus dudas sobre el plazo de entrega establecido en la frase: "en un plazo de noventa días a partir del término del período". En respuesta, el delegado de Brasil explicó que si nos encontráramos en agosto (31 de agosto), tendríamos un plazo de noventa días, lo que significaría hasta el final de noviembre para enviar la información o los datos

correspondientes al mes de agosto. El Secretario también señaló que este plazo debe entenderse de la siguiente manera: si hipotéticamente estamos en agosto, esto implica que la estadística que se enviará corresponde a tres meses atrás. Además, aclaró que es poco común que los estados dispongan de la estadística el mismo mes de manera inmediata, es decir, tan pronto como termina el mes. En realidad, un retraso de información de noventa días no representa un gran problema. Finalmente, el Secretario mencionó que el mismo plazo estaba estipulado en la resolución anterior.

20. El delegado de Perú preguntó acerca del registro de los vuelos que no efectúan aterrizajes en aeropuertos, sino en ríos. En respuesta, el delegado de Brasil destacó que estos vuelos representan una minoría y tienen una importancia limitada en comparación con los vuelos convencionales que aterrizan en aeropuertos con códigos OACI. Seguidamente El Salvador preguntó si solo se registrarían los vuelos de líneas aéreas comerciales nacionales, es decir las que solo pertenecen al Estado que envía la información, el delegado de Brasil indicó que se registraban todos, las líneas aéreas nacionales e internacionales. Luego de las aclaraciones efectuadas, también por parte de la Secretaría, el GEPEJTA, concordó el texto de la resolución sobre estadística.

Conclusión.

21. El Grupo de Expertos aprobó la resolución sobre estadística con las modificaciones efectuadas (**Adjunto 4**), para luego presentarla al próximo Comité Ejecutivo a celebrarse en Venezuela.

Propuesta de entendimiento para facilitar la realización de trabajos aéreos

22. El delegado de Chile presentó la nota CLAC/GEPEJTA/54-NE/06 referente a la propuesta de entendimiento para facilitar la realización de trabajos aéreos, con la coautoría de Brasil, Chile, Costa Rica, El Salvador, Nicaragua, Paraguay, República Dominicana, Uruguay y Venezuela, Estados integrantes del grupo Ad Hoc, asimismo señaló que se presentaba un borrador del MoU el cual recoge la propuesta de los Estados mencionados.

23. El delegado de Uruguay elogió la propuesta del Memorando de Entendimiento (MoU) y señaló que su país la encontraba altamente satisfactoria. Por otro lado, la delegación de República Dominicana resaltó la importancia del MoU, destacando que fortalecería la cooperación entre los Estados miembros y facilitaría la concertación de servicios aéreos que algunos Estados carecen. La delegada de Perú felicitó la propuesta del MoU, aunque señaló que la legislación peruana actualmente no permite su aprobación. Sin embargo, se están llevando a cabo estudios para hacerlo viable en el futuro.

24. El delegado de Venezuela subrayó la importancia del MoU y expresó algunas diferencias, especialmente en lo que respecta a los considerandos. El delegado de Chile, utilizando términos coloquiales, destacó la necesidad de no poner en peligro la seguridad del país en la búsqueda de proteger empresas nacionales. Mencionó que Chile había enfrentado problemas de incendios forestales en el pasado, lo que había llevado a permitir la entrada de empresas extranjeras para ayudar en la extinción de incendios. También indicó que una premisa básica que subyace en el MoU es que en ningún caso se debe comprometer la seguridad operacional.

25. La delegada de Cuba señaló que en caso de aprobar el MoU, sería necesario modificar los procedimientos, no las regulaciones aeronáuticas. Costa Rica mencionó la posibilidad de autorizaciones expeditas mediante procedimientos internos y simplificados para situaciones de

emergencia. También hizo referencia a un repositorio, discutido en el grupo, para mantener una base de datos de empresas extranjeras y que cada Estado mantuviera una lista de estas empresas.

26. El delegado de Brasil apoyó la posición de Chile, considerando que el MoU tenía una motivación noble y debería aplicarse en situaciones excepcionales, cuando los países hayan agotado sus capacidades de respuesta ante emergencias. Brasil no tenía problemas en adherirse al acuerdo y alentó a otros Estados a firmarlo.

27. El delegado de Uruguay confirmó que las observaciones del delegado de Venezuela se referían específicamente a la parte de los considerandos. Posteriormente, el delegado de Venezuela afirmó que lo planteado por Uruguay sobre sus observaciones era correcto. El Secretario citó un artículo de la Constitución Venezolana, sobre los estados de excepción y explicó que en todos los Estados existen disposiciones semejantes. Luego, explicó que el Memorando se activaría solo en estas situaciones excepcionales, que pueden estar en la constitución o las leyes respectivas. El delegado de Chile enfatizó que el MoU no pretende interferir en los marcos jurídicos de cada Estado, ya que pueden ser muy diferentes.

Conclusión

28. EL Secretario propuso una reunión de un equipo redactor entre Chile, Uruguay y Venezuela, con el fin de modificar la parte de los considerandos del MoU. Luego de realizar el trabajo requerido, se presentó al GEPEJTA (al día siguiente) el MoU con las modificaciones efectuadas (**Adjunto 5**); el GEPEJTA lo aprobó y acordó presentarlo al Comité Ejecutivo.

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

29. El delegado de Brasil presentó la nota CLAC/GEPEJTA/54-NE/16 referente al Sistema único de autorización de vuelos entre los países de la región. Explicó que la medida propuesta en el GEPEJTA/53 fue la elaboración y circulación de un cuestionario respecto a la autorización/habilitación de empresas aéreas extranjeras para operar servicios aéreos, y que, a pesar de la relevancia del tema, tan solo diez Estados Miembros contestaron el cuestionario. Concluyó instando a los Estados a que respondan la encuesta, ya que se ha dado la facilidad de extender el plazo.

30. La coordinadora consultó cuál es el plazo y el Secretario agregó que se informará al respecto enviando una comunicación a los Estados.

Conclusión.

31. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Acuerdo Multilateral Permanente para la liberalización de la séptima libertad para los servicios de carga

32. El delegado de Brasil presentó la nota CLAC/GEPEJTA/54-NE/13 referente a la Propuesta de entendimiento para liberalización de la séptima libertad para los servicios exclusivos de carga: MoU entre las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. Resaltó que bajo la deliberación en el GEPEJTA/53 se formó un

grupo de trabajo ad hoc, con los representantes de Brasil, Chile, República Dominicana, Uruguay, con el propósito de evaluar puntos de la propuesta que se tomaba por base el Memorándum de Entendimiento sobre derechos de tráfico de séptima libertad para servicios exclusivos de carga, elaborado por la CLAC de forma temporal durante la pandemia del COVID19. Agregó que este grupo ad hoc discutió preliminarmente los siguientes puntos: i) que tipo de entendimiento se debería proponer y que sería lo más adecuado; ii) si el documento estaría disponible a la adhesión solo de Estados Miembros de la CLAC o de terceros; y finalmente, iii) la forma de adhesión. Aclaró que la propuesta de MoU fue aprobada por unanimidad de los participantes del grupo de trabajo ad hoc. Se invitó al GEPEJTA a analizar minuciosamente las cláusulas del MoU propuesto y a definir un texto final del MoU, para ser presentado en el próximo Comité Ejecutivo

33. El Secretario pidió la palabra para agregar que crear un mercado de bienes dentro de la región se podría lograr facilitando la carga aérea con instrumentos como el presentado. Resaltó que, si fuera el caso, cualquiera Estado suscriptor puede retirarse del MOU sin mayor problema.

34. La coordinadora consultó si hay algún dato de cuánta carga se ha transportado bajo este marco. También añadió que podría ser interesante evaluar los productos que hay dentro de la región que pueden ser permitidos tanto para el ingreso y salida de los países, ya que muchos productos tienen restricciones en otros países, entonces sería beneficioso que las autoridades de los ministerios de agricultura puedan brindar información sobre el listado de productos que se pueden traer y llevar y también el de obtener un listado de productos que tienen objeciones de ingreso.

35. El Secretario concordó con la coordinadora y resaltó que ese punto es muy importante. Agregó que se está conversando con la CEPAL, para que el próximo año se pueda discutir el tema de la carga aérea en dicha sede, ya que el objetivo es el de ampliar el análisis.

36. El delegado de Brasil agregó que lo que se acaba de mencionar es muy pertinente, porque el comercio exterior no está solamente basado en el transporte, sino también en considerar las barreras del transporte. Agregó que cuando se avanza en una liberación de carga luego se puede agregar un paso más, que sería la barrera agrícola.

37. La delegada de República Dominicana pidió la palabra para agregar que, en el tema de la séptima libertad, en República Dominicana, en el año 2010, adoptó una política aerocomercial a través de la Junta de Aviación Civil mediante una resolución que permite la utilización del derecho del tráfico de séptima libertad en vuelo de carga. Así que para República Dominicana no habría ningún problema en la suscripción del MOU presentado.

38. El delegado de El Salvador agregó que también se adhieren a la liberación de la séptima libertad del aire para los servicios de carga y que inclusive en sus memorándums de entendimiento y convenios bilaterales de transporte aéreo que se han acordado con distintos países, siempre se ha incluido una cláusula de liberación de la séptima carga para este tipo de servicios.

39. La delegada de Cuba resaltó que, en el caso de Cuba, la séptima libertad para los servicios de carga se analizará puntualmente después de analizar la demanda, la oferta del mercado, si son operadas por operadores aéreos nacionales, entre otros. Ya que la industria aérea cubana sufre directamente la imposibilidad de acceder en igualdad de condiciones al resto de operadores aéreos del mundo, de aeronaves, y tecnología en sentido general como consecuencia del embargo, y que por el momento se tiene una política de flexibilización del transporte aéreo de transporte de pasajeros y de carga de manera puntual y bilateral.

Conclusión.

40. El GEPEJTA aprobó el texto del MOU relativo a la liberalización de la séptima libertad para servicios exclusivos de carga y que sea elevado al Comité Ejecutivo (**Adjunto 6**).

Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC

41. El Secretario presentó la NE-02: Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil; explicando los antecedentes de la nota y resaltando que los Estados que potencialmente podrían adherirse al Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC a esta fecha son: Argentina, Aruba, Belice, Bolivia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Jamaica, México, Nicaragua, Perú y Venezuela. Instó a dichos Estados a que se adhieran sin reservas o a que consideren adherirse con reserva de los derechos de tráfico de pasajeros, para solo habilitar los servicios de exclusivos de carga hasta la séptima libertad.

42. La Coordinadora realizó una consulta respecto a cuál es la diferencia entre este proyecto y el proyecto que se ha hablado anteriormente en la nota previa.

43. El Secretario aclaró que la diferencia sustantiva es que el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC es un tratado internacional que tiene que recurrir al procedimiento constitucional de cada país para su aprobación y que posteriormente se transforma en ley interna de cada país, generando efectos jurídicos entre los Estados que lo ratifican o adhieren a él. Por otro lado, el MOU no necesita del poder legislativo para surtir efectos. Es el poder ejecutivo que subscribe ese instrumento (el MoU) y por tanto su tramitación es más simple.

44. El delegado de Chile pidió la palabra para comentar sobre una situación que fue planteada en el GEPEJTA del año 2009 en Lima. Es el caso con Paraguay y Chile, que al momento de formularse reservas al Multilateral (por parte del Paraguay) y al primar la firma posterior del multilateral sobre otros instrumentos, se produce el efecto que se restrinjan, sin quererlo, las condiciones más generosas que habían sido ya pactadas en un acuerdo bilateral previo. Es por eso, que desea recordar a los Estados que tengan presente al momento de formular reservas ese tipo de situaciones, para que involuntariamente no dañen relaciones más liberales que puedan tener preexistentes al bilateral.

45. El Secretario resaltó que es valioso el aporte formulado por Chile y pide que aclare cuál era la solución a este tema o que enmienda debiera hacerse.

46. El delegado de Chile explicó que, de formularse una reserva, los Estados pueden detallar en el texto las condiciones bajo las cuales formulan la reserva que eso no afecta a sus relaciones previas, para que así se pueda mantener a salvo las condiciones más beneficiosas y también poder convivir con la reserva formulada. Otra vía es modificar el acuerdo e incluir un artículo de compatibilidad, que es lo más difícil, pero que debería considerarse alguna disposición que permita compatibilizar futuros tratados multilaterales con el bilateral preexistente.

47. El Secretario solicitó a los Estados que si desean adherirse con reservas se contacten con la secretaría.

48. El delegado de Chile mencionó al GEPEJTA del 2019 y que en ese entonces también se planteó una recomendación de la Secretaría sobre cómo ratificar.

49. La delegada de República Dominicana explicó que dentro del texto del multilateral está la forma en que deben ser presentadas las reservas y que se menciona también que si hay condiciones más favorables en el bilateral entonces prevalecerán las condiciones del bilateral.

50. La Coordinadora instó a los Estados a que se adhieran al acuerdo y que respecto a las reservas se puedan comunicar con la Secretaría.

51. La delegada de Uruguay hizo una acotación respecto a que puede ser útil, en vez de una reserva, usar el mecanismo de la declaración, que prácticamente es una declaración interpretativa.

52. La Coordinadora precisó que la Resolución A20-27 "Orientaciones para el tratamiento de las reservas (formulación, aceptación y objeción) en el Acuerdo Multilateral de cielos abiertos para los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil" está en la página web, en la parte de Decisiones, para que los Estados puedan consultarlo de ser necesario.

Conclusión.

53. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 3 del Orden del día: Gestión Aeroportuaria

Experiencia en concesiones aeroportuarias y buenas prácticas

54. La Coordinadora indicó que la NI-01: Legislación aeroportuaria, presentada por ALADA estaba disponible en la página web para conocimiento.

55. El delegado de la IATA señaló que la nota informativa contenía información desactualizada y que debía ser leída con esa precaución. La delegada del Uruguay indicó que la nota informativa presentada por ALADA, era la primera parte de una investigación mayor.

56. El delegado de Brasil dio la palabra al Superintendente de Regulación Económica de Aeropuertos Sr. Renan Brandao quien hizo una presentación sobre las concesiones aeroportuarias realizadas en el Brasil (**Pres-Brasil: Concesiones Aeroportuarias**).

57. La coordinadora agradeció la excelente y detallada presentación sobre la materia, sobre un método que muchos países de la región usan o están interesados en usar.

58. El delegado de Perú, solicitó a Brasil explicarse más sobre el incumplimiento de los contratos sobre los programas de inversiones.

59. El delegado de Brasil explicó que este tema es de mucha atención de parte de la ANAC, solo hubo un momento que se presentó un incumplimiento de las obligaciones, pero durante las 2 primeras fases había instrucciones muy marcadas y penalidades altas, para situaciones de incumplimiento.

60. La funcionaria de República Dominicana, indicó que tenía una duda sobre la presentación, cuando se habló del límite de las tarifas para los aeropuertos grandes: si se hablaba del cobro de tasas a los usuarios o si es un pago que hace la empresa encargada de la Concesión.

61. El delegado de Brasil, explicó que anteriormente todas las tarifas eran discriminadas y eran como ingresos al aeropuerto. Los aeropuertos no tenían en su contrato de concesión una tabla donde se especificaba las tarifas y la forma de corregir esta tarifa en términos monetarios. Lo que hicieron fue establecer las tarifas que tenemos promedio anual de ingresos, así que el aeropuerto tiene la libertad de qué si se promueve un incremento en alguna de las tarifas debe comparar con otra tarifa del promedio por pasajero, así el contrato establece una serie de ingresos y se tiene un poco más de libertad, para que la concesión promueva algunos ajustes entre las tarifas

62. El delegado de Uruguay, felicitó a Brasil por la presentación, recalcó que es evidente que hay un avance exponencial por parte de Brasil, recalcó que hay un buen manejo y comentó que es un hito importante permitir el ingreso de capitales extranjeros, considerando que en el pasado en algunos Estados este tema era arduo de encarar, la inversión en infraestructura. Mencionó sobre la flexibilización regulatoria que puedan presentar los operadores aeroportuarios o aerolíneas, y que aplican la moralidad. Cuando la moral empieza a intervenir en el contrato dejan de producirse efectos nocivos que los mismos contratos establecen, son elementos que pueden jugar también en contra. Entonces no existe algún contrato que pueda confirmar el éxito del mismo si la gente no actúa de buena fe.

63. El delegado de Venezuela, felicitó a Brasil por la información presentada, considerando que no es fácil concesionar 59 aeropuertos en un lapso de 10 años, consultó sobre el aspecto técnico de seguridad operacional, como ha influido en esto los concesionarios, estos aeropuertos han sido certificados por la autoridad de aviación de Brasil.

64. El delegado de Brasil, explicó que la ANAC es responsable por la regulación económica y técnica de los aeropuertos, incluso hay otra área que es únicamente responsable de las regulaciones técnicas, así que los homologa y los hace cumplir con las reglas y las resoluciones aplicables a las cuestiones técnicas, todo está bajo la supervisión de la ANAC.

65. El delegado de Chile, felicitó por la presentación y la claridad del expositor ya que permite comparar con los sistemas de su país. Mencionó sobre el sistema de concesiones de su país que es bastante parecido al que ha venido trabajando hace 25 años, comentó sobre los mecanismos de solución de controversias, que observaron que debían ser enfocados a lo preventivo, teniendo dos ventajas: solucionar los conflictos lo antes posible y ser atractivos para los inversionistas que generalmente buscan evitar engorrosos procedimientos ligados a los tribunales. Luego de aplicar un sistema que no fue muy eficiente, desde hace 10 años sus contratos tienen un doble mecanismo de solución que considera la intervención de un panel técnico de forma inicial que solo emite recomendaciones y busca conciliar, sino se eleva el caso a una comisión arbitral que no es un tribunal ordinario, sino una comisión constituida para resolver los casos, esto ha resultado ser más eficiente.

66. El delegado de Brasil, comentó que ellos se inspiran en otros modelos de concesión de Latinoamérica, sobre los mediadores de solución a conflictos es tendencia en varios sectores de infraestructura en Brasil, es reciente pero ya hace un par de años avanzan con establecimientos de cláusulas de arbitrajes.

67. El funcionario de Perú expresó la experiencia de su país, indicando que en la actualidad tienen 18 aeropuertos concesionados, el primer grupo está administrado por la empresa Aeropuertos del Perú por un periodo de 25 años, el segundo grupo está administrado por Aeropuertos Andinos del Perú que administra 5 aeropuertos principalmente los del sur, destacando el de la ciudad de Arequipa con un tráfico de 2 millones de pasajeros a nivel nacional. A la fecha cuentan con un regulador que se encarga de supervisar las obras de los concesionarios, desde el año 2019 existen mejores planificaciones para reducir la brecha de infraestructura aeroportuaria.

68. El delegado de Brasil, agradeció por la información de Perú, comentó que en Brasil todos los aeropuertos son autofinanciados, sea individualmente o por medio de bloques, el aeropuerto más pequeño que no es suficientemente rentable se autofinancia en bloques. Sobre el avance, ya deberían tener las fases de ampliación terminadas, por pandemia se retrasó el plazo para el cumplimiento de esta fase, algunas obras han sido atrasadas para finales de este año.

Conclusión

69. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 4 del

Orden del día: Capacitación

Detección de necesidades de capacitación

70. El punto focal de la Macrotarea, República Dominicana presentó la nota CLAC/GEPEJTA/54-NE/12 referente a detección de necesidades de capacitación, donde se explicó sobre la encuesta enviada a los Estados y las respuestas recibidas hasta la fecha.

71. El Secretario comentó que la encuesta ha sido respondida solo por algunos Estados y normalmente la respuesta no representa a toda la Administración de dicho Estado. Sin embargo, se buscará efectuar los programas de capacitación en base a las respuestas recibidas. Recalcó que es esencial que los Estados se ofrezcan a ser sede para los cursos in situ, a fin de capacitar a los funcionarios del país anfitrión en mayor número.

Conclusión.

72. El Grupo de expertos tomó nota de información presentada e invitó a los Estados que aún no han respondido la encuesta a enviar sus respuestas antes de la próxima reunión del Comité Ejecutivo.

Estudio continuo de la demanda de capacitación de los Estados miembros de la CLAC

73. La delegada de República Dominicana presentó la nota CLAC/GEPEJTA/54-NE/07 referente a Estudio continuo de la demanda de capacitación de los Estados miembros de la CLAC, se explicó el plan de capacitación según la experiencia de República Dominicana. Recalcó que es importante identificar a los proveedores de capacitación, por eso es necesario responder las encuestas enviadas por la Secretaría a fin de preparar cursos más objetivos y evaluar el impacto de estos.

74. La coordinadora consultó sobre el programa de capacitación de República Dominicana, si este programa incluía a todo el personal considerando que en el caso de Perú se da prioridad a la capacitación en ciertas áreas.

75. La delegada de República Dominicana explicó que en el caso de su país existen varias autoridades de aviación, cada una de ellas tiene su plan de capacitación, comentó que de igual forma la mayor parte de la capacitación está enfocada en el personal operacional técnico y es por eso por lo

que es importante detectar la necesidad de los Estados para enfocar las capacitaciones de acuerdo con lo que solicitan.

76. El funcionario de Perú preguntó que considerando los cambios que existen actualmente, cuál es el plan para adaptarse a estos cambios, ejemplificando en el tema de ciberseguridad.

77. La delegada de República Dominicana comentó que en ese caso en específico hay una institución encargada totalmente independiente del IDAC y de la JAC, que depende de las Fuerzas Armadas y brinda servicio a la aviación civil, que cuenta con una escuela propia y tienen sus programas de capacitación.

78. La funcionaria de Uruguay comentó que en su país ella está encargada de la capacitación de Derecho Aeronáutico y que no siempre son los abogados quienes están interesados en estos cursos, sino que todo el personal aeronáutico, considera que se debería ampliar el público al que se dirige.

Conclusión.

79. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada e insta a los Estados a seguir respondiendo las encuestas.

Promover capacitación a miembros de función ejecutiva y judicial

80. El delegado de República Dominicana presentó la nota CLAC/GEPEJTA/54-NE/11 referente a Promover capacitación a miembros de función ejecutiva y judicial, asimismo, el punto focal de la Macrotarea expuso que el piloto de este programa será iniciado en su país y que ya hay un programa tentativo con el que se dará inicio.

81. El delegado de Uruguay comentó que en su país existen tres procedimientos para las quejas de los pasajeros, uno de ellos solo es sancionar a la aerolínea, en consecuencia, la única forma en la que el consumidor puede reclamar sus derechos es a través de la justicia ordinaria, por lo que considera importante dirimir por parte de las autoridades aeronáuticas de mejor forma los procedimientos y que el pasajero no tenga que esperar hasta llegar al poder judicial.

82. El representante de IATA, apoyó la iniciativa del programa, considerando que entre más información tengan el poder judicial o el ejecutivo al respecto tanto la industria como las autoridades podrán realizar procesos más rápido, tal como lo explicó Uruguay.

83. Chile solicitó la palabra para felicitar la iniciativa, asimismo, hizo algunas observaciones y sugerencias a fin de mejorar el programa.

84. El funcionario de El Salvador, expresó su interés en el tema, considerando que en el caso de los accidentes aéreos las investigaciones son técnicas, por lo tanto, es importante capacitar a los jueces, investigadores, por lo que apoyan la iniciativa.

85. El Secretario comentó que se tiene previsto realizar esta capacitación en República Dominicana, que se tomarán en cuenta las sugerencias de Chile al programa, mismo que fue trabajado con IATA y el punto focal de la Macrotarea, que es importante ya definirlo para poder realizar la capacitación y para su implementación se requiere que los Estados comuniquen que expertos estarían disponibles para capacitar. Asimismo, solicitó a los expertos enviar sus sugerencias para incluir temas que no estén en el programa.

86. El delegado de Brasil ofreció profesores o instructores para las capacitaciones.

87. El representante de Venezuela, comentó que es importante capacitar a los jueces a fin de tener procesos más adecuados. Asimismo, dijo que en Venezuela existe una oficina de conciliación que depende de la agencia de transporte aéreo de su país y tiene el poder para dirimir los conflictos entre los pasajeros y las aerolíneas, es de competencia plena de la autoridad aeronáutica.

88. La delegada de Uruguay, apoyó lo expresado por Venezuela y felicitó la iniciativa, de igual manera, ofreció su apoyo para las capacitaciones.

Conclusión.

89. El GEPEJTA concluyó que se revisará el programa tentativo y que los Estados que tengan sugerencias de materias para incluir en el programa pueden realizarlas enviándolas a la Secretaría.

90. Además, instó a los Estados a designar expertos que puedan capacitar en este programa.

Identificación de las ofertas de capacitación virtual e *in situ* de los Estados miembros

91. EL punto focal de la Macrotarea presentó la nota CLAC/GEPEJTA/54-NE/09 referente a Identificación de las ofertas de capacitación virtual e *in situ* de los Estados miembros, se expuso el resumen de todos los programas de capacitación que están disponibles para los Estados miembros de la CLAC, así como, los centros de capacitación que existe en cada Estado.

92. Brasil comentó que todos los años ofrecen un curso de inglés en aviación, que siempre tiene gran éxito, por lo que estaría previsto abrir una nueva convocatoria este año, también indicó que los cursos virtuales que están en la página web de la autoridad de su país están disponibles para todos los Estados, solo deben realizar su inscripción y es gratuito.

93. A continuación, el Secretario comentó que considerando la estrecha relación que existe entre la CLAC y la CAFAC se podrían realizar capacitaciones de los Estados a los miembros de CAFAC.

94. EL representante de Brasil indicó que todos los años se realiza un foro de las autoridades de aviación civil lusófonas, donde existe cooperación y becas, también indicó que además de Brasil, estos países son los principales usuarios de sus capacitaciones.

95. La Coordinadora felicitó a Brasil por su iniciativa y recalcó la importancia del curso de inglés técnico que ofrece el país. Adicionalmente, comentó que es lamentable la cantidad de becas que no usan los Estados y se pierden en la CLAC.

Conclusión.

96. El Grupo de expertos tomó nota de la información presentada e instó a los Estados a hacer uso de las becas disponibles en la Secretaría de la CLAC.

Gestión del conocimiento (cooperación horizontal)

97. La Secretaría presentó la nota CLAC/GEPEJTA/54-NE/08 referente a Gestión del conocimiento (cooperación horizontal), se informó los resultados obtenidos del formulario que se envió a los Estados donde pudieron enviar los datos de algunos especialistas.

98. La Coordinadora comentó que el proceso del llenado del formulario debería ser primero validado y designado por la autoridad de aviación de cada Estado, para que luego cada experto pueda dejar su información.

99. El Secretario explicó que ese era el procedimiento anterior, pero para obtener mejores resultados, se propone que cada funcionario se inscriba y posteriormente la secretaría valide dicha inscripción. De todas formas, es aconsejable inscribirse con conocimiento de las respectivas jefaturas.

Conclusión.

100. El Grupo de expertos tomó nota de la información presentada y solicita a los Estados enviar la información de los expertos.

Cuestión 5 del

Orden del día: Seguridad Operacional

Intercambio de datos de seguridad operacional

101. El delegado de Chile presentó la nota CLAC/GEPEJTA/54-NE/05 referente a Intercambio de datos de seguridad operacional, misma que ya ha sido presentada en el anterior GEPEJTA/53.

102. A continuación, Perú tomó la palabra y comentó que este tipo de plataformas ya existen a nivel global, consultó cuál sería la ventaja de usar esta plataforma y no las existentes, además consultó también que en el caso de algunos Estados estos datos son manejados por ciertas empresas y cómo podrían manejar estos datos sin que se vea afectado el Estado.

103. Chile respondió que la ventaja sería que tendría información a nivel regional y no mundial, para poder realizar una comparación con los datos mundiales. Al respecto, de la siguiente consulta indicó que los datos se podrían entregar de forma anónima y ellos los procesarían, esa sería una forma de proteger a la empresa.

104. La Secretaría consultó al punto focal sobre el manejo de los datos sensibles que estarían disponibles de otros Estados. Si la ley chilena tendría la capacidad de proteger la información.

105. Al respecto, Chile indicó que toda la información enviada por los Estados sería publicada, por lo tanto, si se requiere información solo tendrían que ingresar a la plataforma, considerando que ellos no guardarían datos aparte.

106. La Coordinadora comentó que considerando que la información que se compartiría es sensible y privada, sería difícil compartirla ya que esta información quedaría expuesta al ser entregada en Chile, sin protección. Adicionalmente, indicó que ya existen bases de datos de seguridad operacional, que no están dentro de los organismos estatales y a los que no se le aplican las leyes de datos sensibles, consultó si no se está realizando una duplicidad de trabajo.

107. El punto focal aclaró que lo presentado es solo un ejemplo y no está definida la información que se compartiría en la plataforma.

108. Uruguay, consultó si después de que Chile obtenga los datos cuál sería el fin o solo sería por estadísticas.

109. Chile aclaró que solo sería para estadísticas y que cada Estado podría consultar la base de datos para los fines que ellos consideren convenientes.

110. La funcionaria de Cuba, concordó con lo expresado por la Coordinadora respecto a la duplicidad de trabajo y las leyes de datos sensibles.

111. La delegada de El Salvador expresó que sí le encuentran utilidad a la plataforma, debido a que esto simplificaría la información, sugirió exponer esto en las áreas competentes de cada Estado y consultar si les sería de utilidad los datos a nivel regional y no mundial.

112. La Coordinadora comentó al respecto que esa información ya la tiene OACI SAM y su plan regional y que también existe en cada país donde se evalúa hacia donde distribuir la información y recursos en la vigilancia.

Conclusión.

113. El Grupo de expertos tomó nota de la información.

114. Insta a los Estados a realizar las consultas con los especialistas de sus respectivos países respecto a la plataforma y el manejo de los datos que se enviarían.

115. Encarga a la Secretaría consultar a los Estados que tipo de información podrían compartir.

**Cuestión 6 del
Orden del día: Medio Ambiente**

Impulso de la “Alianza por una Aviación Sostenible”

116. El delegado de Guatemala presentó la nota CLAC/GEPEJTA/54-NE/17 referente a Alianza por una Aviación Sostenible. Asimismo, invitó al Simposio Iberoamericano sobre Medio ambiente, Aviación Civil y Cambio climático “Alianza por una aviación sostenible”, el cual se realizará en Costa Rica, el 26 y 27 de octubre de 2023. Asimismo, solicitó a la Secretaría de la CLAC, circular la invitación para este Simposio.

117. El delegado de la IATA afirmó que estaría participando en el mencionado Simposio e hizo hincapié en la importancia de este tipo de iniciativas. La delegada de Costa Rica reiteró la invitación al Simposio e invitó a participar en los distintos paneles. Tanto el delegado de Perú como el delegado de Uruguay felicitaron la iniciativa del Punto Focal.

Conclusión.

118. El Grupo de expertos tomó nota de la presentación e instó a los Estados miembros a participar del Simposio.

Presentación: Sustainable Aviation Fuels – SAF (Gauthier Blangez)

119. El delegado de Uruguay expuso en relación con la presentación denominada: *Sustainable Aviation Fuels – SAF (Gauthier Blangez)* (**Adjunto 7**), la cual tuvo comentarios positivos.

120. La Coordinadora expresó lo interesante de la presentación. Por su parte la Secretaria agradeció a Uruguay.

121. Seguidamente el delegado de Guatemala también agradeció por la información y comentó sobre las falencias que se tienen en los Estados de la región, respecto al nivel de inversión que requieren estas tecnologías que inclusive carecen de un marco normativo. Invitó también a que con esta presentación se enriquezca el Grupo ad hoc sobre medio ambiente.

122. El delegado de Brasil también agradeció al Uruguay, y recordó que el 30 y 31 de agosto en Brasil se realizaría el seminario sobre la Transición energética de la aviación internacional.

123. Por otro lado, el delegado de Perú preguntó sobre cuáles son los actores en relación con esta nueva tendencia de SAF. Uruguay respondió que en primera instancia fue el gobierno, al enterarse que una planta industrial de combustible generaba mucha pérdida. Así empezó una reinversión de la estructura de la empresa estatal.

124. El Secretario intervino señalando que se ha pedido en los distintos foros, que se construyan en lo posible mesas público-privadas para abordar estos temas, pues es un asunto que supera a la autoridad aeronáutica y requiere de una gran inversión pública y privada.

Conclusión.

125. El Grupo de expertos tomó nota de la presentación.

**Cuestión 7 del
Orden del día: Seguridad de la Aviación y Facilitación**

Pasajeros insubordinados y/o perturbadores

126. El punto focal presentó la nota CLAC/GEPEJTA/54-NE/10 referente a Pasajeros insubordinados y/o perturbadores, se informó que el Grupo Regional AVSEC/FAL ha revisado el tema, además, entre otras medidas, en la notase sugiere realizar campañas de prevención y dar orientaciones o recomendaciones a los Estados de la CLAC.

127. El funcionario de Perú sugirió incluir la posibilidad de que las líneas aéreas establezcan una limitación a los pasajeros que muestren comportamientos indebidos, para crear un antecedente en los demás pasajeros que existe una sanción a las conductas indebidas, sería recomendable incluir esto en la recomendación que está preparando la CLAC.

128. Perú se ofreció para ser parte del grupo Ad hoc, agregó, que en OACI ya existe un manual para este tipo de pasajeros, sugirió que la CLAC podría enviar toda la información recopilada, para que pueda ser incluida en este manual, a fin de que cada Estado pueda aplicar estas normas en sus países.

129. El delegado de Chile, apoyó la nota de estudio y las medidas propuestas, ofreció su colaboración para participar, considera que enfocar el asunto desde la prevención es razonable, debido a que las medidas tomadas anteriormente no han sido efectivas, por lo que debería trabajarse también con las líneas aéreas para capacitar también a su personal ante estas situaciones.

130. El representante de IATA, apoyó los comentarios realizados, ya que para las aerolíneas esto representa mucho interés, complementó que las aerolíneas están disponibles para realizar los cursos para la concientización de este tema. Adicionalmente, se anotó para el grupo *ad hoc*.

131. República Dominicana ofreció su apoyo y solicitó ser parte del grupo *ad hoc*.

132. El funcionario de El Salvador comentó que recientemente en su país han aprobado una reforma de la ley orgánica sobre la conducta disruptiva o que perturbe el comportamiento normal de la tripulación tanto en líneas aéreas como en las instalaciones aeroportuarias. Por lo tanto, les concierne divulgar esta información sobre las sanciones que pueden ser aplicadas tanto a los pasajeros, como, a cualquier usuario de la línea aérea o incluso de las instalaciones aeroportuarias.

133. La delegada de Uruguay, felicitó el trabajo de Cuba y comentó que habría que dar una especial relevancia al tema de los pasajeros insubordinados, pensar en que cada Estado tenga un plan nacional donde sea responsable de darle seguridad a todos involucrados. Otro aspecto que planteó fue considerar la seguridad y los derechos humanos, ya que de alguna forma hay que unirlos en este tipo de situaciones.

134. La representante de la FAA comentó que están de acuerdo con la nota de Cuba, informó que durante el año 2021 estos casos se presentaron más seguido en EEUU, ocasionando que la FAA firmara una orden donde se aplican políticas de seguridad más estrictas contra estos pasajeros. Las cifras han bajado desde ese entonces, pero aún se necesita más prevención, se necesita trabajar más con las aerolíneas, también están realizando más publicidad de concientización al público, reiteró su apoyo a esta tarea.

135. El Secretario comentó que como se sabe esta Macrotarea está a cargo de Cuba. Pero que también existe un acuerdo con las oficinas regionales de OACI para abordar de manera conjunta los asuntos AVSEC/FAL. Dicho Grupo Regional creó un subgrupo que abordó este tema y se realizaron seminarios, talleres y más actividades, pero no hubo como resultado acciones concretas para mitigar la conducta de los pasajeros insubordinados. En la nota presentada se observa el trabajo realizado por este grupo (parte del Grupo Regional) y también una serie de medidas sugeridas por la IATA. Asimismo, expresó que lo dicho por El Salvador y FAA es un ejemplo perfecto para implementar (sanciones pecuniarias o multas). En definitiva, lo que se busca es convertir la información trabajada en recomendaciones para los Estados de la CLAC.

Conclusión.

136. El Grupo de expertos tomó nota de la información

137. Se creó el grupo *ad hoc* conformado por: Cuba, Chile, El Salvador, Perú, República Dominicana, Uruguay, IATA.

Cuestión 8 del

Orden del día: Actualización, modificación y revocación de decisiones de la CLAC

Optimización de tiempo en las comunicaciones de las reuniones de la CLAC

138. El Secretario de la CLAC presentó la nota CLAC/GEPEJTA/54-NE/03, que abordaba la optimización del tiempo en las comunicaciones durante las reuniones de la CLAC. En particular, destacó que esta nota de estudio se basa en la experiencia adquirida en las reuniones virtuales. Explicó las diferencias en términos de tiempo entre las reuniones presenciales y las virtuales, y luego procedió a explicar el anexo del proyecto en el que se detallan los tiempos correspondientes.

139. La delegada de República Dominicana elogió los tiempos propuestos por la Secretaría, considerándolos razonables, y aseguró que se cumplirán de manera disciplinada. Cuba compartió la misma opinión y expresó su compromiso de cumplir con los plazos establecidos. El delegado de Brasil respaldó los comentarios de República Dominicana y Cuba, mostrando su acuerdo con la propuesta de la Secretaría.

Conclusión.

140. El Proyecto de Resolución (**Adjunto 8**) fue aprobado por el GEPEJTA y se concordó que sea presentado al Comité Ejecutivo en la próxima reunión de octubre.

Actualización de la Resolución A22-11 de la CLAC

141. El Secretario presentó la nota CLAC/GEPEJTA/54-NE/14, que trata sobre la actualización de la Resolución A22-11 de la CLAC. Explicó que, a través de esta nota de estudio, se solicita al GRUGES que analice la resolución en su totalidad. Además, señaló que se requiere que el GEPEJTA revise una parte específica de esta resolución que se refiere al personal local.

142. La delegada de Perú expresó la necesidad de que el GRUGES aborde este tema en su totalidad en lugar de aislar una parte de la resolución para su revisión por parte del GEPEJTA. También solicitó una explicación sobre por qué se está planteando específicamente tratar esta sección en particular. El Secretario explicó que, aunque este asunto puede ser revisado completamente en el GRUGES, la razón de tratarlo en el GEPEJTA es para que sea visto en la próxima Asamblea de la CLAC. Además, mencionó que, de no abordarse ahora este asunto, se tendría que esperar dos años más, manteniendo ciertas inconsistencias con las contrataciones de la Secretaría. El delegado de Chile expresó su apoyo a que el GRUGES analice integralmente la resolución, mientras que el delegado de Brasil también respaldó esta propuesta.

143. La delegada de República Dominicana destacó la importancia de que la Secretaría funcione de acuerdo con lo establecido en su mandato. El delegado de Guatemala señaló que cuando se estaba diseñando el Plan Estratégico se buscaba poner en perspectiva la parte administrativa y prospectiva de la CLAC como un organismo internacional robusto. También mencionó que este es un buen momento para considerar un modelo ideal para la organización y avanzar hacia ese objetivo.

144. La delegada de Cuba expresó su acuerdo con la actualización de la resolución en la parte mencionada en la nota de estudio y la formalización de este proceso. Añadió que, si se lleva a cabo en el GRUGES, podría demorar por un tiempo.

145. El Secretario propuso que el GRUGES se encargue únicamente del párrafo en discusión antes del próximo Comité Ejecutivo, ya que puede sesionar de manera virtual, y si se llega a un consenso, este párrafo se presentaría al próximo Comité Ejecutivo.

Conclusión.

146. El Grupo de Expertos aceptó la propuesta del Secretario, en la que el GRUGES se encargaría de revisar toda la resolución, pero se enfocaría en lo inmediato de manera particular en ese párrafo específico sobre el personal local, para poder presentarlo al próximo Comité Ejecutivo.

147. La Coordinadora convocó a los puntos focales de las macrotareas para que expresaran cualquier cuestión relacionada con la revocación o la actualización de alguna decisión.

Macrotarea de Transporte y Política Aérea

148. El delegado de Brasil se refirió a las siguientes resoluciones:

- a) Resolución A17-01: Estrategia para implementar un “Sistema de integración regional del transporte aéreo” (Nov-2006). El delegado de Brasil expresó que, si bien es cierto han ocurrido cambios significativos, desde la perspectiva de Brasil,

y en particular desde la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC), la cuestión de la integración regional sigue siendo una prioridad. Por lo tanto, Brasil tiene un importante interés en mantener esta resolución y propone la creación de un grupo Ad hoc para reanudar las discusiones sobre esta resolución y actualizarla. El delegado también subrayó la importancia de que en nuestra región se alcancen acuerdos mínimos comunes para evitar duplicaciones de esfuerzos entre nuestras autoridades y para aprender de las mejores prácticas que se aplican en Europa, siempre respetando la soberanía de los Estados.

- b) Resolución A18-03: Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios (Oct-2008). El delegado mencionó que han pasado quince años desde la implementación de la resolución y que muchas cosas han cambiado desde entonces. En este contexto, la propuesta de Brasil es la revocación de dicha resolución. El delegado de IATA señaló que, en la Sexta Asamblea Extraordinaria de la CLAC, celebrada en 2020, se aprobó la Resolución AE6-01 titulada "Protección de los consumidores de la industria aérea". La disposición final de esta resolución establece claramente que "La presente resolución reemplaza la ResA18-03". El Secretario anunció que se verificará el acta y, en caso de confirmarse, la ResA18-03 ya estaría revocada. La delegada de República Dominicana agregó que, en caso de que la revocación no se haya producido, la propuesta de Brasil sería pertinente.
- c) Resolución A21-01: Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas en la región (Nov-2014). El delegado de Brasil propuso la cancelación de la medida debido a su obsolescencia, ya que no incluye ni menciona el CORSIA. No hubo comentarios por parte de los presentes, por lo que la coordinadora expresó que la sala estaba de acuerdo con la propuesta de Brasil.

Conclusión

149. EL grupo aceptó mantener la Resolución A17-01: Estrategia para implementar un "Sistema de integración regional del transporte aéreo" y crear un grupo ad hoc conformado por: Brasil, República Dominicana y Uruguay para actualizarla.

150. El GEPEJTA acordó la revocación de la resolución A21-01 y tomó nota que la resolución A18-03 ya está revocada por la ResAE06-01.

Macrotarea de Medio Ambiente

Propuesta de actualización de la resolución A18-07

151. El delegado de Guatemala presentó la nota CLAC/GEPEJTA/54-NE/19 referente a la actualización de la resolución A18-07 sobre: "Declaración de la política y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección del Medio Ambiente", explicó que el objetivo del proyecto de resolución es actualizar y contextualizar algunos de los conceptos incluidos en la misma.

152. El delegado de Brasil expresó su agradecimiento a Guatemala por los cambios realizados en la resolución correspondiente, pero sugirió que sería más apropiado tratar este tema en

el grupo ad hoc de medio ambiente. Además, señaló que no tuvieron tiempo suficiente para revisar la propuesta en su totalidad.

153. El delegado de la IATA mencionó que en el apéndice i del CORSIA podría considerarse la inclusión de certificaciones de proyectos relacionados con la conservación y protección de la naturaleza. También expresó el interés de la IATA en formar parte del grupo ad hoc sobre medio ambiente de la CLAC.

154. El Secretario destacó la necesidad de más tiempo para analizar la resolución, pero también señaló que hay discusiones y reuniones actualmente en curso y en paralelo, por lo que se debe mantener un enfoque equilibrado y considerar toda la información disponible.

155. El delegado de Guatemala solicitó a la Secretaría la creación de un grupo virtual para revisar este proyecto de resolución.

Conclusión.

156. El Grupo de Expertos tomó nota de lo expuesto y señaló que se llevará a cabo una revisión en el Grupo ad hoc sobre medio ambiente. Después de esta revisión, se planifica una segunda evaluación por parte del GEPEJTA, que se realizará de manera virtual, con el objetivo de presentar la resolución al próximo Comité Ejecutivo.

Cuestión 9 del

Orden del día: Preparación de la Declaración de Lima, marco del 50 Aniversario de la CLAC.

Declaración de Lima

157. El Secretario de la CLAC presentó la nota CLAC/GEPEJTA/54-NE/04 referente a la Declaración de Lima, asimismo, informó que ya fue revisada en el GEPEJTA/53 de El Salvador, y por el grupo ad hoc de redacción. También informó que esta declaración debiera ser declarada por ministros y autoridades aeronáuticas conjuntamente. Luego, se procedió a revisar toda la declaración.

158. En el considerando de la Declaración referido al rol de la mujer, hubo debate sobre su redacción en el cual participaron los delegados de: República Dominicana, Perú, Chile, Venezuela, Costa Rica e IATA; finalmente se concordó el siguiente texto: "*Enfatizando el importante rol de la mujer en el sector aéreo y la necesidad de incrementar su activa participación en posiciones técnicas y de liderazgo en nuestra región*".

159. Con respecto al párrafo 1 sobre Desarrollo del transporte aéreo en la región para el año 2033, intervinieron los delegados de Perú, IATA, Venezuela, Uruguay y la Secretaría; como resultado, se decidió modificar el texto de la siguiente manera: "*Nos comprometemos a adoptar medidas eficaces para alcanzar la meta aspiracional de incrementar en más de un 50% el tráfico aéreo de pasajeros en la región CLAC durante el próximo decenio, en beneficio de los usuarios de este medio de transporte, del turismo y en general del progreso de los Estados y sus pueblos.*"

160. Por otro lado, por iniciativa de la delegada de República Dominicana, el párrafo referente a carga se ubicó inmediatamente después del párrafo que habla sobre las aspiraciones que se tienen sobre el incremento de pasajeros.

161. El delegado de Venezuela planteó una sugerencia donde se indica que se revisará la declaración dentro de 10 años. Propuso que la declaración se revise cada dos años o en cada Asamblea, con el objetivo de garantizar un seguimiento y cumplimiento más frecuente de la misma. El texto modificado que estaría en el informe de la próxima Asamblea, quedaría de la siguiente manera: “Nos comprometemos a revisar esta declaración cada 2 años en cada Asamblea y determinar su grado de avance con el fin de adoptar una nueva declaración con nuevos compromisos en materia aerocomercial para la región”.

162. Asimismo el delegado de Venezuela solicitó la aprobación del GEPEJTA del siguiente texto: *“Reafirmamos la necesidad de promover y exigir el respeto a los principios que rigen la aviación civil internacional, especialmente el de trato igualitario y no discriminatorio, en la medida que su inobservancia puede afectar las capacidades técnicas y operacionales de los Estados para mantener niveles aceptables de seguridad operacional.”* El texto fue aprobado.

Conclusión.

163. Con las modificaciones realizadas a la Declaración (**Adjunto 9**), se aprobó para ser presentada al Comité Ejecutivo.

Cuestión 10 del

Orden del día: Desigualdad de Género en la Aviación Civil de Latinoamérica y el Caribe

Desigualdad de Género en la Aviación Civil de Latinoamérica y el Caribe

164. El Secretario de la CLAC presentó la nota CLAC/GEPEJTA/54-NE/15 referente a Desigualdad de Género en la Aviación Civil de Latinoamérica y el Caribe.

165. La delegada de Perú agradeció a la Secretaría por la nota de estudio y destacó que el tema no solo es importante en la región, sino en todo el mundo. Además, el delegado de Perú abordó la recopilación y el análisis de datos en materia de género y la implementación de políticas de género en las organizaciones. Subrayó que estas políticas deben ir acompañadas de mecanismos que garanticen su cumplimiento, como una normativa emitida por los Estados miembros, un plan de igualdad de género y la promoción de una cultura de equidad que apoye el crecimiento y empoderamiento de las mujeres en el sector aeronáutico. También mencionó la importancia de citar ejemplos destacados de otras regiones para enriquecer el debate.

166. La delegada de la FAA expresó su acuerdo con la nota de estudio y destacó las acciones y el compromiso de aumentar la participación de las mujeres en la aviación civil dentro de la FAA, las cuales compartió con la CLAC.

167. El delegado de Brasil expresó el respaldo de su país a la propuesta y destacó que en la ANAC (*Agência Nacional de Aviação Civil*) los puestos de trabajo se asignan mediante un proceso de concurso público. Además, señaló la importancia de comenzar a trabajar con las mujeres desde temprana edad para familiarizarlas con las disciplinas de matemáticas, ingeniería y tecnología, con el objetivo último de fomentar su interés en la aviación.

Conclusión.

168. Se estableció un grupo ad hoc dedicado a abordar cuestiones de igualdad de género y a generar propuestas específicas para la región. Este grupo está compuesto por los siguientes países: Perú, Venezuela, República Dominicana y Costa Rica.

**Cuestión 11 del
Orden del día. Otros Asuntos.**

169. No se presentó ningún tema.

Clausura.

170. La Coordinadora y el Secretario pronunciaron palabras finales agradeciendo a todos aquellos quienes participaron en el GEPEJTA y a los equipos de apoyo que lo hicieron posible.



CLAC/GEPEJTA/54-INFORME

ADJUNTO 1

15/09/23

**QUINCUAGÉSIMA CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/54)**

(Lima, Perú, 23 y 24 de agosto)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

| NOMBRE / E-MAIL | CARGO/INSTITUCIÓN |
|---|---|
| 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 | |
| Luis Silva luis.silvab@dgac.gob.cl | Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC |
| David Dueñas dduenas@jac.gob.cl | Jefe del Departamento Legal Junta de Aeronáutica Civil – JAC |
| COSTA RICA | |
| Patricia Gamboa pgamboa@dgac.go.cr | Analista, Unidad de Transporte Aéreo Dirección General de Aviación Civil – DGAC |
| CUBA | |
| Rita García rita.garcia@iacc.avianet.cu | Directora de Transporte Aéreo y Relaciones Internacionales Instituto de Aeronáutica Civil – IACC |
| Mileydis Hernández mileydis.hernandez@iacc.avianet.cu | Especialista en derecho Aeronáutico Internacional Instituto de Aeronáutica Civil – IACC |
| ECUADOR | |
| Marlon Vinuesa marlon.vinuesa@aviacioncivil.gob.ec | Director de Transporte Aéreo y Regulaciones Dirección General de Aviación Civil – DGAC |

| NOMBRE / E-MAIL | CARGO/INSTITUCIÓN |
|--|---|
| Gabriela Pezantes Gaby.pezantes@hotmail.com | |
| EL SALVADOR | |
| Manuel Miranda mmiranda@aac.gob.sv | Jefe del Departamento de Transporte Aéreo Autoridad de Aviación Civil de El Salvador |
| Hazel Pinto hpinto@aac.gob.sv | Gerente Legal Autoridad de Aviación Civil – AAC |
| GUATEMALA | |
| Giovanni Tobar Giovanni.tobar@cocesna.org | Gerente de Transporte y Medio Ambiente Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea - COCESNA |
| PERÚ | |
| Donald Castillo Dcastillo@mtc.gob.pe | Director General Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC |
| Verónica Pajuelo vpajuelo@mtc.gob.pe | Coordinadora Técnica de Política Aérea Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC |
| David Crovetto dcrovetto@mtc.gob.pe | Coordinador Técnico SIG - Presidente del Comité de Medio Ambiente Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC |
| Ana Ghiorzo agghiorzo@mtc.gob.pe | Coordinadora Técnica De Autorizaciones Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC |
| Rodolfo Inza rynza@mtc.gob.pe | Coordinador Técnico de Promoción Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC |
| Christian Huertas chuertasf@mtc.gob.pe | Inspector de Seguridad de la Aviación, Mercancías Peligrosas y Facilitación Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC |
| Gabriel Rojas | Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC |
| Fernando Torres ftorres@mtc.gob.pe | Coordinador del Proyecto OACI Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC |
| Adolfo Medina amedina@mtc.gob.pe | Coordinador Técnico de Aeródromos Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC |
| Rosario Carrillo RCarrillo@mtc.gob.pe | Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC |
| REPÚBLICA DOMINICANA | |
| Juberkis Luciano jluciano@jac.gob.do | Junta de Aviación Civil – JAC |
| Bernarda Franco bernarda.franco@idac.gov.do | Directora Legal Instituto Dominicano de Aviación Civil - IDAC |

| NOMBRE / E-MAIL | CARGO/INSTITUCIÓN |
|--|--|
| Rody Herrera Rody.herrera@idac.gov.do | Instituto Dominicano de Aviación Civil - IDAC |
| URUGUAY | |
| 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 | |
| Ramón Henríquez relacionesaeronauticas@inac.gob.ve | Gerente de Derecho Aeronáutico - Consultoría Jurídica Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC |
| Yesenia Pineda relacionesaeronauticas@inac.gob.ve | Coordinadora de Operaciones Internacionales - Gerencia General de Transporte Aéreo Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC |
| Felgismar Arnos relacionesaeronauticas@inac.gob.ve | Analista de la Gerencia de Relaciones Bilaterales y Multilaterales - Oficina de Relaciones Internacionales Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC |
| OBSERVADORES | |
| COMUNIDAD ANDINA | |
| Alejandra Aristizabal aaaristizabal@comunidadandina.org | Asesora Comunidad Andina |
| FAA | |
| 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 |
| OACI SAM | |
| Diego Da Silva ddasilva@icao.int | Experto en Transporte Aéreo Oficina Regional Sudamericana de la OACI |



CLAC/GEPEJTA/54-NE/01
CORRIGENDUM 3
16/08/23

**QUINGUAGÉSIMA CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO
(GEPEJTA/54)**

(Lima, Perú, 23 al 25 de agosto de 2023)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por la Secretaría)

Cuestión 1.- Aprobación del orden del día.

Cuestión 2.- Transporte y Política Aérea

- Creación de un indicador de competencia en el mercado de la aviación civil.
- Sistema Estadístico Integrado.
- Propuesta de entendimiento para facilitar la realización de trabajos aéreos.
- Sistema único de autorización de vuelos entre los países de la región.
- Acuerdo Multilateral permanente para liberalización de la séptima libertad para los servicios exclusivos de carga.
- Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC.

Cuestión 3.- Gestión Aeroportuaria

- Experiencia en concesiones aeroportuarias y buenas prácticas.
- Atención de personas con discapacidad, como complemento al manual ya existente de la OACI.

Cuestión 4.- Capacitación

- Detección de necesidades de capacitación.
- Estudio continuo de la demanda de capacitación de los Estados miembros de la CLAC.

- Promover capacitación a miembros de función ejecutiva y judicial.
- Identificación de las ofertas de capacitación virtual e insitu de los Estados miembros.
- Gestión del conocimiento (cooperación horizontal).

Cuestión 5.- Seguridad Operacional

- Intercambio de datos de seguridad operacional.

Cuestión 6.- Medio Ambiente

- Impulso de la “Alianza por una Aviación Sostenible”.
- Gestión Ambiental de Aeropuertos (avance iniciativa sello verde).

Cuestión 7.- Seguridad de la Aviación y Facilitación

- Pasajeros Insubordinados y/o perturbadores.

Cuestión 8.- Actualización, modificación y revocación de decisiones de la CLAC.

Cuestión 9.- Preparación de la Declaración de Lima, en el marco del 50 Aniversario de la CLAC.

Cuestión 10.- Desigualdad de Género en la Aviación Civil de Latinoamérica y el Caribe.

Cuestión 11.- Otros Asuntos.



CLAC/GEPEJTA/54-INFORME
ADJUNTO 3
15/09/23

OECD SERVICES TRADE RESTRICTIVENESS INDEX

Frederic Gonzales
OECD Trade in Services Division

GEPEJTA meeting
Lima, Peru
23 August, 2023



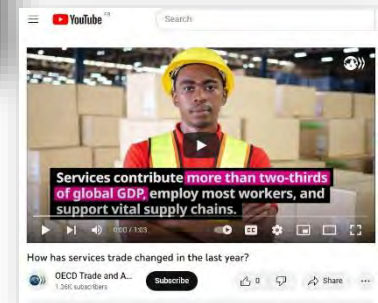
Outline

- Introduction to the Services Trade Restrictiveness Index (STRI)
- Focus on air transport
- Q & A



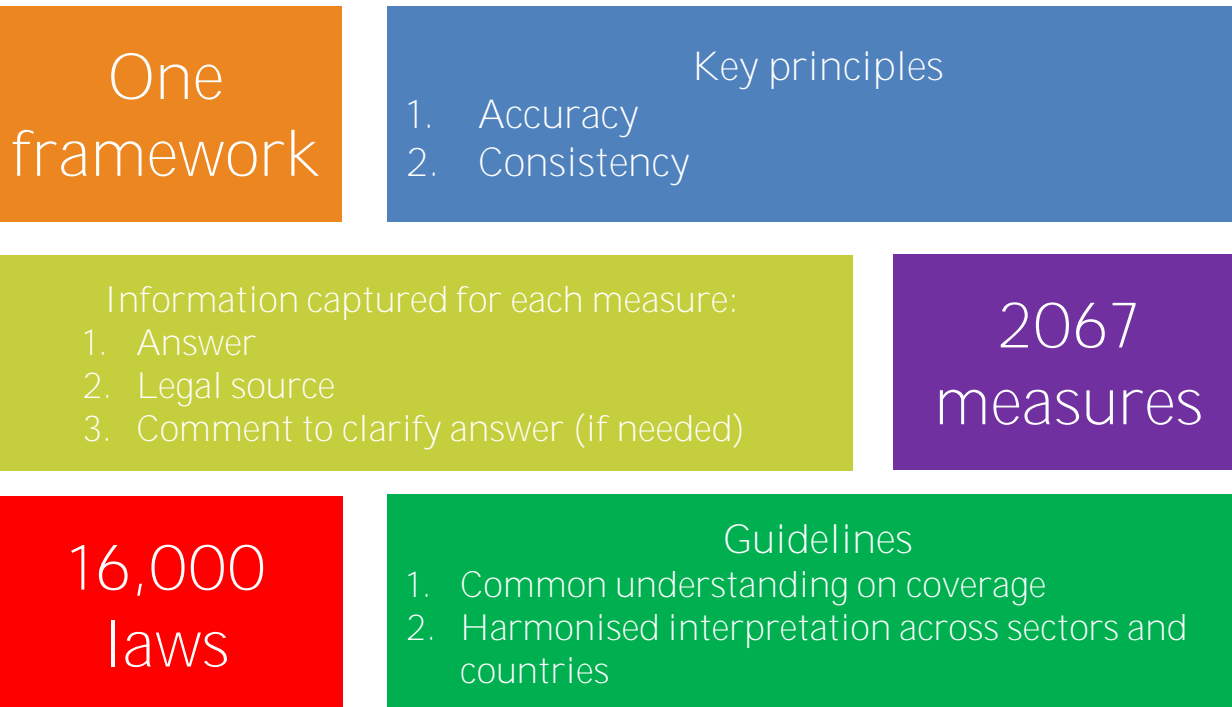
The OECD Services Trade Restrictiveness Index (STRI)

- Database of [services trade restrictions](#)
- 50 economies, 22 sectors, annual data between 2014 and 2022;
- **Standardised set of measures:** between 72 (computer services) and 161 (air transport) per sector.
 - 100 000+ observations per year
- Links to sources - more than 16000 laws and regulations
- Composite indices varying between 0 (most open for trade) and 1 (most restrictive)
- Annual updates
- Interactive online tools, such as the [Policy Simulator](#)



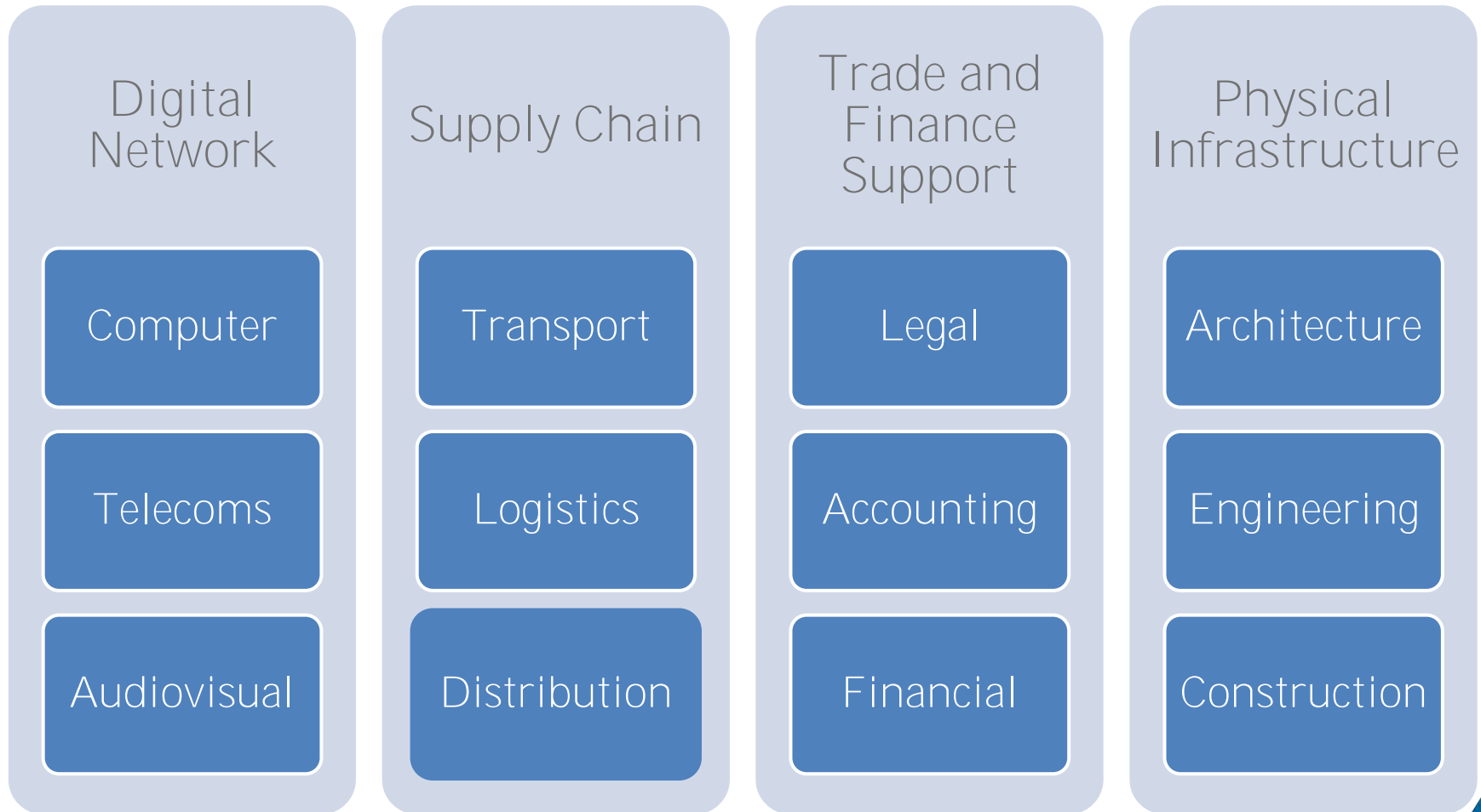


STRI update : guiding principles





STRI sectoral coverage





STRI methodology

- Information on **de jure** regulation
 - Restrictive procedures or lack of enforcement are not taken into account
- Data collected on most favored nation (**MFN**) basis
 - Rules applying to WTO members
 - No information on bilateral trade restrictiveness



5 Policy areas of the STRI database

Example of measures

Restrictions on foreign entry

- 1.1.x. Equity restrictions
- 1.2.x Restrictions on legal form
- 1.4.x Board of directors and managers
- 1.5.x FDI screening
- 1.7.x - 1.10.x Other investment barriers
- 1.12.x Performance requirements
- 1.16.x Commercial/local presence requirement
- 1.20.x Cross-border data flows

Restrictions to movement of people

- 2.1.x Quotas
- 2.2.x Labour market tests
- 2.3.x Duration of stay
- 2.4.x - 2.5.x Nationality/residency for professional license
- 2.6.x - 2.8.x Recognition of foreign qualifications

Other discriminatory measures

- 3.1.x Taxes
- 3.2.x Public procurement
- 3.3.x Standards

Barriers to competition

- 4.1.x - 4.2.x Appeal and redress
- 4.5.x Fee-setting
- 4.6.x Capital requirements
- 4.7.x Advertising

Regulatory transparency

- 5.1.x - 5.2.x Communication of legislative process
- 5.3.x Business visa restrictions



Main elements of the database

- Answer
 - **Mostly just a simple “yes” or “no”**
 - Numerical answers (e.g., foreign equity)
 - “na” **for non**-applicable – very limited cases
- Source
 - Official legal instrument or sector regulation
 - Common elements
 - Title in English; title in original language; details about legal instrument; link to official source
- Comment
 - Short, relevant for the measure, if needed to clarify the answer



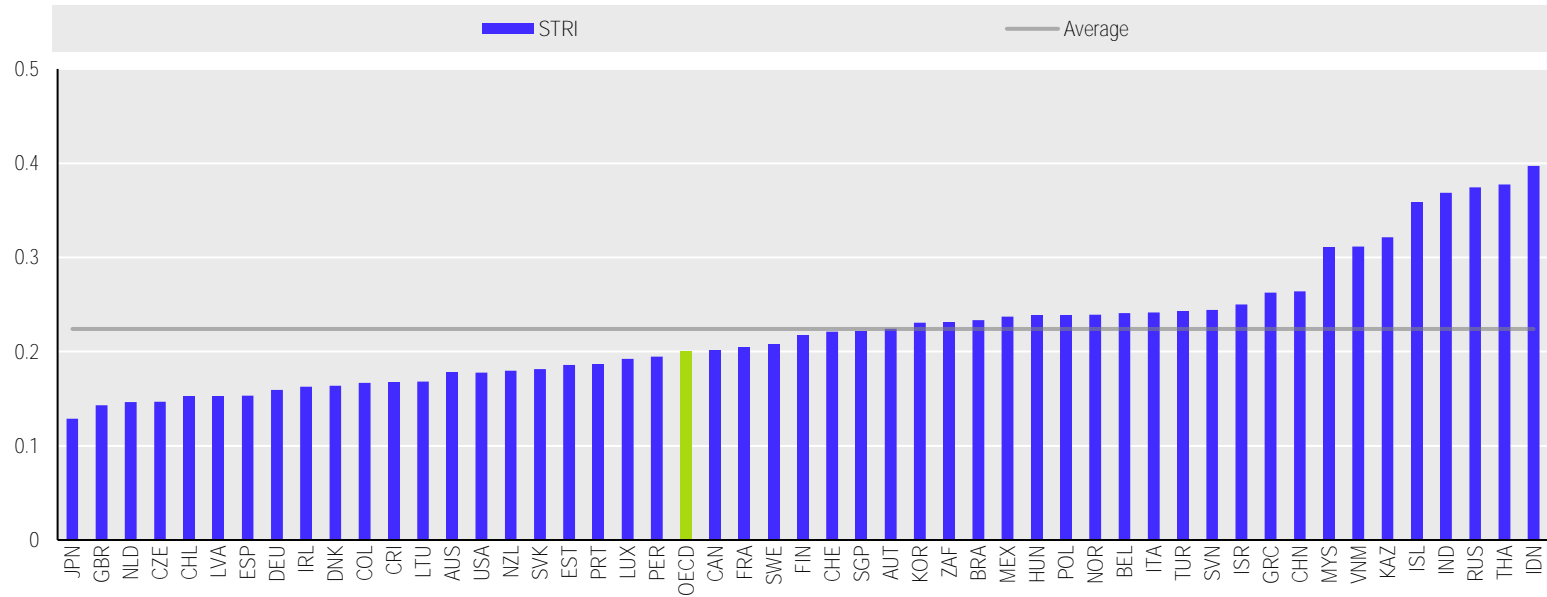
STRI composite indices

- Assigning numbers to qualitative information
 - Binary scores (0 and 1)
 - Refinements:
 - Break complex or continuous measures into several thresholds
 - Construct hierarchies of measures/regulatory packages
 - Different market structure and regulatory regimes
- A snapshot of trade restrictiveness at a particular point in time



Services trade barriers remain high in 2022

Average STRI across countries, 2022

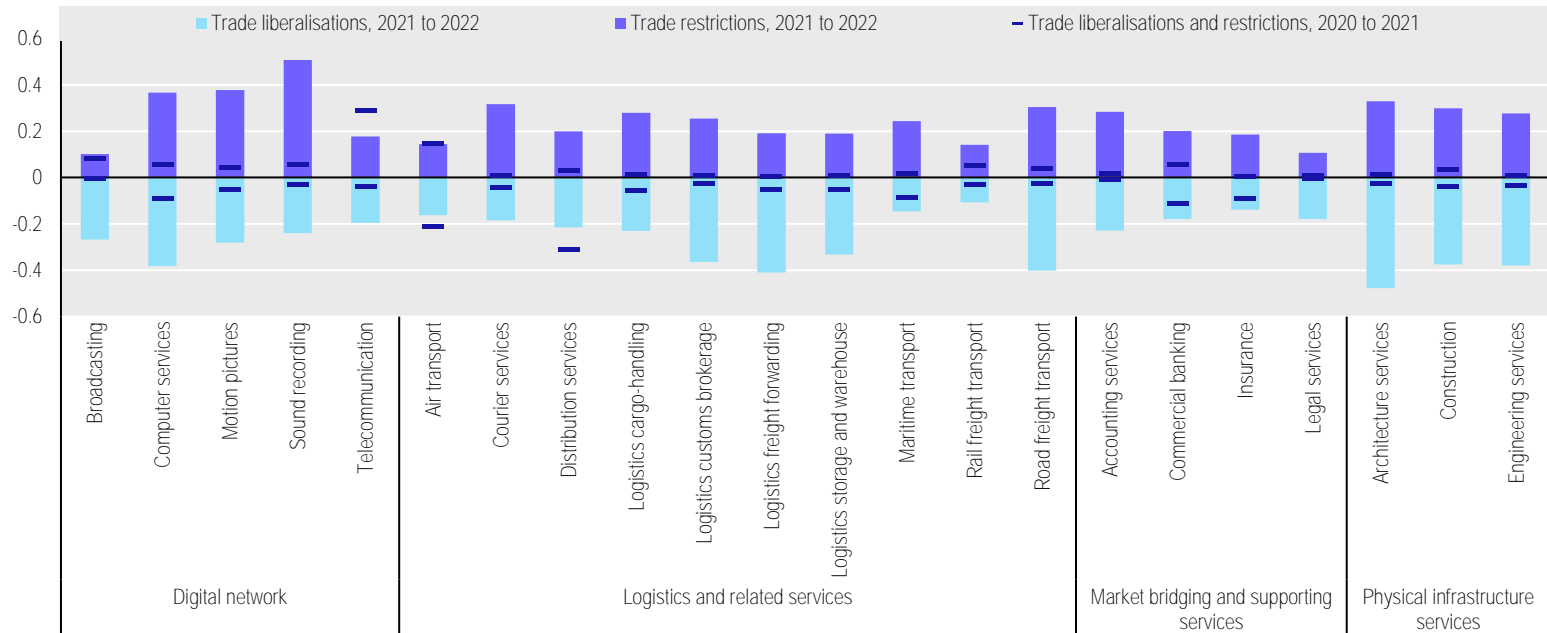


Source: OECD STRI: Trends up to 2023



Dynamic global regulations for services trade in 2022

Changes in the STRIs per sector, 2021-2022

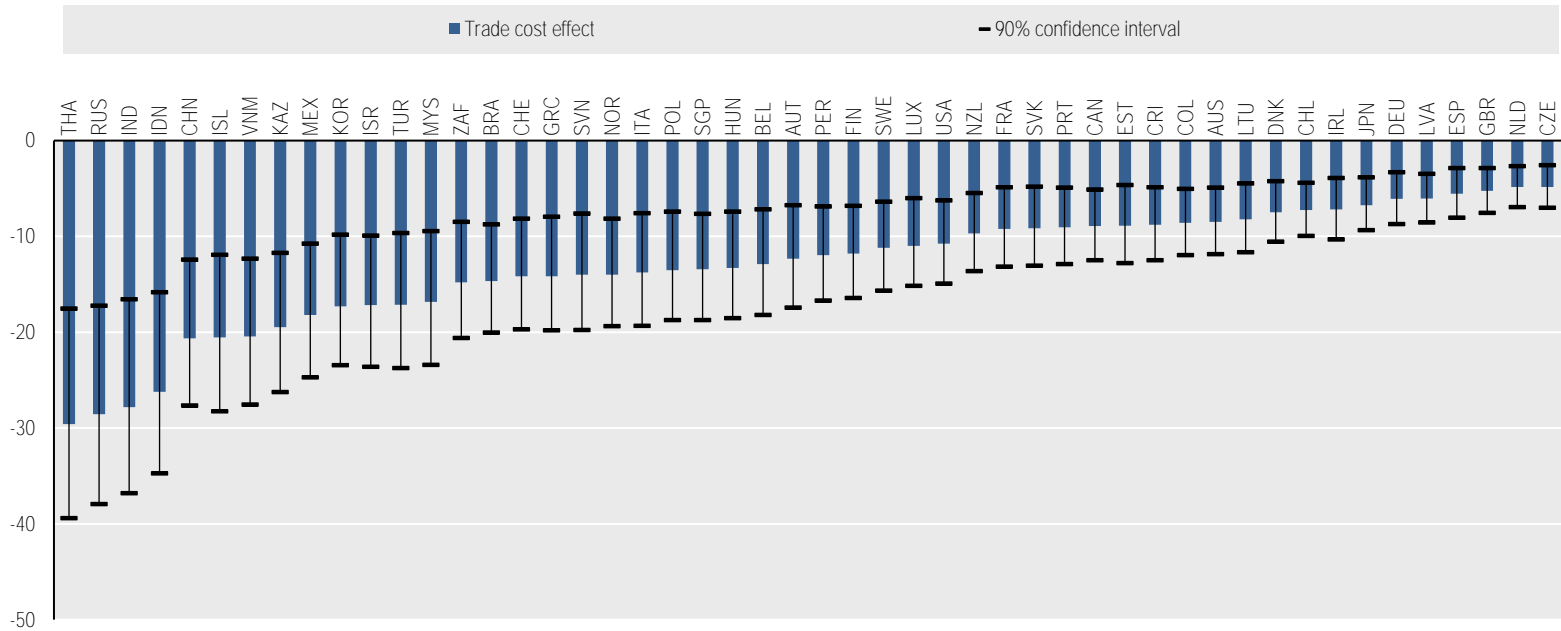


Note: Sum of all the positive (restrictions) and negatives changes (liberalisation) across all the measures over the period considered.

Source: OECD STRI: Trends up to 2023



Fewer barriers means lower trade costs for firms



Source: OECD STRI: Trends up to 2023. Calculations based on methodology in (Benz and Jaax, 2020).

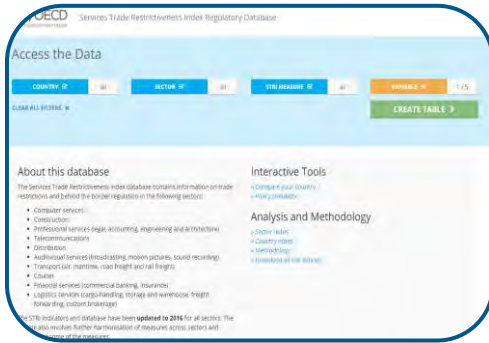


STRI application

- Monitoring developments
 - Liberalisation of sector-specific measures
 - More restriction in horizontally applicable measures
- Using STRI in analytical work
 - Regulatory Heterogeneity Indicator
 - Estimation of tax equivalent of trade restrictions
 - Estimation of additional tariff equivalent for SMEs
- Country studies (India, Brazil, Australia, Korea)
 - Analysis of economic performance
 - Assessment of services barriers
 - Liaison with different regulators and ministries



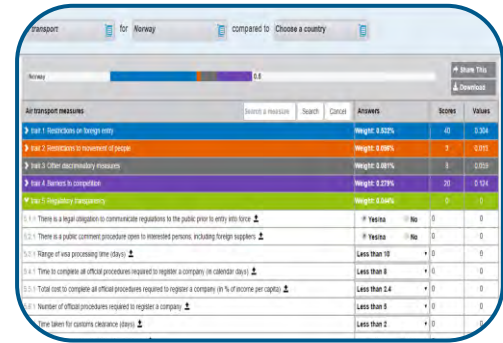
STRI Suite of Tools



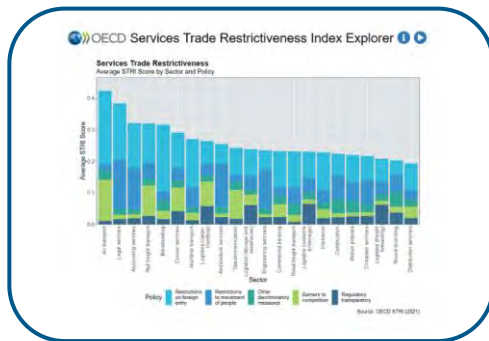
Regulatory database



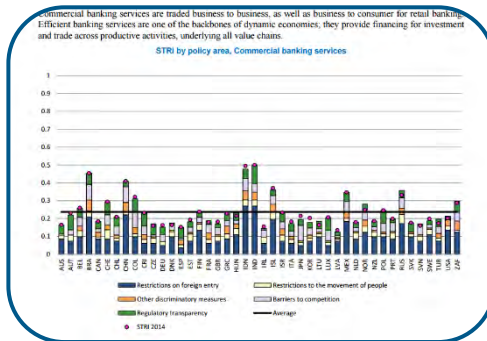
Compare countries



Policy simulator



STRI explorer



Country and sector notes

| | |
|---|----|
| Executive Summary | 5 |
| 1. Introduction | 6 |
| 2. Methodology and data | 7 |
| Methodological approach | 7 |
| Firm-level data | 8 |
| Country-level data | 9 |
| 3. Competition and profitability in services | 10 |
| 4. Trade restrictions and profit margins in services | 12 |
| Telecoms | 13 |
| Computer services | 14 |
| Construction | 14 |
| Distribution services | 14 |
| Professional services | 15 |
| Transport and courier services | 16 |
| Logistic services | 17 |
| Audio-visual services | 18 |
| Financial services | 18 |
| 5. Estimated tax equivalents of regulatory trade restrictions | 19 |
| 6. Concluding remarks | 29 |
| References | 30 |
| Annex 1. Data description | 31 |
| Annex 2. Methodological notes | 36 |
| Annex 3. Regression Tables | 39 |

Research papers



AIR TRANSPORT



Characteristics of the sector

- Important in its own right and an intermediate service for other kinds of trade
- One of the services sectors with the most sector-specific regulations
 - International market access is determined by bilateral and plurilateral agreements
 - Air carriers are also constrained by a range of domestic regulations



Definition and scope

- The STRI covers both **passenger** and **freight & domestic** and **international** traffic
 - Charter services are excluded
- The scope of the STRI at present is limited to **commercial establishment** and accompanying movement of people
- Cross-border trade (bilateral and plurilateral agreements) is not included at present



Sector-specific measures (1)

- Restrictions on foreign entry:
 - Ownership limitations for airlines
 - Regulation on control and board members of airlines
 - Licensing/permits are subject to quotas or economic needs tests (domestic/international traffic – cargo/passenger)
 - Lease of foreign aircrafts without crew (dry lease/wet lease) is prohibited
 - Lease of foreign aircrafts without crew (dry lease/wet lease) is permitted subject to prior authorization



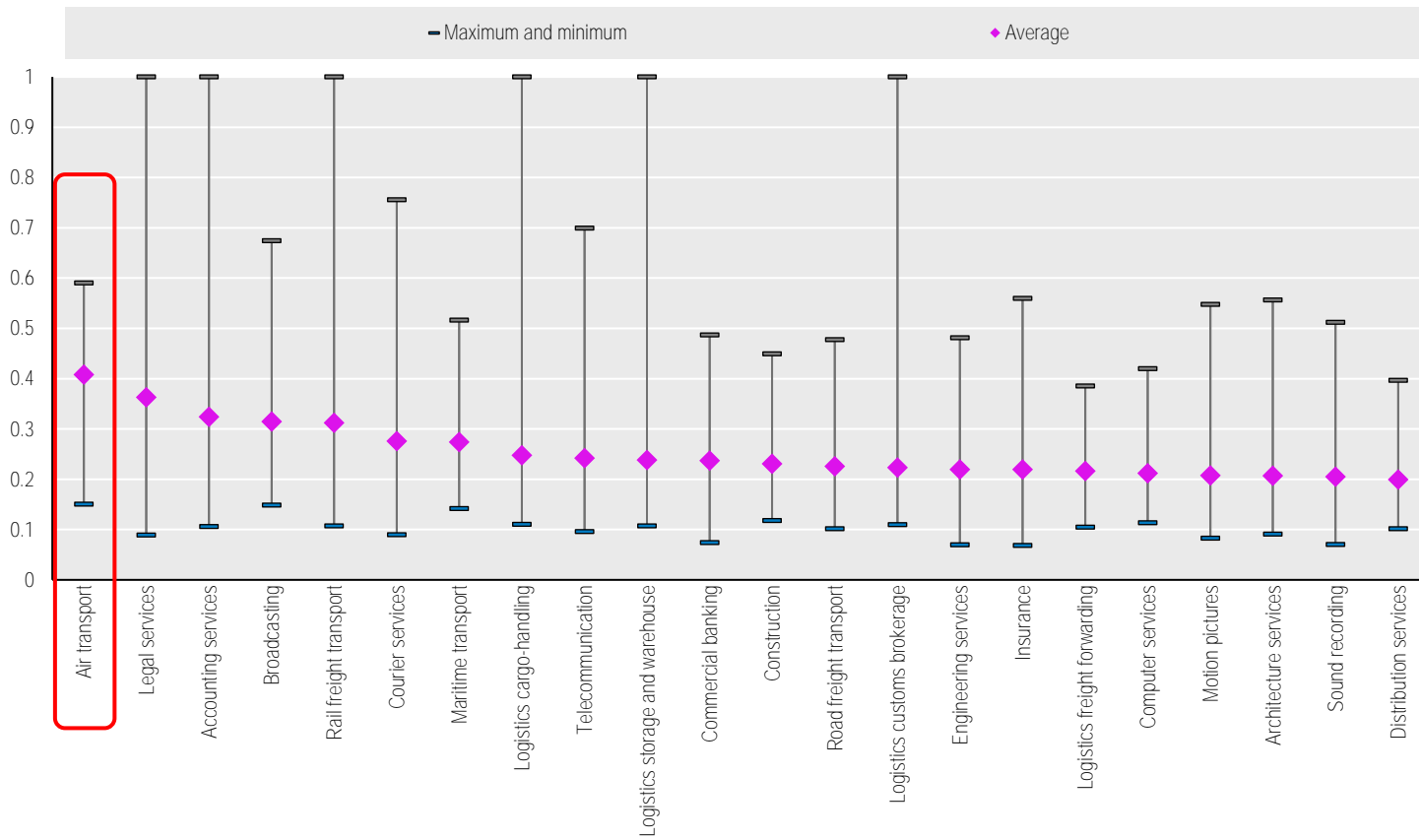
Sector-specific measures (2)

- Barriers to competition (specific to the sector):
 - Government ownership of flag carriers
 - Access to landing and take-off slots at main airports
 - Commercial exchange of slots
 - Schedule for airport uses
 - Exemption of air carrier alliances from competition law
 - Allocation of universal services obligations
 - Price regulation for domestic routes
 - Open skies policies
- Regulatory transparency
 - Visa obligations for the flight crew
 - Transparent conditions on obtaining a license for air transport companies



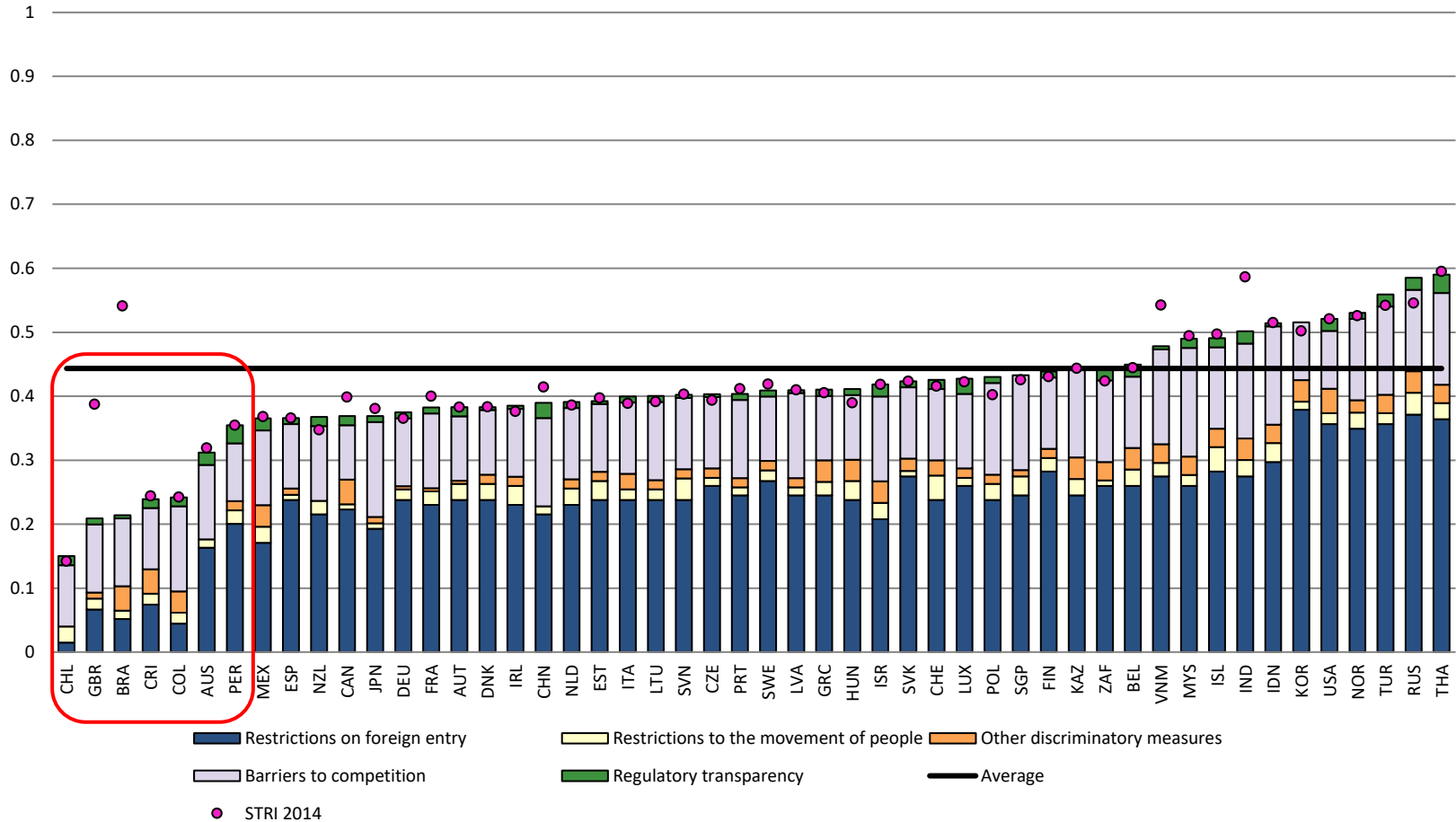
Air transport: restrictive and relatively homogeneous across countries

STRI average, minimum and maximum scores by sector (2022)





OECD STRI Air transport services (2022)



Source: OECD STRI: Trends up to 2023. Calculations based on methodology in (Benz and Jaax, 2020).



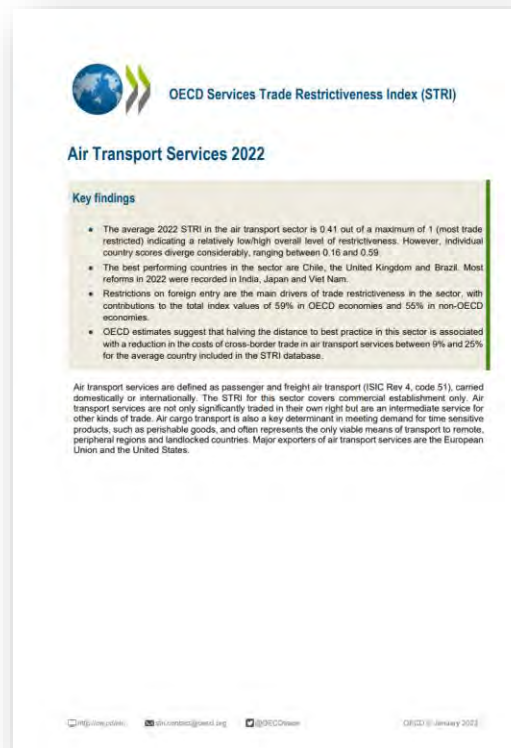
Other trends

- Progressive changes in business models (e.g., greater shifts towards low cost carriers) changes also competition dynamics in markets
- State ownership still predominant often with more lenient rules on competition
- Changing consumer behaviour driven by digitalisation
- Digitalisation also incentivizes competition (e.g., more transparency on route choices and prices)
- Changing concerns for aviation industry (e.g., growing concern about regulatory fragmentation on policies such as privacy and data protection)



For more information

- OECD note on restrictiveness in Air Transport Services for 2022 ([here](#))
- OECD brief on policy trends and developments for services up to 2023 ([here](#))





Contact us

We look forward to hearing from you!



Access all of the information from the Trade & Agriculture Directorate at:

www.oecd.org/tad



You can reach us via e-mail by sending your message to the following address:

Frederic.Gonzales@oecd.org



We invite you to connect with us on Twitter by following:

[@OECDtrade](https://twitter.com/OECDtrade)

PROYECTO RESOLUCIÓN A25-1

PROGRAMA ESTADÍSTICO DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC)

CONSIDERANDO que la Comisión tiene por objetivo primordial el proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil.

CONSIDERANDO que la CLAC para el cumplimiento de sus fines promoverá un mayor intercambio de información estadística entre los Estados miembros, mediante el suministro de información estadística que se decida recopilar sobre una base regional.

CONSIDERANDO que la CLAC ha adoptado la Resolución a20-3 modelo de “Sistema Estadístico Integrado” con el fin de proporcionar una guía de orientación, sobre la base que los Estados miembros tienen la autonomía para definir sus variables y formas de recopilación de información estadística.

CONSIDERANDO la necesidad de contar con información estadística regional que permita su fácil acceso, usando tecnología actualizada, con el fin de promover estudios e inteligencia de mercado.

La XXV Asamblea de la CLAC resuelve:

1. Establecer un procedimiento para el suministro de los datos estadísticos del transporte aéreo comercial de la región conformada por los Estados miembros de la CLAC e invitar a las autoridades aeronáuticas a enviar a la secretaría de la Comisión los datos estadísticos de los vuelos comerciales realizados, pasajeros y carga transportados en operaciones domésticas e internacionales con origen o destino en cada país.

VARIABLES A REMITER Y SUS DEFINICIONES

2. El envío de los datos estadísticos se debe realizar desde la perspectiva del origen y destino por vuelo, esto es, el tráfico transportado en un servicio aéreo identificado por un número de vuelo y por los pares de aeropuertos servidos por ese vuelo, considerando como base los puntos de embarque y desembarque de pasajeros y cargas.

- a) Aeropuerto de Origen: código establecido por la OACI para el aeropuerto en el que se embarcó el tráfico de transporte en los vuelos.
- b) Aeropuerto de Destino: código establecido por la OACI para el aeropuerto en el que se ha desembarcado el tráfico de transporte en los vuelos.

- c) Mes y año: período de realización de los vuelos a que se refiere el envío de los datos estadísticos.
- d) Tipo de Servicio: identificación sobre la cobertura de los vuelos en domésticos e internacionales.
- e) Pasajeros Transportados: número total de pasajeros que embarcaron en los vuelos, excluyendo solamente la tripulación. Los Estados que no tengan datos de pasajeros transportados gratuitamente o que opten por no contabilizarlos en el envío, deberán informar que sus datos contabilizan solamente pasajeros pagos.
- f) Carga Transportada: cantidad total, preferentemente expresada en kilogramos, de mercancías que han embarcado en los vuelos cuyo envío se ha producido a cambio de una remuneración a la compañía aérea a efectos de transporte, excluyendo en consecuencia, el equipaje, suministros y correo.
- g) Vuelos Realizados: total de vuelos efectuados, respetando la perspectiva del origen y destino dispuesta en el párrafo 2 de esta Resolución.

FORMATO, PLAZO Y ENVIO DE LOS DATOS ESTADÍSTICOS

3. El archivo de los datos estadísticos debe tener la extensión "xlsx" (o el equivalente que la sustituya en el futuro) y seguir el modelo establecido en el Anexo de esta Resolución.
4. Los datos estadísticos deben presentarse mensualmente, con información sobre los vuelos realizados durante un mes determinado, independientemente de la nacionalidad de la compañía aérea operadora, en un plazo de 90 días a partir del final del período respectivo.
5. Los datos estadísticos deben enviarse a la dirección de correo electrónico proporcionado por la Secretaría o por el medio electrónico que se considere más eficiente para el envío.

PUBLICACIÓN DE LA INFORMACIÓN

6. La Secretaría de la CLAC publicará una recopilación de los datos estadísticos en el sitio web de la Comisión para su libre uso, así como una lista de los Estados que proporcionan información en conformidad a esta resolución.

Esta Resolución sustituye a la Resolución A17-9.

MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO

SOBRE TRABAJOS AÉREOS

ENTRE LAS AUTORIDADES AERONÁUTICAS DE LOS ESTADOS MIEMBROS

DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC)

QUE SUSCRIBEN

Considerando:

Que, para los fines de este instrumento, los trabajos aéreos son todas aquellas actividades aéreas comerciales, diferentes del transporte de personas o cosas, realizadas por medio de aeronaves, tales como la extinción de incendios; las acciones de apoyo a la agricultura y la construcción; la fotografía y filmación aérea; los vuelos de prospección y vigilancia, el tratamiento de nubes; las evacuaciones aeromédicas o ambulancia aérea;

Que los trabajos aéreos resultan fundamentales para la prevención frente a situaciones de desastre provenientes tanto de fenómenos naturales como de la acción del ser humano tales como incendios forestales, inundaciones o desplazamientos de tierra; y que permiten la oportuna reacción para contrarrestar los efectos de dichos eventos, bajo la supervisión de las autoridades competentes.

Que la alta especialización y consecuente escasez de personal habilitado, la dependencia de circunstancias eventuales o imprevistas y la necesidad de actuar con rapidez para la asistencia en casos de emergencia, catástrofes y/o necesidades sociales hacen necesaria la colaboración entre los Estados, especialmente entre aquellos que son limítrofes o cercanos, para permitir prestarse estos servicios mutuamente;

Que los Estados de la Región han enfrentado y posiblemente seguirán enfrentando las consecuencias negativas de fenómenos meteorológicos, acciones deliberadas del ser humano u otros que afectan a las personas, su patrimonio y su entorno;

Que, atendidas las circunstancias indicadas previamente, las autoridades de los Estados miembros de la CLAC que suscriben han concluido que el otorgamiento recíproco de facilidades

y la mayor expedición en el procesamiento de autorizaciones, permisos y reconocimiento de documentos técnicos, bajo el principio de no discriminación, puede contribuir a hacer más eficiente y eficaz la respuesta a la necesidad de operaciones de trabajos aéreos en sus respectivos territorios;

Que las autoridades aeronáuticas que suscriben, las cuales constan en el listado adjunto (Adjunto 1), en adelante las “Partes”, han acordado el presente Memorándum de Entendimiento en el ámbito de los trabajos aéreos:

Acuerdo

Las Partes se comprometen a facilitar las condiciones bajo las cuales los operadores de otros Estados signatarios podrán realizar trabajos aéreos en su territorio en casos de emergencia y cada vez que lo estimen necesario para apoyar la acción de los operadores locales o aportar mayores capacidades, buscando propiciar el acceso no discriminatorio al desarrollo de las respectivas actividades.

Sin menoscabar la seguridad operacional, las Partes se comprometen a simplificar y acelerar los trámites relativos a las condiciones técnicas de aeronaves, a la capacidad de los tripulantes y a la concesión de permisos, cuando se trate de emergencias así declaradas o situaciones similares que cada Estado pondere.

Alcance

En cumplimiento de lo anterior, las Partes procurarán:

- a. otorgar igualdad de trato hacia los operadores de trabajos aéreos de las demás Partes;
- b. individualizar e informar con precisión a los interesados la organización, departamento o persona a la que se debe contactar para realizar una operación de trabajos aéreos;
- c. simplificar y acelerar los trámites de certificación de los operadores de trabajos aéreos de las otras Partes, aplicando procedimientos expeditos basados en el reconocimiento y validación de los documentos y autorizaciones otorgados en el Estado de origen de las empresas interesadas, e incorporar estas condiciones en su normativa interna;

- d. colaborar con el rol fiscalizador que corresponda a las otras Partes, ya sea como otorgante del respectivo Certificado de Operador o como Estado de Matrícula;
- e. facilitar la convalidación de las licencias expedidas por las otras Partes a los tripulantes de aeronaves y demás personal técnico;
- f. simplificar y acelerar los trámites para el funcionamiento de Organizaciones de Mantenimiento Aeronáutico (OMA) que presten servicios a los operadores extranjeros de trabajos aéreos, aplicando procedimientos expeditos para su instalación y reconocimiento, e incorporar estas condiciones en su normativa interna;
- g. mantener vigentes las autorizaciones, permisos o reconocimientos emitidos en cumplimiento del presente Memorándum mientras persistan las situaciones o estados de emergencia, calamidad o necesidad pública que hayan justificado su otorgamiento;
- h. crear un repositorio de empresas extranjeras de trabajos aéreos que considere los antecedentes de sus autorizaciones, certificaciones, licencias y capacidades técnicas, con el objeto de facilitar la concesión de permisos en los casos contemplados en el presente Memorándum;
- i. intercambiar información, conocimientos tecnológicos, reglamentos técnicos y manuales de procedimientos sobre las mejores prácticas y regulación de los trabajos aéreos.

Activación del presente Memorándum

Sin perjuicio de lo estipulado en el apartado de Entrada en Vigor y Duración, las disposiciones del presente instrumento serán aplicables cada vez que alguna de las Partes declare, conforme a su legislación y procedimientos internos, la existencia de una situación de emergencia, calamidad o necesidad pública que haga indispensable el concurso de operadores aéreos de otros Estados, o cuando así lo estime necesario.

Observancia de las Leyes

Todas las actividades relacionadas con el presente Memorándum se llevarán a cabo de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales de las Partes.

Enmiendas y Resolución de Controversias

Este Memorándum puede ser enmendado de común acuerdo entre las Partes. Dichas modificaciones se harán formalmente por escrito y serán firmadas por todas las Partes.

Se podrán firmar Anexos específicos por las Partes que así lo estimen en mutuo entendimiento.

Cualquier controversia entre las Partes, con respecto a la interpretación o la aplicación de este Memorándum se resolverá de manera amistosa mediante negociaciones y consultas entre las Partes.

Suscripción

El presente Memorando de Entendimiento estará permanentemente abierto a la firma de los Estados miembros de la CLAC. Esta suscripción se verificará a través del envío de carta oficial mediante correo electrónico dirigido a la Secretaría de la CLAC, lo que será comunicado por ésta a los demás Estados suscriptores.

Entrada en Vigor y Duración

Este Memorándum entrará en vigor en la fecha de su firma o la de la finalización de los respectivos procedimientos internos requeridos para ello, permaneciendo en vigor mientras no se dé por terminado de mutuo consentimiento o por cualquiera de las Partes mediante notificación escrita a las demás Partes con una antelación no menor a 30 días. Los Estados suscriptores que requieran un procedimiento interno posterior a la firma del presente instrumento comunicarán este hecho a la Secretaría de la CLAC; y cuando dichos procedimientos internos hayan finalizado lo harán de conocimiento de la mencionada Secretaría, para su difusión entre los demás suscriptores.

Coordinación y puntos de contacto

Las Partes designarán a uno o más funcionarios responsables de la coordinación y gestión del presente Memorándum y ante la cual se deberán dirigir las solicitudes de permisos y autorizaciones y demás comunicaciones necesarias. Para dichos efectos, las autoridades aeronáuticas de cada Estado informarán los nombres de las personas designadas a la Secretaría de la CLAC, la cual creará una lista disponible en el sitio web de la organización, que se actualizará anualmente previo requerimiento de la Secretaria a las partes.

En consecuencia, basados en el principio de la buena fe, los abajo firmantes suscriben el presente Memorándum en la ciudad de Lima, Perú, el 14 de diciembre de 2023 en los idiomas español, inglés y portugués.

PROPUESTA

**MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO
ENTRE
LAS AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA COMISIÓN
LATINAAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL QUE SUSCRIBEN.**

Considerando la exitosa experiencia de los países miembros de la CLAC en la concesión temporal de derechos de tráfico de séptima libertad del aire para servicios exclusivamente de carga.

Observando que el transporte aéreo de carga tiene un rol importante en el desarrollo económico de la región y sumando a la creciente tendencia global de incremento del *e-commerce* y por consiguiente la demanda por transporte aéreo de carga.

Reafirmando el principio de soberanía establecido en el Convenio de Chicago, y reconociendo que los Estados tienen determinados procedimientos internos para dar vigencia a instrumentos internacionales en materia de aeronáutica civil.

Los representantes de las Autoridades de Aviación Civil de los países suscriptores, los cuales constan en el listado adjunto (Adjunto 1), se reunieron en _____ el día _____ de _____ de 2023 para discutir temas relacionados a los servicios aéreos entre sus respectivos países y expresaron su deseo de promover todavía más sus relaciones aeronáuticas, en un espíritu de cooperación y completo entendimiento, para su mutuo beneficio, sobre la base de la libre competencia; por tanto, en virtud del presente Memorándum acordaron lo siguiente:

1. Derechos de Tráfico:

Complementar los derechos de tráfico que consten en los Acuerdos Bilaterales o Multilaterales y respectivas Actas de Reunión y/o Memorandos de Entendimiento que estén en vigencia mutuamente entre los suscriptores del presente Memorando de Entendimiento, en los siguientes términos:

El ejercicio de los derechos de tráfico de séptima libertad del aire será permitido en forma recíproca para los servicios exclusivamente de carga, regulares y no regulares, a las líneas aéreas de los países suscriptores o que suscriban este Memorando de Entendimiento, en igualdad de oportunidades, sin restricciones o limitaciones temporales, geográficas ni de capacidad.

2. Suscripción de este Memorando de Entendimiento:

El presente Memorando de Entendimiento estará permanentemente abierto a la firma de otros Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC). Esta suscripción se verificará a través del envío de carta oficial mediante correo electrónico u otro medio semejante, dirigido a la Secretaría de la CLAC, lo que será comunicado por ésta a los demás Estados suscriptores.

3. Vigencia:

Este Memorando de Entendimiento entrará en vigor a partir de la fecha de su respectiva firma o de la finalización de los correspondientes procedimientos internos requeridos para ello.

Los Estados suscriptores que requieran un procedimiento interno posterior a la firma del presente instrumento comunicarán este hecho a la Secretaría de la CLAC; y cuando dichos

procedimientos internos hayan finalizado lo harán de conocimiento de la mencionada Secretaría, para su difusión entre los demás suscriptores.

Cualquier Estado que haya suscrito el presente Memorandum podrá en cualquier momento hacer cesar a su respecto los efectos de éste, mediante comunicación escrita enviada a la Secretaría de la CLAC que lo comunicará inmediatamente a los demás Estados suscriptores, y tendrá efecto seis meses después de enviada dicha comunicación.

Hecho en _____, el día ____ de _____ de 2023.

SAF

Jorge Ferreiro
11 agosto 2023



Dirección Nacional
de Aviación Civil
e Infraestructura Aeronáutica

Agenda

- Los objetivos de descarbonización del sector aviación
- Acuerdos políticos, fiscales y regulatorios
- Proyecciones de demanda y emisiones
- ReFuelEU Aviation
- Evolución de los acuerdos de suministro de SAF
- Estado de SAF en 2023
- Principales productores de SAF por volumen contratado
- Rutas de descarbonización de la aviación
- Certificación de las rutas SAF

Los objetivos de descarbonización del sector aviación

- La aviación mundial representa ~ **2% de las emisiones de CO2 globales** como resultado del uso de ~ 300 millones de toneladas (~ 370 billones de litros) de queroseno al año.
 - En la 77 Asamblea Anual General de la IATA en octubre de 2021, las aerolíneas miembros aprobaron una resolución comprometiéndose a lograr cero emisiones netas de carbono de sus operaciones para 2050. (**Fly Net Zero by 2050**). La estrategia incluye las siguientes contribuciones:
 - **65% combustible de aviación sostenible (SAF)**
 - 13% nuevas tecnologías eléctrica e hidrógeno
 - 3% infraestructura y eficiencias operativas
 - 19% de compensación y captura de carbono
- 78% de la reducción:
nuevos combustibles
y tecnologías
- IATA estima que el SAF podría aportar ~ 65% de la reducción necesaria para llegar a cero neto en 2050. Esto requerirá un **enorme aumento en la producción**.
 - La **mayor aceleración se espera en la década de 2030**, a medida que las políticas de apoyo se vuelvan globales, el SAF se vuelva competitivo con el queroseno fósil, y las compensaciones creíbles se vuelven más escasas.

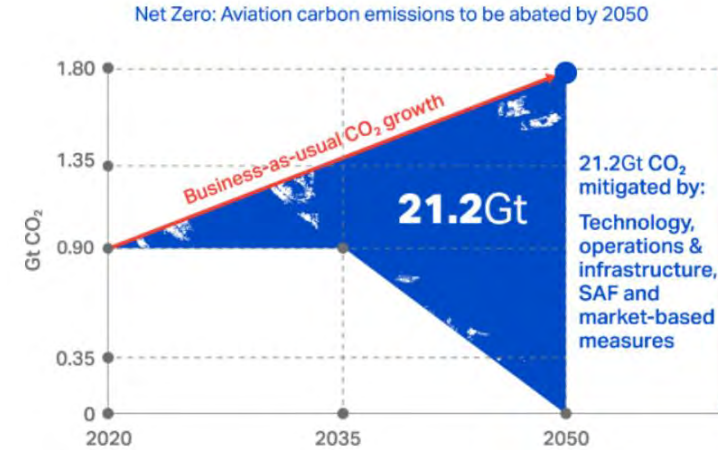
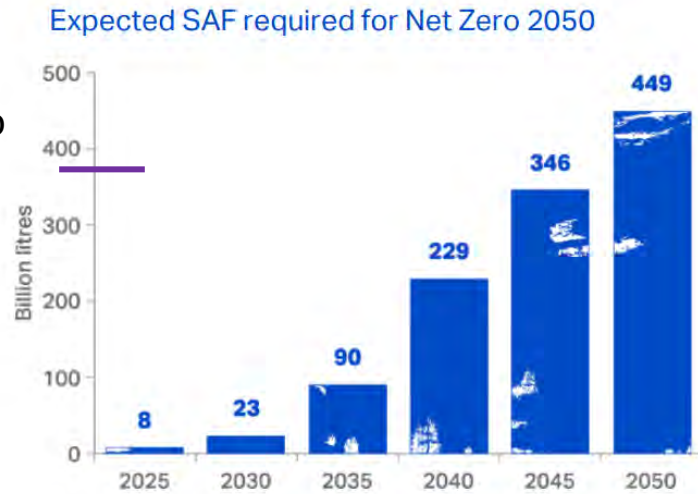
Acuerdos políticos complementados con políticas fiscales y regulatorias para promover SAF en los principales mercados

- **OACI:** Diseñó y adoptó en 2016 el “Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation” (CORSIA). El esquema compensa las emisiones que no se pueden reducir mediante SAF y mejoras tecnológicas y operativas, mediante la compra de créditos en el mercado de carbono.
- **OACI:** En 2022, los 184 estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional adoptaron en una meta aspiracional de largo plazo (LTAG) de emisiones netas de carbono cero de la aviación internacional para 2050.
- **Estados Unidos:** En 2022 se anunciaron importantes créditos fiscales en el marco del Inflation Reduction Act: 3300 millones USD para aumentar la producción de SAF, con el objetivo de alcanzar 11 billones de litros (3000 millones de galones) para 2030.
- **Unión Europea:** En 2023, acuerdo político sobre las reglas de ReFuelEU Aviation sobre el calendario de cuotas mínimas de mezcla de SAF, con subobjetivos para combustibles sintéticos, hasta 2050.
- **Reino Unido:** En 2022, luego de su compromiso Jet Zero, asignó 165 millones de libras para apoyar proyectos SAF, con un plan para tener al menos 5 plantas comerciales de SAF en construcción para 2025.
- Algunos países como Francia y Noruega ya cuentan con mandatos de mezcla de SAF.

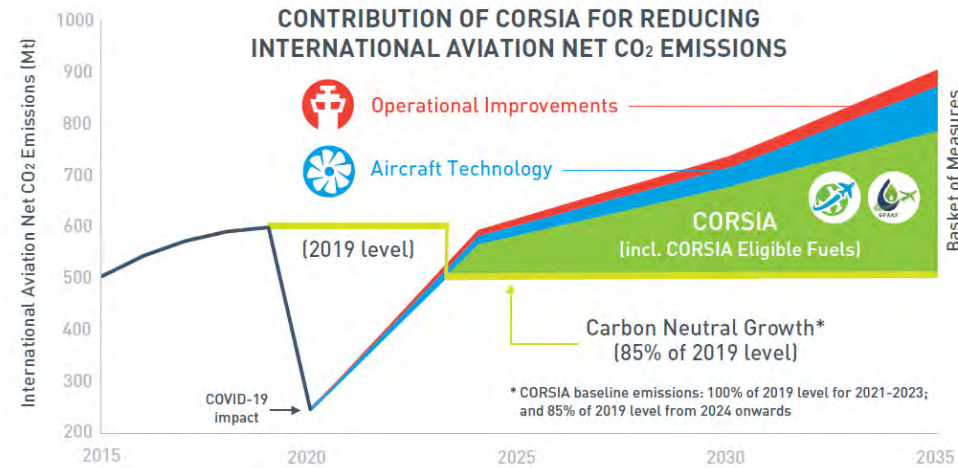
<https://www.iea.org/energy-system/transport/aviation>

Proyecciones de demanda y emisiones

Consumo hoy 370



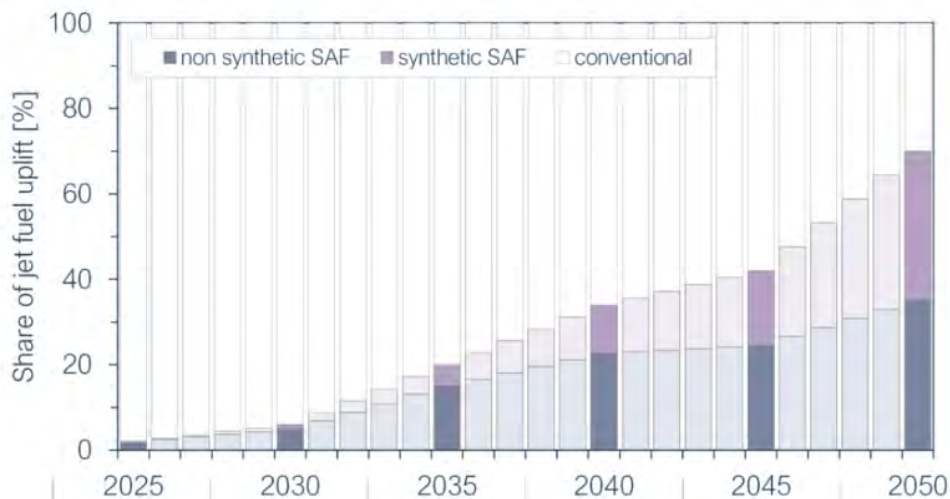
<https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/fact-sheet---iata-net-zero-resolution/>



<https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA%20Brochure/2023%20Edition/CORSIA-Brochure2023-EN-WEB.pdf>

ReFuelEU Aviation

Minimum SAF shares within ReFuelEU aviation mandate (as of 04/2023)

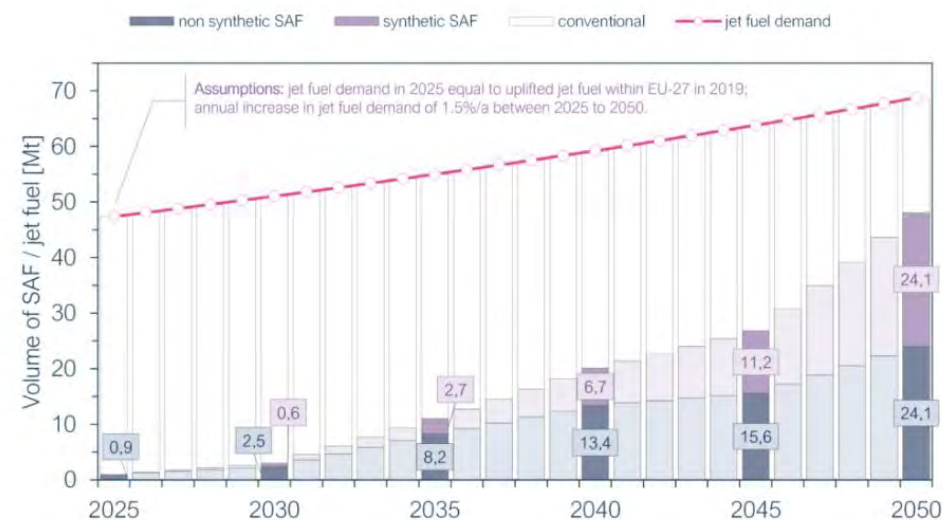


| Year | 2025 | 2030 | 2035 | 2040 | 2045 | 2050 |
|------------------------|------|------|------|-------------------------|------|------|
| Total SAF | 2% | 6% | 20% | 34% | 42% | 70% |
| Share of synthetic SAF | - | 1.2% | 5% | progressively increased | | 35% |

Remarks: shares for synthetic SAF in 2040 and 2045 were linearly interpolated based on given shares for 2035 and 2050. Source: IATA 2023, European Parliament 2023. sustainable-aviation.net (2023)

Estimation on SAF volumes within the ReFuelEU aviation mandate (as of 05/2023)

sustainable-aviation.net (2023)



Assumptions: jet fuel demand in 2025 equal to uplifted jet fuel within EU-27 in 2019; annual increase in jet fuel demand of 1.5%/a between 2025 to 2050. Remarks: Minimum shares for synthetic SAF in 2040 and 2045 according to ReFuelEU were linearly interpolated based on given shares for 2035 and 2050. Source: EU-27 jet fuel uplift in 2019 based on EIA 2022.

- Las metas incluyen cuota mínima de SAF total y subobjetivo de SAF sintético (e-SAF)
- En términos absolutos, a 2050, se requieren 30 billones de litros (24 Mt) de bio-SAF, y 30 billones de litros (24 Mt) de e-SAF
- Se definen los bio SAF aceptables. Se excluyen las materias primas como cultivos alimentarios, aceite de palma y PFAD.
- Supuestos: demanda de Jet en 2025 es igual a demanda de EU27 en 2019, y crece 1,5% por año.

<https://www.sustainable-aviation.net/refueleu-aviation/>

Evolución de los acuerdos de suministro de SAF

- En 2022 la producción fue de 300 millones de litros (0,1 % del consumo actual)
- Los acuerdos de compra de SAF pasaron de 9 billones de litros en 2021 a **22 billones de litros** en 2022 (6% del consumo actual). **Gevo y OneWorld Alliance** acordaron la mayor compra hasta la fecha, procedente de etanol de productos de maíz no comestibles, 760 millones de litros a partir de 2027.
- La mayoría de los contratos tienen **fecha de entrega planificada después de 2025**, ya que las **nuevas plantas de SAF tardan alrededor de tres años en construirse** después de que se toma la decisión final de inversión.

<https://www.iea.org/energy-system/transport/aviation>

<https://www.oneworld.com/news/2022-03-21-oneworld-members-to-purchase-up-to-200-million-gallons-of-sustainable-aviation-fuel-per-year-from-Gevo>

Estado de SAF en 2023

The state of sustainable aviation fuel (SAF) in 2023

**More than
490,000
flights**

2016: 500 flights

**300+ million
litres produced
in 2022**

2016: 8 million litres
2025: ~5 billion litres

**7 technical
pathways**

2016: 4 pathways
2025: 11 pathways

**57 offtake
agreements
since 2022**

40 publicly announced
SAF offtake agreements
and 17 non binding
agreements

**130+ renewable
fuel projects**

have been announced publicly
by more than 85 producers
across 30 countries

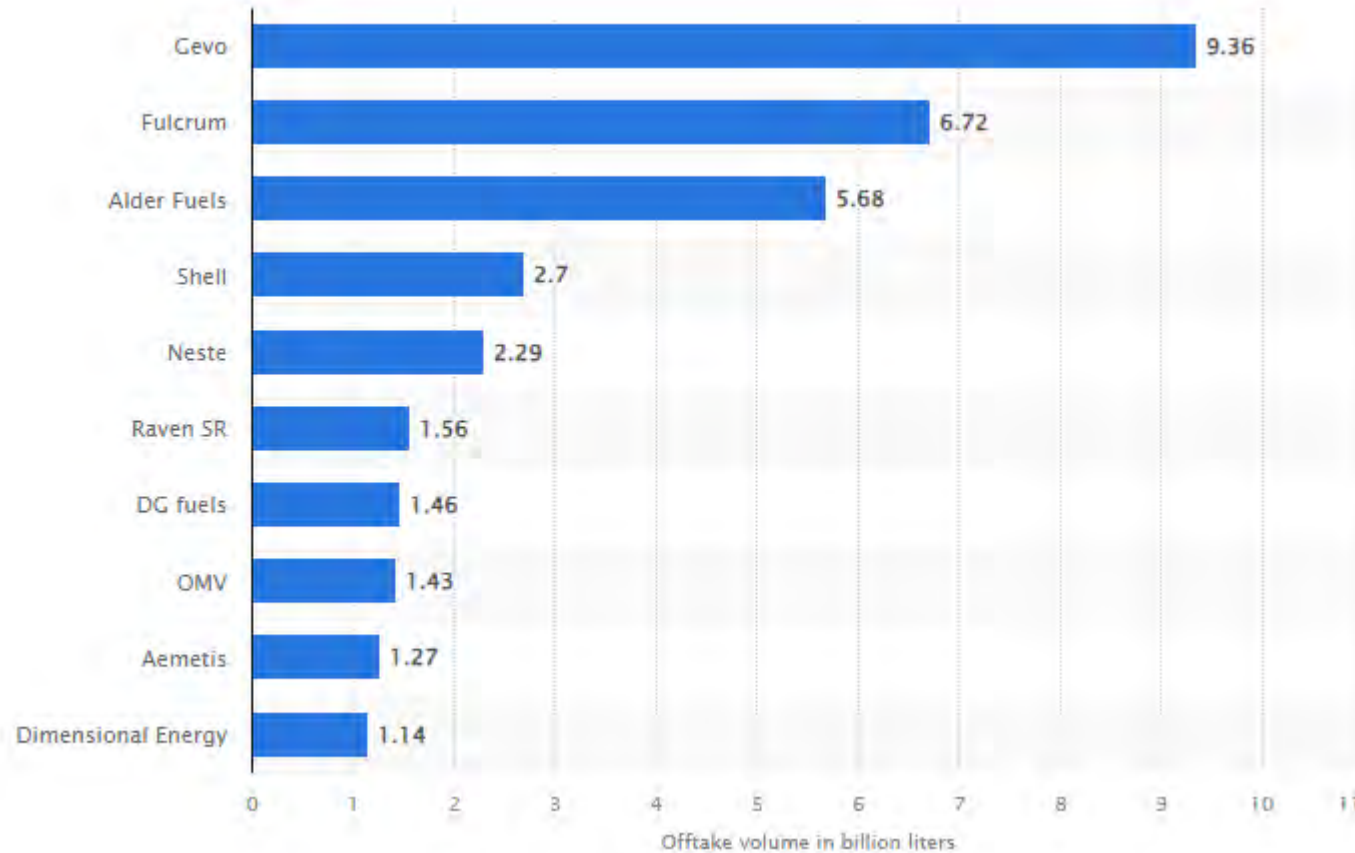
**70% average
CO₂ reduction**

2016: ~60% reduction
2025: ~80% reduction

Source: IATA 2025 estimates

<https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/fact-sheet---alternative-fuels/>

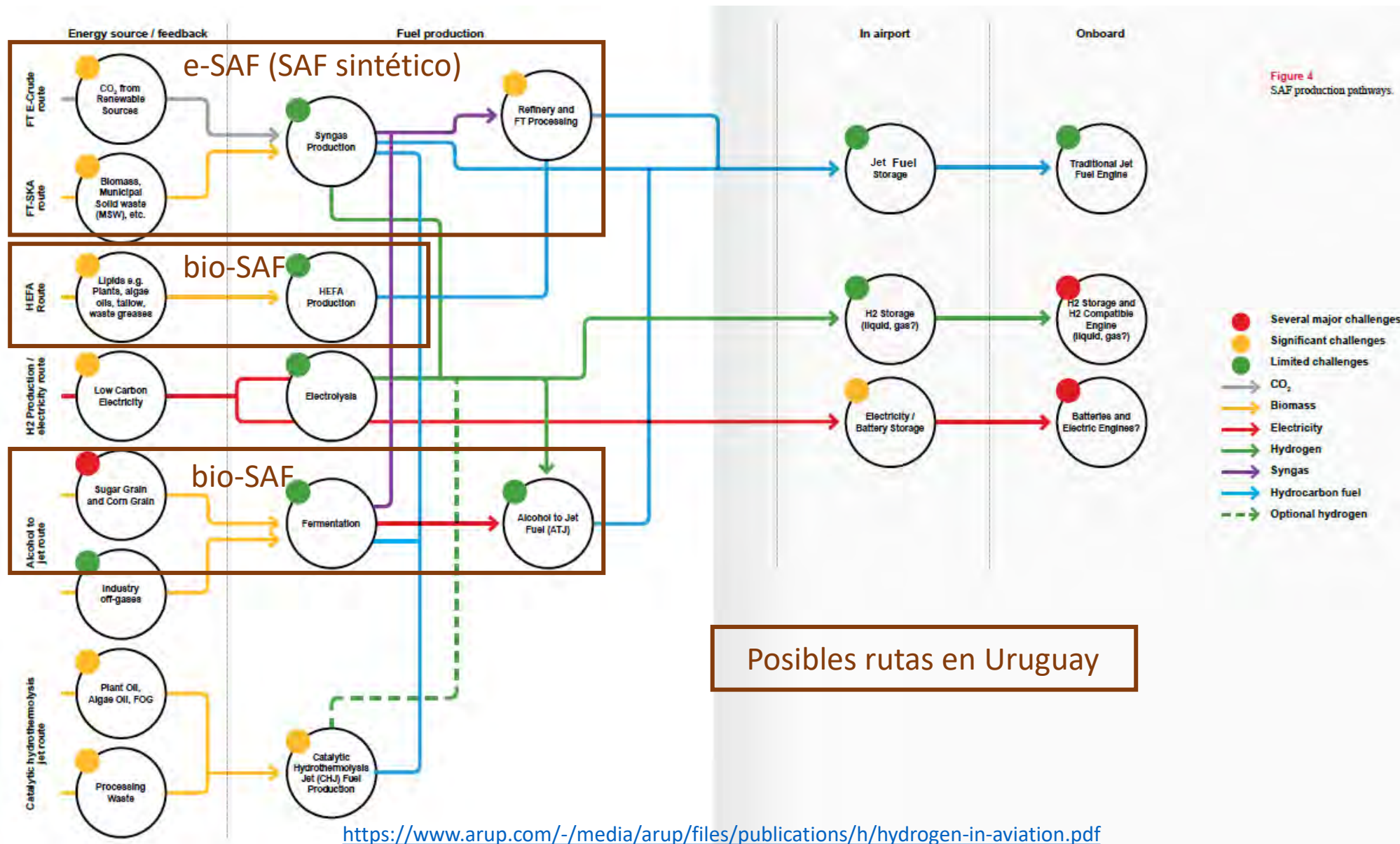
Principales productores de SAF por volumen contratado



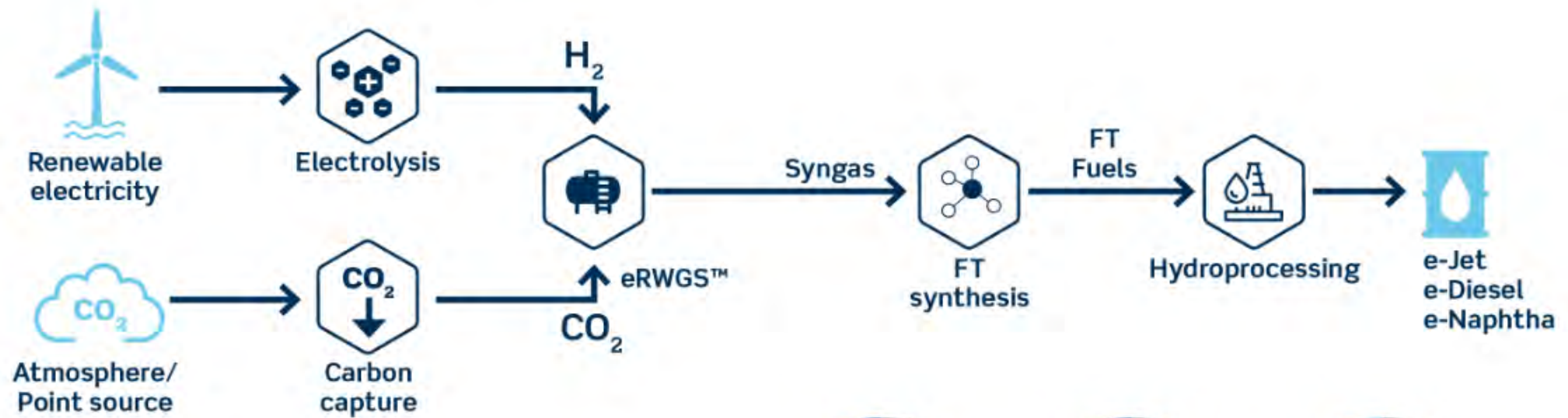
- **Neste** (Europa): Mayor productor mundial hoy, con 1 Mt (1,2 billones de litros), que crecerá a 1,5 Mt (1,9 billones de litros) en 2024
- **Gevo** (Estados Unidos): En 2022 comenzó construcción de la planta Net-Zero 1 con capacidad de 200 millones de litros (14% de su objetivo de 1,4 billones de litros). Apalancada en IRA, que otorga un crédito de 1,25 USD/galón (0,33 USD/litro) de SAF. Ruta Alcohol-to-Jet Synthetic Paraffinic Kerosene (ATJ-SPK).

<https://www.statista.com/statistics/1365117/announced-offtake-volumes-saf-by-producer/>

Rutas de descarbonización de la aviación



Ruta Fischer Tropsch



Produce principalmente e-diesel, e-jet (SAF) y e-naptha, en proporciones que se puede adaptar a las necesidades del mercado.

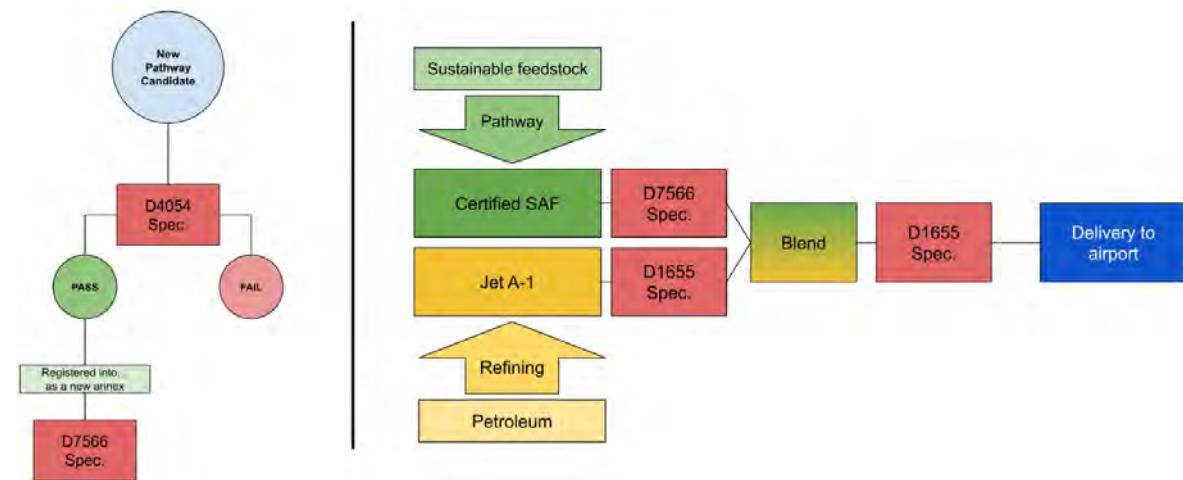


Figure 1. Three output options:

- 1) Mainly diesel and naphtha.
- 2) A mix of diesel, kerosene, and naphtha.
- 3) Mainly kerosene for jet fuel and naphtha.



Certificación de las rutas SAF



| Pathway | Max. incorporation ratio | Year of certification |
|---|--------------------------|------------------------|
| Fischer-Tropsch (FT-SPK) | 50% | 2009 |
| Hydro-processed Ester and Fatty Acids (HEFA) | 50% | 2011 |
| Synthetic Iso-Paraffinic (SIP) | 10% | 2014 |
| Fischer-Tropsch with aromatics (FT-SPK/A) | 50% | 2015 |
| Alcohol-to-Jet (AtJ) | 50% | 2016 (Updated in 2018) |
| Catalytic hydro-thermolysis (CH-SK) | 50% | 2020 |
| Hydrocarbon-Hydro-processed Ester and Fatty Acids (HC-HEFA) | 10% | 2020 |

- EL SAF debe cumplir con las especificaciones internacionales para combustible de aviación.
- Cada nueva ruta debe aprobarse según la norma ASTM D4054 antes de implementarse a escala de mercado. Este paso obligatorio se llama "certificación técnica".
- Una vez que se certifica una ruta, se registra bajo la norma ASTM D7566 que incluye todas las rutas certificadas en anexos.
- Al presente se han certificado siete rutas.

Muchas gracias por su atención

hidrogeno@ancap.com.uy

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A25-2

**MEJORAMIENTO DE LA COMUNICACIÓN
ENTRE LA SECRETARÍA Y LOS ESTADOS MIEMBROS**

CONSIDERANDO que, para el cumplimiento de los fines y objetivos de la CLAC, según lo dispuesto en el Artículo 5 de su Estatuto, la Comisión debe mantener continua comunicación con los Estados miembros;

CONSIDERANDO que tanto la Secretaría como los Estados afrontan dificultades en el normal flujo de la información que se requiere para el cumplimiento de sus funciones;

CONSIDERANDO que la comunicación entre la Secretaría y los Estados miembros debe fluir de manera eficiente, oportuna y económica;

CONSIDERANDO que el avance de la tecnología y los nuevos medios de comunicación pueden contribuir a mejorar la interrelación entre los Estados miembros y la Secretaría;

CONSIDERANDO que las reuniones de los órganos constitutivos de la CLAC se han convertido en importantes foros de coordinación de los Estados miembros y de armonización de políticas de otros organismos internacionales subregionales.

LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros y a la Secretaría que, conforme sea pertinente, adopten las siguientes medidas:

1. Garantizar que las labores de registro, control y trámite de la correspondencia se realicen oportuna y eficientemente.
2. Establecer mecanismos de control que garanticen el suministro de información a los usuarios en forma oportuna.
3. Adoptar procedimientos de recepción y distribución de correspondencia que aseguren una pronta y efectiva acción, por parte de las áreas involucradas.
4. Verificar que los presupuestos de las instituciones incluyan partidas suficientes para atender los gastos de correspondencia y los emolumentos relacionados con la participación de sus funcionarios en las reuniones programadas por el Organismo Regional.
5. Realizar todo el esfuerzo posible para lograr una pronta interconexión entre las Administraciones de Aviación Civil y la Secretaría, a través de los medios electrónicos disponibles en la actualidad.
6. Cumplir, en la medida de lo posible, con el cronograma de actividades que se detalla a continuación, relacionadas con las reuniones de la Comisión:

Cronograma de actividades relacionadas con las reuniones presenciales y virtuales de la CLAC

| N° | Actividad | Encargado | PRESENCIAL | VIRTUAL |
|----|--|-------------------------------|--|--|
| | | | Fecha límite antes/después de la reunión | Fecha límite antes/después de la reunión |
| 1 | Confirmación de la sede de la reunión, envío de requerimientos y solicitud de información general al Estado anfitrión. | Secretaría | 80 días antes | No aplica |
| 2 | Preparación de la convocatoria, orden del día provisional, programa tentativo, formulario de registro e información general. | Secretaría | 60 días antes | 14 días antes |
| 3 | Confirmación de participación en la reunión. | Estados miembros | 30 días antes | 7 días antes |
| 4 | Reunión de coordinación virtual (puntos focales de las Macrotareas, coordinador(a) GRUGES, miembros Comité Ejecutivo). | Estados miembros y Secretaría | 14 días antes | 7 días antes |
| 5 | Envío a la Secretaría de notas de estudio, notas informativas y/o presentaciones. | Estados miembros | 7 días antes | 2 días antes |
| 6 | Publicación en la web de notas de estudio, notas informativas y/o presentaciones. | Secretaría | 5 días antes | 1 día antes |
| 7 | Envío de lista de asistentes al Estado anfitrión. | Secretaría | 5 días antes | No aplica |
| 8 | Preparación y circulación de un resumen sucinto de las conclusiones de la reunión. | Secretaría | 14 días después | 14 días después |
| 9 | Publicación de informe en la página web y envío de correo notificación. | Secretaría | 30 días después | 30 días después |

La presente Recomendación reemplaza a la Recomendación A17-18

Revisado y aprobado técnicamente por el GEPEJTA/54 (24/08/23)

DECLARACIÓN DE LIMA

Declaración ministerial: “Compromisos para el desarrollo de la Aviación Civil en Latinoamérica y el Caribe, hacia el próximo decenio”.

Las ministras, ministros y autoridades aeronáuticas de los Estados miembros de la CLAC:

Reafirmando el deseo manifestado en el preámbulo del Convenio de Chicago que promueve el desarrollo de la aviación civil internacional como un factor que contribuye poderosamente a crear y a preservar la amistad y entendimiento entre las naciones y pueblos del mundo;

Reafirmando que la aviación civil es un impulsor para el desarrollo económico y social de los países de América Latina y el Caribe;

Destacando el importante hito que significa el quincuagésimo aniversario de la creación de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil- CLAC; período en el cual se ha consolidado como un espacio necesario de coordinación y cooperación entre las autoridades aeronáuticas de la región;

Puntualizando la necesidad de mejorar la infraestructura y el uso de tecnología en el sector aéreo, a la par de la urgencia de incrementar la conectividad entre los países de Latinoamérica y el Caribe, para facilitar el transporte de personas y bienes;

Enfatizando el importante rol de la mujer en el sector aéreo y la necesidad de incrementar su activa participación en posiciones técnicas y de liderazgo en nuestra región;

Subrayando el compromiso de desarrollar la aviación comercial en armonía con el respeto al medio ambiente, especialmente tras los objetivos del Acuerdo de París de 2016;

Recordando que dos pilares fundamentales para el desarrollo del sector aéreo son la seguridad operacional y la seguridad de la aviación;

Reconociendo la relación de coordinación que la CLAC ha desarrollado con la OACI y con otros organismos y entidades internacionales, tanto públicos como privados, para el desarrollo de políticas públicas eficaces y armónicas.

Adoptan la siguiente declaración:

Desarrollo del transporte aéreo en la región para el año 2033.

1. Nos comprometemos a adoptar medidas eficaces para alcanzar la meta aspiracional de incrementar en más de un 50% el tráfico aéreo de pasajeros en la región CLAC durante el próximo decenio, en beneficio de los usuarios de este medio de transporte, del turismo y en general del progreso de los Estados y sus pueblos.
2. Fomentaremos el crecimiento del transporte de carga por vía aérea, mediante el desarrollo de infraestructura, el uso de procedimientos más eficientes, nuevas tecnologías, optimización de procesos logísticos y facilidades imprescindibles para aumentar el comercio de bienes en nuestra región y con el resto del mundo.
3. Decidimos continuar apoyando la visión de largo plazo de la OACI, que incluye avanzar continua y gradualmente en la liberalización del transporte aéreo, en un marco de igualdad de oportunidades y no discriminación, y con pleno respeto y desarrollo de los derechos del pasajero.

Accesibilidad del transporte aéreo para una mayoría de personas en la región.

4. Nos comprometemos igualmente a crear las condiciones para que el transporte aéreo sea accesible económicamente a una mayoría de personas, con la promoción de un entorno regulatorio que propicie un ambiente de precios competitivos a nivel regional y mundial.
5. Impulsaremos políticas, normas y medidas de inclusividad universal que garanticen el acceso de personas con discapacidad o movilidad reducida al transporte aéreo, promoviendo inversiones que contribuyan a materializar este principio.

Promoción de una aviación sustentable y comprometida con el medio ambiente.

6. Adoptaremos acciones concretas para lograr una aviación civil sustentable y comprometida con la preservación del medio ambiente, con este fin colaboraremos especialmente en el desarrollo y promoción de combustibles sostenibles de aviación (SAF), y en la necesaria reconversión energética que se espera para los próximos años, apoyando también la creación de nuevos combustibles sintéticos, con menor huella de carbono que los SAF.
7. Continuaremos promoviendo mejoras operacionales y de infraestructura para reducir el uso de combustible de aviación y, de esta forma, reducir la huella de carbono de las operaciones, considerando que estas medidas pueden aplicarse actualmente y no requieren de nuevas inversiones.

8. Fomentaremos el crecimiento del transporte de carga por vía aérea, mediante el desarrollo de infraestructura, el uso de procedimientos más eficientes, nuevas tecnologías, optimización de procesos logísticos y facilidades imprescindibles para aumentar el comercio de bienes en nuestra región y con el resto del mundo.

Propiciar un ambiente de resiliencia para enfrentar potenciales crisis.

9. Propiciaremos un ambiente de resiliencia, con el fin de enfrentar y superar rápidamente futuras crisis que afecten al sector, asegurando que la autoridad aeronáutica tendrá un rol destacado en la adopción de medidas excepcionales que potencialmente se adopten.

Mantención o aumento de los niveles de seguridad operacional y de seguridad de la aviación.

10. Confirmamos la importancia de mantener e incluso aumentar los niveles de seguridad operacional y de seguridad de la aviación, con el fin de garantizar a los usuarios la debida confianza en el uso del transporte aéreo.
11. Reafirmamos la necesidad de promover y exigir el respeto a los principios que rigen la aviación civil internacional, especialmente el de trato igualitario y no discriminatorio, en la medida que su inobservancia puede afectar las capacidades técnicas y operacionales de los Estados para mantener niveles aceptables de seguridad operacional.

Aplicación de tecnologías al servicio de la facilitación del transporte aéreo.

12. Facilitaremos el transporte por vía aérea utilizando al máximo las herramientas tecnológicas disponibles y adoptando tempranamente las nuevas tecnologías que ayuden a simplificar procedimientos y que sean resistentes frente a potenciales ataques relacionados con ciberseguridad.

Coordinación entre las autoridades aeronáuticas, con la OACI y otros organismos internacionales, para conseguir uniformidad y armonización de las normas en la aviación.

13. Reafirmamos que trabajaremos con la OACI y con otros organismos (otras autoridades aeronáuticas, organismos) y entidades internacionales, tanto públicos como privados, para procurar la armonización y la uniformidad en las normas que regulan la aviación civil internacional.

Fomento de la participación de la mujer dentro de las actividades aeronáuticas.

14. Fomentaremos la participación igualitaria y equitativa de la mujer dentro de los diversos niveles que conforman la actividad aeronáutica, generando políticas inclusivas y transversales, eliminando obstáculos para su inserción en el mercado laboral e impulsando una cultura de respeto y no discriminación.

Capacitación constante de la comunidad aeronáutica.

15. Desarrollaremos el crecimiento profesional del personal aeronáutico y administrativo de la aviación civil mediante programas de capacitación constantes, asegurando altos estándares y el acceso de todos los países que componen la Comisión.

Unidad de acción para la representación de la Región en instancias internacionales.

16. Manifestamos nuestra intención de continuar actuando coordinadamente y con unidad de propósitos y de acción en todos los organismos, reuniones y otras instancias internacionales de aviación civil en que la Región pueda estar representada, incluyendo aquellas a las que puedan acceder nacionales de los Estados miembros en forma individual, utilizando a la CLAC como foro apropiado para ello.