



CLAC/CE/103 NE/02
15/09/23

CENTÉSIMA TERCERA REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO
(Caracas, República Bolivariana de Venezuela, 10 y 11 de octubre de 2023)

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Informe CLAC – Reuniones
(Nota presentada por la Secretaría)

Antecedentes.

1. El programa de reuniones que desarrolla la Secretaría de la Comisión ha sido planificado de acuerdo con lo aprobado por la XXIV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Montevideo, Uruguay, marzo de 2022).
2. El Artículo 40 del Reglamento Interno de las Reuniones CLAC señala que en el Orden del día del Comité Ejecutivo se revisan determinadas cuestiones.

Reuniones de la CLAC.

3. Las reuniones de la Comisión realizadas durante el periodo comprendido desde el 20 de diciembre de 2022 hasta el 16 de septiembre de 2023 son las siguientes:

A. Reunión del GEPEJTA

Reunión	Fecha	Modalidad	Adjunto	Enlace
GEPEJTA/53	27-28/04/2023	Presencial, San Salvador, El Salvador	ADJUNTO 01	Informe
GEPEJTA/54	23-24/08/2023	Presencial, Lima, Perú	ADJUNTO 02	Informe

B. Reunión del Grupo Regional AVSEC/FAL

Reunión	Fecha	Modalidad	Enlace
AVSEC/FAL/RG/X	23-25/11/2022	Presencial, Foz de Iguazú, Brasil	Informe
AVSEC/FAL/RG/XI	19-23/06/2023	Presencial, Santo Domingo, República Dominicana	Informe

C. Reuniones del Grupo de Gestión

Reunión	Fecha	Modalidad	Adjunto	Enlace
GRUGES/VI Período 2022-2023	16/12/2022	Virtual	ADJUNTO 03	Informe
GRUGES/VII Período 2022-2023	20/01/2023	Virtual	ADJUNTO 04	Informe
GRUGES/VIII Período 2022-2023	17/02/2023	Virtual	ADJUNTO 05	Informe
GRUGES/IX Período 2022-2023	24/03/2023	Virtual	ADJUNTO 06	Informe
GRUGES/X Período 2022-2023	28/04/2023	San Salvador, El Salvador	ADJUNTO 07	Informe
GRUGES/XI Período 2022-2023	19/05/2023	Virtual	ADJUNTO 08	Informe
GRUGES/XII Período 2022-2023	23/06/2023	Virtual	ADJUNTO 09	Informe
GRUGES/XIII Período 2022-2023	21/07/2023	Virtual	ADJUNTO 10	Informe
GRUGES/XIV Período 2022-2023	25/08/2023	Lima, Perú	ADJUNTO 11	Informe

4. Es preciso indicar que la información respecto de las reuniones se encuentra disponible en forma permanente en la página web de la Comisión. En el caso de los informes y notas restringidas, están disponibles en la zona miembros, sección documentos internos, reunión: Asamblea; Comité Ejecutivo, GEPEJTA, GRUGES. Tenga presente que algunos documentos en PDF tienen clave adicional que debe solicitar a la Secretaría. Asimismo, Los informes de las reuniones X y XI del Grupo Regional AVSEC/FAL CLAC-OACI se encuentran publicados en el portal seguro de la OACI (<https://portal.icao.int>).

Conclusión.

5. El programa de trabajo de la CLAC contempla reuniones de sus órganos, además de los grupos que cree el Comité Ejecutivo, y de cada reunión se elabora un acta que debe ser conocida y aprobada por el Comité Ejecutivo.

Medidas propuestas.

6. Se invita a los delegados a tomar conocimiento de la información presentada y aprobar los informes de las reuniones allí mencionadas.



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

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

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

INFORME

Lugar y fecha de la reunión.

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

Apertura.

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

Secretaría, Participantes y Coordinación.

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

Cuestión 1 del

Orden del Día: Aprobación del Orden del Día.

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

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

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

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

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

Conclusión.

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

Propuesta de entendimiento para facilitar la realización de trabajos aéreos

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

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

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

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

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

Conclusión.

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

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

Sistema estadístico integrado

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

Conclusión.

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

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

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

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

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

Conclusión.

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

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

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

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

Conclusión.

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

Creación de un indicador de competencia

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

Conclusión.

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

Perspectivas económicas y el valor de la aviación

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

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

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

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

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

Cuestión 2 del

Orden del día: Presentación de COCESNA.

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

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

Cuestión 4 del

Orden del día: Gestión Aeroportuaria

Modelos de gestión aeroportuaria

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Conclusión.

46. El Grupo tomó nota de la información presentada.

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

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

Conclusión.

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

Cuestión 5 del

Orden del día: Capacitación

Cooperación horizontal entre los Estados Miembros CLAC

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

Conclusión

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

Necesidades de Capacitación de los Estados Miembros de la CLAC

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

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

Conclusión

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

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

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

Conclusión.

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

Cuestión 6 del

Orden del día: Seguridad Operacional

Intercambio de datos de seguridad operacional.

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

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

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

Conclusión.

58. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Conclusión.

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

Medio Ambiente

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

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

Conclusión.

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

Gestión ambiental de Aeropuertos

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

Conclusión.

73. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

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

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

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

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

La posición de la industria respecto a los impuestos ambientales.

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

Conclusión.

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

Cuestión 8 del

Orden del día: Seguridad de la Aviación y Facilitación

Encuesta sobre facilitación entre los Estados miembros de la CLAC

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

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

Conclusión.

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

Verificación previa al viaje y digitalización de procesos

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

Cuestión 9 del Orden del día.

Actualización, modificación y revocación de decisiones de la CLAC.

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

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

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

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

Conclusión

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

Cuestión 10. Del

Orden del día. Declaración de Lima.

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

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

Párrafo 1 de la declaración.

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

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

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

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

Párrafos 2 y 3 de la declaración.

94. Sin comentarios.

Párrafo 4 de la declaración

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

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

96. Sin comentarios

Párrafo 10 de la declaración

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

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

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

99. Sin comentarios

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

Cuestión 11 del

Orden del día. Otros Asuntos.

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

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

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



CLAC/GEPEJTA/53-INFORME

ADJUNTO 1

CORRIGENDUM

18/05/23

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

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

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

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

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

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

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



CLAC/GEPEJTA/53-NE/01

ADJUNTO 2

27/04/23

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

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

ORDEN DEL DÍA

- Cuestión 1.- Aprobación del orden del día.**
- Cuestión 2.- Presentación de COCESNA.**
- Cuestión 3.- Transporte y Política Aérea**
- Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos entre los Estados miembros de la CLAC y CAFAC.
 - Propuesta de entendimiento para facilitar la realización de trabajos aéreos.
 - Sistema estadístico integrado.
 - Sistema único de autorización de vuelos entre los países de la región.
 - Acuerdo Multilateral permanente para liberalización de la 7ma libertad para los servicios exclusivos de carga.
 - Creación de un indicador de competencia.
 - Perspectivas económicas y el valor de la aviación.
- Cuestión 4.- Gestión Aeroportuaria**
- Modelos de gestión aeroportuaria.
 - Experiencia en concesiones aeroportuarias como mejora de las buenas prácticas: experiencia de Uruguay y otros Estados.
 - Atención de personas con discapacidad, como complemento al manual ya existente de la OACI.
 - Promover la accesibilidad para todos.
- Cuestión 5.- Capacitación**
- Cooperación horizontal entre los Estados Miembros CLAC.
 - Necesidades de Capacitación de los Estados Miembros de la CLAC

ADJUNTO 2

27/04/23

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

Cuestión 6.- Seguridad Operacional

- Intercambio de datos de seguridad operacional.

Cuestión 7.- Medio Ambiente

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

Cuestión 8.- Seguridad de la Aviación y Facilitación

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

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

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

- Declaración de Lima.

Cuestión 11.- Otros Asuntos.

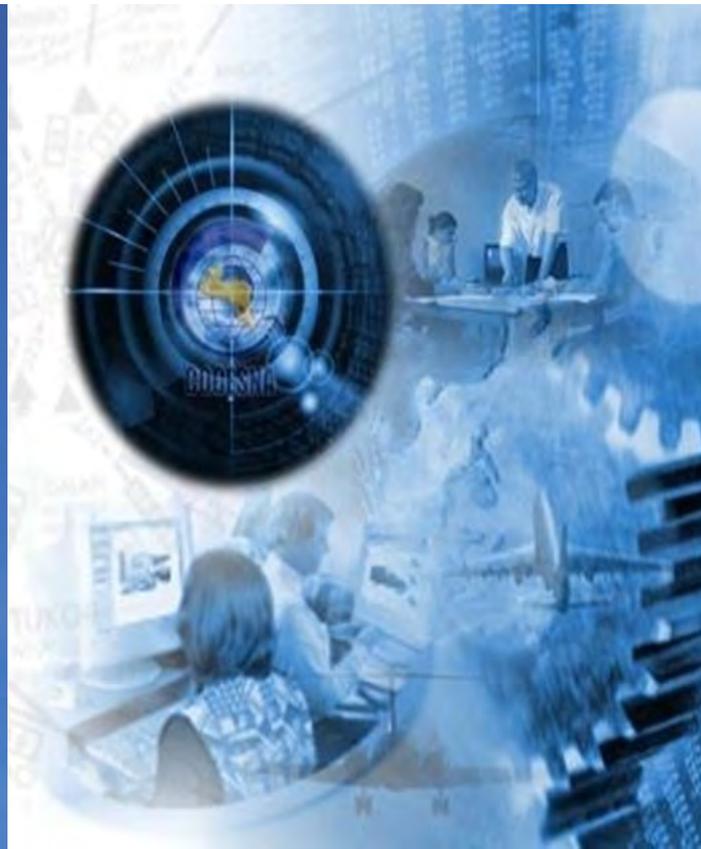


CLAC/GEPEJTA/53-INFORME
ADJUNTO 3
28/04/23

COCESNA SERVICIOS CORPORATIVOS

CORPORACIÓN CENTROAMERICANA DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (COCESNA)

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



Estados Miembros:

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



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



“Ser un referente mundial como proveedor de servicios aeronáuticos”



Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica



2023

AREAS DE SERVICIO



Operaciones de Vuelo a Operaciones Aéreas (OPS)



Servicios de Navegación Aérea (ANS)



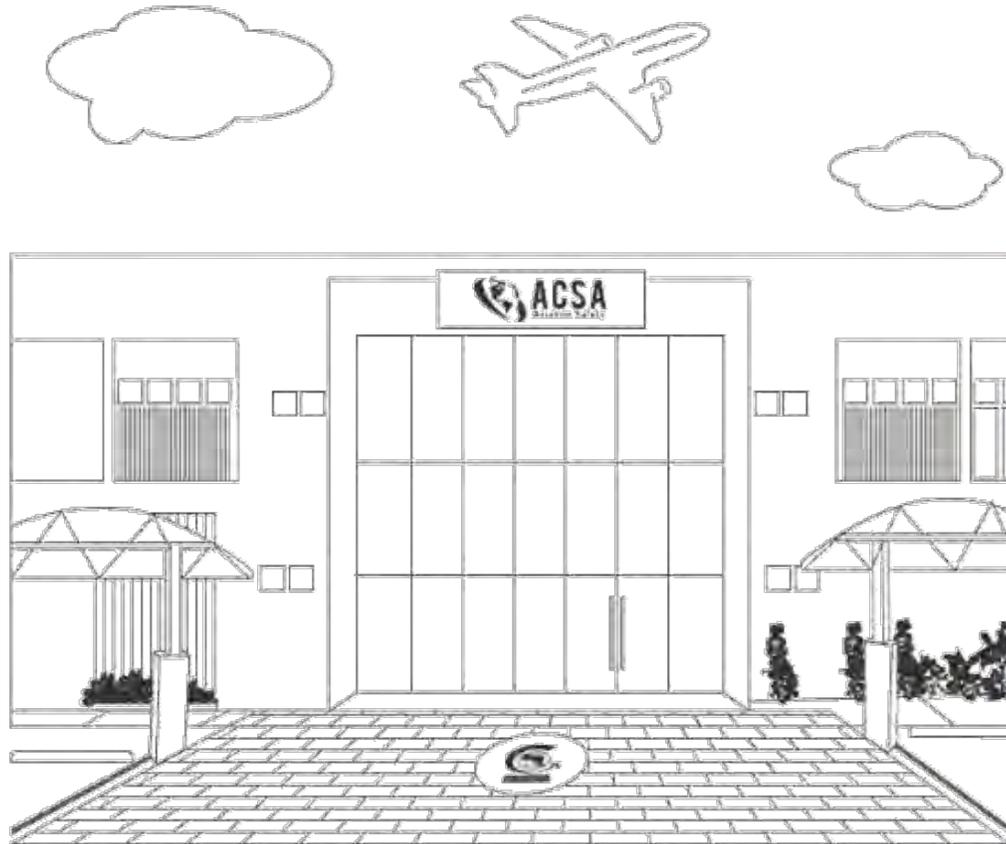
Aeronavegabilidad (AIR)



Transporte aéreo, manejo y almacenamiento de mercancías peligrosas



Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)



Programa Estatal de la Seguridad Operacional (SSP)



Desarrollo de Regulación y Procedimientos



Licencias (PEL)



Aeródromos (AGA)



AVSEC



Agencia Centroamericana de Navegación Aérea

2023

VERIFICACION E INSPECCION EN VUELO



CORPORACIÓN CENTROAMERICANA
DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA



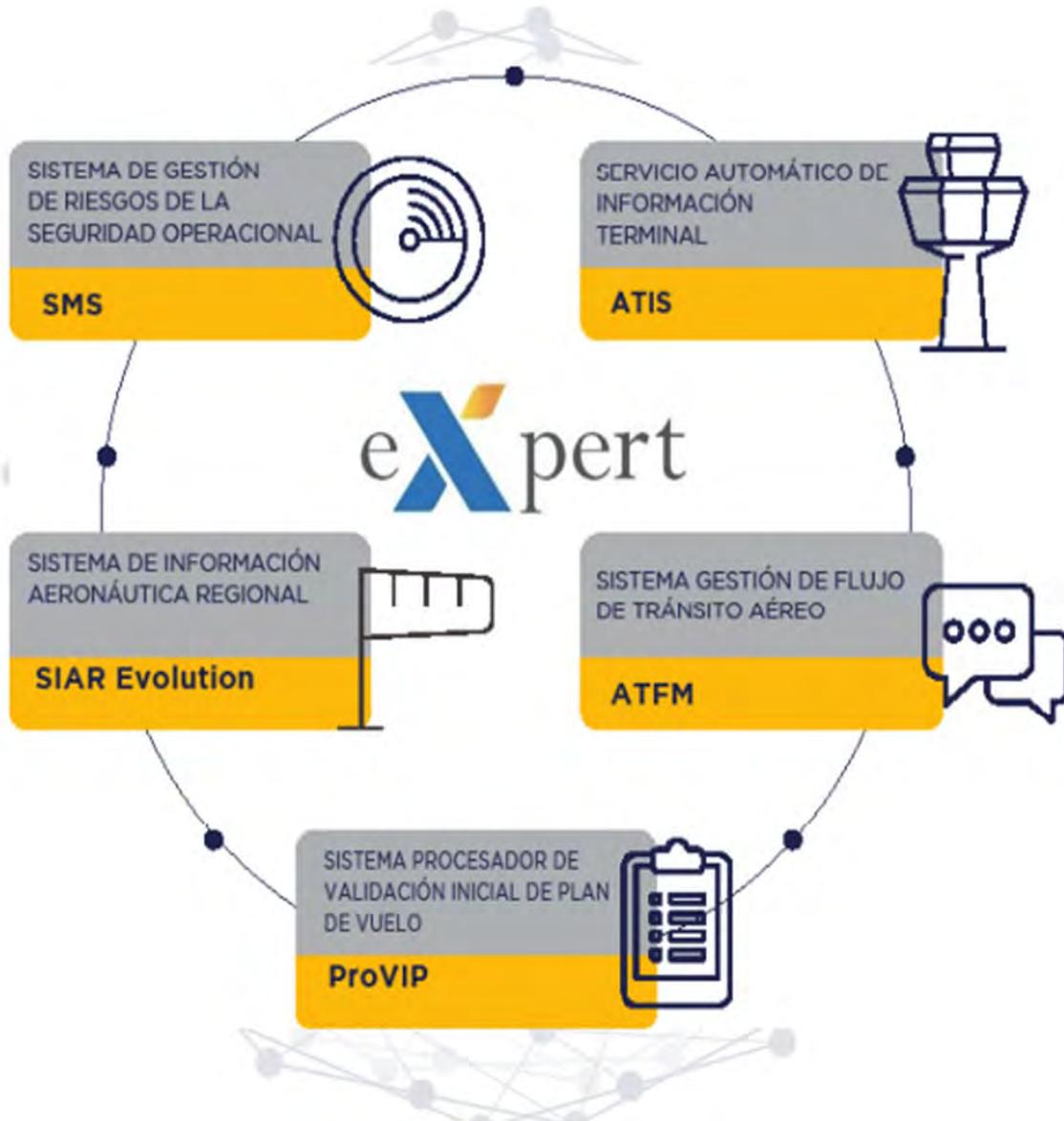
Contamos con una Aeronave Super King Air B200, con motores turbohélices de 850 HP cada uno, y autonomía de vuelo de 5 horas 30 minutos. Se dispone de un sistema Automático de Inspección en Vuelo, que opera con referencia GPS y DGPS. Las Inspecciones en Vuelo se llevan a cabo en cualquier condición meteorológica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

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

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



Soluciones Tecnológicas



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

SMS para SSP

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

1. Módulo de Gestión de Riesgo de Seguridad Operacional

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

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

- **Consultas**

Dashboard de gestión de riesgos, Indicadores de gestión

- **Catálogos**

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

- **Seguridad**

Usuarios, Roles

- **Administración del sistema**

Parámetros, Programas, Funciones

- **Alertas**

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

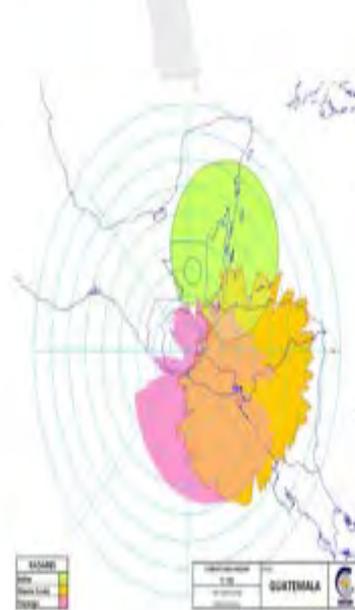
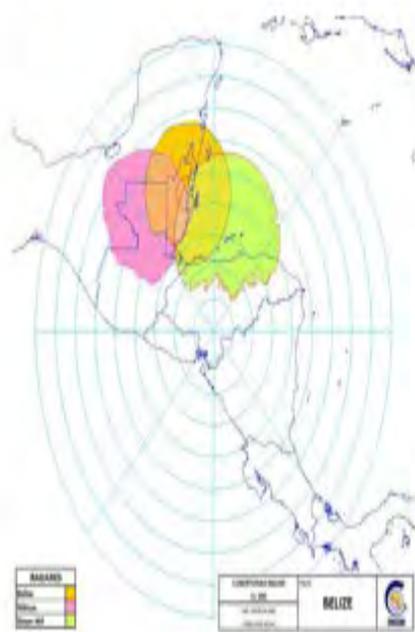
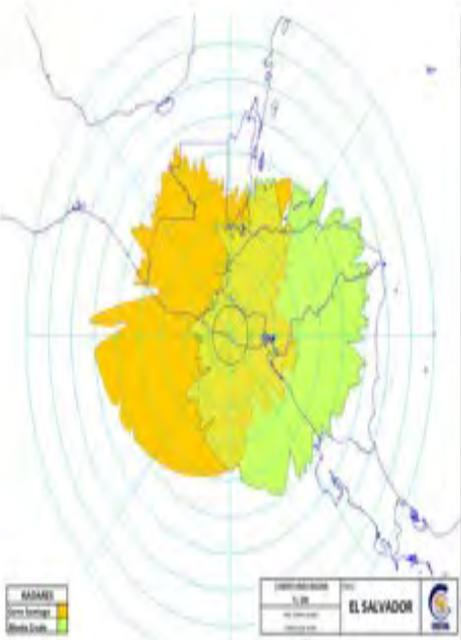
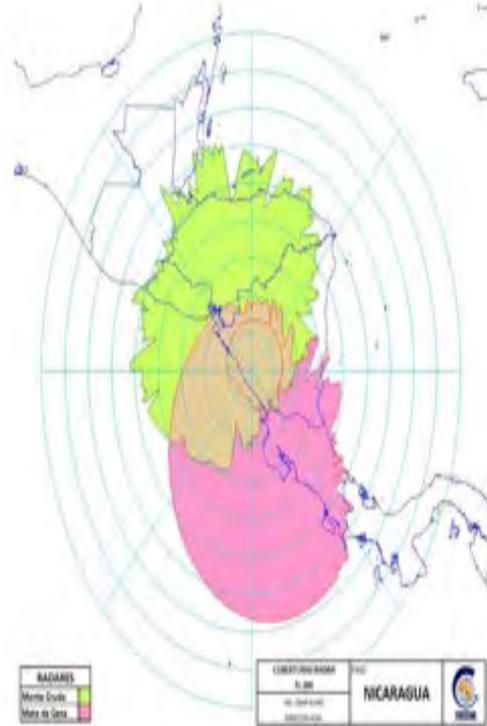
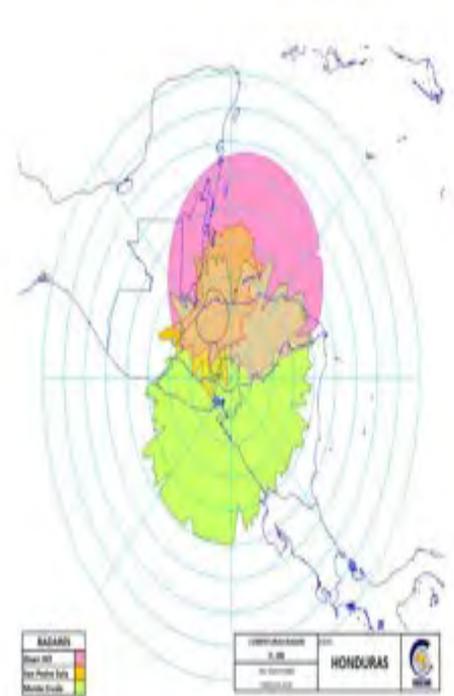
- **Logs**

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

COMPARTICIÓN DE DATOS RADAR

Actualmente COCESNA cuenta con 15 radares de vigilancia aeronáutica.

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





Gerencia Regional de Investigación de Incidentes y Accidentes

2023

GRIAA en Centroamérica



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

COCESNA

Servicios que brinda a sus Estados Miembros



Propuestas

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

Asistencia

- Establecimiento
- Implementación Elementos Críticos AIG



Diagnósticos

- Implementación AIG en el Estado.

Soporte a

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

Activación

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

Visión:

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





GERENCIA TÉCNICA DE MEDIO AMBIENTE

2023

COCESNA GTMA

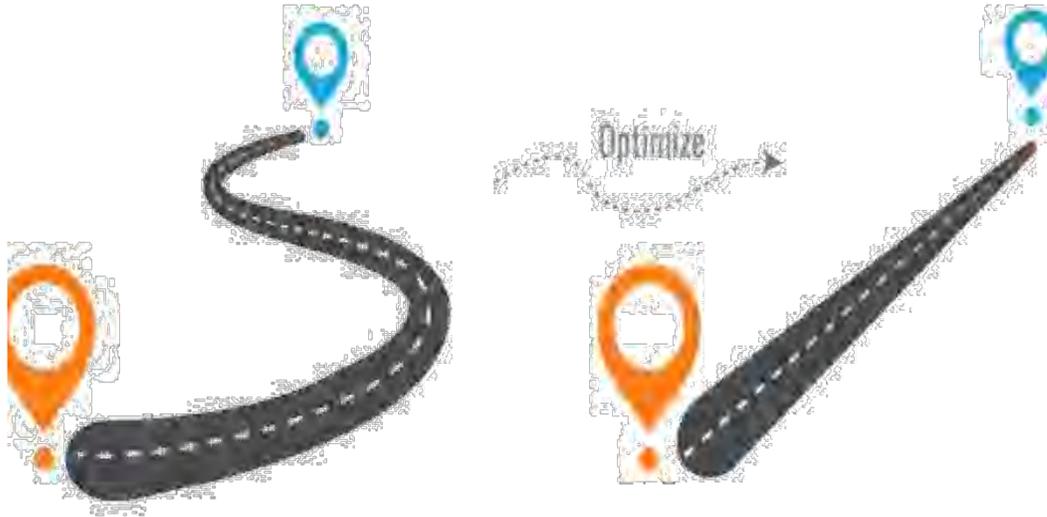
- Unidad de COCESNA encargada de impulsar la sostenibilidad de la aviación civil
- Unidad de coordinación para el desarrollo armonizado en materia ambiental.
- Participa en para el desarrollo armonizado varios foros y comités regionales de ambiente, salvaguardando los intereses de los Estados Miembros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

CORSIA

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



MÉTRICA DE CAMBIO CLIMÁTICO



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

GESTIÓN AMBIENTAL CORPORATIVA

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





COCESNA



ICCAE
Aviation Training

Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica

2023



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

Programas de Capacitación

Nuestros 5 Programas de Capacitación



Navegación Aérea

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



Seguridad Operacional

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



Aeropuertos

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



Gestión/Instructores

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

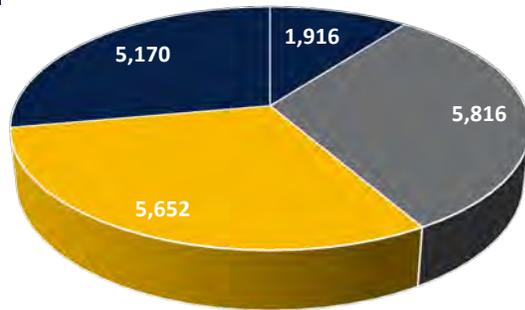


Técnico en Mantenimiento Aeronáutico

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

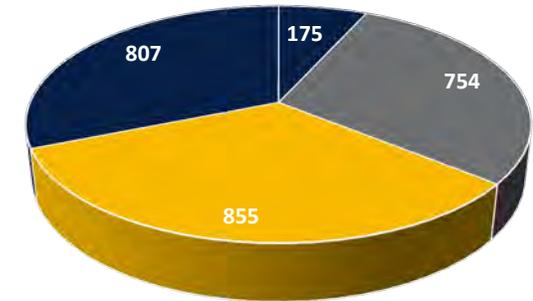
Indicadores de Productividad 2022

Horas de Capacitación



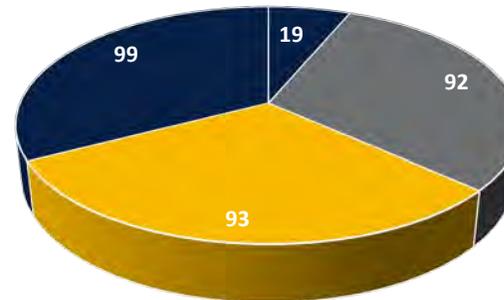
■ 1er Trimestre ■ 2do Trimestre ■ 3er Trimestre ■ 4to Trimestre

Participantes Capacitados



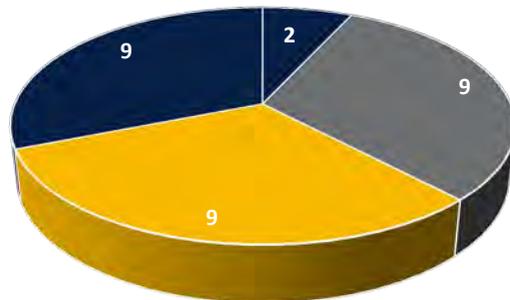
■ 1er Trimestre ■ 2do Trimestre ■ 3er Trimestre ■ 4to Trimestre

Cursos ejecutados



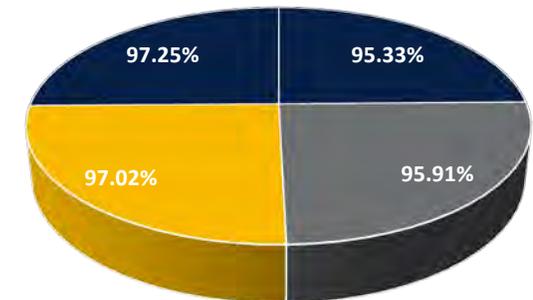
■ 1er Trimestre ■ 2do Trimestre ■ 3er Trimestre ■ 4to Trimestre

Cursos virtualizados



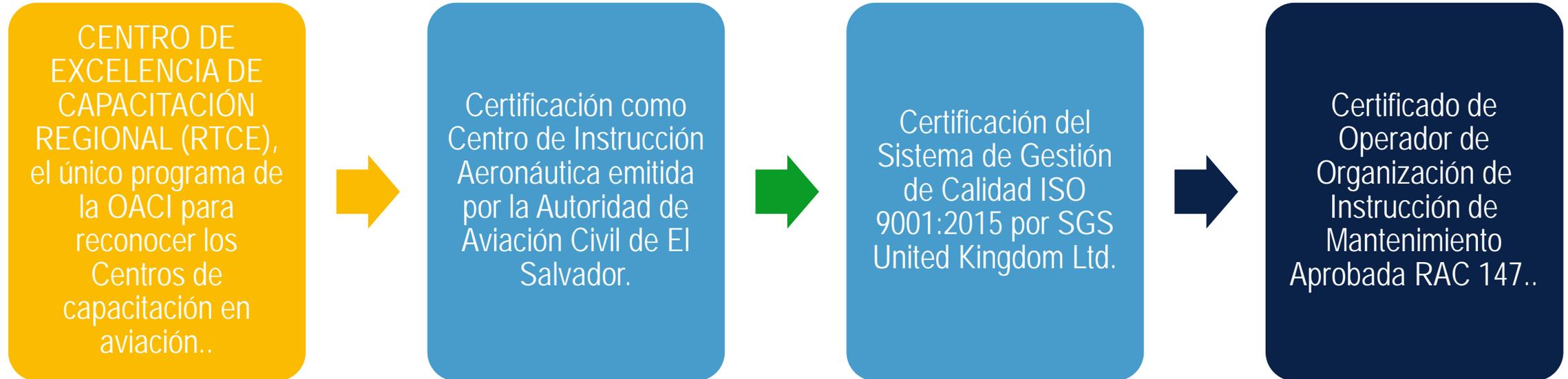
■ 1er Trimestre ■ 2do Trimestre ■ 3er Trimestre ■ 4to Trimestre

Satisfacción trimestral de los participantes



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

Reconocimientos y certificaciones



PARA COTIZACIONES CONTÁCTENOS

E-mail: gcg@cocesna.org

Página web: www.cocesna.org

Gracias





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 suscribe 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 lo 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 explayarse 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 rápidos, 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.



COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL • COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL • LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION

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



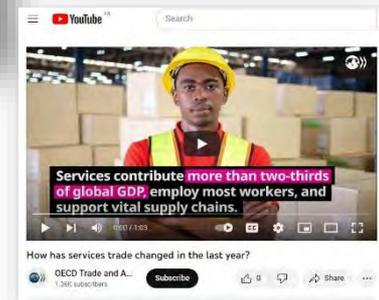
Outline

- 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](#)



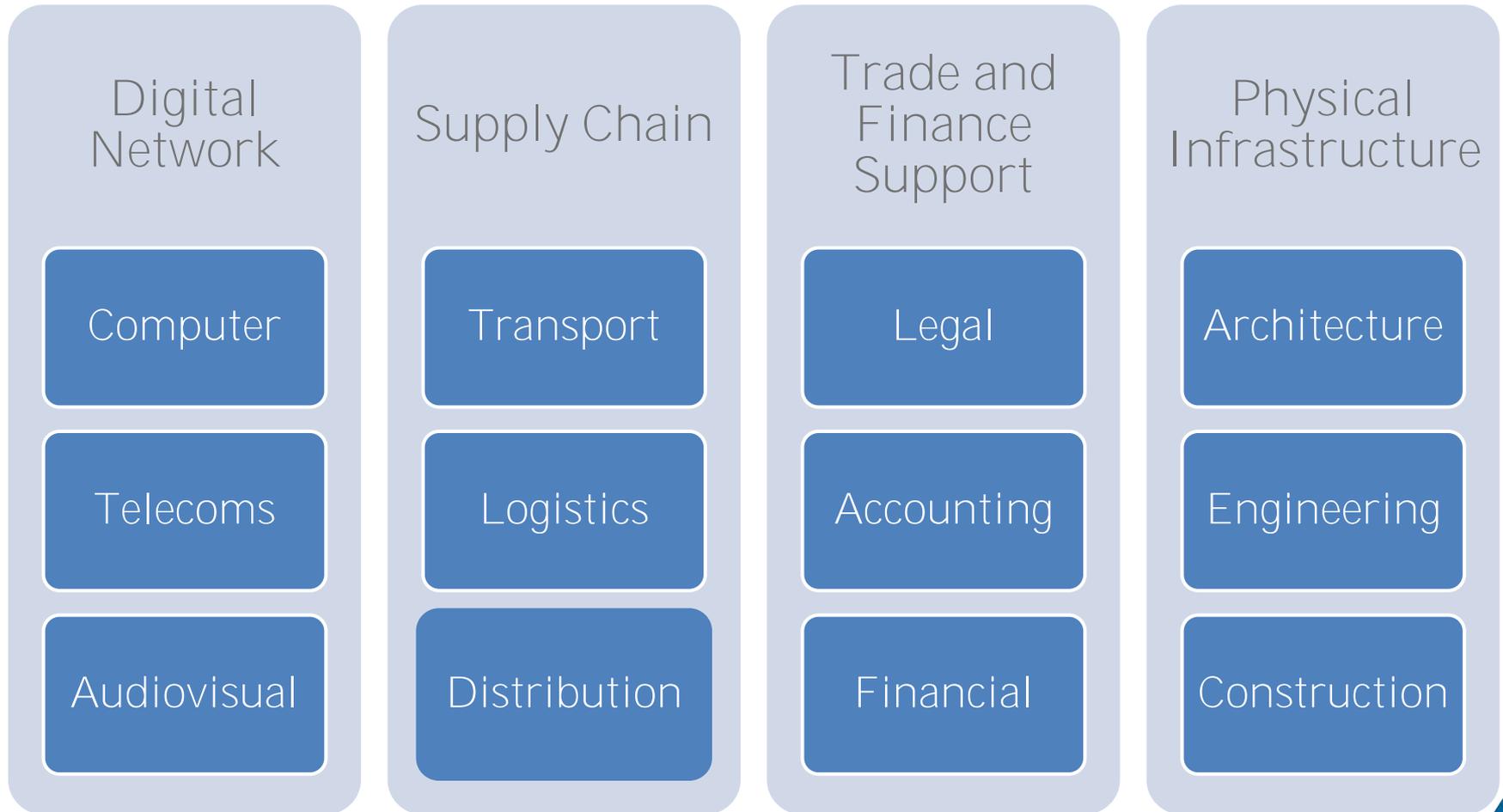


STRI update : guiding principles





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



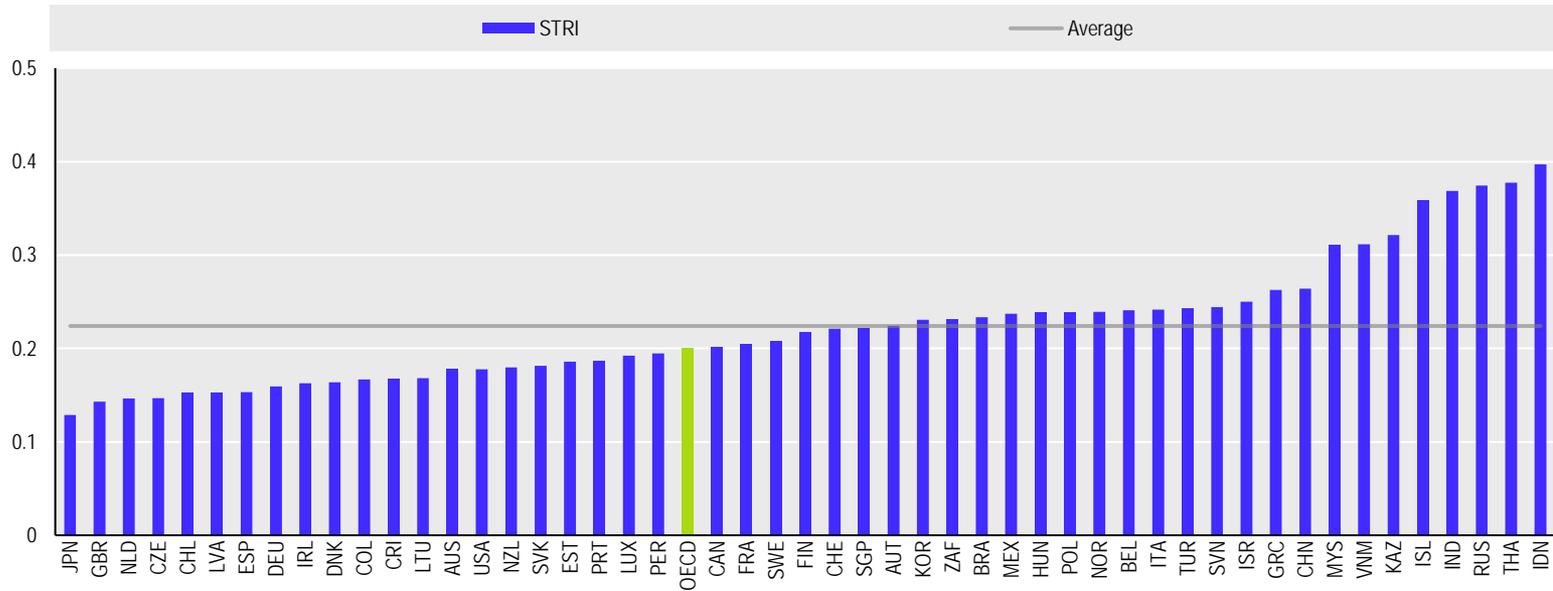
STRI composite indices

- 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

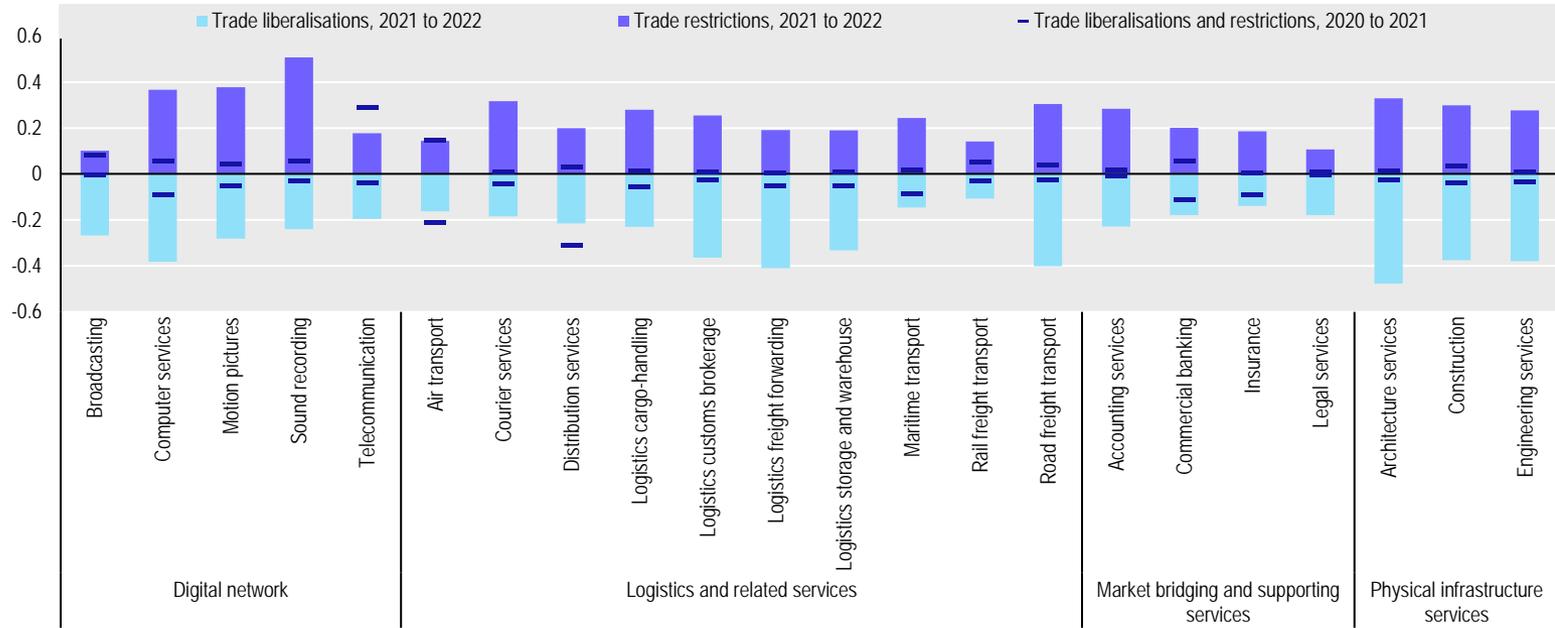


Source: OECD STRI: Trends up to 2023



Dynamic global regulations for services trade in 2022

Changes in the STRIs per sector, 2021-2022

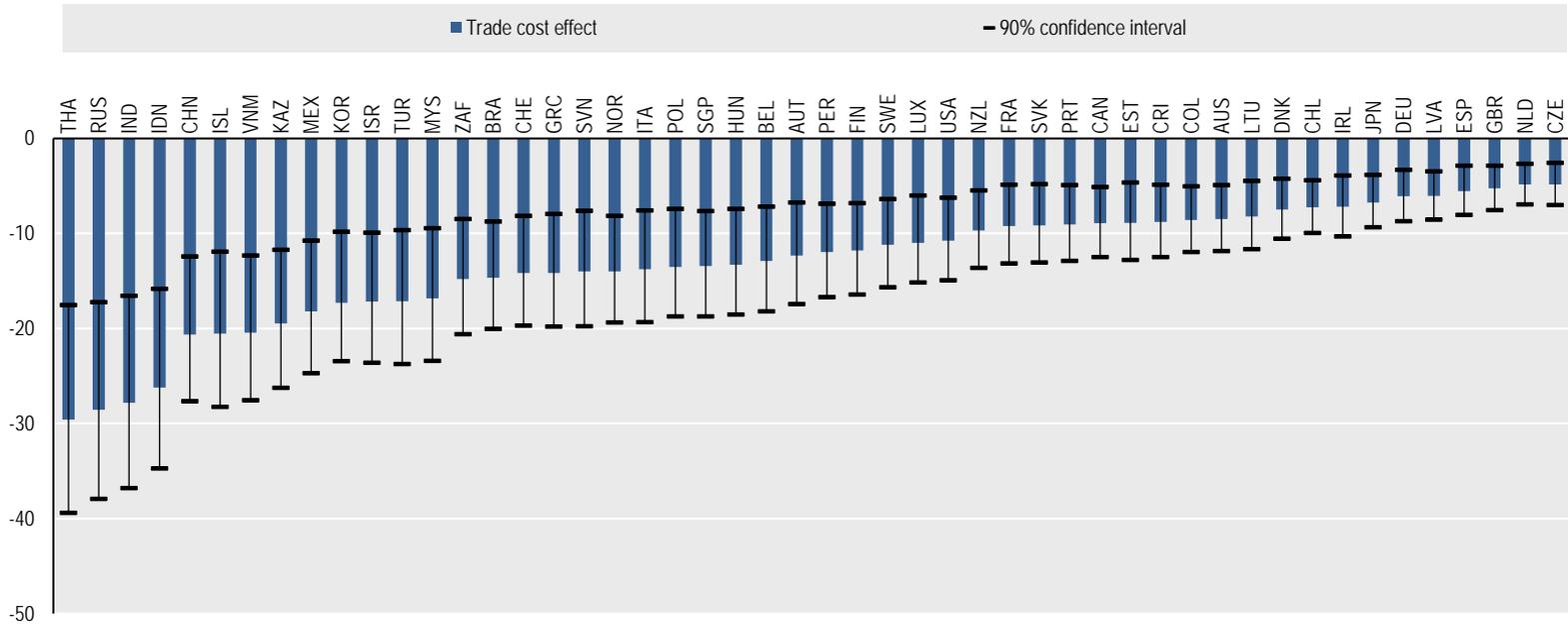


Note: Sum of all the positive (restrictions) and negatives changes (liberalisation) across all the measures over the period considered.

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

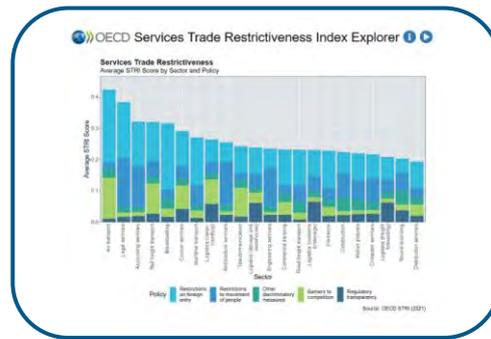
Regulatory database



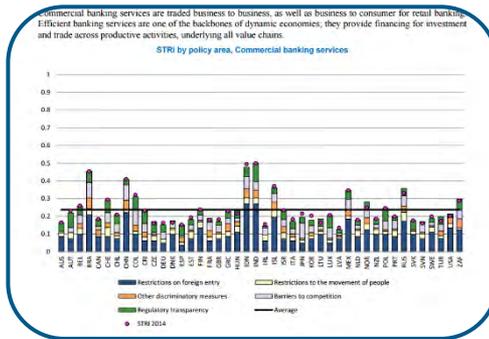
Compare countries

Measure	Weight	Score	Values
Part 1: Restrictions on foreign entry	Weight: 0.502%	40	0.04
Part 2: Restrictions on movement of people	Weight: 0.048%	7	0.01
Part 3: Other discriminatory measures	Weight: 0.081%	1	0.001
Part 4: Barriers to competition	Weight: 0.278%	20	0.04
Part 5: Regulatory transparency	Weight: 0.044%	0	0

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
Logistics 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



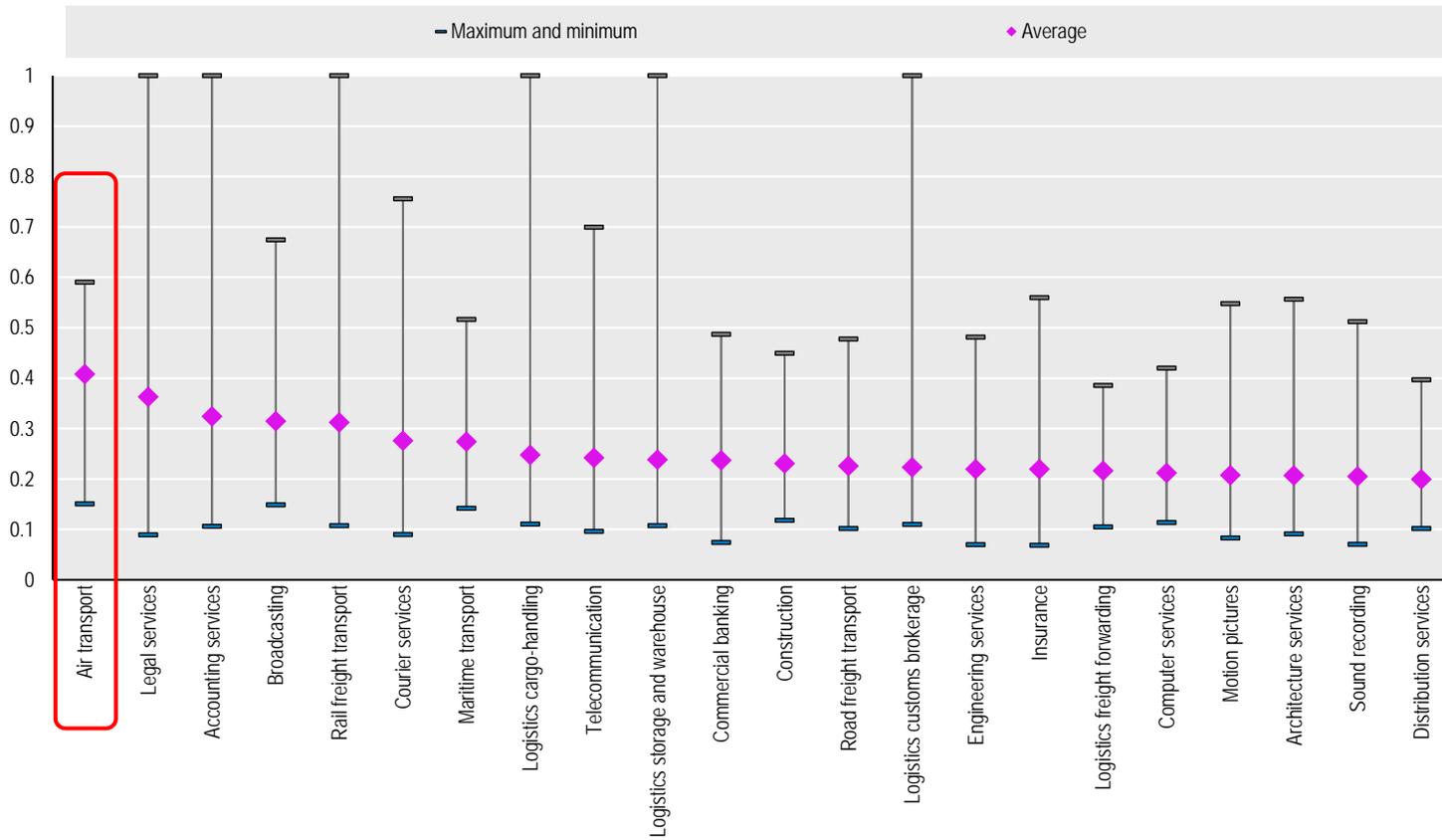
Sector-specific measures (2)

- 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



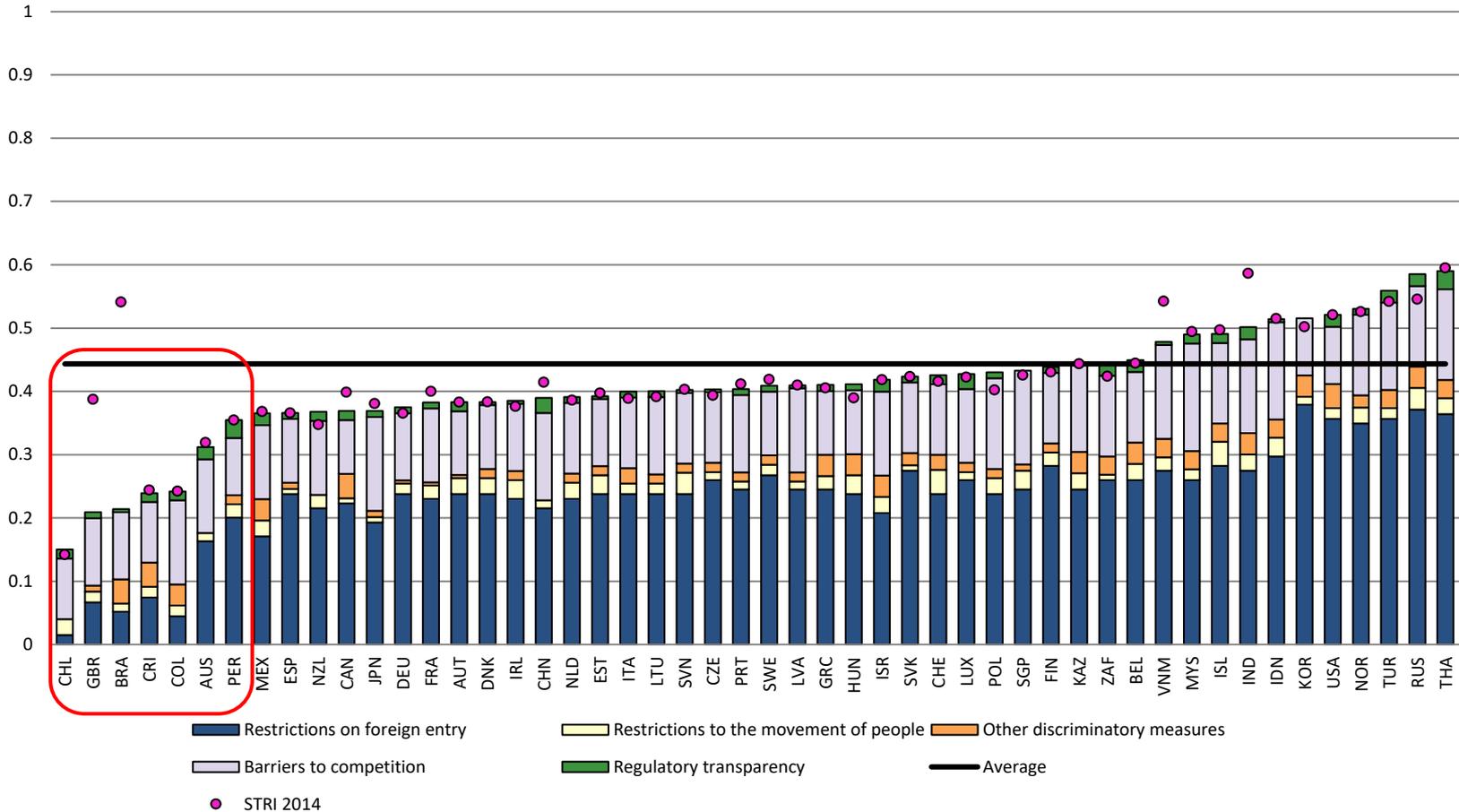
Air transport: restrictive and relatively homogeneous across countries

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.

ANEXO - FORMATO DEL ARCHIVO

Origen	Destino	Mes	Año	Tipo de servicio ¹	Pasajeros transportados ²	Carga transportada (Kg) ³	Vuelos Realizados

¹ Anótese si es doméstico o internacional.

² 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.

³ Cantidad total, preferentemente expresada en kilogramos.

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
LATINOAMERICANA 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.

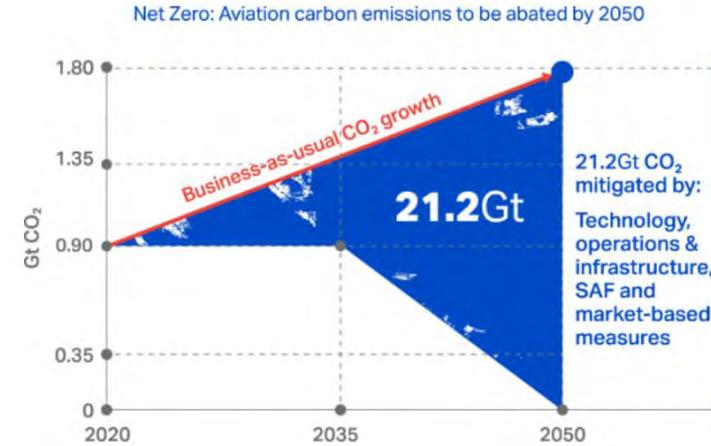
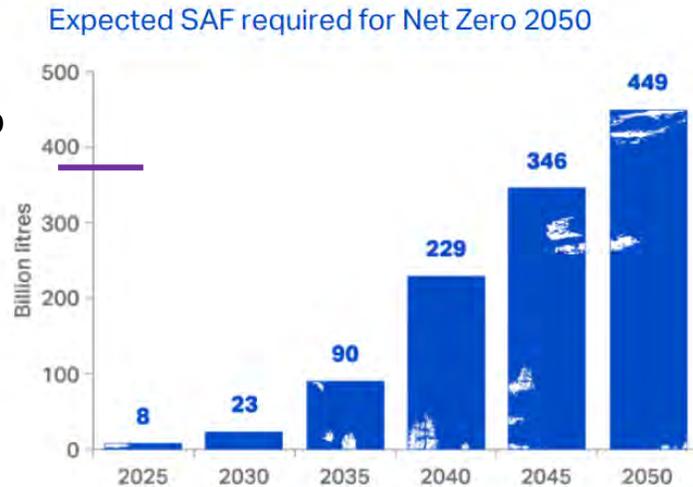
Acuerdos políticos complementados con políticas fiscales y regulatorias para promover SAF en los principales mercados

- **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.

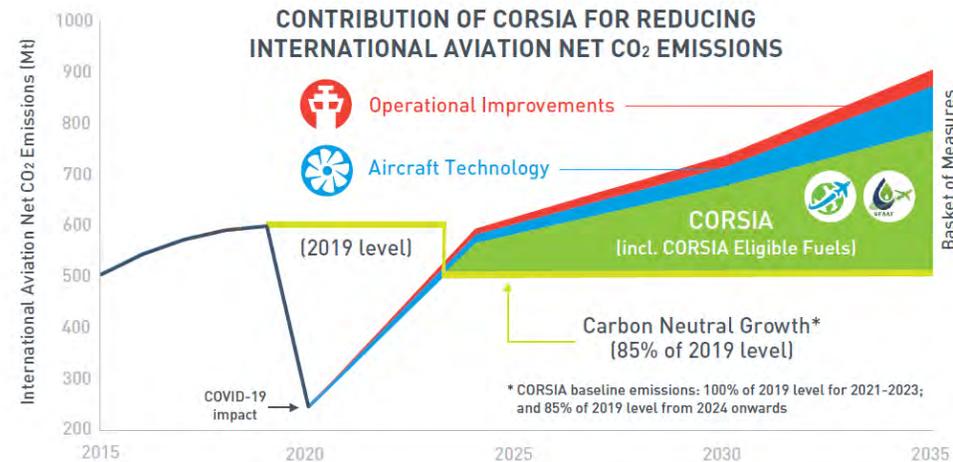
<https://www.iea.org/energy-system/transport/aviation>

Proyecciones de demanda y emisiones

Consumo hoy 370



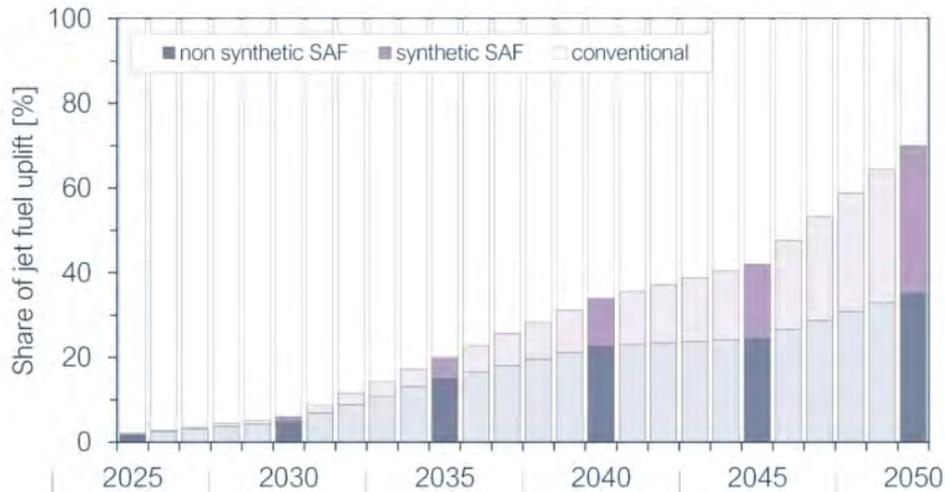
<https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/fact-sheet---iata-net-zero-resolution/>



<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)

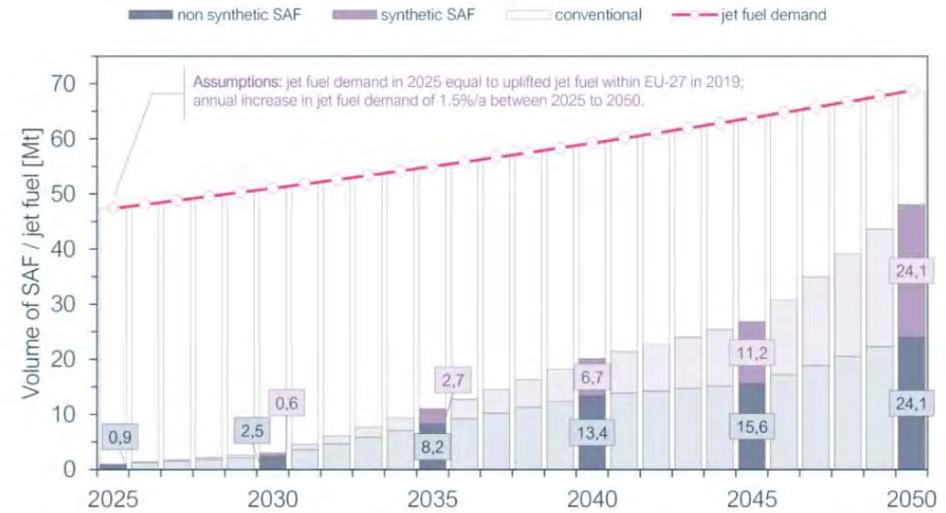


	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Total SAF	2%	6%	20%	34%	42%	70%
Share of synthetic SAF	–	1.2%	5%	progressively increased		35%

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)



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

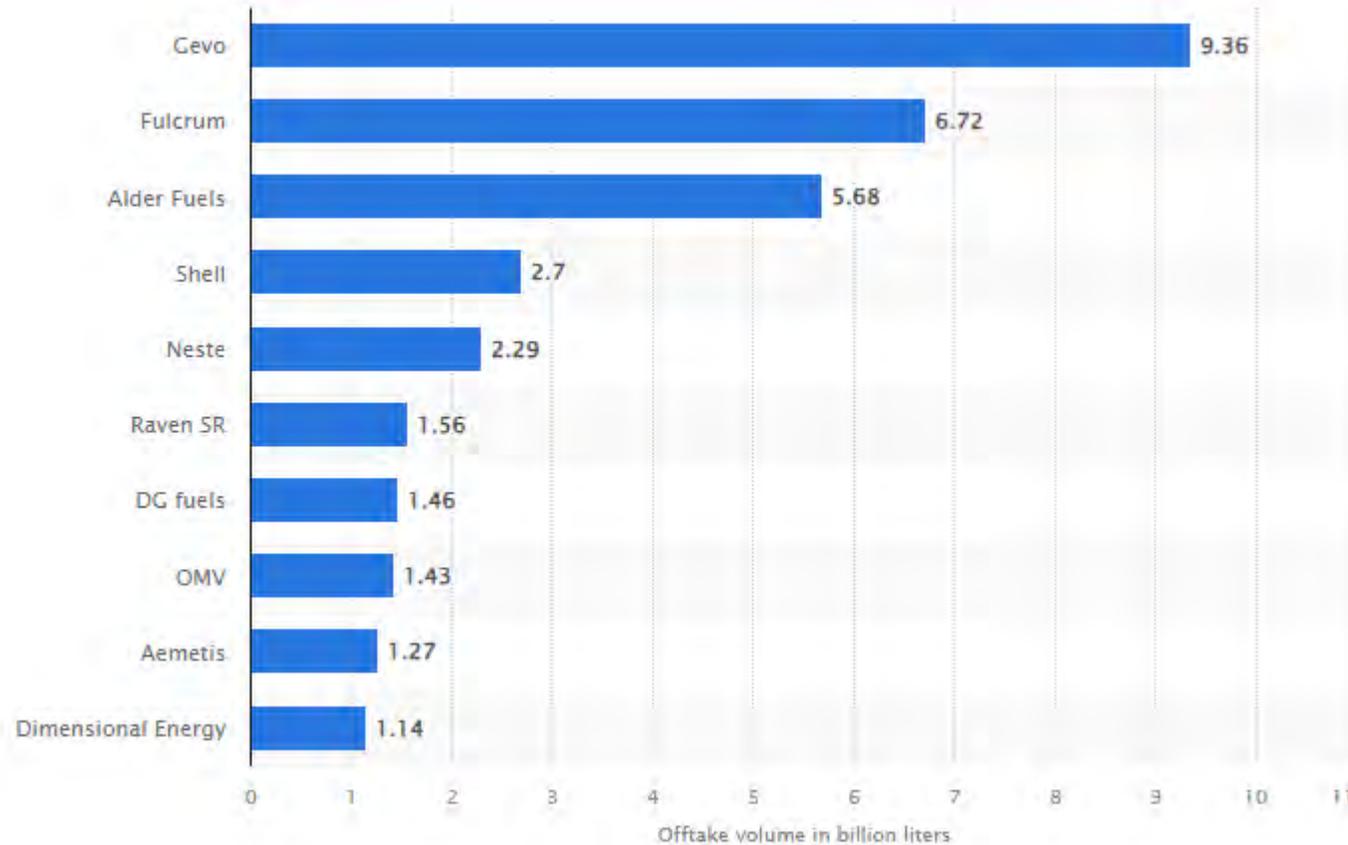
**70% average
CO₂ reduction**

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

Source: IATA 2025 estimates

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

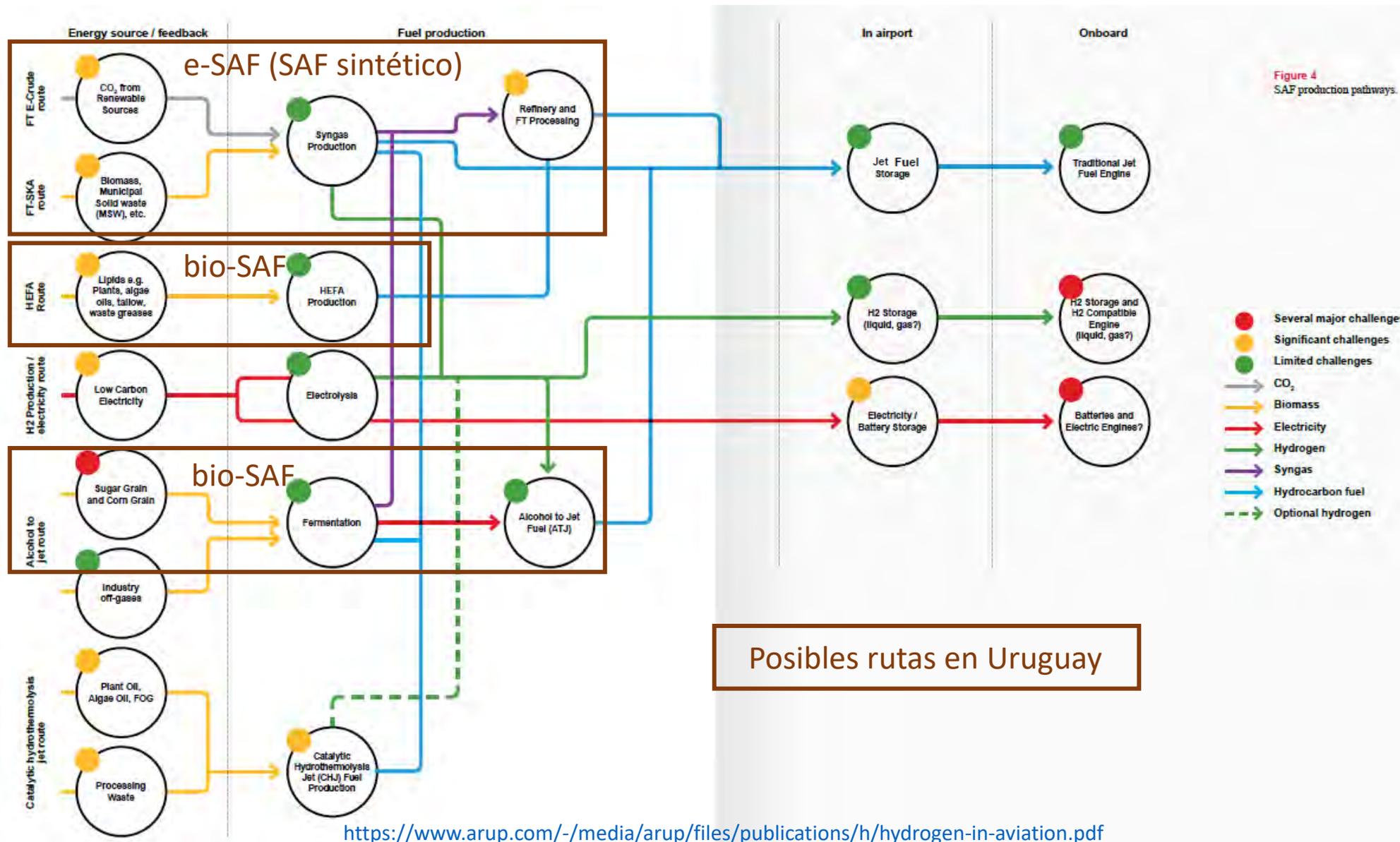
Principales productores de SAF por volumen contratado



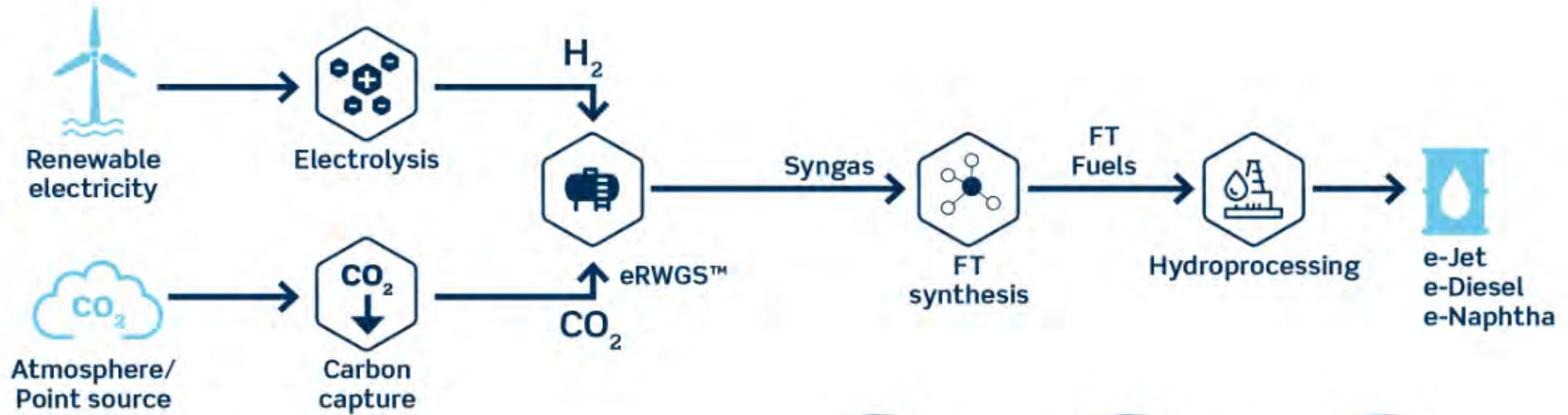
- **Neste** (Europa): Mayor productor mundial hoy, con 1 Mt (1,2 billones de litros), que crecerá a 1,5 Mt (1,9 billones de litros) en 2024
- **Gevo** (Estados Unidos): En 2022 comenzó construcción de la planta Net-Zero 1 con capacidad de 200 millones de litros (14% de su objetivo de 1,4 billones de 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.

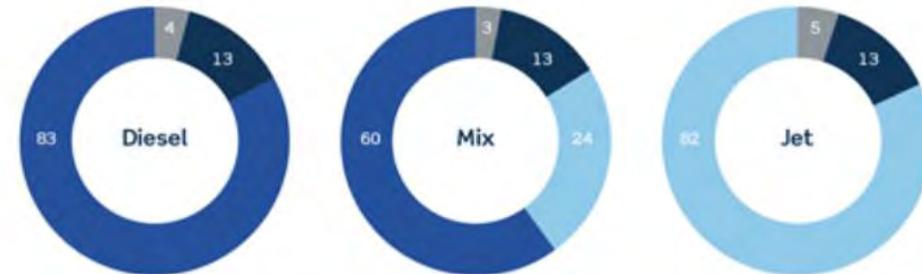
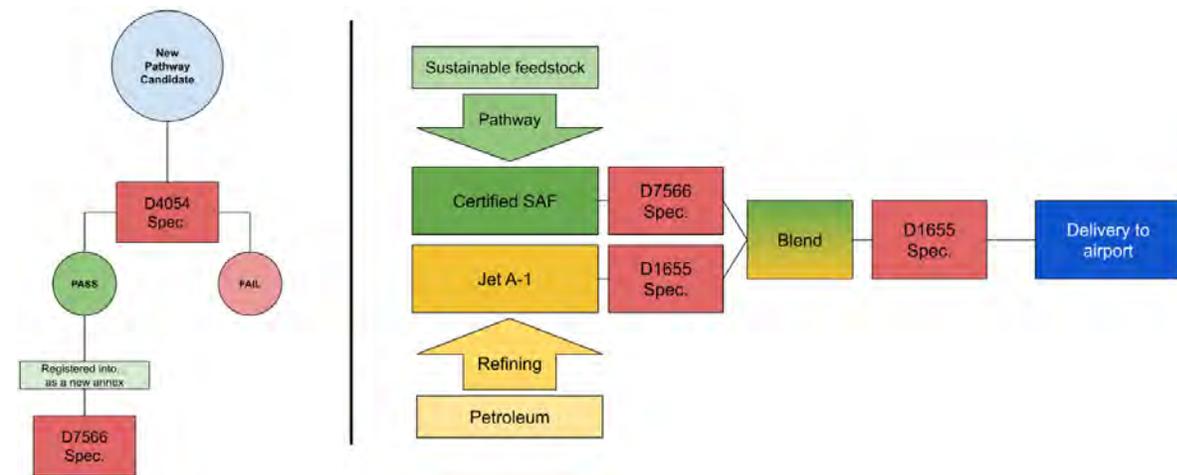


Figure 1. Three output options:

- 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.



CLAC/GRUGES/VI_INFORME
16/12/22

INFORME EJECUTIVO DE LA REUNIÓN DEL GRUGES/VI 16 de diciembre de 2022

1. Coordinación, participación y fecha de la reunión

El 16 de diciembre de 2022 se realizó la reunión del Grupo de Gestión (GRUGES) de manera virtual, bajo la coordinación de la Sra. Roxana Corbran, asistida por el Secretario de la CLAC y con la participación de los expertos de Argentina, Brasil, Chile, Cuba, México, Perú y Uruguay que a continuación se indican:

Florencia Dovichi (Argentina); Lorena Botelho (Brasil); Alfredo Castillo, Macarena Roa, David Dueñas, Patricia Andraca (Chile); Adys Sanchez (Cuba); Diego Rivera, Rafael García, Ubaldo Salinas (México); Veronica Pajuelo (Perú); y Roxana Corbran (Uruguay).

2. Orden del día

- Cuestión 1.** Análisis modificaciones al Estatuto de la CLAC.
- Presentación de México.
- Cuestión 2.** Actualización de las normas que regulan la elección del Comité Ejecutivo de la CLAC.
- Instrucciones Comité Ejecutivo.
- Cuestión 3.** Preparación 50 Aniversario CLAC.
- Presentación Uruguay, borrador bases concurso académico.
- Cuestión 4.** Otros Asuntos.

3. Conclusiones

- Cuestión 1.** -El Grupo agradeció la presentación de México y acordó presentar comentarios al análisis sobre las reformas de los Estatutos, en la siguiente reunión.
- México buscará dilucidar con su Cancillería la situación de las "ENMIENDAS AL ESTATUTO Y AL REGLAMENTO INTERNO DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC) RESOLUCIÓN A4-1 Y RESOLUCIÓN A4-3" que

contarían desde el año 2009 con la aprobación de 13 Estados, para que la enmienda entre en vigor.

Cuestión 2. El Grupo acordó continuar trabajando la propuesta de normas que regulen la elección del Comité Ejecutivo, sobre la base del borrador reformulado de resolución presentado por la Secretaría.

Cuestión 3. -En la próxima reunión se darán a conocer y discutirán tanto las normas editoriales de un concurso académico como el borrador de bases, como parte de la celebración del 50 Aniversario de la CLAC.

-También se propondrán normas estandarizadas, para solicitar la entrega de la historia de la autoridad aeronáutica de los Estados miembros.



CLAC/GRUGES/VII_INFORME
20/01/23

INFORME EJECUTIVO DE LA REUNIÓN DEL GRUGES/VII 20 de enero de 2023

1. Coordinación, participación y fecha de la reunión

El 20 de enero de 2023 se realizó la reunión del Grupo de Gestión (GRUGES) de manera virtual, bajo la coordinación de la Sra. Roxana Corbran, asistida por el Secretario de la CLAC y con la participación de los expertos de Argentina, Brasil, Chile, Guatemala, México, República Dominicana y Uruguay que a continuación se indican:

Florencia Dovichi (Argentina); Lorena Botelho (Brasil); David Dueñas, Patricia Andraca (Chile); Andrés Bolaños, Lucía Gonzalez (Guatemala); Diego Rivera, Delia Castellanos (México); Héctor Christopher, Bernarda Franco, Jasmín Fabre (República Dominicana); y Roxana Corbran (Uruguay).

2. Orden del día

- Cuestión 1.** 50 Aniversario de la CLAC:
- Bases concurso académico.
 - Reglas envío de historia actualizada de cada autoridad aeronáutica.
 - Información general.

Cuestión 2. Otros asuntos

3. Conclusiones

- Cuestión 1.** a) Bases concurso académico.

El Grupo acordó realizar un concurso que garantice el anonimato de los concursantes, con un jurado compuesto por miembros de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial, ALADA y del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio, con soporte de técnicos si fuere necesario, siguiendo reglas académicas para su presentación y sobre un tema de libre elección relacionado con la actividad aerocomercial en Latinoamérica y el Caribe, con fecha de entrega en el mes de noviembre de 2023.

La Secretaría circulará un borrador entre los miembros del GRUGES.

b) Reglas envío de historia actualizada de cada autoridad aeronáutica.

Se acordó solicitar un texto sobre la historia de cada autoridad aeronáutica con el fin de confeccionar un libro virtual. Siguiendo reglas de forma, y en cuestiones de fondo considerando el siguiente índice como guía:

- Introducción
 - Fecha de fundación.
 - Principales hitos
 - Evolución institucional.
- Organización actual.
 - Leyes aplicables.
 - Autoridades.
- Desafíos o retos para el siglo 21.
- Conclusiones
- Bibliografía

La Secretaría circulará un borrador entre los miembros del GRUGES.

Cuestión 2. Otros asuntos.

El GRUGES acordó realizar reuniones presenciales durante 2023, aprovechando las reuniones de la CLAC: GRUGES (abril y agosto) y Comité Ejecutivo (septiembre).



INFORME EJECUTIVO DE LA REUNIÓN DEL GRUGES/VIII 17 de febrero de 2023

1. Coordinación, participación y fecha de la reunión

El 17 de febrero de 2023 se realizó la reunión del Grupo de Gestión (GRUGES) de manera virtual (plataforma TEAMS), bajo la coordinación de la Sra. Roxana Corbran, asistida por el Secretario de la CLAC y con la participación de los expertos de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Guatemala, México, Perú, República Dominicana y Uruguay que a continuación se indican:

Florencia Dovichi (Argentina); André Airton de Macedo (Brasil); Macarena Roa (Chile); Alexandra Palomino (Colombia); Adys Sanchez, Rita Garcia (Cuba); Giovanni Tobar, Andrés Bolaños, Lucia Gonzalez (Guatemala); Diego Rivera, Delia Castellanos, Rafael Garcia, Marco Antonio Loustaunau, Pablo Carranza, Juan Emilio Valencia, Gabriel Escamilla, Pablo Federico Salazar (México); Veronica Pajuelo (Perú); Héctor Christopher, Bernarda Franco (República Dominicana); y Roxana Corbran (Uruguay).

2. Orden del día

- Cuestión 1.** 50 Aniversario de la CLAC:
- Bases concurso académico.
 - Reglas envío de historia actualizada de cada autoridad aeronáutica.
 - Información general.

Cuestión 2. Inicio de Auditoria Presupuestaria a la CLAC.

Cuestión 3. Otros asuntos.

3. Conclusiones

- Cuestión 1.** a.- Bases concurso académico.
El Grupo revisó y corrigió las bases del concurso, acordando un texto final que será circulado entre los Estados miembros de la CLAC.
- b.- Reglas envío de historia actualizada de cada autoridad aeronáutica.
El grupo revisó y corrigió el documento propuesto, el cual será enviado a los

Estados miembros de la CLAC.

- Cuestión 2.** Inicio de Auditoria Presupuestaria a la CLAC
EL Secretario informó que se realizará la visita de la delegación de Chile, para realizar la respectiva auditoria, entre el 12 y 17 de marzo a las instalaciones de la CLAC. Asimismo, se indicó que se comunicará a los responsables de Brasil y Perú sobre esta visita para la adecuada coordinación.
- Cuestión 3.** Otros asuntos
El Secretario informó que se está coordinando con la DGAC de Perú la realización del 50° aniversario. Por su parte, la delegada de Perú señaló que el Estado de Perú está comprometido con la organización del evento.



INFORME EJECUTIVO DE LA REUNIÓN DEL GRUGES/IX 24 de marzo de 2023

1. Coordinación, participación y fecha de la reunión

El 24 de marzo de 2023 se realizó la reunión del Grupo de Gestión (GRUGES) de manera virtual (plataforma TEAMS), bajo la coordinación de la Sra. Roxana Corbran, asistida por el Secretario de la CLAC y con la participación de los expertos de Argentina, Brasil, Chile, Cuba, México, Perú, República Dominicana y Uruguay que a continuación se indican:

André Airton de Macedo (Brasil); David Dueñas (Chile); Rita Garcia (Cuba); Diego Rivera, Delia Castellanos, Rafael Garcia, Pablo Carranza, Luís Ubaldo Salinas, Pablo Carranza, Santos Salazar (México); Veronica Pajuelo (Perú); Héctor Christopher, Bernarda Franco, Olga Herasme (República Dominicana); y Virginia Silveira, Roxana Corbran (Uruguay).

2. Orden del día

- Cuestión 1.** 50 Aniversario de la CLAC
- Cuestión 2.** Inicio de Auditoria Presupuestaria a la CLAC.
- Cuestión 3.** Análisis modificaciones al Estatuto de la CLAC.
- Cuestión 4.** Actualización de las normas que regulan la elección del Comité Ejecutivo de la CLAC.
- Cuestión 5.** Otros asuntos.

3. Conclusiones

Cuestión 1: La Secretaría informó sobre las diversas actividades para la celebración del 50 Aniversario, a saber: historia de las autoridades aeronáuticas de la CLAC; Concurso académico; próxima creación de un Instagram para lo cual se solicitarán fotos; próxima creación de un sitio especial en la página web de la Comisión; Desarrollo de un foro sobre la mujer y la aviación; desarrollo de un seminario de sobre carga aérea con CEPAL; futura solicitud de la creación de un código postal al Perú, otras coordinaciones con el Perú.

Cuestión 2: La Secretaría informó sobre la realización de la actividad de auditoría presencial en las oficinas de la CLAC, y que el próximo entregable será presentado por el auditor líder al Presidente y Secretario de la CLAC, el 11 de abril en conformidad a los términos de referencia aprobados.

Cuestión 3: El Secretario y la delegación de México volvieron a presentar el informe elaborado por México sobre la modificación de los Estatutos de la CLAC. Se acordó continuar la discusión en el próximo GRUGES presencial, con la idea de trabajar una modificación de los Estatutos de manera prudencial o conservadora, procurando dar vigencia provisional a dicha modificación y en lo posible aprobarla en la próxima Asamblea involucrando a los Ministerios de Relaciones Exteriores quienes tienen competencia en esta materia.

Cuestión 4: La Secretaría presentó una nueva versión sobre una resolución que regula la elección del Comité Ejecutivo de la CLAC. Sin perjuicio de algunas opiniones expresadas, el GRUGES acordó trabajar en detalle esta propuesta en la próxima reunión presencial.



CLAC/CE/103 NE/02
ADJUNTO 07
15/09/23

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL • COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL • LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION

CLAC/GRUGES/X INFORME
9/05/23

INFORME EJECUTIVO DE LA REUNIÓN DEL GRUGES/X 28 de abril de 2023

1. Coordinación, participación y fecha de la reunión

El 28 de abril de 2023 se realizó la reunión del Grupo de Gestión (GRUGES) de manera presencial en la ciudad de San Salvador, El Salvador, bajo la coordinación de la Sra. Roxana Corbran, asistida por el Secretario de la CLAC. Además, contó con la participación del Presidente de la CLAC, Sr. Gaetano Battagliese, y los expertos de Brasil, Chile, Cuba, Guatemala, República Dominicana y Uruguay que a continuación se indican:

André Airton de Macedo (Brasil); David Dueñas (Chile); Tania Elejalde; Odalys Fernandez (Cuba); Giovanni Tobar; Lucia González (Guatemala); Héctor Christopher (República Dominicana) y Virginia Silveira, Roxana Corbran (Uruguay).

2. Orden del día

Cuestión 1. Análisis modificaciones al Estatuto de la CLAC.

Cuestión 2. Actualización de las normas que regulan la elección del Comité Ejecutivo de la CLAC.

Cuestión 3. Otros asuntos.

3. Conclusiones

Cuestión 1. Análisis modificaciones al Estatuto de la CLAC.

- Se acordó realizar la reforma a los Estatutos de la CLAC, considerando solo materias de orden administrativo tomando como base la reforma propuesta el año 2009, para presentarla

al Comité Ejecutivo cuando esté consensuada.

Cuestión 2. Actualización de las normas que regulan la elección del Comité Ejecutivo de la CLAC.

- Se concluyó que en la próxima reunión del GRUGES, la Secretaría presentará una propuesta que se apegará al procedimiento que históricamente ha tenido la CLAC, para ser analizada.

Cuestión 3. Otros asuntos.

- La coordinadora planteó dos temas que fueron aceptados por el grupo, para que sean llevados al Comité Ejecutivo:
 - 1) Se propone la creación de una Biblioteca de la CLAC, como repositorio de textos físicos y/o virtuales sobre Aviación Civil. Para que la Biblioteca no genere costos para la CLAC, se propone realizar un acuerdo con la Fundación Prof. Dr. Álvaro Bauzá Araujo de Aeronáutica y Afines quien estaría en capacidad de aportar una sede física (con una muy numerosa colección física de textos aeronáuticos) y una plataforma virtual adaptada a este fin. La Biblioteca estaría bajo la órbita de la CLAC con los apoyos y logística que aportaría la Fundación.
 - 2) Para reforzar y desarrollar las relaciones de la CLAC con otros organismos internacionales, lo cual está previsto en el artículo 7 del Estatuto de la CLAC, se propone acreditar observadores permanentes de la CLAC ante diversos organismos internacionales. Para que la designación de observadores permanentes no implique ningún costo para la Comisión, funcionarios y expertos de cada Estado miembro de la CLAC, podrían asumir esa participación.



CLAC/GRUGES/XI INFORME
22/05/23

INFORME EJECUTIVO DE LA REUNIÓN DEL GRUGES/XI **Viernes 19 de mayo de 2023**

1. Coordinación, participación y fecha de la reunión

El 19 de mayo de 2023 se realizó la reunión del Grupo de Gestión (GRUGES) de manera virtual bajo la coordinación de la Sra. Roxana Corbran, asistida por el Secretario de la CLAC. Contó con la participación de los siguientes delegados:

Florencia Dovichi, Romina Minotti (Argentina), André Airton de Macedo (Brasil); David Dueñas Ignacio Acevedo (Chile); Tania Elejalde; Mileydis Hernández, Bárbara Martínez, Odalys Fernández (Cuba); Lucia González, Andrés Bolaños (Guatemala); Delia Castellanos, Ubaldo Salinas, Salazar Santos, Javier Martínez, Verónica Pajuelo (Perú); Juberkis Luciano, Yasilis Herasme, Bernarda Franco, Laura Blanco (República Dominicana) y Virginia Silveira, Roxana Corbran (Uruguay).

2. Orden del día

1. 50 Aniversario de la CLAC. (Historia Autoridades aeronáuticas, Concurso, Biblioteca, Observadores, Seminario sobre Carga aérea CLAC CEPAL y otras propuestas).
2. Análisis modificaciones al Estatuto de la CLAC.
3. Actualización de las normas que regulan la elección del Comité Ejecutivo de la CLAC.
4. Revisar y actualizar el Plan Estratégico de la CLAC, proponiendo cualquier modificación.
5. Otros Asuntos.

3. Conclusiones

Cuestión 1. 50 Aniversario de la CLAC.

El Grupo fue informado respecto del Estado de situación de las actividades del 50 Aniversario, especialmente respecto de la sustitución del Seminario de carga por un Seminario de Medio Ambiente que se desarrollará en Brasil.

Cuestión 2. Análisis modificaciones al Estatuto de la CLAC.

Luego de revisar la propuesta de cambio de Estatuto del año 2009, se conformó un grupo compuesto por Uruguay, México y República Dominicana que en conjunto con la Secretaría elaborará una propuesta de modificación del Estatuto de la CLAC.

Cuestión 3. Actualización de las normas que regulan la elección del Comité Ejecutivo de la CLAC.

El Grupo comentó y concordó nuevos afinamientos al proyecto de Resolución. La Secretaría elaborará un último borrador, para ser aprobado técnicamente en la próxima reunión.

Cuestión 4. Revisar y actualizar el Plan Estratégico de la CLAC, proponiendo cualquier modificación.

El GRUGES revisó al Plan Estratégico y la tarea de su actualización quedó pendiente para posteriores reuniones si fuere necesario.



CLAC/GRUGES/XII INFORME
23/06/23

INFORME EJECUTIVO DE LA REUNIÓN DEL GRUGES/XII Viernes 23 de junio de 2023

1. Coordinación, participación y fecha de la reunión

El 23 de junio de 2023 se realizó la reunión del Grupo de Gestión (GRUGES) de manera virtual bajo la coordinación de la Sra. Roxana Corbran. Contó con la participación de los siguientes delegados:

Romina Minotti (Argentina), André Airton de Macedo (Brasil); Matilde Urra, Ignacio Acevedo (Chile); Tania Elejalde (Cuba); Carmen Gonzalez (Guatemala); Pablo Carranza Plata, Salazar Santos Aguilar (México); Verónica Pajuelo (Perú); Juberkis Luciano, Bernarda Franco, (República Dominicana) y Virginia Silvera, Roxana Corbran (Uruguay).

2. Orden del día

1. Revisión borrador final propuesta resolución elecciones Comité ejecutivo de la CLAC.
2. Otros Asuntos.

3. Conclusiones

Cuestión 1. Revisión resolución sobre elecciones del Comité Ejecutivo.

Luego de revisar y leer literalmente, el borrador final de la propuesta resolución sobre elecciones del Comité ejecutivo de la CLAC, el Grupo acogió favorablemente la resolución sin ninguna objeción ni observación.

Cuestión 2. Otros asuntos.

Respecto al aniversario de la CLAC, el delegado de Brasil preguntó sobre la fecha límite de entrega de las historias de los Estados, y la coordinadora respondió que era el 31 de agosto. Asimismo, el delegado de México preguntó sobre la publicación de bases del concurso por el aniversario, y la Secretaría de la CLAC informó que ya se encuentra publicada en la página web de la CLAC y se mostró en pantalla de la reunión.



CLAC/GRUGES/XIII INFORME
24/07/23

INFORME EJECUTIVO DE LA REUNIÓN DEL GRUGES/XIII Viernes 21 de julio de 2023

1. Coordinación, participación y fecha de la reunión

El 21 de julio de 2023 se realizó la reunión del Grupo de Gestión (GRUGES) de manera virtual bajo la coordinación de la Sra. Roxana Corbran, asistida por el Secretario de la CLAC. Contó con la participación de los siguientes delegados:

David Dueñas, Ignacio Acevedo (Chile); Tania Elejalde, Rita García (Cuba); Luis Miguel Huertas (Colombia); Carmen Gonzalez, Giovanni Tobar (Guatemala); Pablo Carranza Plata, Salazar Santos Aguilar, Delia Castellanos, Pablo Federico Salazar, Ubaldo Salinas, Diego Isaac Rivera, Juan Emilio Valencia, Gabriel Escamilla Carmona (México); Verónica Pajuelo (Perú); Juberkis Luciano, Bernarda Franco (República Dominicana) y Virginia Silvera, Roxana Corbran (Uruguay).

2. Orden del día

1. 50 Aniversario de la CLAC.
2. Análisis modificaciones al Estatuto de la CLAC.
3. Otros Asuntos.

3. Conclusiones

Cuestión 1. 50 Aniversario de la CLAC.

El Secretario de la CLAC informó que la Secretaría envió un email recordando a los Estados las fechas de envío tanto del Concurso académico como de la reseña histórica de las autoridades aeronáuticas con motivo del 50 Aniversario. Asimismo, comentó se va a realizar una consulta al Comité Ejecutivo para autorizar un premio al primer lugar del Concurso académico. Finamente informó que una vez confirmado el hotel de la Asamblea de la CLAC se va a enviar la invitación nuevamente, indicando también la realización de reuniones paralelas a la Asamblea.

Cuestión 2. Análisis modificaciones al Estatuto de la CLAC.

El Secretario informó que el Grupo ad hoc constituido por el GRUGES realizó

su primera reunión para analizar el tema. Además, el delegado de México realizó una presentación sobre lo abordado por dicho grupo hasta la fecha. Luego de un intercambio de opiniones el grupo ad hoc continuará el análisis, especialmente respecto de la viabilidad de dar vigencia provisional a las enmiendas del Estatuto.

Cuestión 3. Otros asuntos.

El Secretario recordó que ya existe acuerdos en el GRUGES, para ser presentados al Comité Ejecutivo. Uno de ellos referido a la resolución sobre las normas para la elección del Comité Ejecutivo. Se elaborarán Notas de Estudio a nombre del GRUGES, que deberían ser presentadas por la coordinadora del Grupo en el próximo Comité Ejecutivo a realizarse en Venezuela.



INFORME EJECUTIVO DE LA REUNIÓN DEL GRUGES/XIV 25 de agosto de 2023

1. Coordinación, participación y fecha de la reunión

El 25 de agosto de 2023 se realizó la reunión del Grupo de Gestión (GRUGES) de manera presencial en la ciudad de Lima, Perú, bajo la coordinación de la Sra. Roxana Corbran, asistida por el Secretario de la CLAC y con la participación de los expertos de Brasil, Chile, Cuba, Guatemala, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela, que a continuación se indican:

André Airton de Macedo (Brasil); Ignacio Acevedo, David Dueñas (Chile); Rita García, Mileydis Hernández (Cuba); Giovanni Tobar (Guatemala); Verónica Pajuelo (Perú); Juberkis Luciano, Bernarda Franco (República Dominicana); Roxana Corbran, Virginia Silveira (Uruguay); Ramón Henríquez, Yesenia Pineda, Felgismar Arnos (Venezuela).

2. Orden del día

- Cuestión 1.** Análisis modificaciones al Estatuto de la CLAC.
- Cuestión 2.** Revisión al plan estratégico y plan operativo de la CLAC.
- Cuestión 3.** Propuesta de organización de la Secretaría de la CLAC.
- Cuestión 4.** Notas de Estudio para el Comité Ejecutivo.
- Cuestión 5.** Designación del suplente de la coordinación.
- Cuestión 6.** Otros asuntos.

3. Conclusiones

- Cuestión 1. Análisis modificaciones al Estatuto de la CLAC.**

Se acordó seguir trabajando en la propuesta realizada por el Grupo Ad hoc.

- En el corto plazo, evaluar llamar a ratificar la resolución A12-5 de 1997, que enmiendan los artículos 7, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 20, 25 del Estatuto, aprobada a esta fecha por 8 Estados: Argentina (2002); Aruba (2002); Brasil (1999); Chile (2007); Cuba (2005); México (1999); Paraguay (2009); Perú (1997).
- En el largo plazo, que el grupo ad hoc continúe con el trabajo de revisión de los Estatutos de la CLAC en profundidad.

Cuestión 2. Revisión al plan estratégico y plan operativo de la CLAC

- Luego de revisar el Plan Estratégico y Operativo de la CLAC, se acordó solicitar a las Macrotareas revisar y actualizar las fichas básicas de cada tarea.

Cuestión 3. Propuesta de organización de la Secretaría de la CLAC

- Se solicitó a la Secretaría preparar una propuesta de las modificaciones que considere pertinentes para ser presentada y analizada en el GRUGES. Asimismo, con relación a las modificaciones referentes al personal local, se acordó revisar la propuesta en la siguiente reunión del GRUGES.

Cuestión 4. Notas de Estudio para el Comité Ejecutivo

- **Observadores de la CLAC en otros organismos internacionales:** la Nota de estudio está siendo preparada, en ella se solicita a los Estados identificar organismos en sus países donde la CLAC pueda ser observador y asistir a las reuniones de dichos organismos.
- **Biblioteca virtual de la CLAC:** la nota de Estudio está siendo preparada por la coordinadora y será presentada posteriormente.
- **Resolución elecciones Comité Ejecutivo:** la resolución ya ha sido aprobada por el grupo y se encargó a la Secretaría preparar la Nota de estudio para ser presentada en el Comité Ejecutivo.

Cuestión 5. Designación del suplente de la coordinación

- Por decisión unánime se acordó que México sea el suplente en la coordinación del grupo.

Cuestión 6. Otros asuntos.

- El Secretario recordó a los miembros la realización del Comité Ejecutivo en la ciudad de Caracas, Venezuela, y solicitó que las delegaciones se inscriban con el debido tiempo.
- Referente al concurso académico por el Aniversario de la CLAC, se acordó extender el plazo de entrega de los artículos hasta el mes de noviembre.