



CLAC/GEPEJTA/57-INFORME
13/12/24

QUINCUAGÉSIMA SÉTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/57)

(Brasilia, Brasil, 13 y 14 de noviembre de 2024)

INFORME

Lugar y fecha de la reunión.

1. La Quincuagésima Séptima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/57) se realizó en modalidad híbrida, esto es, virtual y presencial. La reunión presencial fue en la ciudad de Brasilia, Brasil, los días 13 y 14 de noviembre de 2024 en las instalaciones del Centro de Entrenamiento de la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil.

Apertura.

2. La inauguración contó con alocuciones de la Sra. Azucena Zelaya, Directora de Guatemala y Presidente de la CLAC y el Sr. Ricardo Catanant, Director de ANAC de Brasil.

Coordinación, Participantes y Secretaría.

3. La coordinación de la reunión estuvo a cargo del Sr. André Reboucas, asistido por el Secretario de la CLAC, participaron de la reunión híbrida en total setenta (70) delegados, representando a quince (15) Estados miembros, un (1) Estado no miembro 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 Coordinador presentó el Orden del día, que se acompaña como **Adjunto 2** del presente informe, los participantes en la Reunión del Grupo de Expertos lo aprobaron de manera unánime.

**Cuestión 2 del
Orden del día: Presentación de la Autoridad de Brasil**

5. La delegada de Brasil presentó el Programa “Alas para todos”, cuyo objetivo es fomentar la diversidad, equidad e inclusión en el sector de la aviación civil brasileña, y que se basa sobre tres pilares: el Pilar ambiental, el Pilar de gobernanza y el Pilar social.

6. La delegada además explicó lo siguiente en relación con los ejes del Programa:

- **Mujeres en la aviación:** Incrementar la participación femenina en profesiones tradicionalmente dominadas por hombres, como pilotos y mecánicos.
- **Inclusión y diversidad:** Reducir desigualdades raciales y económicas que limitan el acceso al sector.
- **Capacitación y formación:** Proveer educación y entrenamiento para profesionales actuales y aspirantes, con un enfoque en eliminar prejuicios estructurales.

7. En cuanto al contexto y desafíos en Brasil fue mencionado:

- **Desigualdades raciales:** El 55% de la población brasileña se identifica como negra o marrón, pero su representación en la aviación es extremadamente baja.
- **Desigualdad de género:** Las mujeres representan el 51% de la población, pero solo son:
 - 3% de los pilotos.
 - 3% de los mecánicos de mantenimiento aeronáutico.
 - 9% de los despachantes de vuelo.
- **Barreras económicas:** El costo de formación como piloto comercial oscila entre \$33,000 y \$55,000, inaccesible para la mayoría de la población.

8. La delegada también comentó sobre las iniciativas del Programa:

- **Capacitación en idiomas:** Ofrecimiento de cursos gratuitos de inglés, alcanzando a más de 9,000 participantes.
- **Becas:**
 - 20 becas para formación de pilotos.
 - 100 becas para mecánicos de mantenimiento aeronáutico.
 - 50% de las becas reservadas para mujeres.
- **Capacitación en diversidad:** Formación gratuita en atención inclusiva y antidiscriminatoria para profesionales del sector.
- **Reconocimientos:**
 - Premios a aerolíneas y aeropuertos por buenas prácticas en accesibilidad y sostenibilidad.
 - Cooperación con universidades y ministerios para estudios y campañas de inclusión.

9. En relación con la perspectiva institucional, la delegada indicó:

- **Independencia de ANAC:** Agencia reguladora independiente, vinculada al Ministerio de Puertos y Aeropuertos de Brasil.

- **Desafíos internos:** Aunque las mujeres representan el 26% del personal de ANAC, enfrentan retos culturales y estructurales. Ejemplos destacados incluyen comentarios estereotípicos que reflejan prejuicios de género.
- **Colaboración interinstitucional:** ANAC trabaja con otros ministerios y socios privados para maximizar el alcance del programa.

10. Las reflexiones proporcionadas en la exposición se refirieron a:

- **Impacto regional:** Se enfatizó en la importancia de que otras autoridades y organismos de aviación se unan a iniciativas similares.
- **Continuidad del esfuerzo:** El compromiso de inclusión debe extenderse más allá de 2025, especialmente ante la creciente demanda de profesionales en la industria.
- **Expansión del programa:** ANAC expresó su disposición a colaborar con el Grupo ad hoc de género de la región para compartir aprendizajes y experiencias.

Conclusión

11. El programa "Alas para Todos" representa un modelo a seguir en la región, abordando las profundas desigualdades que limitan el crecimiento de la aviación civil. La combinación de estrategias inclusivas, educativas y colaborativas es esencial para construir un sector más diverso y competitivo.

Cuestión 3 del

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

Sistema de autorización de vuelos entre los países de la Región (CLAC/GEPEJTA/57-NE/06)

12. El delegado de Brasil presentó la nota de estudio CLAC/GE57-NE/06 e indicó que una de las medidas propuestas es crear un grupo de trabajo integrado por expertos designados por los Estados Miembros para proponer la simplificación y armonización de los procesos de autorización de vuelos en la región y evaluar la posibilidad de implementar un sistema unificado de registro de vuelos entre los estados miembros de la CLAC, que permita compartir eficientemente información sobre vuelos autorizados entre países.

13. Los delegados presentes en el orden que se indica manifestaron su apoyo a la nota y realizaron los siguientes comentarios:

- República Dominicana:
 - Resaltó la necesidad de armonizar los requisitos para vuelos no regulares y revisar regulaciones que puedan ralentizar los procesos.
 - Apoyó la integración del grupo de trabajo.
- Chile:
 - Valoró los vuelos no regulares como fundamentales para explorar nuevos mercados y expresó interés en unirse al grupo de trabajo.

- Uruguay y Perú:
 - Compartieron ejemplos prácticos sobre los beneficios de armonizar normativas.
 - Perú destacó cómo aprendió de las buenas prácticas de Brasil para resolver problemas específicos.
- Costa Rica y Argentina:
 - Manifestaron su disposición para participar en el grupo.
- Venezuela:
 - Propuso compartir sus normativas sobre permisos de sobrevuelo como buenas prácticas para evaluar en el grupo.
- Guatemala:
 - Solicitó ser miembro del Grupo ad hoc.

Conclusión:

14. El GEPEJTA aprobó la conformación de grupo de ad hoc de trabajo integrado por: Argentina, Brasil, Chile, Costa Rica, Guatemala, Perú, República Dominicana y Uruguay, para evaluar las normativas actuales e identificar posibles ajustes hacia una mayor integración, asimismo evaluar el diseño e implementar un sistema unificado de autorización de vuelos que beneficie a todos los Estados miembros.

Informe de cumplimiento y avance sobre la “Revisión y modernización de las Resoluciones de Transporte y Policitia Aérea”
(CLAC/GEPEJTA/57-NE/07)

15. La delegada de la Junta de Aviación Civil de República Dominicana realizó la presentación de la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/57-NE/07, poniendo énfasis en su Adjunto, invitando a revisar los comentarios producidos en relación con las resoluciones de política y transporte aéreo elaboradas en el seno de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (vigentes) y emitir opinión al respecto, también invitó unirse al Grupo *ad hoc*.

16. El delegado de IATA solicitó aclaración respecto a la Resolución A15-19 si se encontraba vigente en vista que existe la Resolución AE6-1, además solicitó ser miembro del Grupo *ad hoc*, también el delegado de Brasil apoyó la nota, hizo lo mismo el delegado de Argentina y solicitó ser miembro del Grupo.

Conclusión:

17. El GEPEJTA enfatizó la necesidad de mayor participación de los países en la revisión de las resoluciones y fueron invitados a revisar las observaciones iniciales y emitir opiniones para el próximo GEPEJTA. Además, concordó en formar subgrupos de redacción que trabajen en paralelo para acelerar el proceso de actualización normativa. La nueva conformación del Grupo ad hoc es la siguiente: Argentina, Brasil, Chile, Costa Rica, El Salvador, República Dominicana e IATA.

**Presentación y solicitud de apoyo para la propuesta de reformulación del
Índice de Competitividad de la Aviación Civil
(CLAC/GEPEJTA/57-NE/13)**

18. Realizó la presentación un miembro de la delegación de Brasil, quien hizo referencia al Adjunto que es una nota que presentará Brasil en la próxima reunión del Aviation Competitiveness Working Group Meeting a celebrarse en Riyadh, Arabia Saudita el 1 y 2 de diciembre de 2024. Solicitó proporcionar contribuciones para mejorar el documento adjunto de la Nota de estudio 13 y el apoyo a la propuesta de enfocar la atención en la construcción de un panel de referencia colaborativo en lugar del índice actualmente utilizado y revisar las variables seleccionadas.

19. Hizo un resumen de los puntos clave discutidos en la reunión sobre el desarrollo de un índice de competencia en la aviación civil, destacando los objetivos, desafíos, propuestas de mejora y colaboración internacional. El grupo de competitividad de la aviación, iniciado en 2021, trabaja en la creación de un índice para benchmarking entre países. Dicho índice, basado en 5 pilares y 20 variables, busca ser flexible y útil para mejorar los sistemas de aviación. Se enfrenta a desafíos como la obtención de datos para 193 países y la predominancia de indicadores macroeconómicos.

20. La propuesta es crear un panel flexible que permita comparaciones más útiles y aplicables, enfocándose en métricas bajo el control de las autoridades de aviación. Brasil lidera esta iniciativa, buscando apoyo y colaboración de otros países y organizaciones. Adicionalmente comentó que otros países han mostrado interés en participar y contribuir al desarrollo de este índice.

21. Los delegados de Costa Rica, República Dominicana y ALTA indicaron que están dispuestos a participar del Grupo *ad hoc*, asimismo el Secretario de la CLAC intervino indicando que dentro del Grupo *ad hoc*, se pueden formular comentarios directamente a Brasil, de manera que pueda apoyarse esta posición.

Conclusión:

22. El GEPEJTA acordó la incorporación al Grupo *ad hoc* de Costa Rica, República Dominicana y ALTA y apoyó la propuesta que formulará Brasil en la que próxima reunión del *Aviation Competitiveness Working Group Meeting*.

**Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados miembros de la CLAC
(CLAC/GEPEJTA/57-NE/08)**

23. La presentación de la nota CLAC/GEPEJTA/57-NE/08 la realizó el delegado de Chile señalando que tiene relación con la NE/7, en cuanto a la posibilidad de hacer reservas al Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC, lo cual no es un inconveniente, desde luego, pero se ha detectado que podría llegar a causar alguno, por lo cual los Estados deben analizar la relación entre sus acuerdos bilaterales vigentes y el Acuerdo Multilateral.

24. El delegado propuso recomendar a las autoridades de sus respectivos Estados que consideren tomar en cuenta este asunto al momento de firmar o de ratificar el Acuerdo Multilateral

con reservas, de modo que se tomen los resguardos para evitar que la reserva reduzca los derechos ya otorgados a nivel bilateral, generando un perjuicio al objeto y fin liberalizador del Acuerdo Multilateral.

25. Indicó que algunos países han hecho reservas que podrían limitar los derechos previamente otorgados en acuerdos bilaterales, generando conflictos normativos. Se destacó el caso de Chile y Paraguay, donde una reserva en el acuerdo multilateral restringió derechos previamente otorgados en un acuerdo bilateral.

26. Asimismo, señaló que se debe incentivar a más Estados miembros a firmar y ratificar el acuerdo, destacando los beneficios económicos y operativos de la liberalización del transporte aéreo y compartir las mejores prácticas de países que ya han realizado políticas de cielos abiertos para optimizar la implementación del acuerdo en la región.

27. Los delegados de República Dominicana, Brasil y Uruguay manifestaron su apoyo a la nota, el Secretario de la CLAC realizó comentarios respecto de las soluciones a considerar, propuestas en la nota y la posibilidad de buscar un mecanismo que permita resolver dichas situaciones.

Conclusión:

28. El GEPEJTA acuerda tomar nota de la situación presentada y analizar la relación entre los acuerdos bilaterales vigentes y el Acuerdo Multilateral, recomendando a las autoridades de sus respectivos Estados considerar este asunto al momento de firmar o ratificar el Acuerdo Multilateral con reservas, asegurando que dichas reservas no reduzcan los derechos otorgados a nivel bilateral, evitando así perjudicar el objeto y fin liberalizador del Acuerdo Multilateral. Asimismo, se propone que el Grupo ad hoc considere incorporar la prevención descrita en el párrafo 8.3 de la Nota de Estudio en la Resolución A20-27, particularmente en el marco de la tarea de "Revisión y modernización de las resoluciones de Transporte y Política Aérea".

Adopción del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados miembros de la CLAC (CLAC/GEPEJTA/57-NE/09)

29. La nota CLAC/GEPEJTA/57-NE/09 fue presentada por la delegada de República Dominicana destacando el avance en la conectividad aérea en la región, siendo evidente la necesidad de continuar impulsando los mecanismos de integración y uno de esos mecanismos es la firma del Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC, así como cualquier otra medida que facilite la realización de vuelos directos entre los países de la región, que implican más ofertas al público viajero, precios más competitivos y ahorro de tiempo. Al respecto recibió comentarios de la delegada de ALADA y del delegado de Chile, así como el apoyo de los delegados de El Salvador, Brasil, Uruguay y Costa Rica.

30. El delegado de Chile recordó que su país desde hace ya algunos años abrió unilateralmente el mercado doméstico, de tal manera que se permiten vuelos de cabotaje tanto de pasajeros como de carga en territorio chileno, sin condición de reciprocidad, lo cual es también un aporte a las relaciones con los demás Estados. Mencionó eso por si hay interés de otros países en

explotar el mercado doméstico chileno, que está abierta la posibilidad tanto en pasajeros como de carga.

31. República Dominicana presentó un informe sobre los beneficios económicos y de conectividad derivados de la adopción de políticas de cielos abiertos. Adicionalmente manifestó que la mejora de la conectividad aérea en América Latina incrementa la competencia entre aerolíneas, estimula el crecimiento económico y la generación de empleos en los países firmantes.

32. La Presidenta de la CLAC informó que Guatemala se sumará pronto al MoU de la Séptima Libertad para la Carga Aérea de la CLAC. El Coordinador comentó que el tema que se está tratando tiene un carácter prioritario para la ANAC, pues interesa a Brasil la integración regional de América del Sur.

33. El Secretario de la Comisión, a propósito del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC y las reservas, indicó que se debía tener en consideración que, al tratarse de un Acuerdo de Cielos Abiertos, es recomendable que los Estados no realicen reservas que puedan ir en contra del objeto y fin del tratado o la esencia de este. Adicionalmente, indicó que hay Estados de la CLAC que han manifestado su disposición a adherir al Acuerdo. Concluyó comentando que se cumplirán 15 años de su firma el próximo año 2025 y se desea celebrar dicho aniversario en la Asamblea de la CLAC que se llevara a cabo en República Dominicana, invitando a los Estados a suscribirlo antes o durante dicho evento.

Conclusión:

34. El grupo acuerda recomendar a los Estados Miembros que aún no forman parte del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos considerar su adhesión, tomando en cuenta, de ser necesario, los lineamientos establecidos en la Resolución A20-27, y a utilizar las reservas de manera que no contravengan el título, objeto y fin del tratado de cielos abiertos.

Concretar relaciones bilaterales entre todos los Estados CLAC y apertura de la carga aérea (CLAC/GEPEJTA/57-NE10)

35. El Secretario de la CLAC presentó la nota CLAC/GEPEJTA/57-NE10 destacando que, tras revisar la información recibida, y sin perjuicio de las correcciones que se están realizando, cabe tener presente la necesidad de continuar con el desarrollo de la tarea de fomentar la relación entre todos los Estados miembros de la CLAC, sea a nivel bilateral o multilateral, haciendo un llamado a profundizar la integración en la región. Cada Estado debería buscar una fórmula para acelerar dicho proceso en la medida de sus posibilidades. Adicionalmente comentó que contar con información completa y actualizada de los derechos de tráfico en la región, facilita la realización de diversos estudios y además permite ilustrar el grado de apertura e integración regional.

36. Continuó comentando que la apertura al transporte de la carga aérea se identifica como un mecanismo clave para facilitar el comercio y dinamizar las economías locales y representa un componente esencial en las cadenas de suministro internacionales. Incrementar su capacidad y

flexibilidad puede generar beneficios significativos en sectores como la exportación de productos perecederos y manufacturados de alto valor.

Conclusión

37. El grupo acuerda tomar nota de la información presentada y proponer a los Estados miembros revisar sus acuerdos bilaterales y multilaterales vigentes, con el objetivo de completar con precisión la información solicitada por la CLAC y publicada en su página web. Asimismo, se exhorta a los Estados a remitir a la Secretaría la ficha o tabla requerida sobre el estado actual de la carga aérea en la región. Finalmente, se hace un llamado a los Estados a profundizar la integración aerocomercial en la zona geográfica de la CLAC, con especial énfasis en el sector de la carga aérea

Cuestión 4 del Orden del día: Gestión Aeroportuaria

Intercambio de experiencias en concesiones aeroportuarias y propuestas de cláusulas modelo: experiencias de Chile, México y ACI-LAC.

Presentación de Chile

38. La presentación (*Pres – Chile: Aeropuertos Concesionados – DGAC Chile*) estuvo a cargo del señor Germán Moncada, Jefe del Departamento de Aeropuertos y Edificación del Ministerio de Obras Públicas de Chile, quien abordó varios aspectos clave del modelo de concesiones aeroportuarias en Chile, a saber:

- Chile ha finalizado 16 contratos de concesión, lo cual es significativo debido a la obligación legal de representar estos contratos al finalizar. El país ha implementado regulaciones para asegurar la continuidad operativa al cambiar de concesionario.
- Se han adjudicado concesiones a consorcios internacionales, como para la red de aeropuertos del sur, que incluye cuatro aeropuertos. El objetivo es mejorar la infraestructura y aumentar la capacidad operativa.
- Los ingresos de los aeropuertos en Chile provienen de diversas fuentes, incluyendo derechos de embarque, explotación comercial y subsidios cuando los ingresos no cubren la inversión. El modelo chileno permite la devolución del IVA al concesionario, lo que es una ventaja fiscal.
- Chile utiliza anteproyectos referenciales detallados para reducir el riesgo de construcción asumido por el concesionario. Esto limita las modificaciones que el concesionario puede hacer al diseño original.
- El financiamiento es responsabilidad del concesionario, y se establecen garantías para facilitar el acceso a la banca. El modelo chileno utiliza un plazo variable basado en el logro de ingresos, lo que incentiva la eficiencia operativa.

- Se busca maximizar el uso de la infraestructura existente, permitiendo a los concesionarios proponer mejoras y nuevos servicios. El objetivo es aumentar la rentabilidad de la inversión pública y optimizar el uso de los aeropuertos.
- Se han implementado incentivos para que los concesionarios maximicen el uso de la demanda, lo que podría llevar a una mayor eficiencia y reducción de la necesidad de nuevas inversiones.

39. En resumen, el modelo de concesiones aeroportuarias en Chile se caracteriza por un enfoque en la continuidad operativa, la optimización de ingresos y la eficiencia en el uso de la infraestructura, con un marco regulatorio que busca equilibrar los intereses del estado y los concesionarios.

Presentación de México

40. Maricruz Hernández García, Directora de Aeropuertos de la Agencia Federal de Aviación Civil de México, (*Pres – México: Concesiones/Asignaciones de México*) presentó un panorama sobre la gestión de infraestructura aeroportuaria en el país, destacando los modelos de concesión y asignación como herramientas clave para fomentar la eficiencia operativa y el desarrollo aeroportuario. Resalto lo siguiente:

- México cuenta con un sistema de concesiones que permite la participación del sector privado en la operación y mantenimiento de aeropuertos.
- Las concesiones son otorgadas mediante licitaciones públicas y se supervisan estrictamente para garantizar el cumplimiento de estándares de calidad y seguridad.
- Algunas infraestructuras estratégicas permanecen bajo administración estatal directa, particularmente aquellas en regiones con menor actividad comercial.
- Este modelo busca garantizar conectividad en todo el territorio nacional.
- La colaboración entre el gobierno y las empresas concesionarias ha resultado en mejoras significativas en capacidad operativa y calidad de servicio.
- Los aeropuertos concesionados manejan la mayoría del tráfico aéreo en el país, contribuyendo al crecimiento del turismo y el comercio.
- Los acuerdos de concesión han facilitado inversiones privadas significativas para la expansión y modernización de terminales.
- Destacó casos de éxito en aeropuertos que se han convertido en hubs logísticos clave.

- México trabaja en incorporar principios de sostenibilidad en la gestión aeroportuaria, incluyendo eficiencia energética y reducción de emisiones.
- Se busca mejorar la infraestructura en aeropuertos pequeños y medianos para fomentar el desarrollo económico local.
- El sistema debe ser flexible para adaptarse al crecimiento del tráfico aéreo y a las demandas del mercado global.

41. La presentación de la señora Hernández García subrayó el modelo dual de concesiones y asignaciones como un mecanismo efectivo para equilibrar desarrollo comercial y accesibilidad en México. Además, destacó la importancia de la colaboración público-privada para consolidar al país como un nodo clave de conectividad en América Latina

Presentación de ACI-LAC

42. El Sr. Rafael Echevarne, Director General de ACI-LAC (Asociación Internacional de Aeropuertos-Latinoamérica) participó aportando su visión sobre las oportunidades y desafíos en la infraestructura aeroportuaria en la región. Su intervención subrayó el papel crucial de los aeropuertos como motores de desarrollo económico y conectividad global. En su intervención destacó:

- EL Sr. Echevarne resaltó que muchos aeropuertos en la región enfrentan retos significativos en términos de capacidad y modernización.
- Se identificaron cuellos de botella operativos que afectan la eficiencia y calidad del servicio.
- La necesidad de mayores inversiones públicas y privadas para garantizar que la infraestructura esté alineada con el crecimiento esperado del tráfico aéreo.
- Presentó ejemplos de éxito en concesiones aeroportuarias que han impulsado mejoras significativas en infraestructura y operación.
- Señaló que estas colaboraciones son esenciales para movilizar capital y experiencia técnica.
- Promover marcos regulatorios claros y estables que incentiven la inversión a largo plazo.
- Hay que asegurar que las concesiones incluyan objetivos de sostenibilidad y desarrollo local.
- A pesar del crecimiento del tráfico aéreo, muchos aeropuertos pequeños y medianos enfrentan dificultades para mantener operaciones viables.

- Abogó por políticas que promuevan la integración regional y conectividad punto a punto.
- Subrayó la necesidad de integrar prácticas sostenibles en la planificación y operación aeroportuaria, alineándose con estándares internacionales.

43. La intervención del señor Rafael Echevarne enfatizó la importancia de los aeropuertos como catalizadores de desarrollo económico y conectividad. Destacó que el éxito de la región depende de inversiones estratégicas, marcos regulatorios sólidos y una visión compartida para maximizar el potencial de la infraestructura aeroportuaria en América Latina. Además, mencionó el desarrollo de un estudio sobre concesiones aeroportuarias que pondrá a disposición de la CLAC cuando esté concluido.

44. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada, además concordó cooperar con la realización del estudio de ACI-LAC, que puede ser de utilidad para el desarrollo de la tarea de proponer cláusulas y buenas prácticas en los modelos de concesión de la región.

**Cuestión 5 del
Orden del día: Capacitación**

**Actualización de Encuesta sobre oferta y demanda de capacitación
(CLAC/GEPEJTA/57-NE05)**

45. La Secretaría presentó la nota CLAC/GEPEJTA/57-NE05, que detalla los antecedentes y la actualización de la encuesta sobre capacitación. El propósito de la encuesta es identificar quiénes son los proveedores de capacitación y qué necesidades de formación existen en la región. Se destacó la necesidad de que los Estados completen la encuesta para poder ofrecer cursos que respondan a las necesidades de capacitación, especialmente para el año 2025. A través de las respuestas de la encuesta, se identificarán las prioridades de capacitación, lo cual permite solicitar a otros organismos y países ofrecer los cursos más relevantes para los funcionarios de los Estados miembros.

46. La Secretaría hizo un llamado a los Estados a completar la encuesta antes de fin de año, para poder planificar adecuadamente la capacitación para el próximo 2025. El enlace para responder la encuesta está disponible en la página web y en la nota de estudio.

47. Sobre las necesidades de capacitación en temas específicos en la región, El Salvador propuso capacitación sobre convenios de transporte aéreo. La Secretaría consideró que este tema podría incluirse, sin perjuicio de contestar la encuesta indicando esta propuesta. Asimismo, la Secretaría, propuso que se aprovecharán las experiencias previas de capacitación en negociación de acuerdos de transporte aéreo, indicando que se incluirán en futuras agendas de formación.

48. El Coordinador expuso sobre el modelo de capacitación Trainair de OACI en América del Sur, especialmente con las limitaciones que enfrentan los centros de formación vinculados a las

autoridades de aviación. A través de extensas negociaciones con la OACI, se alcanzaron acuerdos para que los países con pocos participantes en un curso puedan agruparse para formar una clase, y la factura se divida proporcionalmente entre los países participantes.

49. Adicionalmente comentó sobre el curso de inglés técnico, un área de alta demanda en la región. Se mencionó que en 2024 se ofrecerán becas para el curso de Aviation English, el cual ha sido muy popular, con más de 10,000 personas capacitadas. Además, se anunció un curso introductorio para aquellos que no aprueben el examen de ubicación, con la finalidad de ayudar a los participantes a superar la prueba en su siguiente intento.

50. Se promovieron diversas oportunidades de capacitación a través de los recursos ofrecidos por la OACI y otros organismos. Los interesados pueden consultar los cursos disponibles en la página web de la Secretaría, que incluye una amplia oferta de formación presencial y virtual.

Conclusión:

51. El GEPEJTA acuerda tomar conocimiento de la información presentada y exhortar a los Estados a completar y enviar la encuesta correspondiente antes de finalizar el año 2024, con el objetivo de fortalecer el análisis y las políticas en el sector.

Notas Informativas

52. El Coordinador informó que se encuentran publicadas las notas informativas: NI-01 Promover capacitación a miembros de función ejecutiva y judicial y la NI-02 Identificación de las ofertas de capacitación virtual e *in situ* de los Estados miembros.

Cuestión 6 del Orden del día: Seguridad Operacional

Sistema de Recolección y Procesamiento de Datos de Seguridad Operacional (CLAC/GEPEJTA/57-NE14)

53. El delegado de Chile presentó la nota CLAC/GEPEJTA/57-NE14 de manera virtual. Indicó que propone, en conjunto con Brasil, que se oriente a la macrotarea para la creación de una plataforma para la recopilación y análisis de datos sobre Seguridad Operacional, que serán aprovechados para la toma de decisiones de los Estados miembros de la CLAC y que esta tarea no signifique un esfuerzo adicional, como, asimismo, que no exista duplicidad en la información ingresada.

54. Por lo expuesto, propone elaborar una encuesta para los Estados que permita realizar un diagnóstico preciso respecto a la información que se comparte y las plataformas que utiliza cada país para facilitar y disponer la información. A su vez, conocer la disposición de los Estados para compartir esta información en una plataforma común que esté alojada en la CLAC.

55. Insistió en que Brasil y Chile, miembros del grupo ad hoc respectivo, acordaron proponer realizar una encuesta para evaluar la necesidad real de esta plataforma, identificar las herramientas actuales utilizadas por los Estados y comprender su disposición a compartir información de manera regional. Destacó, además, la importancia de que la encuesta sea respondida por especialistas en seguridad operacional.

56. Perú planteó preocupaciones sobre la posible superposición con otras plataformas internacionales y la propuesta regional. Los delegados de Brasil y Chile respaldaron la importancia de contar con datos actualizados, para decisiones informadas.

Conclusión:

57. El Grupo acordó que se realice una encuesta y se recabe información sobre las diversas plataformas a las que se envía información por parte de Estados de la CLAC y cuál sería la naturaleza de esa información.

Presentación de EASA

Regulación y Desafíos en el Uso de Drones y Gestión de Tráfico Aéreo no Tripulado

58. La señora María Algarabiz, Gestora del Programa de Drones de EASA, (*Pres EASA: Innovative Air Mobility regulatory framework and activities*) presentó un informe detallado sobre las actividades y regulaciones relacionadas con drones y movilidad aérea innovativa en Europa. La presentación abordó varios aspectos clave, desde la estructura organizativa de EASA hasta las regulaciones específicas para drones.

59. Destacó lo siguiente:

- EASA es una agencia de la Unión Europea con competencias ejecutivas en certificación de productos y organizaciones relacionadas con la aviación.
- La agencia trabaja con expertos de 31 países, incluyendo los 27 de la UE y cuatro miembros adicionales de EASA.
- EASA colabora con autoridades nacionales y organizaciones para asegurar la seguridad aérea.
- EASA ha implementado un reglamento de drones desde 2019, basado en el riesgo y la operación.
- Existen tres categorías de drones: abierta, específica y certificada, cada una con diferentes niveles de riesgo y requisitos.
- La categoría abierta y específica ya ha completado los periodos de transición de reglamentos nacionales.

- Europa cuenta con 1,8 millones de operadores de drones registrados y ha emitido 29 certificados de operaciones swap.
- Se han otorgado más de 2600 autorizaciones sin certificados y existen escenarios estándar para autorizaciones declarativas.
- EASA está trabajando en la implementación de la versión 2.5 de SORA para la gestión de riesgos en operaciones de drones.
- Se están mejorando los reglamentos de 2019 basados en visitas de estandarización y feedback de los estados miembros.
- Nuevos reglamentos para aeronaves no tripuladas de alto riesgo y operaciones iniciales de aeronaves tripuladas VITOL han sido adoptados.
- Se espera que las operaciones de VITOL se expandan gradualmente a operaciones más automatizadas.
- EASA ha publicado un reglamento en 2023 para la gestión de tráfico aéreo no tripulado, conocido como U-space.
- Se están designando espacios aéreos U-space y proveedores de servicios en toda Europa.
- EASA está desarrollando una plataforma digital única para la movilidad aérea innovativa, con niveles de acceso protegidos por reglamentos europeos y nacionales de protección de datos.

60. Uruguay consultó sobre los siguientes asuntos:

- Regulación de drones para carga pura en América Latina.
- Comparación con los estándares europeos, destacando la importancia del análisis de riesgo basado en densidad poblacional y tipo de operación.

61. En otro ámbito el Secretario de la CLAC indagó sobre los Mecanismos para proteger la información y cumplir con regulaciones de transparencia.

Conclusión:

62. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada teniendo presente que la presentación destacó el compromiso de EASA con la seguridad y regulación de drones en Europa, así como los esfuerzos para armonizar y mejorar las regulaciones existentes, además de la importancia de una regulación flexible basada en riesgos y la necesidad de cooperación internacional para gestionar desafíos técnicos y regulatorios.

**Cuestión 7 del
Orden del día: Medio Ambiente**

**Directrices ambientales de la CLAC: revisión de la Resolución A18-07.
(CLAC/GEPEJTA/57-NE11)**

63. La delegada de Brasil presentó la nota CLAC/GEPEJTA/57-NE11 indicando que en el GEPEJTA/56, los expertos aprobaron la propuesta de reconfiguración de la Resolución A18-07, con base en los siguientes pilares: (i) Implementación del CORSIA y promoción de proyectos regionales de compensación de emisiones; (ii) Fomento de producción regional y uso de combustibles más limpios de aviación.

64. Continuó manifestando que los principios y objetivos presentados constituyen el borrador inicial de un documento a ser desarrollado en forma de una resolución en la cual se consolidarán las directrices ambientales de la CLAC. Este documento debe reflejar los intereses y prioridades de los Estados de la región respecto a la agenda medioambiental. Por supuesto, cada país tiene su propia política en la materia. Respetando a los distintos intereses, este documento buscará reflejar los consensos regionales para que la CLAC disponga de un documento consolidado que explicita las posiciones coordinadas de sus Estados miembros.

65. La propuesta de Brasil presentó principios generales que guiarán la actualización de la resolución. Se acordó que estos principios se debatirán con los Estados miembros a través de un borrador que será revisado en la próxima reunión del GEPEJTA. En particular, se destacó la importancia de los siguientes objetivos:

- Desarrollo de proyectos de compensación de emisiones dentro de la región.
- Creación de un mercado regional para combustibles sostenibles de aviación.
- Capacitación técnica y soporte para los Estados miembros para implementar las medidas relacionadas.

66. Durante la reunión, varios Estados miembros expresaron su apoyo a la propuesta y realizaron comentarios adicionales sobre el tema:

- República Dominicana apoyó la propuesta, destacando su importancia en el contexto de las discusiones regionales.
- Perú solicitó aclaraciones sobre la capacitación técnica, apuntando a que se enfocaba demasiado en una perspectiva regional, mientras que se podría abordar una cooperación más amplia entre países fuera de la región.
- Guatemala también expresó su apoyo a la propuesta presentada.
- Chile subrayó la relevancia de la actualización, en particular para aquellos países de la región que no están sujetos a las obligaciones de compensación en el CORSIA, indicando que esta actualización podría servir como base para justificar su posición en la próxima Asamblea de la OACI.

Conclusión:

67. El GEPEJTA acordó tomar nota de la información proporcionada, y aprobar los principios fundamentales expuestos en los párrafos 7 y 8 de la Nota presentada, además de solicitar al Grupo ad hoc de Medio Ambiente la presentación de un borrador de resolución basado en dichos principios durante la próxima reunión del GEPEJTA.

Coordinación de los Estados de la CLAC para la implementación del MRV del CORSIA y fomentar proyectos de compensación en la región.
(CLAC/GEPEJTA/57-NE12)

68. La Nota presentada por Brasil tiene como objetivo principal diagnosticar la situación de los Estados de la región en la implementación de los requisitos de CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). Se busca evaluar necesidades de cooperación, capacitación y posibles barreras para cumplir con estas obligaciones, así como fomentar proyectos de generación de bonos de carbono elegibles.

69. Como primer paso de futuras acciones que pueden ser promovidas por la CLAC respecto a la implementación del CORSIA, la macrotarea propone que se realice una encuesta para identificar cómo los Estados están estructurando sus procesos internos para cumplir con las obligaciones del CORSIA. La encuesta está estructurada en tres partes principales:

- Primera Sección: Conocer los procesos internos de los Estados respecto a la implementación de CORSIA, identificando necesidades de cooperación y apoyo técnico.
- Segunda Sección: Dirigida a Estados con aerolíneas nacionales que operan rutas internacionales sujetas a obligaciones de compensación. Busca entender procesos internos y posibles requerimientos de apoyo.
- Tercera Sección: Diagnóstico de la capacidad de los Estados para desarrollar proyectos de generación de bonos de carbono y evaluar el potencial de suministro en la región.

La encuesta será de carácter voluntario, y se garantizará la confidencialidad de la información sensible.

70. El diagnóstico permitirá:

- Identificar barreras comunes en la implementación de CORSIA.
- Crear planes de acción regionales basados en las necesidades detectadas.
- Evaluar el potencial de generación de bonos de carbono, fortaleciendo la posición de la región en temas climáticos y económicos.

71. La República Dominicana apoyó la iniciativa, destacando la importancia de un diagnóstico regional para identificar barreras y promover la colaboración entre los Estados. Citó el caso de Guyana como ejemplo exitoso en la implementación de proyectos de créditos de carbono.

Conclusión:

72. El GEPEJTA acordó tomar nota de la información presentada y aprobar la propuesta de encuesta incluida en el adjunto de la Nota, solicitar a la Secretaría que la circule a los Estados, y encargar a la Macrotarea la presentación de los resultados de la encuesta y las propuestas de acciones de la CLAC en la próxima reunión del GEPEJTA.

**Presentación de Brasil
Emisiones No-CO₂ y Efectos Invernadero**

73. La presentación (*Pres – Brasil: Brief summary of the topics presented at the ICAO Symposium on Non-CO₂ Aviation Emissions*) abordó el tema de las emisiones no-CO₂ generadas por la aviación, un tópico emergente en las discusiones sobre el impacto ambiental del sector. Brasil organizó esta presentación para resumir los hallazgos del reciente seminario de septiembre, en el cual se discutieron las incertidumbres científicas, las medidas de mitigación y las posibles implicaciones regulatorias de este tipo de emisiones. Se debe considerar lo siguiente:

- Además del CO₂, el transporte aéreo genera emisiones como NO_x, H₂O, partículas de azufre y aerosoles. Estas contribuyen al cambio climático de maneras menos conocidas, especialmente a través de contrails (estelas de condensación).
- Existe una alta incertidumbre científica sobre el impacto real de estas emisiones en comparación con el CO₂.
- Los contrails se forman cuando las partículas de los motores generan cristales de hielo. Su impacto climático es mayor durante la noche y en ciertas condiciones atmosféricas específicas.
- Se destacó que estas emisiones están más concentradas en el hemisferio norte debido a la alta densidad de vuelos.
- Medidas operacionales: ajustar las rutas de vuelo para evitar regiones donde se formen contrails. Sin embargo, esto podría afectar significativamente la capacidad operativa de los sistemas de aviación.
- Uso de combustibles sostenibles (SAF): la reducción de partículas y aromáticos en estos combustibles puede mitigar la formación de contrails.
- Estudios piloto: se han realizado simulaciones que muestran resultados prometedores, pero con implicaciones operacionales significativas.
- La Unión Europea implementará una regulación en 2025 para monitorear estas emisiones.
- A nivel regional, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) aún no tiene políticas específicas, pero se enfatizó la necesidad de unificar esfuerzos.

74. Se recomendó:

- Fomentar estudios en América Latina para reducir la dependencia de datos extranjeros y evaluar el impacto local de estas emisiones.
- Colaborar con universidades y centros de investigación.
- Evaluar el impacto potencial de futuras regulaciones globales en la región.

- Definir una posición común como bloque regional en foros multilaterales.
- Incorporar este tema en el tercer Foro Regional sobre Medio Ambiente en Aviación, con un enfoque en medidas específicas para la región.
- Brasil ofreció ser anfitrión del evento nuevamente si no hay otros interesados.

75. El delegado de IATA manifestó no tener la intención de tomar la posición de los Estados, pero reiteró la importancia que tiene este tipo de discusión. Recordó que presentaron una nota de estudio en el último GEPEJTA, sobre las discusiones sobre los efectos de gases de efecto invernadero diferentes al CO₂. Considerando que es prematuro para empezar a regular este tipo de emisiones, particularmente porque no hay tecnología disponible para que las aerolíneas puedan, por ejemplo, cumplir con procesos de monitoreo y reporte y verificación de los efectos diferentes al CO₂, esto es punto de alerta simplemente para todas las autoridades. La IATA y aerolíneas también están comprometidos y contribuyendo a la discusión. Adicionalmente informó a todos los Estados que han abierto una plataforma digital que inicialmente estaba cerrado solamente para aerolíneas, pero a pedido de la región de las Américas la Institución abrió este recurso para todos los Estados que deseen registrarse.

76. El Secretario de la CLAC intervino diciendo que es un tema emergente y efectivamente no hay mucha información disponible. Consideró que, en el próximo foro regional, al igual que hace dos días se realizó el foro de transición energética en aviación, sería pertinente que se aborde este asunto.

77. La delegada de Brasil dijo compartir y apoyar lo que el Secretario ha propuesto, esto es, que se ponga el tema en la agenda el próximo foro. También propuso que el GEPEJTA acepte la sugerencia y apruebe que sea parte de la agenda del tercer foro, para que conste en el cronograma de actividades del próximo año. Brasil siempre oferta ser el anfitrión, sin embargo, si otro Estado está dispuesto a celebrar este evento, se allana a esa posibilidad.

78. La delegada de ALTA comentó que en la última Asamblea de su organización celebrada en octubre aprobó el desarrollo de una hoja de ruta regional para la transición sostenible de la aviación en América Latina y el Caribe. Este proyecto se enfocará en identificar caminos favorables, promover cooperación regional e internacional y explorar opciones de descarbonización adaptadas a las circunstancias regionales. Con el apoyo de IATA, CLAC y otras instituciones, se busca establecer una visión conjunta que se presentará ante la Asamblea de la OACI. Este esfuerzo destaca la importancia de incluir proyectos basados en la naturaleza para obtener créditos de carbono y fomentar un crecimiento sostenible del sector.

Conclusión:

79. Aunque América Latina no está significativamente afectada por las emisiones no-CO₂, estas serán un tema globalmente relevante en el futuro. Es crucial que la región se anticipe con investigaciones, posicionamientos y estrategias conjuntas para participar activamente en las discusiones y regulaciones internacionales, por tanto, el GEPEJTA acuerda que este asunto debe ser abordado en el tercer foro sobre transición energética el año 2025.

**Cuestión 8 del
Orden del día: Seguridad de la Aviación y Facilitación**

Presentación de EASA

80. El funcionario de EASA (Agencia Europea de Seguridad Aérea) realizó de manera virtual la presentación (*Pres – EASA: EU-Level Activities on Unruly Passengers*), relativa a la discusión sobre desafíos, estrategias y avances en la gestión de pasajeros disruptivos en la aviación, con un enfoque en Europa y las iniciativas de EASA.

81. Durante su exposición abordó los siguientes tópicos:

- Gestión de pasajeros disruptivos:
 - Se destacó un aumento en el número y severidad de incidentes relacionados con pasajeros conflictivos durante vuelos.
 - Factores clave incluyen estrés, expectativas no cumplidas y desafíos relacionados con la pandemia.
- Respuesta institucional y regulatoria:
 - EASA y otras autoridades están desarrollando estrategias para prevenir y gestionar estos incidentes.
 - Promoción de la cooperación internacional y el intercambio de mejores prácticas entre países y aerolíneas.
- Iniciativas de formación y protocolos:
 - Programas intensivos de entrenamiento para personal de aerolíneas enfocados en desescalada de conflictos y manejo de situaciones críticas.
 - Uso de simulacros para preparar a la tripulación en la gestión efectiva de eventos inesperados.
- Uso de tecnologías:
 - Integración de herramientas tecnológicas para identificar comportamientos de riesgo antes del embarque y durante el vuelo.
 - Análisis de datos para identificar patrones y tendencias relacionadas con incidentes.
- Impacto en la experiencia del pasajero:
 - Revisión de políticas para mejorar la experiencia del cliente, minimizando el estrés y los desencadenantes de comportamientos disruptivos.
 - Estrategias de comunicación más efectivas para gestionar expectativas de los pasajeros.
- Desafíos regionales e internacionales:
 - Reconocimiento de diferencias culturales y regulatorias entre países europeos y otros mercados, como América.
 - Necesidad de armonizar las normativas para garantizar una gestión consistente de pasajeros en vuelos internacionales.
- Futuro de la aviación en este contexto:

- Implementación de campañas educativas para pasajeros, promoviendo comportamientos adecuados a bordo.
- Enfoque en crear un entorno más seguro y eficiente tanto para pasajeros como para el personal de vuelo.

Conclusión:

82. EL GEPEJTA tomó nota en relación con la gestión de pasajeros disruptivos que es un desafío creciente para la industria de la aviación. EASA, junto con otras organizaciones, está implementando medidas proactivas para abordar esta problemática mediante formación especializada, innovación tecnológica y cooperación internacional.

Pasajeros insubordinados y/o Perturbadores (CLAC/GEPEJTA/57-NE04)

83. El delegado de Uruguay presentó la Nota CLAC/GEPEJTA/57-NE04 a nombre del Grupo ad hoc, comentando que tomando en cuenta los análisis realizados en el Grupo Regional AVSEC/FAL, el GEPEJTA debe evaluar la Resolución adjunta a la Nota para posteriormente proponer al Comité Ejecutivo su aprobación, con el fin de orientar las políticas públicas de prevención y sanción a las conductas insubordinadas, al ser este un tema no resuelto a nivel regional.

84. Presentó también una elaboración sobre pasajero insubordinado y la normativa aplicable: El término "pasajero insubordinado" debe definirse claramente, ya que puede involucrar incidentes antes o durante un vuelo. Existen varias definiciones en documentos internacionales, como los Anexos 9 y 19 del Convenio de Aviación Civil, así como en legislaciones nacionales, aunque estas presentan variaciones. Los protocolos relevantes incluyen el **Protocolo de Tokio**, aplicable a infracciones y actos cometidos a bordo de aeronaves registradas en estados contratantes y el **Protocolo de Montreal (2014)**, extiende la definición de actos ilícitos y establece que una aeronave está "en vuelo" desde el cierre hasta la apertura de puertas.

85. Se pueden en consecuencia identificar tres fases en las que pueden surgir problemas con pasajeros:

- Pre-embarque: Incluye la compra del boleto y procesos en agencias de viaje o aerolíneas. En esta fase, las autoridades aeroportuarias tienen un papel preponderante.
- Durante el vuelo: Es la fase crítica donde ocurre la mayoría de los incidentes, lo que requiere un enfoque específico.
- Desembarque: En esta etapa, la responsabilidad recae en las autoridades aeroportuarias y la policía.

86. La atención se centra en la segunda fase, ya que es donde ocurre la interacción directa entre pasajeros y tripulación en vuelo, y donde se deben manejar incidentes de insubordinación. En las otras fases, las autoridades aeroportuarias o policiales tienen la jurisdicción principal.

87. El grupo ad hoc propuso un Proyecto de Resolución que busca abordar de manera efectiva los actos de insubordinación y se encuentra en revisión. Algunos puntos clave incluyen: Implementar mecanismos para identificar y mitigar comportamientos disruptivos en tierra antes del vuelo. Establecer sanciones administrativas, como multas, para pasajeros insubordinados durante el vuelo.

88. Intervenciones de los delegados:

- República Dominicana:
 - Destacó la importancia de que las sanciones administrativas estén respaldadas por leyes claras, evitando discrecionalidad en su aplicación.
 - Compartió su experiencia en la reformulación del sistema sancionador nacional para alinearlo con su Constitución.
- Brasil:
 - Informó sobre un proyecto en desarrollo para regular y sancionar a pasajeros insubordinados, incluyendo multas y la posible suspensión de derechos de vuelo.
 - Subrayó la necesidad de colaboración regional para compartir experiencias y normativas.
- Perú:
 - Enfatizó en la importancia de la prevención y la capacitación, tanto para pasajeros como para el personal de aerolíneas y aeropuertos.
 - Propuso desarrollar campañas educativas a nivel regional, buscando financiamiento público-privado para fomentar comportamientos responsables en los pasajeros.
- Venezuela
 - Expresó interés en integrarse al grupo de trabajo "ad hoc" para colaborar en el desarrollo de resoluciones relacionadas con conductas disruptivas en la aviación.
 - Destacaron que su legislación ya contempla conductas disruptivas y están trabajando en su actualización para adaptarse a nuevos desafíos.
- Costa Rica
 - Subrayó la importancia del enfoque preventivo en estas situaciones y mencionó su alineación con instrumentos internacionales, como el Protocolo de Montreal.
 - Resaltaron sus esfuerzos para actualizar su legislación en aviación civil y el impacto positivo de las revisiones legislativas en la mejora de la seguridad operacional.

- Cuba
 - Agradeció el trabajo de Uruguay en este tema y expresó su compromiso de continuar colaborando para fortalecer la resolución.

- Chile
 - Presentó avances significativos en la colaboración entre su autoridad aeronáutica (DGAC) y el Ministerio Público. Destacaron casos de éxito con condenas por conductas disruptivas y sugirieron incluir esta colaboración como una práctica recomendada en la resolución.
 - Propusieron ampliar el concepto de “pasajero disruptivo” para abarcar desde la compra del boleto hasta el término del viaje, incluyendo comportamientos en los aeropuertos.

- Guatemala
 - Expuso limitaciones en su capacidad de imponer multas y problemas relacionados con pasajeros inadmisibles.
 - Señalaron que las aerolíneas enfrentan desafíos legales al intentar implementar sanciones, lo que requiere soluciones conjuntas con migración y otros actores.

- IATA
 - Resaltó preocupaciones respecto a la privacidad de datos al considerar el intercambio de información entre Estados, citando las leyes europeas.
 - También mencionaron la necesidad de acciones concretas para abordar el incremento de incidentes, sugiriendo un enfoque que combine estadísticas y colaboración con autoridades gubernamentales.

- ALADA
 - Recordó propuestas previas de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico (ALADA) que sugieren incorporar estas infracciones en legislaciones nacionales como medida rápida. Se mencionó la relevancia del Código Latinoamericano como marco para estas discusiones.

89. El Secretario de la CLAC destacó la baja frecuencia estadística registrada de los incidentes como un obstáculo para atraer la atención académica y gubernamental. Sin embargo, enfatizó la necesidad de mejorar el registro y procesar estos incidentes para avanzar hacia soluciones prácticas. Además, mencionó ejemplos internacionales de buenas prácticas como las multas efectivas impuestas en Estados Unidos.

Conclusión:

90. El Grupo concluyó que el problema de los pasajeros insubordinados requiere un enfoque integral que incluya prevención, sanciones claras y cooperación internacional. El grupo ad hoc continuará trabajando en el desarrollo de la resolución. Además, el grupo solicitó a los Estados miembros revisar el proyecto de resolución y proponer ajustes según sus realidades nacionales. Por

último, se tomó nota de la necesidad de campañas de sensibilización para reducir la incidencia de estos comportamientos a nivel regional.

Cuestión 10 del

Orden del día: Propuestas Grupo ad hoc Igualdad de Género en la Aviación

Presentación de Grupo ad hoc Igualdad de Género Informe sobre la Encuesta Regional de Igualdad de Género en la Aviación Civil

91. La *Pres – Chile: Encuesta de igualdad de género regional*, fue presentada por Patricia de Andraca, funcionaria de la DGAC de Chile, líder del Grupo en el que participan delegadas de Costa Rica, Perú, República Dominicana y Uruguay.

92. La encuesta, presentada inicialmente en el GEPEJTA 56, busca ser un diagnóstico base para diseñar políticas y acciones concretas. Participaron en la encuesta 16 de los 22 Estados miembros de la CLAC, quedando fuera Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá y otros por problemas específicos.

93. El grupo ad hoc, en su esfuerzo por promover la igualdad de género en la aviación civil, realizó la encuesta regional con los siguientes objetivos principales:

- Medir la participación de las mujeres en las organizaciones de aviación civil.
- Identificar iniciativas de inclusión de género en instituciones públicas y privadas.
- Evaluar avances en políticas de igualdad de género dentro de las autoridades aeronáuticas.

94. Se destacaron, entre otros, los siguientes resultados:

- Participación de Mujeres en la Aviación Civil:
 - 35% de dotación femenina a nivel regional, frente al 65% de hombres. Cuba lidera con más del 50% de representación femenina.
 - En jefaturas, las mujeres representan un 43%, destacándose República Dominicana.
 - Sin embargo, en alta dirección, las mujeres ocupan solo el 4% de los cargos, indicando una brecha significativa en roles de toma de decisiones.
- Distribución por Tipo de Cargo:
 - Las mujeres predominan en roles administrativos y de soporte, con menor representación en cargos técnicos y operativos.
 - Cuba nuevamente destaca con un esfuerzo sostenido por promover a mujeres en roles más técnicos y operativos.
- Políticas e Iniciativas de Inclusión:
 - Solo 44% de las autoridades aeronáuticas tienen políticas específicas de igualdad de género, aunque el 88% de los países ya han avanzado en políticas nacionales.

- Un 69% de los Estados miembros han implementado medidas de conciliación laboral y familiar, como teletrabajo y horarios flexibles.
- Infraestructura:
 - Solo un 13% de los Estados cuentan con infraestructura adecuada para apoyar roles maternos, como salas de lactancia y guarderías.

95. Se presentó la encuesta como un paso inicial importante para diagnosticar la situación actual de la igualdad de género en el sector. Los resultados reflejan que, aunque hay avances, persisten desafíos significativos. Algunos países, como Brasil y Perú, destacaron sus experiencias particulares al implementar estas medidas, subrayando la importancia de un enfoque basado en datos claros y objetivos.

96. Se destacó la importancia simbólica de tener mujeres liderando autoridades aeronáuticas y presidencias en el sector, mencionando que actualmente hay dos mujeres en esos roles y la Presidenta de la CLAC es mujer por primera vez. Una futura cumbre de mujeres en Guatemala también se presentó como un hito significativo.

97. Los delegados manifestaron lo siguiente:

- Brasil: Subrayó la necesidad de romper el “techo de cristal” y fomentar un diálogo inclusivo que involucre tanto a mujeres como a hombres.
- Cuba: Compartió avances significativos en igualdad de género, incluyendo el acceso universal a la educación y empleo, igualdad salarial, y campañas de lucha contra la violencia. También mencionaron infraestructuras como círculos infantiles que facilitan la participación de mujeres en el ámbito laboral.
- Perú: Propuso realizar encuestas específicas para mujeres para capturar su perspectiva sobre roles y asignaciones laborales, destacando que las percepciones entre hombres y mujeres pueden diferir notablemente incluso en temas objetivos.
- Costa Rica y Guatemala: Se propuso organizar eventos clave como un conversatorio en diciembre y una cumbre anual sobre mujeres en la aviación, aprovechando la próxima reunión del Comité Ejecutivo en Guatemala el año 2025.
- La Presidenta de la CLAC reiteró su compromiso de respaldar las acciones propuestas y sugirió formalizar la Cumbre de mujeres como un evento en 2025, para consolidar los avances.

98. Además la delegada de Chile y coordinadora del Grupo ad hoc, indicó las siguientes sugerencias de acciones:

- Conversatorio virtual el 16 de diciembre, en el marco del aniversario 51 de la CLAC, sobre liderazgo femenino en aviación.
- Curso de liderazgo para mujeres en Chile, dirigido a jefaturas intermedias, para preparar a futuras líderes.
- Encuesta masiva dirigida a mujeres trabajadoras en la aviación civil, para recoger sus percepciones y experiencias.
- Cumbre de Mujeres CLAC y creación de una red de mujeres latinoamericanas en aviación.
- Elaboración de una guía de mejores prácticas para igualdad de género en los Estados miembros.
- Creación de un sello de género CLAC, reconociendo a los Estados que implementen las mejores iniciativas de inclusión.

Conclusión:

99. El Grupo mostró consenso en que se han dado pasos importantes, pero queda mucho por hacer para garantizar una representación equitativa y oportunidades para las mujeres en el sector. El GEPEJTA apoyó las acciones propuestas en el punto anterior (98).

Informe “Encuesta de igualdad de género regional en las autoridades de aviación civil de Latinoamérica y el Caribe”.
(CLAC/GEPEJTA/57-NI03)

100. El Coordinador menciona que la nota está publicada en la página web.

Cuestión 11 del

Orden del día: Otros Asuntos

Presentación del Proyecto de Cooperación UE-LAC

101. El Sr. Raúl Martínez, representante del equipo del Proyecto de Cooperación UE-LAC APP 2, presentó las actividades y objetivos de este programa financiado por la Unión Europea y coordinado por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) (*Pres_Corr – EASA: Proyecto de cooperación UE-Latinoamérica para la aviación – EU LAC APP II*). Este proyecto tiene como objetivo principal fortalecer las relaciones entre Europa y América Latina en el ámbito de la aviación civil, promoviendo el intercambio de buenas prácticas y la cooperación técnica en áreas clave como la seguridad aérea y la sostenibilidad.

102. Presentó, entre otros, los siguientes puntos del Proyecto:

- Inicio y Financiamiento:
 - Vigente desde 2018.
 - Actualmente en su segunda fase (2022-2025), con un presupuesto total de 11 millones de euros.
 - Posibilidad de extensión más allá de mayo de 2025.

- Áreas de Enfoque:
 - Seguridad Aérea: Relaciones institucionales y colaboración técnica con estados y organizaciones regionales.
 - Sostenibilidad: Descarbonización del sector aéreo mediante:
 - Esquema global de compensación de emisiones (CORSIA).
 - Promoción de combustibles sostenibles para la aviación (SAF).
 - Gestión de impacto acústico y mitigación de riesgos ambientales.

- Colaboración Bilateral:
 - Acuerdos con países de América Latina y organismos regionales.
 - Complementariedad con proyectos liderados por la OACI, como ACT-CORSIA.

98. Informó sobre actividades recientes y futuras:

- Talleres y Seminarios:
 - Capacitación en reporte y cumplimiento del esquema CORSIA.
 - Jornadas en Buenos Aires (26-29 noviembre 2024) para promover la acreditación de entidades de verificación.

- Foros de Cooperación:
 - Jornadas en Paraguay sobre producción y exportación de combustibles sostenibles.
 - Mesas redondas sobre mitigación de riesgos aeroportuarios (enero 2025).

- Apoyo Técnico:
 - Asesoramiento normativo para operadores latinoamericanos frente a regulaciones europeas como REFuel EU y ETS.

- Invitación a Propuestas:
 - Se invita a los estados interesados a presentar propuestas para actividades futuras.

103. El Sr. Martínez enfatizó el enfoque práctico y útil del proyecto, destacando su intención de que las actividades respondan directamente a las necesidades de la región. Invitó a los asistentes a participar en próximas jornadas y a proponer áreas de colaboración para fortalecer el impacto del

programa en América Latina. Para consultas adicionales, ofreció la disposición del equipo a resolver cualquier duda y fomentar la interacción continua.

Conclusión

104. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada, especialmente sobre las posibilidades de participar en el proyecto de cooperación.

Retroalimentación de procesos de respuesta a la CLAC (CLAC/GEPEJTA/57-NE02)

105. El Secretario presentó la Nota CLAC/GEPEJTA/57-NE02, explicando la relevancia de la retroalimentación en los procesos de respuesta a la CLAC. La Secretaría requiere información precisa y oportuna de diversos Estados para realizar análisis de estacionalidad, apertura de la carga aérea entre estados, necesidades de capacitación, entre otros. Sin embargo, la respuesta de los Estados a estas solicitudes no ha sido uniforme. Algunos Estados no han cumplido con enviar la información solicitada, lo que dificulta el desarrollo adecuado de las tareas y el análisis correspondiente.

106. El Coordinador reforzó lo que dijo el Secretario sobre la importancia de contestar a todas las encuestas, pues como responsables de las macrotareas en algún momento necesitamos circular encuestas, recabar información y a veces no se recibe la información necesaria y suficiente.

Conclusión

107. El Grupo exhorta a los Estados a completar las solicitudes de información mencionadas, con el fin de agilizar el proceso de retroalimentación y estudios en la CLAC.

Presentación del Embajador de Brasil en el Consejo de la OACI Cost Recovery for the Provision of Space Weather Information Services (SWIS)

108. La presentación *Pres – GRULAC: Cost Recovery for the Provision of Space Weather Information Services (SWIS)*, fue realizada virtualmente por el asesor del Embajador Michelle Neto, representante de Brasil ante el Consejo de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional). El embajador se integró en la parte final de la presentación. La presentación estuvo enfocada en la recuperación de costos relacionados con el suministro de información sobre meteorología espacial, un tema crucial para la aviación internacional y la seguridad aérea.

109. La meteorología espacial es fundamental para la aviación, ya que los fenómenos espaciales, como la radiación solar, pueden afectar tanto la operación de aeronaves como la infraestructura crítica, como las comunicaciones y sistemas de navegación aérea. El suministro de información sobre estos fenómenos se considera esencial para la seguridad de los vuelos, especialmente para los pilotos que deben estar informados antes de despegar.

110. Desarrollo de la Presentación:

- Importancia de la Meteorología Espacial:
 - Los fenómenos de meteorología espacial, como las tormentas solares, pueden interferir con la operación de aeronaves, los sistemas de navegación y las comunicaciones aéreas. La información sobre estos eventos es esencial para prevenir riesgos y garantizar la seguridad de los vuelos.
- Creación de un Centro Global para la Información sobre Meteorología Espacial:
 - La OACI ha establecido un mandato para el suministro de esta información y la creación de un centro global que proporcionará datos sobre meteorología espacial a los operadores aéreos.
 - En la Asamblea 41 de la OACI, se aprobó la creación de un sistema global para la provisión de estos datos, con un mecanismo de recuperación de costos que implica tarifas para los usuarios de estos servicios.
- Propuesta de Recuperación de Costos:
 - El Consejo de la OACI discutió la creación de una tasa para los países que utilicen estos servicios, con el objetivo de financiar el suministro de información meteorológica espacial.
 - Algunos centros (Australia, Canadá, Francia, Japón, Estados Unidos, China, y Rusia) proporcionarán esta información gratuitamente o a precios subsidiados, lo que generó discusiones sobre las posibles distorsiones en el mercado y las diferencias en la financiación de los centros.
- Debate:
 - Durante las negociaciones, surgieron varias preocupaciones, especialmente sobre la competencia desleal que podría generarse si ciertos países (como Estados Unidos, China y Rusia) ofrecen la información gratuitamente mientras otros la cobran.
 - Hubo discusiones sobre el modelo de recuperación de costos, que podría implicar un cobro por las partidas internacionales de vuelos o un sistema de suscripción.
- Propuesta de Brasil:
 - Brasil destacó la importancia de este sistema para la seguridad del transporte aéreo, pero también expresó preocupaciones sobre los modelos propuestos, especialmente en relación con las diferencias de costos entre países del hemisferio norte y los países amazónicos, que tienen peculiaridades geográficas y ambientales que requieren un tratamiento específico.
 - El país sugirió que la recuperación de costos no debe ser impuesta de manera uniforme a todos los estados, sino que debe considerar las condiciones particulares de cada nación.

- Próximos Pasos:
 - Se prevé una consulta a los estados miembros de la OACI para discutir las opciones de recuperación de costos, incluyendo el cobro a través de las partidas internacionales de vuelos o un sistema de suscripción.
 - La propuesta de Brasil es trabajar en conjunto para identificar soluciones comunes que favorezcan tanto a los países desarrollados como a los en desarrollo.

111. El Embajador comentó que el debate giró en torno a la implementación y gestión de un sistema global de meteorología espacial bajo el rol administrativo de la OACI. Donde se enfatizó la importancia de abordar este asunto desde una perspectiva amplia, no solo como una elección binaria entre opciones. Es necesario estudiar los aspectos económicos, operativos y de impacto regional. Adicionalmente comentó que algunos países plantearon que la estructura prevista resulta excesiva y costosa frente a la idea original de tener solo dos centros globales y centros regionales para apoyo. La expansión de nuevos centros quedó programada para ser discutida en 2027. También se cuestionó la necesidad de incluir costos adicionales en el sistema cuando otros proveedores (Estados Unidos y China) ofrecen datos meteorológicos gratuitamente. Algunos países, especialmente de África, mostraron preocupación por financiar una redundancia innecesaria y abogaron por analizar si es mejor permitir que las fuerzas del mercado regulen este acceso.

112. Concluyó diciendo que la OACI debe considerar cómo administrar este sistema sin generar dependencia de unos pocos proveedores exclusivos, evitando un modelo oligopólico. Subrayó la necesidad de que la región proponga soluciones que respeten la complejidad del tema.

Conclusión

113. El GEPEJTA concordó procesar esta información y coordinar una posición común. Decidió formar un grupo ad hoc inicial con Brasil, Guatemala y República Dominicana tomando en consideración el consenso para evitar decisiones apresuradas y priorizar una reflexión más profunda sobre las implicaciones del sistema antes de comprometerse con cualquier opción.

Clausura:

119. El GEPEJTA fue clausurado con las palabras del señor Luiz Ricardo Nascimento, Director de la ANAC.



**QUINGUAGÉSIMA SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/57)**
(Brasilia, Brasil, 13 y 14 de noviembre de 2024)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

NOMBRE / E-MAIL	CARGO/INSTITUCIÓN
ARGENTINA	
Diego Idiart didiart@anac.gob.ar	Director de Transporte Aéreo Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
BOLIVIA	
Daniela Vera* davera@dgac.gob.bo	Professional de Medio Ambiente Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
BRASIL	
Marcelo Lima marcelo.lima@anac.gov.br	Head of International Affairs Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
André Rebouças andre.reboucas@anac.gov.br	Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Marcela Anselmi marcela.anselmi@anac.gov.br	Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Marco Porto marco.porto@anac.gov.br	Gerente de Monitoreo de Mercado Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Pedro Calvacante	Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Diego Da Silva	Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC

*Participación virtual

NOMBRE / E-MAIL	CARGO/INSTITUCIÓN
Daniela Feijó	Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Luciano Freire Luciano.freire@anac.gov.br	Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Jackeline Oliveira	Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Aracelly Araujo	Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Lucas Carvalho	Departamento de Control de Espacio Aéreo - DECEA
Mariana Nogueira	Departamento de Control de Espacio Aéreo - DECEA
COLOMBIA	
Lina Morales*	Asesora Dirección General Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -UAEAC
Luisa Blandon*	Coordinadora Grupo Industria y Relacionamiento Institucional Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -UAEAC
Ana Rodríguez* ana.rodriguez@aerocivil.gov.co	Relacionamiento Institucional Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -UAEAC
CHILE	
German Moncada*	Jefe del Departamento de Aeropuertos y Edificación Dirección General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas
Manuel Bermúdez* mbermudez@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

*Participación virtual

NOMBRE / E-MAIL	CARGO/INSTITUCIÓN
Patricia De Andraca patricia.deandraca@dgac.gob.cl	Encargada de Relaciones Aeronáuticas Internacionales Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Sebastian Flores sfloress@jac.gob.cl	Coordinador Área Planificación y Estudios Junta de Aeronáutica Civil – JAC
COSTA RICA	
Marcos Castillo mcastillo@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
Judith Benavides jbenavides@dgac.go.cr	Funcionaria de Transporte Aéreo Dirección General de Aviación Civil – DGAC
Miguel Solano * msolano@dgac.go.cr	Encargado Proceso de Regulación Aeronáutica 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	Instituto de Aeronáutica Civil – IACC
EL SALVADOR	
Hazel Pinto* hpinto@aac.gob.sv	Gerente Legal Autoridad de Aviación Civil – AAC
Manuel Miranda* mmiranda@aac.gob.sv	Jefe del Departamento de Transporte Aéreo Autoridad de Aviación Civil – AAC
Elizabeth García* egarcia@aac.gob.sv	Consultor Jurídico Autoridad de Aviación Civil – AAC
GUATEMALA	

NOMBRE / E-MAIL	CARGO/INSTITUCIÓN
Azucena Zelaya a.zelaya@dgac.gob.gt	Presidenta CLAC - Directora General Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Andrea Velásquez Andreavelasquezm@gmail.com	Asesora de Dirección Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
MÉXICO	
Rafael García* rafael.garcia@afac.gob.mx	Agencia Federal de Aviación Civil – AFAC
Maricruz Hernández*	Directora de Aeropuertos Agencia Federal de Aviación Civil – AFAC
Delia Castellanos* delia.castellanos@afac.gob.mx	Coordinadora Organismos Internacionales Agencia Federal de Aviación Civil – AFAC
Juan Valencia* emilio.valencia@afac.gob.mx	Jefe de División Agencia Federal de Aviación Civil – AFAC
Gabriel Escamilla* gabriel.escamilla@afac.gob.mx	Inspector Verificador Aeronáutico Agencia Federal de Aviación Civil – AFAC
Jesús Hernández*	Agencia Federal de Aviación Civil – AFAC
Araceli Hernández*	Agencia Federal de Aviación Civil – AFAC
Jonathan Colín*	Agencia Federal de Aviación Civil – AFAC
Pablo Salazar* pablo.salazar@afac.gob.mx	Agencia Federal de Aviación Civil – AFAC
PANAMÁ	
Enrique Herrera*	Autoridad de Aeronáutica Civil – AAC
PERÚ	

*Participación virtual

Verónica Pajuelo vpajuelo@mtc.gob.pe	Coordinadora Técnica de Política Aérea Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
REPÚBLICA DOMINICANA	
Héctor Porcella hporcella@jac.gob.do	Presidente Junta de Aviación Civil – JAC
Bernarda Franco bfranco@jac.gob.do	Junta de Aviación Civil – JAC
Onelbia Pichardo	Junta de Aviación Civil – JAC
Héctor Christopher hchristopher@jac.gob.do	Encargado División de Economía Junta de Aviación Civil – JAC
Francisco Vargas fvargas@jac.gob.do	Junta de Aviación Civil – JAC
Judit De León judit.deleon@idac.gov.do	Instituto Dominicano de Aviación Civil – IDAC
Miguel Mejía miguel.mejia.capellan@idac.gov.do	Instituto Dominicano de Aviación Civil – IDAC
Jarvik Corsino* JCorsino@jac.gob.do	Analista Legal Junta de Aviación Civil – JAC
URUGUAY	
Pablo Seitun pablo.seitun@gmail.com	Director DTAC 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*	Gerente de Derecho Aeronáutico de la Consultoría Jurídica Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC
Liz Violeta Suárez*	Asesora de la Oficina de Relaciones Internacionales Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC

*Participación virtual

Yesenia Pineda*	Coordinadora de Operaciones Internacionales de la Gerencia General de Transporte Aéreo Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC
Felgismar Arnos*	Analista de la Gerencia de Relaciones Bilaterales y Multilaterales de la Oficina de Relaciones Internacionales Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC
OBSERVADORES	
ESTADO NO MIEMBROS	
GUYANA	
Saheed Sulaman	Deputy Director General Guyana Civil Aviation Authority - GCAA
ORGANISMOS INTERNACIONALES	
ACI – LAC	
Rafael Echevarne* rechevarne@aci-lac.aero	Director General Airports Council International, Latin America & Caribbean
ALADA	
Roxana Corbran	Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial
ALTA	
Milena Fajardo MFajardo@alta.aero	Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo
EASA	
Eleonora Italia* Eleonora.ITALIA@easa.europa.eu	International Cooperation Officer European Aviation Safety Agency
Maria Algar* maria.algar-ruiz@easa.europa.eu	European Aviation Safety Agency
Raul Martin* rmartin@senasa.es	European Aviation Safety Agency

John Franklin* John.FRANKLIN@easa.europa.eu	European Aviation Safety Agency
FAA	
Nathan Brown nathan.brown@faa.gov	Senior Representative Federal Aviation Administration
Randolph Mauer	International Affairs Federal Aviation Administration
IATA	
Pedro de la Fuente delafuep@iata.org	Senior Manager, External Affairs & Sustainability International Air Transport Association



**QUINCUAGÉSIMA SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN
ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO
(GEPEJTA/57)**

(Brasilia, Brasil, 13 y 14 de noviembre de 2024)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por la Secretaría)

- Cuestión 1.- Aprobación del orden del día.**
- Cuestión 2.- Presentación de la Autoridad de Brasil.**
- Cuestión 3.- Transporte y Política Aérea**
- Sistema único de autorización de vuelos entre los países de la región.
 - Creación de un indicador de competencia en el mercado de la aviación civil.
 - Estudio de estacionalidad de la región.
 - Concretar relaciones bilaterales entre todos los Estados CLAC.
 - Revisión y modernización de las resoluciones de Transporte y Política Aérea.
- Cuestión 4.- Gestión Aeroportuaria**
- Intercambio de experiencias en concesiones aeroportuarias y propuestas de cláusulas modelo: experiencia de Chile, México y ACI-LAC.

Cuestión 5.- Capacitación

- Actualización de Encuesta de oferta y demanda de capacitación.
- Promover capacitación a miembros de función ejecutiva y judicial.
- Oferta de actividades de capacitación desde los Estados miembros de la CLAC (seminario, curso y/o taller).

Cuestión 6.- Seguridad Operacional

- Intercambio de datos de seguridad operacional.

Cuestión 7.- Medio Ambiente

- Revisión de la Res. A18-07: Declaración de la política y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección del medio ambiente.
- Coordinación de los Estados de la CLAC en los foros internacionales de medio ambiente.
- Coordinación de los Estados de la CLAC para la implementación del MRV del CORSIA y para fomentar proyectos de compensación en la región.
- Coordinación de los Estados de la CLAC para la promoción de inversiones para la producción de energías más limpias en la región.

Cuestión 8.- Seguridad de la Aviación y Facilitación

- Pasajeros Insubordinados y/o Perturbadores.

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

Cuestión 10.- Propuestas Grupo Ad hoc de Igualdad de Género en la Aviación.

Cuestión 11.- Otros Asuntos.