



CLAC/GEPEJTA/58-INFORME
07/05/25

**QUINCUAGÉSIMA OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/58)**
(Lima, Perú, 23 – 24 de abril de 2025)

INFORME¹

Lugar y fecha de la reunión.

1. La Quincuagésima Octava Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/58) se realizó de manera presencial en la ciudad de Lima, Perú, del 23 y 24 de abril de 2025.

Apertura.

2. La inauguración contó con alocuciones del Sr. Donald Castillo, Director General de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Perú y del Secretario Sr. Jaime Binder, quien solicitó un minuto de silencio en memoria del Sr. Luis Miguel Núñez Carrión, funcionario local de la CLAC que prestó servicios en la institución por 37 años.

Coordinación, Secretaría y Participantes.

3. La Coordinación de la reunión estuvo a cargo de la Sra. Verónica Pajuelo, apoyada por la Secretaría a cargo del Sr. Jaime Binder. En la reunión participaron 49 delegados de manera presencial y 30 delegados de manera virtual, representando a 13 Estados miembros y 7 entidades observadoras. La lista completa de participantes se acompaña como **Adjunto 1**.

Cuestión 1 del

Orden del Día: Aprobación del Orden del Día.

4. La Coordinadora presentó el Orden del Día, el cual fue aprobado sin objeciones por el Grupo de Expertos. Este se incorpora como **Adjunto 2** al presente informe.

Cuestión 2 del

orden del día: Presentación de la Autoridad de Perú

5. El Director General de la DGAC del Perú realizó la presentación “*Pres-4: Presentación Dirección General de Aeronáutica Civil de Perú*”, que se acompaña como **Adjunto 3**.

¹ Parte de este informe ha sido elaborado con inteligencia artificial.

6. La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Perú, es un órgano dependiente del Viceministerio de Transportes, su director general presentó una visión consolidada de sus funciones, logros y agenda estratégica. Como autoridad aeronáutica nacional, tiene a su cargo la regulación, fiscalización, autorización y promoción de la aviación civil, garantizando estándares de seguridad operacional y eficiencia:

- Entre los principales indicadores, se informó que en 2024 el país alcanzó un volumen de más de 26 millones de pasajeros transportados a nivel nacional e internacional, lo que representa un crecimiento del 14.7% respecto al año anterior. En términos operativos, se superaron los 206 mil vuelos realizados, reflejando una expansión sostenida en la última década.
- Destaca también la implementación del Programa de Vuelos Subsidiados en regiones amazónicas, como Loreto, Ucayali, San Martín y Amazonas. Este programa ha permitido aumentar la conectividad regional mediante contratos con operadores privados, y se proyecta ampliar su cobertura mediante nuevos procesos de licitación.
- En materia de infraestructura, se subrayó la puesta en marcha de la nueva terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, la cual permitirá atender hasta 40 millones de pasajeros al año. Asimismo, se elaboró el Plan Nacional de Infraestructura Aeroportuaria (PNIA), orientado a garantizar un desarrollo seguro, eficiente y sostenible del sistema aeroportuario.
- En el ámbito normativo, se avanzó en la modernización del Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas, y se encuentra en proceso de reglamentación la Ley N.º 30740 sobre operaciones con RPAS (drones). Paralelamente, se implementaron mejoras en seguridad de la aviación y facilitación, incluyendo nuevas tecnologías de inspección y sistemas para el manejo de slots.
- El Perú mantiene actualmente la Categoría 1 en seguridad operacional otorgada por la FAA de los Estados Unidos, ratificando su cumplimiento con los estándares internacionales. Además, lidera la presidencia de la Junta General del SVRSOP (sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional) para el periodo 2024-2025.
- Finalmente, la DGAC plantea como agenda futura la modernización de servicios, la construcción de nuevos aeropuertos, la consolidación del plan de navegación aérea y la implementación de sistemas tecnológicos para optimizar la gestión operativa en aeropuertos regionales.

Cuestión 3 del orden del día: Transporte y Política Aérea

Avances en la Recopilación de reportes estadísticos en la región CLAC. (CLAC/GEPEJTA/58-NE/02)

7. El Secretario presentó la nota NE-02_Corr: Avances en la Recopilación de reportes estadísticos en la región CLAC, enfatizando que la recepción del reporte estadístico que consolida el periodo 2019-2023, permite construir una base de datos confiable para análisis regionales, que se fortalecerá con la incorporación de datos futuros, constituyendo un repositorio valioso para proyecciones estadísticas.

8. La delegación de la República Dominicana se refirió a que en su país se ha estado trabajando en paneles de control para gestionar la información estadística y sugirió que se cree un grupo de trabajo para crear un dashboard para gestionar la información estadística de la CLAC.

9. Realizaron consultas y brindaron apoyo a la iniciativa propuesta por la República Dominicana tanto Brasil como Chile. Por su parte, la delegación de Cuba inquirió sobre el lugar de la página web donde estaría disponible la estadística y si ya está en la página. La Secretaría respondió que está disponible para cada país en la parte relativa a los Estados miembros.

Conclusión

10. El Grupo de Expertos tomó nota de la información presentada y subrayó la necesidad de avanzar en la consolidación del Programa Estadístico de la CLAC. En tal sentido, se instó a los Estados miembros a remitir los datos requeridos conforme a lo dispuesto en la resolución vigente, y se encomendó a la Secretaría reforzar la solicitud a aquellos Estados que aún no han cumplido con el envío de la información correspondiente al periodo de cinco años, así como recabar los datos consolidados del año 2024.

11. Además, el Grupo conformó un grupo ad hoc para desarrollar un dashboard o cuadro de mando o panel de control, para la estadística de la CLAC compuesto por Brasil, Chile, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Perú y República Dominicana

Adopción del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la CLAC. (CLAC/GEPEJTA/58-NE/08)

12. La delegación de la República Dominicana presentó la nota NE-08: Adopción del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la CLAC, haciendo hincapié en que aunque se han logrado avances en conectividad aérea regional, persiste la necesidad de fortalecer la integración, promoviendo la firma del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC y otras medidas que faciliten vuelos directos entre países, mejorando la oferta, reduciendo costos y optimizando tiempos para los usuarios.

13. La delegación del Ecuador informó que ha adoptado como política nacional la plena liberalización del transporte aéreo, con excepción del tráfico de cabotaje. Destacó la importancia de promover la conectividad plena entre todos los países de la región y de avanzar hacia un entorno sin obstáculos para la operación de vuelos. Subrayó que el objetivo es facilitar el movimiento entre los Estados, fomentar un mayor tráfico aéreo y eliminar contradicciones regulatorias. Ecuador reiteró su disposición a colaborar activamente en iniciativas de facilitación y simplificación del transporte aéreo regional.

14. Brasil expresó su respaldo a la línea de trabajo enfocada en la liberalización y modernización del marco normativo regional. Informó que su país se encuentra implementando reformas legales para avanzar hacia mayores flexibilidades, incluyendo la posibilidad de autorizar la octava y novena libertad en determinadas circunstancias. Señaló que ya se han ratificado cambios legislativos que abren espacio para autorizar servicios de carga en línea con lo permitido por la legislación vigente. Asimismo, Brasil destacó su papel actual como país que ostenta la presidencia del grupo BRIC (acrónimo que identifica a un grupo de cinco grandes economías emergentes: Brasil, Rusia, India, China, Sudáfrica), cuya membresía ha crecido a 11 países. En ese marco, informó que se han iniciado negociaciones, para un acuerdo de cielos abiertos entre los países miembros del grupo BRICS.

15. El delegado de República Dominicana, en base a lo expresado por Ecuador, reiteró la invitación a Ecuador y otros Estados a considerar la firma del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos, recordando que sería beneficioso continuar ampliando su adopción.

16. La delegación de Brasil, desde otra perspectiva, informó sobre la creación de una Red de Infraestructura Sudamericana, impulsada en el marco del Consenso de Brasilia, que incluye un Grupo Técnico de Aviación Civil. Aunque había reunión prevista de dicho grupo por estos días, ésta fue cancelada por razones logísticas. Subrayó, además, la importancia de avanzar con su lanzamiento como espacio de coordinación regional. Destacó que uno de los principales beneficios del Consenso es que involucra directamente a las Cancillerías y Ministerios de Infraestructura, facilitando el abordaje intersectorial de temas complejos como migraciones y aduanas. Asimismo, se instó a los Estados involucrados a mantener coordinación con sus respectivas Cancillerías de cara a la próxima convocatoria del Consenso de Brasilia.

Conclusión

17. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y recomendó a los Estados miembros que aún no han suscrito el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos considerar su adhesión, en atención a los beneficios que ofrece en materia de integración regional, conectividad aérea y facilitación del transporte, considerando la aplicación de reservas si fuere necesario.

Informe de cumplimiento y avance sobre la “Revisión y Modernización de las resoluciones de Transporte y Política Aérea”. (CLAC/GEPEJTA/58-NE/09)

18. La delegación de la República Dominicana presentó la nota NE-09: Informe de cumplimiento y avance sobre la “Revisión y Modernización de las resoluciones de Transporte y Política Aérea”, señalando que es necesario los Estados miembros revisen los comentarios formulados sobre las resoluciones vigentes en materia de política y transporte aéreo, y que remitan sus observaciones al respecto. Asimismo, que se alienta la incorporación de más Estados al grupo Ad-Hoc, destacando que su participación y colaborativa será fundamental para alcanzar resultados efectivos y consensuados.

19. El delegado de Chile planteó en relación con 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), que se considere la Nota de Estudio N°8 presentada por Chile en el GEPEJTA/57. Esta nota proponía que los Estados que ratifiquen el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos incluyan reservas expresas cuando éstas reduzcan los derechos previamente concedidos en acuerdos bilaterales, a fin de evitar contradicciones normativas. Dio como ejemplo el caso de Chile y Paraguay.

20. La delegada de Cuba se refirió a la Resolución A12-11, indicando que, en las observaciones escritas en rojo, sugirió ampliar el alcance para que, en lugar de enfocarse únicamente en el control de tránsito aéreo, incluya también aspectos de navegación aérea. Y en relación con la resolución A15-09 planteó una duda en relación con la mención: “vemos favorable que las líneas aéreas de los Estados latinoamericanos requieran a sus aerolíneas incluyendo a las extranjeras...” no entendiendo bien esta idea, si son las autoridades son las que requieren o sus aerolíneas.

21. La Secretaría tomó la palabra para indicar que el grupo ad hoc encargado de revisar las resoluciones, no se ha reunido virtualmente en los últimos meses. Por ello, las resoluciones han sido presentadas al GEPEJTA nuevamente, para recoger comentarios generales y luego continuar el trabajo de manera virtual y que incluso se ha propuesto dividir al grupo ad hoc para que revise las resoluciones. También se advirtió que este proceso será gradual y que eventualmente no se revisarán todas las resoluciones en lo que resta del año. Reafirmó la importancia de mantener una activa participación y que aquí importa tanto el viaje como el destino.

22. La IATA en tanto observadora en las reuniones del GEPEJTA agradeció el trabajo realizado por la República Dominicana en la revisión de resoluciones y expresó su interés en integrarse activamente al grupo ad hoc, manifestando su disposición a participar en futuras reuniones para contribuir con sus observaciones y apoyar el proceso de actualización normativa.

Conclusión

23. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada e instó a los Estados a revisar en detalle el contenido del Adjunto 1 de la nota de estudio. Asimismo, recomendó considerar las observaciones formuladas, a fin de avanzar en el análisis técnico y la armonización de criterios en materia de transporte aéreo. El Grupo ad hoc continuará el trabajo con la participación de la IATA.

Política Aerocomercial de la República Dominicana, contenida en la Resolución 2020-2025 de la JAC. (CLAC/GEPEJTA/58-NE/10)

24. El delegado de la República Dominicana presentó la nota NE-10: Política Aerocomercial de la República Dominicana, contenida en la Resolución 2020-2025 de la JAC, enfatizando que La Resolución de la República Dominicana representa una política de aviación civil moderna, orientada al desarrollo sostenible y a fortalecer la competitividad del país en el sector aeronáutico

25. La República Dominicana presentó su nueva política aerocomercial, basada en una estrategia de liberalización progresiva sustentada en resoluciones de la CLAC. Explicó que el país ha adoptado un enfoque de apertura mediante la concesión de hasta la sexta libertad del aire para pasajeros y carga, y séptima libertad para vuelos de carga, sin que esto haya perjudicado a sus cinco principales aerolíneas nacionales. Al contrario, la firma de acuerdos bilaterales, como el suscrito con Estados Unidos, ha ampliado sus oportunidades de operación internacional.

26. El Salvador intervino para consultar cómo se logró mantener el equilibrio entre la liberalización y la protección de operadores nacionales. República Dominicana respondió que dicho equilibrio se consiguió a través de acuerdos bien negociados y un sistema colegiado de aprobación, donde participan actores públicos y privados del sector aeronáutico y turístico, incluyendo el Ministerio de Turismo, la presidencia y representantes del sector privado.

27. La Secretaría, por su parte, aportó una reflexión conceptual señalando que los países que adoptan una política de cielos abiertos no buscan equilibrar intereses mediante restricciones, sino fomentar la competencia como motor de desarrollo. Subrayó que el foco debe estar en ofrecer mejores servicios al pasajero, independientemente del origen del capital de las aerolíneas. Citó el caso de Chile como ejemplo de una política abierta sostenida en inversión extranjera y basada en el beneficio al consumidor, y recordó que esta lógica ha demostrado ser exitosa, con crecimiento sostenido.

28. Ante una pregunta de la coordinadora relativa a quien firma la política aerocomercial, la República Dominicana indicó que esta es una política firmada por el Presidente de la Junta de Aviación Civil (JAC) de la República Dominicana, pues es la autoridad aeronáutica competente en esta materia. Además, ilustró los beneficios positivos de su política de cielos abiertos.

Conclusión

29. El GEPEJTA tomó notas de la información presentada y consideró invitar a los Estados a tomar como referencia para sus políticas superiores de aviación civil las Resoluciones de la CLAC.

Proyecto de MoU sobre Pasajeros y Carga para los Estados miembros de la CLAC. (CLAC/GEPEJTA/58-NE/14)

30. La Secretaría procedió a presentar la nota NE-14: Proyecto de MoU sobre Pasajeros y Carga para los Estados miembros de la CLAC en representación de Argentina, autor de la nota que en esta oportunidad no pudo estar presente en el GEPEJTA.

31. Destacó que, a diferencia de los acuerdos tradicionales que requieren aprobación legislativa, el MoU ofrece un mecanismo más ágil y pragmático para avanzar en la liberalización, como ya se evidenció en la exitosa experiencia del MoU de carga.

32. El proyecto establece que los servicios cubiertos serían regulares y no regulares, y que la liberalización alcanzaría hasta la sexta libertad del aire para operaciones combinadas. Además, se incluye una cláusula específica para evitar que el MoU limite o anule derechos adicionales previamente concedidos o que pudieran concederse en el futuro.

33. Finalmente, siguiendo la nota propuso la creación de un grupo ad hoc para trabajar en la redacción técnica del texto, con el objetivo de presentarlo posteriormente al Comité Ejecutivo. Se aclaró que la participación en el grupo no implica la obligación de firmar el MoU, pero sí contribuye a asegurar un texto consensuado y representativo de la región.

34. La delgada de Perú consultó si la propuesta de Memorando de Entendimiento (MoU) sobre pasajeros y carga sustituía o se vinculaba directamente con lo establecido en la Nota de Estudio N.º 8 sobre el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos, ya que ambos instrumentos mencionan la liberalización hasta la sexta libertad.

35. En respuesta, la Secretaría aclaró que el MoU no reemplaza al Acuerdo Multilateral, sino que lo complementa. Mientras que el Acuerdo es un tratado internacional que requiere aprobación parlamentaria en muchos países, el MoU es un instrumento más flexible y operativo, que puede ser firmado directamente por la autoridad aeronáutica y del cual los Estados pueden retirarse sin necesidad de pasar por procesos legislativos. Esta flexibilidad lo convierte en una herramienta útil para avanzar en la liberalización aérea de forma práctica y gradual.

36. Brasil felicitó la iniciativa de Argentina y destacó que el proyecto de MoU facilita avanzar en la liberalización del transporte aéreo con menos burocracia. Subrayó que este tipo de instrumentos no compiten con otros procesos, como el Consenso de Brasilia, sino que los complementan, contribuyendo a la estandarización regional.

37. La Coordinadora expresó su preocupación respecto a la dispersión de esfuerzos entre distintos instrumentos que promueven la liberalización del transporte aéreo en la región, como el

Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos, el MoU propuesto sobre pasajeros y carga, y otras iniciativas en curso en distintos foros. Si bien reconoció que se trata de mecanismos distintos, advirtió que la coexistencia de múltiples herramientas podría debilitar la capacidad de algunos Estados, especialmente aquellos que aún no han adoptado políticas plenamente liberales, para consolidar apoyo político e institucional.

38. La delegación del Uruguay participando virtualmente expresó por el chat que apoyaba la nota de Argentina y que Uruguay dictó un decreto que declara cielos abiertos en su territorio, incluyendo todas las libertades del aire, incluso el cabotaje.

39. A continuación, Chile manifestó su apoyo a la propuesta de Argentina y expresó su disposición a participar en el grupo ad hoc para trabajar en el texto técnico del Memorando de Entendimiento.

Conclusión

40. El GEPEJTA concluyó que toma nota de la información presentada y aprueba la elaboración de un Memorando de Entendimiento (MoU) orientado a complementar la liberalización de los derechos de quinta y sexta libertad para servicios combinados de pasajeros y carga. Asimismo, se acuerda constituir un grupo ad hoc que trabajará en un texto técnico del MoU, compuesto por los siguientes países: Brasil, Chile, Ecuador, El Salvador, Paraguay y República Dominicana.

Estudio sobre estacionalidad. (CLAC/GEPEJTA/58-Pres/3)

41. El delegado de ALTA realizó de manera virtual la presentación **Pres-3: Estudio sobre estacionalidad**, ver el **adjunto 4**. Dentro de los aspectos abordados se muestran los siguientes:

- Durante la presentación de ALTA ante el GEPEJTA/58, se destacó que la estacionalidad aérea en la región genera fluctuaciones mensuales en la demanda de pasajeros, lo que impacta la eficiencia operativa y regulatoria del sector. Estas variaciones requieren ajustes complejos en programación de vuelos, asignación de flota y tripulación, y cuando no se gestionan adecuadamente, pueden generar sobreoferta o suboferta de capacidad.
- Se explicó la metodología utilizada para medir la estacionalidad y el desajuste entre oferta y demanda, empleando índices normalizados por mes y coeficientes de variación (CV). El análisis, basado en datos de 2024, reveló que, aunque la estacionalidad ha disminuido levemente tras la pandemia, sigue siendo marcada, especialmente en el tráfico internacional y en rutas turísticas desde EE.UU. y Canadá hacia el Caribe y México. Por el contrario, los mercados domésticos muestran una estacionalidad menos pronunciada, siendo México el más estable.
- Asimismo, se identificaron rutas con mayor concentración estacional y se subrayó que los desajustes entre oferta y demanda pueden deberse a restricciones de infraestructura, capacidad de flota o decisiones comerciales. Se concluyó que monitorear estos desajustes permite anticipar tensiones operativas y optimizar la planificación, reforzando la eficiencia y sostenibilidad del sistema aéreo regional.

42. El Grupo de expertos realizó preguntas y deliberó sobre el tema sobre la base de la presentación realizada.

Conclusiones

43. El GEPEJTA agradeció la presentación de ALTA y tomó nota de la información presentada.

44. En otro orden de ideas, el delegado de Brasil informó que, en la 57ª reunión del GEPEJTA, se aprobó la conformación de un grupo ad hoc encargado de proponer un sistema único y armonizado de autorizaciones de vuelo entre los Estados miembros de la CLAC. Este grupo está integrado por Argentina, Brasil, Chile, Costa Rica, Guatemala, Perú, República Dominicana y Uruguay. Brasil indicó que ya se están realizando gestiones para convocar una reunión virtual del grupo en mayo, en la cual se presentará el funcionamiento del sistema brasileño de autorizaciones como insumo para la discusión técnica.

Cuestión 4 del orden del día: Gestión Aeroportuaria

Intercambio de experiencias en concesiones aeroportuarias: Recopilación de presentaciones desde el año 2023. (CLAC/GEPEJTA/58-NE/05)

45. El delegado de Costa Rica realizó la presentación de la nota NE-05: Intercambio de experiencias en concesiones aeroportuarias: Recopilación de presentaciones desde el año 2023, indicando que el GEPEJTA ha reunido información clave que permitirá identificar buenas prácticas en la región y dar inicio a la formulación de cláusulas modelo en los contratos de concesión, destacando la necesidad de contar con personal especializado de cada Estado para esta labor.

46. El Ecuador agradeció la presentación de Costa Rica y respaldó la iniciativa de conformar un grupo ad hoc para el estudio de cláusulas modelo en contratos de concesión aeroportuaria, destacando la utilidad del intercambio de experiencias como base para fortalecer las capacidades técnicas de los Estados en procesos de gestión aeroportuaria.

47. La IATA también se ofreció para conformar el Grupo ad hoc, indicando que tiene bastante experiencia en esta materia.

48. El Perú destacó que cada Estado cuenta con una estructura institucional y jurídica diferente en materia aeroportuaria, por lo que es fundamental que todas las entidades competentes participen en el grupo ad hoc propuesto. Asimismo, subrayó que los modelos de concesión no deben estar fijados rígidamente en normas inamovibles, sino que deben evolucionar a partir de las lecciones aprendidas. Perú también valoró los contratos de gestión como una alternativa cuando no se requieren grandes inversiones, pero sí eficiencia operativa. Finalmente, compartió la experiencia nacional en concesiones autosostenibles, destacando su mayor agilidad y eficiencia frente a las que requieren trámites bajo el sistema de inversión pública.

49. Por su parte, COCESNA expresó su agradecimiento por la nota de estudio y manifestó su disposición a participar en el grupo de trabajo sobre gestión aeroportuaria, especialmente en temas ambientales y de conservación de fauna, reiterando su compromiso con una gestión integral desde su experiencia acumulada desde el año 2000.

50. El delegado de Brasil agradeció la presentación de la nota de estudio y valoró positivamente la propuesta de conformar un grupo que trabaje en el estudio de cláusulas modelo para concesiones aeroportuarias, considerando esta iniciativa como muy relevante para la región. Además, manifestó su disposición a participar en dicho grupo.

51. Por último, la Secretaría recordó que está en curso un estudio de ACI-LAC que servirá de insumo a la tarea en desarrollo.

Conclusión

52. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acordó establecer un grupo ad hoc que inicie el estudio de cláusulas modelo aplicables a futuras concesiones aeroportuarias en la región, con el objetivo de promover mejores prácticas y fortalecer los marcos contractuales en los Estados miembros. El grupo quedó conformado por Brasil, Ecuador, Perú, República Dominicana, IATA y COCESNA, coordinado por Costa Rica.

Cuestión 5 del Orden del día: Capacitación

Promover capacitación a miembros de función ejecutiva y judicial. (CLAC/GEPEJTA/58-NE/07)

53. El delegado de la República Dominicana presentó la nota de estudio NE-07: Promover capacitación a miembros de función ejecutiva y judicial, subrayando la relevancia de que los jueces de conozcan adecuadamente el régimen internacional aplicable a los derechos de los pasajeros y a la responsabilidad civil en aviación, a fin de que sus decisiones judiciales se alineen con las normas internacionales. Asimismo, presentó un video mostrando imágenes sobre la capacitación realizada en la República Dominicana.

54. La Secretaría expresó su agradecimiento a la República Dominicana por haber concretado una capacitación largamente prevista, y solicitó un reconocimiento con aplausos para los docentes y organizadores presentes en la reunión.

55. La República Dominicana destacó que el seminario sobre aspectos legales del transporte aéreo fue tan exitoso que la Escuela Nacional de la Judicatura de la República Dominicana decidió incorporarlo como una materia recurrente y obligatoria dentro del programa anual de formación judicial. Esta capacitación será dirigida a todos los jueces del país, no solo a los del Tribunal Contencioso Administrativo, fortaleciendo así el conocimiento del régimen internacional aplicable a la aviación civil en todo el cuerpo judicial.

56. El delegado de Ecuador destacó la importancia de socializar y difundir la legislación aeronáutica en toda la región, especialmente entre los concesionarios aeroportuarios, debido al creciente problema de pasajeros y acompañantes disruptivos en los aeropuertos. Señaló que estos comportamientos afectan las operaciones aéreas y subrayó la necesidad de cumplir con el Anexo 17 del Convenio de Chicago. Propuso que todos los aeropuertos cuenten con departamentos judiciales, como fiscalías, para intervenir de inmediato, y que se fortalezca la formación de los abogados en legislación aeronáutica, la cual, afirmó, difiere significativamente del derecho civil o penal tradicional.

57. La delegación de Brasil respaldó la nota de estudio subrayando la necesidad de capacitar a las autoridades ejecutivas y judiciales sobre las particularidades del sector aéreo. Señaló

que la excesiva judicialización en Brasil ha generado altos costos para las aerolíneas, lo que repercute negativamente en los consumidores a través de tarifas más altas. Entre las causas, destacó el acceso gratuito a los tribunales de menor cuantía y el estímulo de empresas tecnológicas para presentar demandas por retrasos o cancelaciones comunes. Brasil ha desarrollado múltiples acciones de formación para jueces, fiscales y autoridades administrativas, en colaboración con organismos judiciales y de defensa del consumidor. Además, mencionó el uso exitoso de la plataforma **consumidor.gov.br**, con una tasa de resolución de más del 80 %, como ejemplo de mecanismo alternativo eficaz para resolver conflictos entre pasajeros y aerolíneas.

58. Finalmente, la coordinadora agradeció la nota de estudio y en base a lo expresado por Ecuador reflexionó sobre la creación de una biblioteca regional virtual con legislación aeronáutica actualizada, ya que encontrar y verificar la vigencia de normas es actualmente una tarea difícil. La Secretaría indicó que existe una sección en la página web de CLAC que podría servir como base, aunque reconoció que mantenerla actualizada requeriría apoyo adicional, posiblemente mediante convenios con instituciones académicas.

Conclusión

59. El GEPEJTA tomó conocimiento de la información presentada e invitó a los Estados miembros a considerar favorablemente la replicación de este tipo de capacitaciones en sus respectivos países, como una herramienta clave para fortalecer el conocimiento judicial en materia de derecho del pasajero y responsabilidad civil conforme al régimen internacional aplicable a la aviación civil.

Actualización de Encuesta sobre Oferta y Demanda de Capacitación (CLAC/GEPEJTA/58-NE/11)

60. La secretaría presentó la nota NE-11: Actualización de Encuesta sobre Oferta y Demanda de Capacitación indicando que la encuesta reveló que la mayoría de los Estados participantes disponen de planes de capacitación, y permitió precisar las áreas temáticas de mayor interés, lo cual es fundamental para orientar la planificación de futuras acciones formativas a nivel regional por parte de la CLAC.

61. La encuesta evidenció que algunos Estados indicaron no estar disponibles para ofrecerse como sede de actividades de capacitación presenciales en el marco de los MoUs suscritos por la CLAC. Ante ello, la Secretaría señaló que está considerando establecer como criterio para la asignación de becas la priorización de aquellos Estados que sí se postulan como sede para este tipo de actividades, en reconocimiento a su compromiso con el fortalecimiento regional de capacidades.

Conclusión

62. El GEPEJTA tomó conocimiento de la información presentada.

**Actualización MoUs de la CLAC con otros Estados no miembros y organismos internacionales.
(CLAC/GEPEJTA/58-NI/01)**

**Identificación de las Ofertas de Capacitación Virtual e In Situ de los Estados miembros.
(CLAC/GEPEJTA/58-NI/02)**

**Actualización de la situación de los Centros cubanos de Instrucción Aeronáutica.
(CLAC/GEPEJTA/58-NI/03)**

63. La coordinadora indicó que las Notas informativas 01, 02, 03 están disponibles en la página web, para conocimiento del GEPEJTA.

**Cuestión 6 del
Orden del día: Seguridad Operacional**

**Sistema de recolección y procesamiento de datos de seguridad.
(CLAC/GEPEJTA/58-Pres/1)**

64. El delegado de Chile realizó la presentación Pres-1: Presentación sobre Sistema de recolección y procesamiento de datos de seguridad operacional, la cual se entrega en el **adjunto 4**.

65. Chile presentó el avance de su trabajo en la macrotarea sobre seguridad operacional en relación con el grupo ad hoc sobre la materia conformado por Brasil y Chile. Propuso la aplicación de una encuesta regional para conocer si los Estados cuentan con plataformas de recolección de datos de seguridad operacional, ya sean propias o vinculadas a organismos internacionales. Principalmente, se busca evaluar si existe interés en desarrollar una plataforma regional que permita compartir esta información de forma segura, anónima y útil para la toma de decisiones.

66. La propuesta incluye que CLAC pueda contar con una base de datos regional sobre indicadores de seguridad operacional, respetando los principios de confidencialidad y utilidad para los Estados miembros. Los resultados de la encuesta se esperan presentar en la próxima reunión del grupo.

67. Como actividad adicional, Chile propuso la realización de un webinar regional sobre RPAS (sistemas de aeronaves pilotadas a distancia). Este evento se dividiría en dos bloques:

- Aspectos normativos: cada país podría presentar el estado de su regulación actual sobre RPAS.
- Tecnología emergente y pruebas operativas: se analizarían las nuevas tecnologías aplicadas, destacando experiencias recientes de México y pruebas programadas por Chile para junio.

68. El delegado de Chile invitó a los países a compartir sus avances, especialmente aquellos que ya tienen marcos normativos consolidados, como Brasil y Colombia, y señaló que Chile está trabajando en una nueva normativa alineada con los estándares europeos y estadounidenses.

69. La deliberación del GEPEJTA en relación con la plataforma, recibió comentarios de Costa Rica, Brasil, Ecuador, Perú, Cuba y la Secretaría. Concordándose que la aplicación de la encuesta permitirá resolver la continuidad de esta tarea en esta fase o no. Además, los delegados de Brasil, Ecuador, Paraguay, Perú y Costa Rica mostraron interés en la participación del webinar propuesto.

70. La Secretaría propuso que uno de los objetivos del webinar propuesto, sea avanzar hacia una integración normativa en materia de RPAS, tomando como base las experiencias de los Estados miembros de la CLAC, así como de Europa y Estados Unidos. En este sentido, sugirió que esta iniciativa no se limite a una actividad puntual, sino que se incorpore como una tarea permanente dentro de la Macrotarea de Seguridad Operacional.

71. La Coordinadora agradeció el trabajo impulsado por Chile e invitó a los Estados a completar la encuesta pendiente para evaluar con claridad la viabilidad de la propuesta. Además, realizó una reflexión general sobre las materias que debería abordar la macrotarea, destacando la importancia de evitar duplicidades con otras instancias regionales ya existentes. En caso de no avanzar con esta iniciativa, propuso considerar otros temas que puedan aportar valor a la región.

Conclusión

72. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acordó que la Secretaría distribuya la encuesta propuesta, con el fin de evaluar la viabilidad de continuar con el desarrollo de un Sistema de recolección y procesamiento de datos de seguridad a nivel regional. Asimismo, se acordó que Chile organice un seminario virtual (webinar) sobre RPAS, centrado en la innovación y los marcos normativos aplicables.

Cuestión 7 del Orden del día: Medio Ambiente

73. La delegada de ALTA solicitó la palabra al inicio de la Cuestión 7 e informó sobre el avance en la elaboración de una hoja de ruta regional para la descarbonización de la aviación en América Latina y el Caribe, desarrollada en conjunto con IATA. Esta hoja de ruta busca evaluar cómo las medidas tecnológicas, operacionales y el uso de combustibles sostenibles pueden contribuir a reducir las emisiones de CO₂ hacia 2050. Se consideran también las inversiones necesarias y el impacto en el tráfico aéreo futuro.

74. La metodología incluye el desarrollo de escenarios con foco en países de mayor tráfico: Brasil, Colombia, Chile, Perú, Ecuador, México, Panamá, República Dominicana, Argentina y El Salvador. Actualmente se encuentra finalizando la fase de establecimiento de la línea base, con recolección de datos y proyecciones de demanda, eficiencias y planes de acción estatales.

75. A partir de mayo se realizarán reuniones presenciales con actores clave, iniciando con Brasil y Chile, para obtener datos específicos y alinear el modelo con la realidad regional. Posteriormente se analizarán soluciones operativas y tecnológicas, oportunidades de compensación de carbono compatibles con CORSIA, y se elaborarán recomendaciones para políticas públicas y cooperación regional.

76. ALTA proyecta presentar los avances en el próximo GEPEJTA y eventualmente preparar una nota de estudio para la Asamblea de OACI.

77. EL GEPEJTA tomó nota de la información presentada por ALTA.

**Directrices ambientales de la CLAC: revisión de la Resolución A18-07.
(CLAC/GEPEJTA/58-NE/06)**

78. El delegado de Brasil presentó la nota NE-06: Directrices ambientales de la CLAC: revisión de la Resolución A18-07, subrayando que los principios y objetivos presentados constituyen la base del proyecto de resolución elaborada por el Grupo ad hoc de Medio Ambiente, cuyo propósito es consolidar las directrices ambientales de la CLAC.

79. La delegada de Venezuela intervino virtualmente y agradeció a Brasil por la nota de estudio y reconoció el liderazgo de la CLAC organismos internacionales como la OACI y la Convención Marco de la ONU en temas ambientales. Señaló que, si bien la mitigación ha sido ampliamente tratada, la adaptación del sector aeronáutico al cambio climático ha sido poco abordada. Propuso incluir en las directrices regionales un reconocimiento específico sobre la importancia de desarrollar medidas de adaptación, en función de los riesgos climáticos, como el aumento del nivel del mar que puede afectar aeropuertos. Subrayó la necesidad de contar con guías, materiales de formación y otros instrumentos, especialmente para los países en desarrollo, y anunció que Venezuela presentará una nota de estudio sobre este tema en la próxima Asamblea de la OACI.

80. El delegado de la IATA también agradeció la presentación de la nota de estudio y subrayó la importancia de que los Estados revisen sus políticas nacionales para el desarrollo de combustibles sostenibles, compartan buenas prácticas y coordinen esfuerzos con la industria. Destacó el trabajo conjunto con OACI y el desarrollo de una nueva iniciativa internacional con un registro abierto para promover el mercado de SAF en la región, alentando a los Estados a sumarse y participar en esta iniciativa.

81. La delegación de República Dominicana agradeció a Brasil por la nota y expresó su apoyo a la inclusión de lineamientos sobre proyectos basados en carbono. Destacó el gran potencial de la región en este ámbito y la necesidad de fortalecer las capacidades técnicas, ya que muchas veces los proyectos relacionados con el Acuerdo de París no se comprenden plenamente. También enfatizó la importancia de incorporar conceptos como adaptación y mitigación en las políticas ambientales regionales.

82. Brasil tomó la palabra y expresó su acuerdo con incluir los conceptos de mitigación y adaptación en el proyecto de resolución sobre directrices ambientales de CLAC, tal como lo propuso Venezuela. Además, Brasil confirmó su intención de presentar una nota de estudio específica sobre este tema en la Asamblea de la OACI, subrayando que la adaptación al cambio climático es tan importante como la mitigación, ya que los impactos del cambio climático ya se están sintiendo, por lo que ambos enfoques deben tratarse con igual relevancia.

83. El delegado de Perú destacó la importancia de incluir nuevas necesidades y conceptos en la resolución ambiental, especialmente útiles para los países que recién comienzan a trabajar con temas como el SAF (combustibles sostenibles de aviación). Señaló el valor de conocer experiencias exitosas y promover la gestión del conocimiento, proponiendo crear una plataforma que recoja lecciones aprendidas a nivel regional. Subrayó que el enfoque debe ser de colaboración, socializando conceptos con distintas entidades y manteniendo un espacio que permita a todos los países evolucionar progresivamente en esta materia.

84. El delegado de COCESNA intervino para destacar la importancia de fortalecer la propuesta de resolución sobre directrices ambientales de la CLAC. Subrayó el valor de considerar los aportes que ya realiza la región en la mejora de la calidad del aire, especialmente a través de los sistemas de áreas protegidas en países megadiversos. Propuso que estas contribuciones, junto con

las soluciones basadas en la naturaleza, sean reconocidas formalmente en el documento. Además, recordó que desde 2015 tanto el sector aéreo como el marítimo están integrados en el marco de las Contribuciones Nacionalmente Determinadas (NDC) de la Convención de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, por lo que estas deberían reflejarse adecuadamente en la resolución propuesta.

85. La coordinadora agradeció los aportes realizados durante el debate, destacando el valor del intercambio de experiencias técnicas entre los Estados, especialmente en materias tan complejas como el desarrollo de combustibles sostenibles (SAF) y la acción climática en aviación. Subrayó que países como el Perú están recién comenzando estudios de factibilidad en estos temas, por lo que llamó a los Estados más avanzados a compartir lecciones aprendidas y a colaborar activamente. Señaló además que muchas veces los Estados no fijan posición en foros internacionales no por falta de voluntad, sino por falta de insumos técnicos y comprensión del trasfondo económico de muchas decisiones. En ese sentido, instó a fortalecer las capacidades regionales para participar con conocimiento de causa en las negociaciones globales sobre cambio climático y aviación.

86. La Secretaría, a continuación, reforzó esta reflexión y, además, puso como ejemplo las recientes inundaciones en Brasil que afectaron a un aeropuerto concesionado, enfatizando que la gestión del cambio climático ya no es solo una agenda ambiental, sino también un tema económico y de gobernanza contractual. Señaló que la Macrotarea de Gestión aeroportuaria podría también abordar este asunto en la tarea que está desarrollando en relación con cláusulas de los contratos de concesión aeroportuaria.

87. República Dominicana enfatizó la necesidad de que las autoridades aeronáuticas participen activamente en las negociaciones climáticas, integrándose en los procesos de formulación de las NDC para asegurar que los avances del sector aéreo se reflejen adecuadamente. Señaló que el cambio climático es un tema también económico y político, y que sin coordinación interinstitucional será difícil cumplir con compromisos como CORSIA. Llamó a compartir conocimientos, fortalecer decisiones informadas y consolidar programas regionales de combustibles sostenibles y créditos de carbono.

88. El delegado de COCESNA subrayó la necesidad de que los avances del sector aéreo en eficiencia energética y reducción de emisiones sean visibilizados en las instancias internacionales, dado que en muchos casos se han superado las metas establecidas. Señaló que, desde 2015, el sector aéreo está incluido en las Contribuciones Nacionalmente Determinadas (NDC), lo que exige una mayor articulación entre autoridades aeronáuticas, ambientales y diplomáticas. Enfatizó que el cambio climático es un tema no solo técnico, sino también económico y político, y llamó a los Estados a informar a las autoridades del sector en los procesos de formulación y revisión de las NDC, para asegurar el cumplimiento efectivo de compromisos como CORSIA.

89. El delegado de la IATA destacó la importancia de que las autoridades aeronáuticas participen activamente en los procesos nacionales e internacionales relacionados con el cambio climático, en particular en la formulación y actualización de las Contribuciones Nacionalmente Determinadas (NDC) bajo la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. Señaló que, si bien el sector aéreo ha avanzado significativamente y ha adoptado compromisos concretos a través de programas como CORSIA, estos esfuerzos podrían verse limitados o incluso neutralizados si no existe una adecuada articulación con los organismos ambientales y diplomáticos encargados de representar a los Estados en dichos foros.

90. IATA advirtió que muchos aspectos clave del funcionamiento de los mecanismos climáticos, como los programas de combustibles sostenibles, los registros de créditos de carbono o los ajustes correspondientes exigidos por CORSIA, dependen de decisiones adoptadas fuera del ámbito

exclusivamente aeronáutico, y que, por tanto, es fundamental que el sector esté representado de manera técnica y coordinada en estas discusiones. Finalmente, hizo un llamado a los Estados a fortalecer la coordinación interinstitucional, compartir conocimientos y asegurar que la voz del sector aéreo esté presente en las negociaciones y reportes climáticos, de modo que los avances logrados no se pierdan por falta de visibilidad o respaldo político.

Conclusión

91. EL Grupo de El Grupo de Expertos tomó nota de las informaciones presentadas, aprobó los principios fundamentales contenidos en el proyecto de resolución y solicitó al Grupo ad hoc de Medio Ambiente que refine dicha resolución incorporando las contribuciones realizadas durante la reunión del GEPEJTA, con miras a su futura presentación al Comité Ejecutivo de la CLAC, para su consideración.

Análisis de Encuesta de Implementación de CORSIA. (CLAC/GEPEJTA/58-NE/17)

92. La delegación de Brasil presentó la nota NE-17: Análisis de Encuesta de Implementación de CORSIA, enfatizando que la encuesta sobre CORSIA en la región ofrece un diagnóstico inicial útil para definir estrategias y prioridades de capacitación, aunque sugiere mantenerla abierta para aumentar su representatividad (por lo menos 95% de confianza).

93. El delegado de Costa Rica, expresó su respaldo al trabajo de Brasil y reafirmó su compromiso ambiental, destacando la coordinación activa entre la autoridad aeronáutica y las entidades nacionales encargadas del cambio climático. Informó que se están fortaleciendo procesos internos para la emisión de estadísticas ambientales, en línea con los requisitos del Anexo 16. Finalmente, ofreció compartir su normativa y experiencias con otros Estados, reiterando su disposición a colaborar activamente en la agenda ambiental regional.

94. La Coordinadora hizo un llamado a mejorar la accesibilidad de las capacitaciones técnicas, subrayando que muchas de ellas se imparten únicamente en inglés, lo que dificulta su comprensión para quienes no dominan ese idioma. Señaló que, aunque el ámbito aeronáutico es multilingüe, es fundamental que los expositores también se adapten al idioma del público, especialmente en contextos hispanohablantes. Destacó que el entendimiento pleno en el idioma nativo es clave para tomar decisiones informadas en temas complejos y de alto impacto, como los tratados medioambientales.

95. A continuación, la coordinadora planteó una consulta sobre el proceso de verificación MRV (medición, reporte y verificación) en el marco de CORSIA, señalando que durante la pandemia muchos organismos verificadores no pudieron realizar inspecciones presenciales, recurriendo a verificaciones en línea. Expresó preocupación por la similitud exacta entre los informes presentados por los operadores y los verificadores, lo que podría indicar una falta de rigurosidad en el proceso. Invitó a los participantes a compartir experiencias al respecto.

96. Brasil compartió su experiencia con el proceso de verificación MRV durante la pandemia, indicando que sus aerolíneas debieron recurrir a verificadores en Singapur debido a la alta demanda y a la imposibilidad de realizar verificaciones presenciales. Aunque en un caso se autorizó una verificación remota por la calidad de los datos presentados y la trayectoria confiable del operador, Brasil dejó claro que esta modalidad no debe convertirse en regla. También mencionó que su país enfrenta dificultades para establecer verificadores locales acreditados, ya que los organismos

competentes no cuentan con personal especializado en aviación, lo cual representa un desafío importante para la implementación adecuada de CORSIA.

97 La delegada de la República Dominicana compartió su experiencia en la implementación de CORSIA, destacando que durante la pandemia las verificaciones se realizaron virtualmente, lo que generó algunas inconsistencias debido al desconocimiento tanto de operadores como de verificadores y autoridades. Con el tiempo, el proceso se fue estabilizando y hoy el país cuenta con un verificador acreditado por su organismo nacional. Sin embargo, señalaron que, como en muchos países de la región, no existe un mercado nacional de carbono y que el verificador fue creado específicamente para cumplir con CORSIA. Consideran que la encuesta presentada ofrece una valiosa oportunidad para identificar necesidades de fortalecimiento de capacidades en toda la región.

98. El delegado de COCESNA subrayó la necesidad de facilitar el proceso de verificación para la implementación de CORSIA en la región. Señaló que, aunque en todos los Estados existen estructuras de normalización dentro de ministerios de economía u organismos similares, muchas veces no se cuenta con áreas específicas para la verificación aeronáutica. Destacó el caso de República Dominicana como ejemplo positivo, e indicó que actualmente solo hay tres verificadores acreditados en la región. Llamó a revisar las normativas nacionales para permitir verificaciones más ágiles, económicas y accesibles, evitando así convertir el proceso en una barrera adicional para las aerolíneas.

99. Por su parte, Cuba intervino señalando que, aunque su delegación no pudo profundizar sobre la experiencia directa con el órgano verificador, sí se aseguraron de completar la encuesta y revisar los datos correspondientes. Expresaron conformidad con la información incorporada y destacaron que, en línea con intervenciones anteriores, los costos del proceso de verificación pueden reducirse cuando el propio Estado, como en su caso, cuenta con un organismo nacional acreditado, que brinda el servicio a las aerolíneas locales.

100. IATA intervino para reiterar lo señalado por COCESNA y enfatizó la necesidad de que los Estados colaboren con sus organismos nacionales de normalización en temas de verificación ambiental, ya que muchos de estos desconocen los procesos necesarios, lo que genera cargas adicionales y costos elevados para las aerolíneas. Recomendó que los Estados capaciten a sus propios verificadores y que se aprovechen los recursos disponibles, como los ofrecidos por las oficinas regionales de OACI y los cursos en español disponibles en la plataforma *FlyAware* de la IATA, incluyendo cursos sobre CORSIA y SAF.

101. También destacó como buena práctica el caso de Costa Rica y México, que exige que sus organismos nacionales de verificación cuenten con las certificaciones necesarias, lo que permite reducir la dependencia de un número limitado de verificadores internacionales. Finalmente, anunció una capacitación internacional a realizarse en Montreal en junio, invitando a los Estados a participar (IATA Regional SAF Workshop, June 5-6, Montreal).

Conclusión

102. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada, acordando además la elaboración de un plan regional de capacitación que responda a las necesidades identificadas en la encuesta, una vez que ésta esté concluida. Asimismo, decidió mantener abierta la encuesta por más tiempo, con el objetivo de alcanzar un mayor nivel de participación.

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

**Proyecto de Resolución sobre pasajeros disruptivos y/o insubordinados.
(CLAC/GEPEJTA/58-NE/08)**

103. La secretaría presentó a nombre de Uruguay la nota NE-03: Proyecto de Resolución sobre pasajeros disruptivos y/o insubordinados, puntualizando que la conducta disruptiva e insubordinada en la aviación comercial va en aumento y suele carecer de registro y sanción adecuados.

**Aplicación de medidas civiles frente a pasajeros disruptivos y/o insubordinados.
(CLAC/GEPEJTA/58-Pres/02)**

104. A continuación la coordinadora dio la palabra la FAA, con el fin de que realicen una presentación, que se acompaña en el **Adjunto 5** con el fin de retomar con toda la información disponible el análisis del proyecto de resolución de la nota CLAC/GEPEJTA/58-NE/08.

105. La delegación de la FAA en su presentación titulada *“Civil Enforcement of Unruly and Disruptive Passengers – the FAA’s Enforcement Approach”* desarrolló los siguientes puntos:

- La presentación de la FAA expone el enfoque de EE. UU. para abordar el aumento de pasajeros disruptivos en la aviación comercial. Se repasa la evolución histórica de las normas, desde 1961 hasta las leyes más recientes, que permiten imponer sanciones civiles de hasta 44,792 USD por conductas que interfieren con la tripulación o comprometen la seguridad del vuelo. Se describe el proceso de investigación, determinación de sanciones y posibilidades de apelación.
- La conducta disruptiva e insubordinada de pasajeros en la aviación comercial ha aumentado significativamente en los últimos años, convirtiéndose en una seria amenaza para la seguridad operacional. Este tipo de incidentes, que incluyen desde desobedecer instrucciones de la tripulación hasta agresiones físicas, no siempre son reportados ni sancionados de manera sistemática, lo que debilita la autoridad a bordo y puede poner en riesgo a toda la operación.
- La Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA) ha identificado que muchas de estas conductas no solo son prevenibles, sino que requieren una respuesta firme y coordinada entre operadores aéreos, autoridades de seguridad y órganos judiciales.
- Ante esta problemática, la FAA lanzó en enero de 2021 su “Programa de Aplicación con Énfasis Especial” (Special Emphasis Enforcement Program, SEEP), mediante el cual adoptó una política de “tolerancia cero”. Esta política elimina las advertencias o acuerdos de conciliación para los casos más graves, priorizando sanciones económicas severas como medio disuasivo. En efecto, desde entonces, la FAA ha impuesto multas que alcanzan hasta 44.792 dólares por infracción, incluso cuando el incidente no constituye delito penal. La autoridad se reserva el derecho a actuar con independencia de otros procesos judiciales o administrativos.
- Entre los casos sancionados figuran pasajeros que se negaron a usar mascarilla durante la pandemia, que agredieron a miembros de la tripulación o que intentaron forzar el acceso a la cabina. Estas acciones han permitido visibilizar el problema y reducir el número de incidentes

reportados desde 2021, aunque aún no se ha alcanzado el nivel de estabilidad previo a la pandemia.

- La experiencia de la FAA refuerza la necesidad de adoptar medidas eficaces de prevención, reporte y penalización para enfrentar el fenómeno de los pasajeros indisciplinados. Asimismo, evidencia que la acción estatal decidida, acompañada de campañas de concientización y colaboración interinstitucional, puede contribuir significativamente a proteger la seguridad de las operaciones aéreas.

106. Tras la presentación, el GEPEJTA agradeció a la FAA su intervención, formuló diversas preguntas y deliberó sobre la base de la información proporcionada, dando paso al debate del proyecto de resolución.

107. La coordinadora se refirió al caso de Perú, señalando que su legislación nacional, tanto la Ley de Seguridad de la Aviación como la Ley de Aeronáutica Civil, no contempla actualmente la imposición de multas a pasajeros disruptivos o insubordinados. Las disposiciones existentes se limitan a prohibiciones relacionadas con el transporte posterior del infractor, pero no permiten sancionar económicamente la conducta en sí misma. Para incorporar una medida como la multa, sería necesario modificar la legislación primaria vigente. Asimismo, planteó una inquietud respecto del alcance de la definición de “pasajero perturbador” en la resolución discutida, en tanto se extiende también a comportamientos ocurridos en tierra. Consultó cómo se armoniza esta ampliación del alcance con la definición recogida en el Doc. 10117 de la OACI, que lo limita a conductas a bordo.

108. El delegado del Ecuador subrayó la importancia de que cualquier medida frente a pasajeros perturbadores o insubordinados se aplique conforme al marco jurídico nacional y al debido proceso establecido en cada país. Señaló que, en su caso, la legislación distingue entre infracciones y delitos, lo cual implica que toda sanción, sea pecuniaria o incluso de privación de libertad, debe estar debidamente sustentada, respetando las garantías constitucionales y los derechos humanos, tanto de ciudadanos nacionales como extranjeros. Explicó que, cuando ocurre un incidente a bordo, el comandante de vuelo es quien presenta la denuncia formal ante la Fiscalía, dando inicio a un proceso legal en el que su testimonio constituye una prueba clave. En este sentido, enfatizó que no es posible imponer sanciones automáticas sin una investigación adecuada ni sin pruebas de convicción. Por tanto, aunque reconoció la gravedad de los actos disruptivos en la aviación, advirtió que cualquier medida sancionadora debe aplicarse respetando estrictamente las garantías jurídicas y el debido proceso constitucional.

109. Los delegados de Cuba y Brasil coincidieron en apoyar la resolución y en la parte de los considerandos donde se propone un pronunciamiento del GEPEJTA, optaron por una enumeración no taxativa de ejemplos, usando la expresión “entre otras” o “etcétera.”

110. La delegación de Costa Rica señaló que, pese a estar avanzando en un proceso de ratificación del Protocolo de Montreal de 2014, actualmente enfrenta limitaciones legales para sancionar con mayor fuerza las conductas disruptivas en la aviación. Destacó que la aplicación de sanciones administrativas está supeditada al debido proceso constitucional, que se ha convertido en un principio amparado en la mayoría de los países latinoamericanos. Enfatizó que, al no estar tipificadas con precisión muchas de estas conductas en la legislación penal, su sanción se vuelve jurídicamente inviable. Ilustró con un ejemplo extremo en el que un ciudadano costarricense fue abatido por autoridades estadounidenses tras un comportamiento perturbador, advirtiendo sobre las diferencias de enfoque entre sistemas legales. Finalmente, llamó a considerar cuidadosamente la

formulación normativa sobre estas conductas, remarcando que el desafío no es solo jurídico sino también de eficacia normativa y aplicación práctica en el contexto nacional.

111. Chile compartió su experiencia reciente en la gestión de pasajeros disruptivos, señalando que en los últimos dos años han adoptado una postura más proactiva, presentando querellas penales en tres casos graves, incluyendo uno en el que un pasajero ingresó ilegalmente a pista en Puerto Montt. Bajo el marco del Código Aeronáutico, estas acciones se consideraron atentados contra la seguridad de la aviación, logrando su admisión a trámite judicial. Chile planteó que estas conductas no deben resolverse únicamente mediante sanciones administrativas, sino que pueden abordarse también desde el derecho penal o civil, según lo permita el ordenamiento jurídico de cada país. Propuso reformular los considerandos de la resolución para reflejar esta diversidad de enfoques sancionatorios (penales, civiles o administrativos), evitando limitar la acción estatal a una sola vía.

112. La Secretaría, en base a lo expuesto por Chile, propuso un ajuste en el texto del proyecto de resolución, específicamente en la parte del considerando que menciona las “sanciones administrativas”, sugiriendo que se reformule como “la aplicación de sanciones penales, civiles o administrativas”, y también reflejar con mayor precisión lo que busca la resolución: evaluar la posibilidad de implementar mecanismos sancionatorios, tendiendo a la imposición de multas, pero teniendo presente que las multas no necesariamente las aplica la autoridad administrativa.

Conclusión

113. El GEPEJTA tomó nota de las deliberaciones y concordó que el Grupo ad hoc continúe con el perfeccionamiento del proyecto de resolución.

Cuestión 9 del

Orden del día: Notas de Estudio e Informativas de la CLAC para la 42 Asamblea de la OACI

Cooperación de los miembros de CLAC con WP de Medio Ambiente por medio del grupo Ad Hoc de Medio Ambiente. (CLAC/GEPEJTA/58-NE/15)

114. Brasil presentó la nota NE-15: Cooperación de los miembros de CLAC con WP de Medio Ambiente por medio del grupo Ad Hoc de Medio Ambiente, enfatizando que se propone que el grupo ad hoc de medio ambiente de la CLAC sirva como canal principal de coordinación entre los Estados miembros para apoyar la elaboración conjunta de documentos de trabajo (WP) rumbo a la próxima Asamblea de la OACI.

115. La coordinadora indicó que se presente también la nota 16 por parte de la Secretaría, y luego realizar un debate con ambas notas presentadas.

**Elaboración de Notas de Estudio de la Comisión para presentar en la 42 Asamblea de la OACI.
(CLAC/GEPEJTA/58-NE/16)**

116. La secretaría presentó la nota NE-16: Elaboración de Notas de Estudio de la Comisión para presentar en la 42 Asamblea de la OACI, indicando que las notas de estudio de la CLAC reflejan unidad regional y respaldo técnico conjunto.

117. A continuación, Chile, a través de la Coordinadora del Grupo Ad Hoc de Igualdad de Género, presentó la propuesta de una nota de estudio que promueve un enfoque integral de género en las autoridades de aviación civil de la región. La nota busca que la Asamblea de la OACI adopte este enfoque como metodología oficial en estudios y estadísticas, promoviendo así una representación más inclusiva y coherente con los estándares internacionales.

118. El delegado de COCESNA informó que, si bien en esta ocasión no presentó formalmente sus notas de estudio, cuenta con cuatro propuestas que ya han sido aprobadas por el Consejo de Directores de Centroamérica y que serán sometidas a consideración en la próxima Asamblea. Estas iniciativas abordan los siguientes temas:

- El compromiso aspiracional de alcanzar carbono neutralidad en las operaciones corporativas de COCESNA para el año 2030.
- El fortalecimiento de alianzas para una aviación sostenible, en coordinación con la Comisión Centroamericana de Ambiente y Desarrollo (CCAD) y el Sistema de la Integración Centroamericana (SICA).
- Una guía regional sobre la gestión del peligro aviario y de fauna, adaptada a las realidades de los Estados de la región.
- Una perspectiva centroamericana sobre los combustibles sostenibles de aviación (SAF) y los créditos de carbono, haciendo énfasis en la necesidad de establecer criterios de admisibilidad que eviten impactos ambientales adversos, como la expansión de monocultivos en ecosistemas de alta biodiversidad.

Conclusión

119. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acordó que los grupos definidos por el Comité Ejecutivo continúen con sus trabajos, estableciendo como plazo máximo el 31 de mayo para finalizar las notas de estudio y remitirlas a la secretaría de la CLAC para que esta la envíe a los Estados conforme a lo dispuesto en la Resolución A24-5, con el fin de fortalecer la unidad regional.

**Cuestión 10 del
orden del día: Grupo Ad hoc de Igualdad de Género en la Aviación**

**Encuesta Sobre Igualdad de Género.
(CLAC/GEPEJTA/58-NE/12)**

120. La coordinadora presentó la nota NE-12: Encuesta Sobre Igualdad de Género, haciendo hincapié que esta es una encuesta masiva, anónima y de percepción, señalando además que es clave realizar una encuesta amplia sobre igualdad de género para complementar los datos existentes en la CLAC y perfeccionar las propuestas del grupo ad hoc.

121. Se realizaron comentarios de Chile, República Dominicana, Costa Rica, Cuba y Uruguay que se centraron en aspectos como el anonimato de la encuesta, el público objetivo, la forma de presentación de los resultados y las categorías laborales incluidas.

Conclusión

122. El GEPEJTA tomó nota y encargó a la Secretaría el envío de la encuesta, para que sea contestada de manera masiva.

Experiencia cubana en la aplicación de políticas de igualdad de género y sus resultados. (CLAC/GEPEJTA/58-NE/18)

123. La delegada de Cuba presentó la nota NE-18: Experiencia cubana en la aplicación de políticas de igualdad de género y sus resultados, resaltando que Cuba reafirma su compromiso con la igualdad de género y la eliminación de barreras discriminatorias que limitan el desarrollo de las mujeres.

124. La coordinadora agradeció la presentación de la nota y el intercambio de buenas prácticas.

Conclusión

125. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 11 del orden del día: Otros Asuntos

126. El delegado de Brasil se refirió al curso de inglés que tradicionalmente ofrece su país y que quedó en la página web: *Pres-6: Oferta de becas de Brasil para el curso técnico de inglés TRAINAIR Plus*. Señalando además que es el curso Trainair más utilizado en el mundo. La Secretaría dará promoción al curso dentro de los Estados CLAC.

Aplicación del MoU sobre Trabajo Aéreos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil a los Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS). (CLAC/GEPEJTA/58-NE/04)

127. La Secretaría presentó la nota NE-04: Aplicación del MoU sobre Trabajo Aéreos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil a los Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS).

128. Brasil indicó que, si bien la ANAC no tiene objeciones, necesitan coordinar con la Fuerza Aérea de su país, y requiere de más tiempo para abordar lo planteado en la Nota. La Secretaría, en consecuencia, planteó presentar la nota de Estudio en el siguiente GEPEJTA, así todos tendrán la oportunidad de estudiar detalladamente el tema.

**Aprobación de enmienda al Reglamento del Sistema Regional para la
Vigilancia de la Seguridad Operacional – SRVSOP
(CLAC/GEPEJTA/58-NE/13)**

129. Correspondió que la Secretaría presente la Nota NE-13: Aprobación de enmienda al Reglamento del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional – SRVSOP, indicando que, si no hay objeción del GEPEJTA, se enviará esta enmienda para aprobación al Comité Ejecutivo lo que fue acordado de esa manera.

**Support the initiatives for the implementation of SBAS in the LAC region - Next Steps.
(CLAC/GEPEJTA/58-NE/05)**

130. El Secretario recordó que el GEPEJTA fue precedido por el seminario de EASA y se refirió a las conclusiones de este contenidas en la Pres-5: Support the initiatives for the implementation of SBAS in the LAC region – Next Steps, que se acompañan en el **Adjunto 6**. El GEPEJTA tomó conocimiento de dichas conclusiones.

CLAUSURA

131. La coordinadora, en nombre de la Dirección General de Aeronáutica Civil del Perú, el señor Donald Castillo, agradeció sinceramente la participación de todos los países, destacando que el evento fue provechoso en todos los sentidos, tanto a nivel técnico como intelectual. Expresó sus mejores deseos para el seguimiento de las tareas acordadas e invitó a los presentes a continuar reflexionando conjuntamente sobre los temas abordados. Finalmente, manifestó su esperanza de que todos regresen pronto a Lima, Perú, donde, dijo, siempre serán recibidos con cariño, afecto y la sonrisa que caracteriza al país.



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

CLAC/GEPEJTA/58-INFORME
ADJUNTO 1
07/05/25

**QUINGUAGÉSIMA OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/58)**

(Lima, Perú, 23 y 24 de abril de 2025)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS	
NOMBRE / E-Mail	CARGO / INSTITUCIÓN
BRASIL	
André Rebouças André.roboucas@anac.gov.br	Coordinador Latinoamérica Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Luciano Lopes de Azevedo Freire	Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
CHILE	
Manuel Bermúdez Badilla mbermudez@dgac.gob.cl	Jefe Subdepartamento Operaciones del Departamento de Seguridad Operacional Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Ignacio Camino icamino@dgac.gob.cl	Jefe Sección Jurídica/Departamento Jurídico Dirección General de Aeronáutica Civil
Sebastián Flores Sfloress@jac.gob.cl	Coordinador de planificación y Estudios Junta de Aeronáutica Civil-JAC
COSTA RICA	
David Morales dmorales@dgac.go.cr	Unidad de Transporte Aéreo Dirección General de Aviación Civil

Cristian Chinchilla cchinchilla@dgac.go.cr	Unidad de Transporte Aéreo Dirección General de Aviación Civil
Miguel Solano msolano@dgac.go.cr	Jefe de Regulaciones Aeronáuticas Dirección General de Aviación Civil
CUBA	
Mirta Crespo mirta.crespo@iacc.avianet.cu	Especialista Aeronáutico de Transporte Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC
Tania Elejalde tania.elejalde@iacc.avianet.cu	Especialista Derecho Aeronáutico Internacional Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC
ECUADOR	
Carlos Chacón carlos.chacon@aviacioncivil.gob.ec	Subdirector General de Aviación Civil Dirección General de Aviación Civil – DGAC
Heydi Salazar heydi.salazar@aviacioncivil.gob.ec	Directora de Transporte Aéreo y Regulaciones Dirección General de Aviación Civil – DGAC
EL SALVADOR	
Hazel Pinto hpinto@aac.gob.sv	Gerente General Autoridad de Aviación Civil
Manuel Miranda mmiranda@aac.gob.sv	Coordinador de Transporte Aéreo Autoridad de Aviación Civil
PARAGUAY	
Denis Pedrozo tadeitopc@gmail.com	Jefe de Departamento Nacional e Internacional Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC
Edward Fraenkel fal@dinac.gov.py	Coordinador General de Facilitación y Gestión Aeroportuaria Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC

PERÚ

Donald Castillo Gallegos dcastillo@mtc.gob.pe	Director General Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Verónica Pajuelo vpajuelo@mtc.gob.pe	Coordinadora de Política Aérea Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Manuel Teixeira mteixeira@mtc.gob.pe	Coordinador Técnico de Instrucción Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Rodolfo Ynza Benites rynza@mtc.gob.pe	Coordinador técnico de Promoción Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Laura Rojas lrojasr@mtc.gob.pe	Coordinadora de Slots Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Manuel Ego Aguirre megoaguirre@mtc.gob.pe	Especialista en Sistemas Integrados de Gestión Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Gisela Cerdán Medina gcerdan@mtc.gob.pe	Coordinador Técnico de Seguridad de la Aviación, Mercancías Peligrosas y Facilitación Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Violeta Rentería vrenteria@mtc.gob.pe	Inspector Económico Financiero Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Fernando Maza Fmaza@mtc.gob.pe	Coordinador Técnico Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Gabriel Rojas gerojas@mtc.gob.pe	Coordinador Técnico de Seguridad Operacional Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Franco Granara fgranara@mtc.gob.pe	Director de Certificaciones y Autorizaciones Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Rosario Carrillo rcarrillo@mtc.gob.pe	Técnico Analista de Política Aérea Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC

Richard Torres rtorresg@mtc.gob.pe	Especialista Económico Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Fernando Torres ftorres@mtc.gob.pe	Coordinador Nacional del Proyecto OACI Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Manuel Privat motivar-prov@mtc.gob.pe	Abogado Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Jorge Yanqui jyanqui@mtc.gob.pe	Coordinador Técnico de Promoción Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
David Crovetto dcrovetto@mtc.gob.pe	Coordinador Técnico de Sistemas Integrados de Gestión Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Carlos Sánchez csanchez@mtc.gob.pe	Especialista i Seguridad Operacional Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Ana Ghiorzo aghiorzo@mtc.gob.pe	Coordinadora Técnica de Autorizaciones Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Paola Marín pmarin@mtc.gob.pe	Directora de Regulación, Promoción y Desarrollo Aeronáutico Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
REPÚBLICA DOMINICANA	
Héctor Christopher Sánchez	Director de Transporte Aéreo Junta de Aviación Civil
Francisco Vargas Jimenez	Encargado de Departamento de Economía y Transporte Aéreo Junta de Aviación Civil
Jarvik Corcino	Encargado de la División técnica Jurídica de Transporte Aéreo Junta de Aviación Civil
Judit De León judit.deleon@idac.gov.do	Coordinadora de Dirección Desarrollo Sustentable Instituto Dominicano de Aviación Civil- IDAC

OBSERVADORES**ALTA**

Paulo Costa Pcosta@alta.aero	Director Legal y Regulatorio Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo
Milena Fajardo mfajardo@alta.aero	Directora de Combustibles y Sostenibilidad Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo

COCESNA

Giovanni Tobar Giovanni.tobar@cocesna.org	Gerente Medio Ambiente Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea
---	--

EASA

Alfonso Arroyo Alfonso.arroyo@easa.europa.eu	Representante en América Latina y Caribe European Aviation Safety Agency
---	---

FAA

Nathan Brown Nathan.brown@faa.gov	Senior Representative for South America Federal Aviation Administration
---	--

IATA

Alejandro Muñoz	Assistant Director Member and External Relations, Latin America & Caribbean IATA
Pedro de la Fuente	Gerente Senior de Asuntos Externos y Sostenibilidad para las Américas - IATA

INTIBAEROSPA

Bruno Marchese bmq@rubio.pe	Corresponsal Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio
---	---

OACI

Diogo Arbigauss	Experto de Transporte Aéreo Oficina Regional OACI
------------------------	--

LISTA DE PARTICIPANTES -VIRTUAL

ESTADOS MIEMBROS	
NOMBRE / E-Mail	CARGO / INSTITUCIÓN
BRASIL	
Marcela Braga marcela.anselmi@anac.gov.br	Gerente de Medio Ambiente y Transición Energética Agencia Nacional de Aviación Civil - ANAC
Daniel Marcellos	Especialista en Regulacion de Aviación Agencia Nacional de Aviación Civil - ANAC
Ricardo Antonio Binotto ricardo.dupont@anac.gov.br	Agencia Nacional de Aviación Civil - ANAC
CHILE	
Patricia de Andraca	Jefa Relaciones Aeronáuticas Internacionales Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
COSTA RICA	
Sandra Yojhanna Carranza Vega	Dirección General Aviación Civil - DGAC
ECUADOR	
Andres Paredes	Director de Seguridad Operacional (Programa Estatal de Seguridad Operacional "SSP") Dirección General de Aviación Civil - DGAC
Wendy Legarda	Inspectora de Aeródromo Dirección General de Aviación Civil - DGAC
Miguel del Río	Director Escuela Técnica Aviación Civil Dirección General de Aviación Civil - DGAC
MÉXICO	
Delia E. Castellanos Saavedra delia.castellanos@afac.gob.mx	Coordinadora de Organismos Internacionales Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
Pablo Federico Salazar Loya	Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC

Alan Donovan	Inspector Verificador Aeronáutico Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
Francisco Jaime Contreras	Inspector Verificador Aeronáutico Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
Gabriel Escamilla	Inspector Verificador Aeronáutico Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
Juan Emilio Valencia García	Inspector Verificador Aeronáutico Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
Rodolfo Gerardo Morales Díaz	Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
Jorge Sánchez Romero	Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
Rafael Oseguera	Inspector Verificador Aeronáutico Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
PANAMÁ	
Alejandro Salas	Director de Transporte Aéreo Autoridad Aeronáutica Civil - AAC
PARAGUAY	
Alison Colman staai@dinac.gov.py	Subdirectora de Transporte Aéreo Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC
URUGUAY	
Pablo Seitun pablo.seitun@dinacia.gub.uy	Director de Transporte Aéreo Comercial Dir. Nac. de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica – DINACIA
Virginia Silvera internacionales@dinacia.gub.uy	Política Aeronáutica y Asuntos Internacionales Dir. Nac. de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica – DINACIA
VENEZUELA	
Cesar Martinez Ruiz	Consultor Jurídico Instituto Nacional de Aeronáutica Civil - INAC

Jalset López	Abogada de la Consultoría Jurídica Instituto Nacional de Aeronáutica Civil - INAC
Zulma Cárdenas	Gerente de Calidad de Servicios de la Gerencia General de Transporte Aéreo Instituto Nacional de Aeronáutica Civil - INAC
Carla Vargas	Gerente de Asuntos Económicos y Estadísticos Gerencia General de Transporte Aéreo Instituto Nacional de Aeronáutica Civil - INAC
Wrayan Caraballo	Coordinador de Operaciones Nacionales de la Gerencia General de Transporte Aéreo Instituto Nacional de Aeronáutica Civil - INAC
Yesenia Pineda	Coordiandora de Operaciones Internacionales de la Gerencia General de Transporte Aéreo Instituto Nacional de Aeronáutica Civil - INAC
Dimas Lanza	Coordinador de Análisis Estadísticos de la Gerencia General de Transporte Aéreo Instituto Nacional de Aeronáutica Civil - INAC
Adriana Aguilar	Analista de la Gerencia de Relaciones Bilaterales y Multilaterales de la Oficina de Relaciones Internacionales Instituto Nacional de Aeronáutica Civil - INAC
OBSERVADORES	
FAA	
Taneesha Marshall	Assistant Chief Counsel Federal Aviation Administration



CLAC/GE58-NE/01
CORRIGENDUM 3
24/04/25

**QUINCUAGÉSIMA OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/58)**
(Lima, Perú, 23 y 24 de abril de 2025)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por la Secretaría)

Cuestión 1.- Aprobación del orden del día

Cuestión 2.- Presentación de la Autoridad de Perú

Cuestión 3.- Transporte y Política Aérea

- Avances en la Recopilación de reportes estadísticos en la región CLAC.
- Adopción del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la CLAC.
- Informe de cumplimiento y avance sobre la “Revisión y Modernización de las resoluciones de Transporte y Política Aérea”.
- Política Aerocomercial de la República Dominicana, contenida en la Resolución 2020-2025 de la JAC.
- Proyecto de MoU sobre Pasajeros y Carga para los Estados miembros de la CLAC.
- Estudio sobre estacionalidad.

Cuestión 4.- Gestión Aeroportuaria

- Intercambio de experiencias en concesiones aeroportuarias: Recopilación de presentaciones desde el año 2023.

Cuestión 5.- Capacitación

- Promover capacitación a miembros de función ejecutiva y judicial.
- Actualización de Encuesta sobre Oferta y Demanda de Capacitación.
- Identificación de las Ofertas de Capacitación Virtual e In Situ de los Estados miembros.

- Actualización MoUs de la CLAC con otros Estados no miembros y organismos internacionales.
- Actualización de la situación de los Centros cubanos de Instrucción Aeronáutica.

Cuestión 6.- Seguridad Operacional

- Sistema de recolección y procesamiento de datos de seguridad.

Cuestión 7.- Medio Ambiente

- Directrices ambientales de la CLAC: revisión de la Resolución A18-07.
- Análisis de Encuesta de Implementación de CORSIA.

Cuestión 8.- Seguridad de la Aviación y Facilitación

- Proyecto de Resolución sobre pasajeros disruptivos y/o insubordinados.
- Aplicación de medidas civiles frente a pasajeros disruptivos y/o insubordinados.

Cuestión 9.- Notas de Estudio e Informativas de la CLAC para la 42 Asamblea de la OACI

- Cooperación de los miembros de CLAC con WP de Medio Ambiente por medio del grupo Ad Hoc de Medio Ambiente.
- Elaboración de Notas de Estudio de la Comisión para presentar en la 42 Asamblea de la OACI.

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

- Encuesta Sobre Igualdad de Género.
- Experiencia cubana en la aplicación de políticas de igualdad de género y sus resultados.

Cuestión 11.- Otros Asuntos

- Aplicación del MoU sobre Trabajo Aéreos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil a los Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS).
- Aprobación de enmienda al Reglamento del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional – SRVSOP.
- Support the initiatives for the implementation of SBAS in the LAC region - Next Steps.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones



Presentación

Ministro de Transportes y Comunicaciones

Dirección General de Aeronáutica Civil

Abril - 2025

1

DGAC | PERÚ



Director General
Sr. Castillo Gallegos, Donald Hildebrando Ivan
dcastillo@mtc.gob.pe

2

1 Sobre Dirección General De Aeronáutica Civil

3

Dirección General Aeronáutica Civil - Funciones

La Dirección General de Aeronáutica Civil es el órgano de línea que **depende del Despacho Viceministerial de Transportes**.

Es la **autoridad técnico normativo a nivel nacional** que ejerce la Autoridad Aeronáutica Civil del Perú, responsable de normar, vigilar, fiscalizar, sancionar, así como desarrollar estrategias para lograr que las actividades de aeronáutica civil y la navegación aérea civil logren un nivel de seguridad operacional aceptable civil con estándares de seguridad y eficiencia. Depende del Despacho Viceministerial de Transportes.



4

Este diagrama ilustra la interacción entre tres actores clave en el sector de servicios aeronáuticos, representados como engranajes interconectados:

- PROVEEDOR DE SERVICIO AERONÁUTICO** (Engranaje superior, gris claro): El actor central que interactúa con los otros dos.
- PÚBLICO EN GENERAL** (Engranaje izquierdo, morado): Representa a los pasajeros y usuarios finales.
- PERSONAL AERONÁUTICO** (Engranaje inferior, gris oscuro): Representa a los empleados que brindan el servicio.

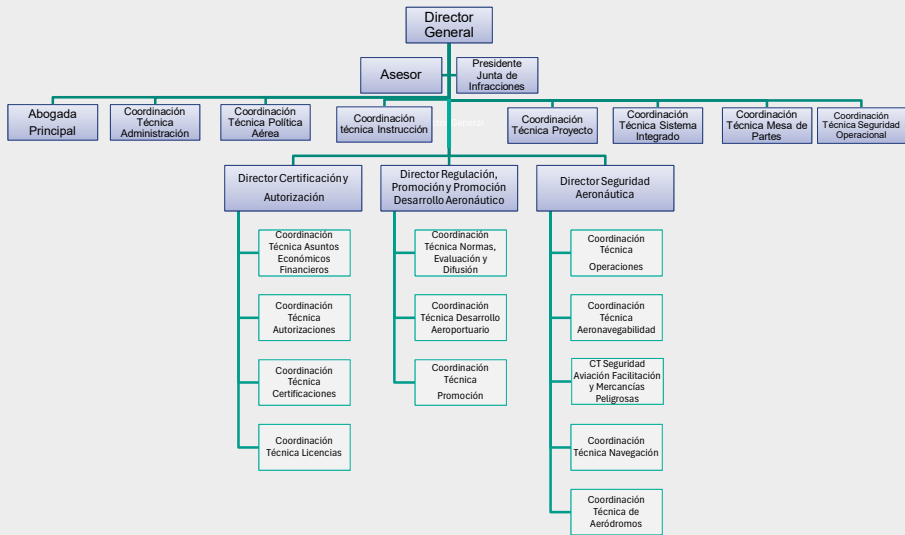
Las flechas curvas indican un flujo de interacción o influencia entre todos los actores, sugiriendo un sistema dinámico y mutuamente dependiente.

Con **PUNCHE** Perú

PROGRAMA

3

Dirección General Aeronáutica Civil



7

2

Total de Pasajeros transportados
por líneas aéreas a nivel Nacional
e Internacional
2010-2024

8

TOTAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LÍNEAS AÉREAS A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL

2010-2024



Fuente: Líneas Aéreas

A nivel nacional e internacional, la industria aérea en Perú ha tenido aumentos sostenidos durante los últimos 10 años, mostrando un crecimiento promedio anual del 9.7%. Por otro lado, el tráfico aéreo de pasajeros durante el 2024, llegó a registrar más de 26.0 millones de pasajeros transportados (a nivel nacional e internacional), lo cual significó un incremento de 14.7% respecto a lo transportado en el 2023.

9

TOTAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LÍNEAS AÉREAS A NIVEL NACIONAL

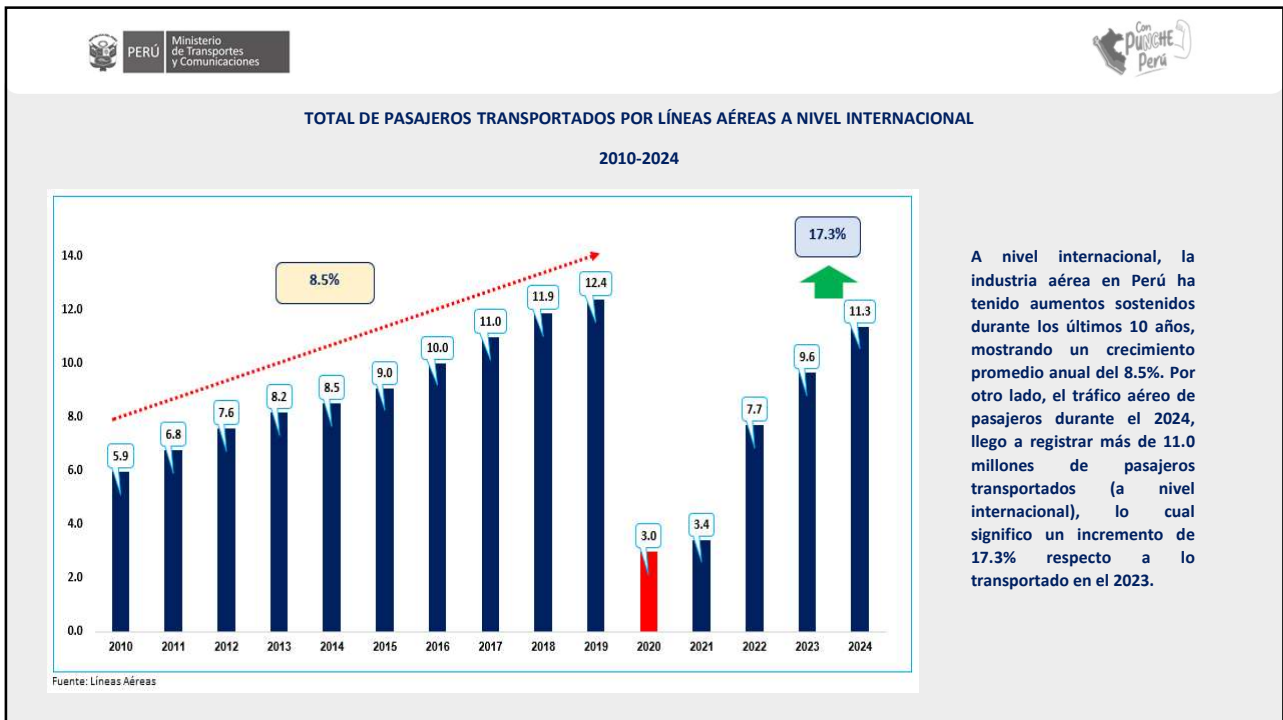
2010-2024



Fuente: Líneas Aéreas

A nivel nacional, la industria aérea en Perú ha tenido aumentos sostenidos durante los últimos 10 años, mostrando un crecimiento promedio anual del 10.9%. Por otro lado, el tráfico aéreo de pasajeros durante el 2024 llegó a registrar más de 15.0 millones de pasajeros transportados (a nivel nacional), lo cual significó un incremento de 12.9% respecto a lo transportado en el 2023.

10



11

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

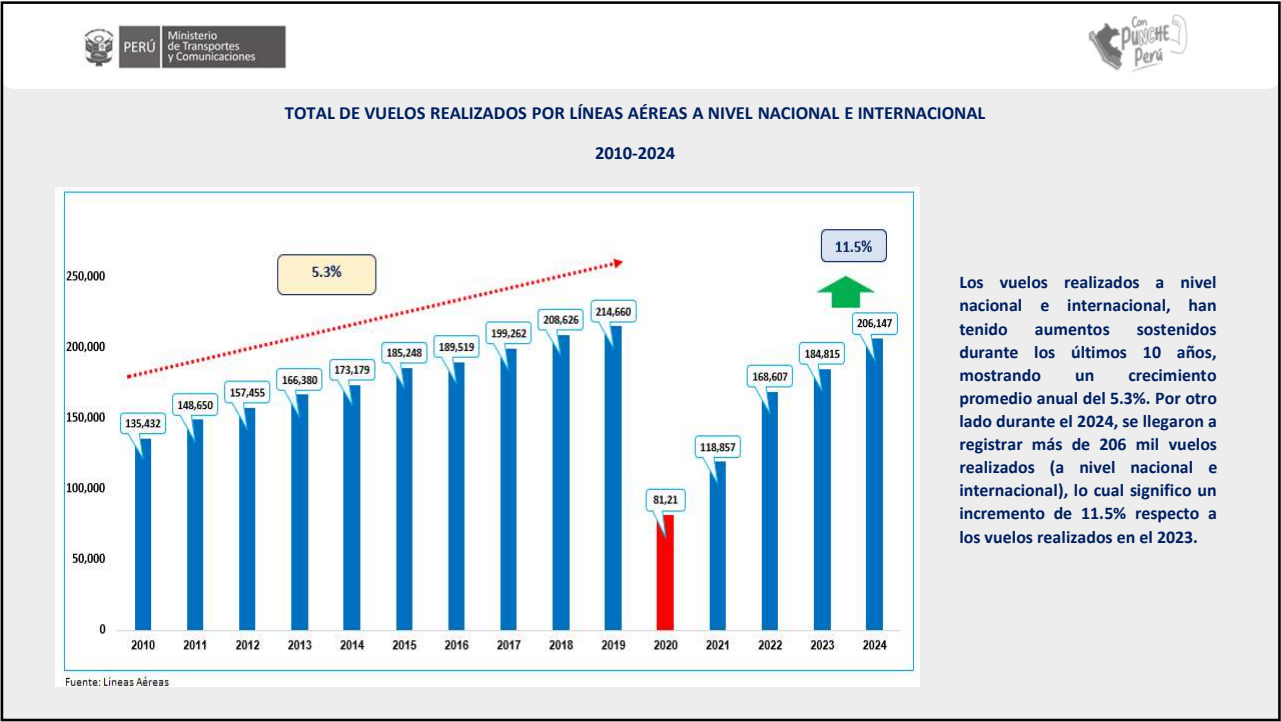
Con Puntaje Perú

3

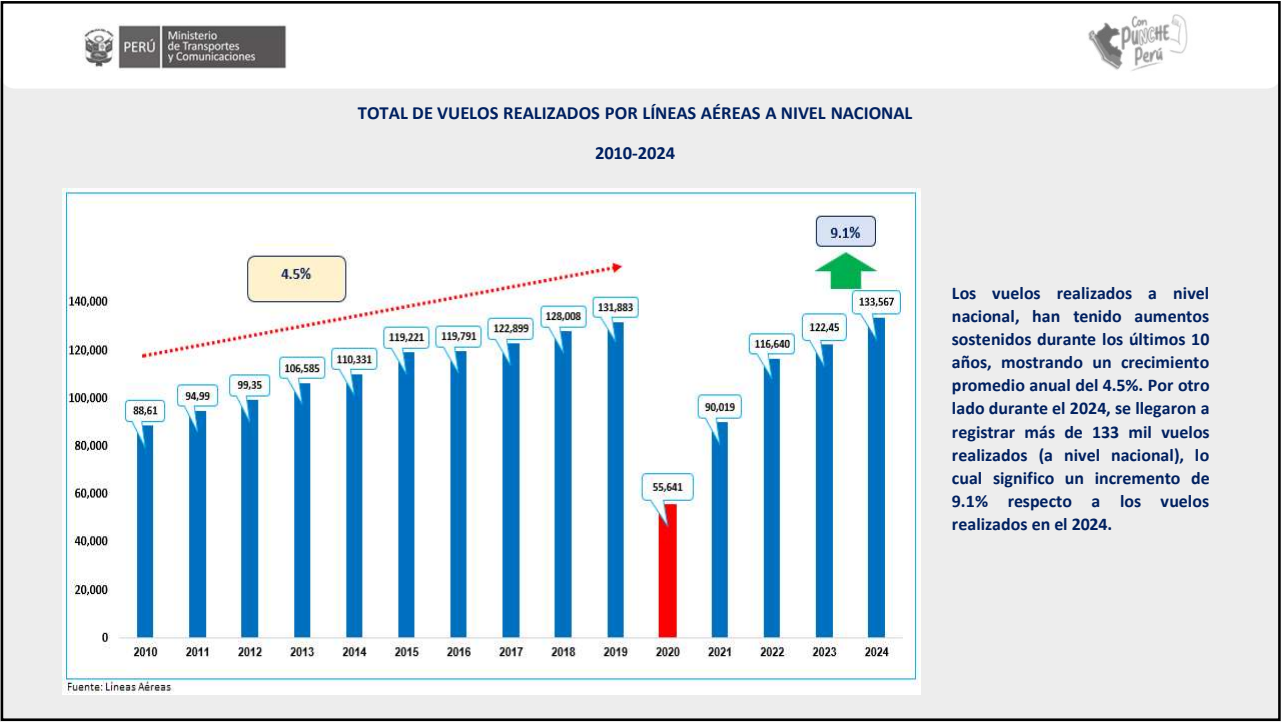
Total de Vuelos realizados por Líneas Aéreas a nivel Nacional e Internacional

2010-2024

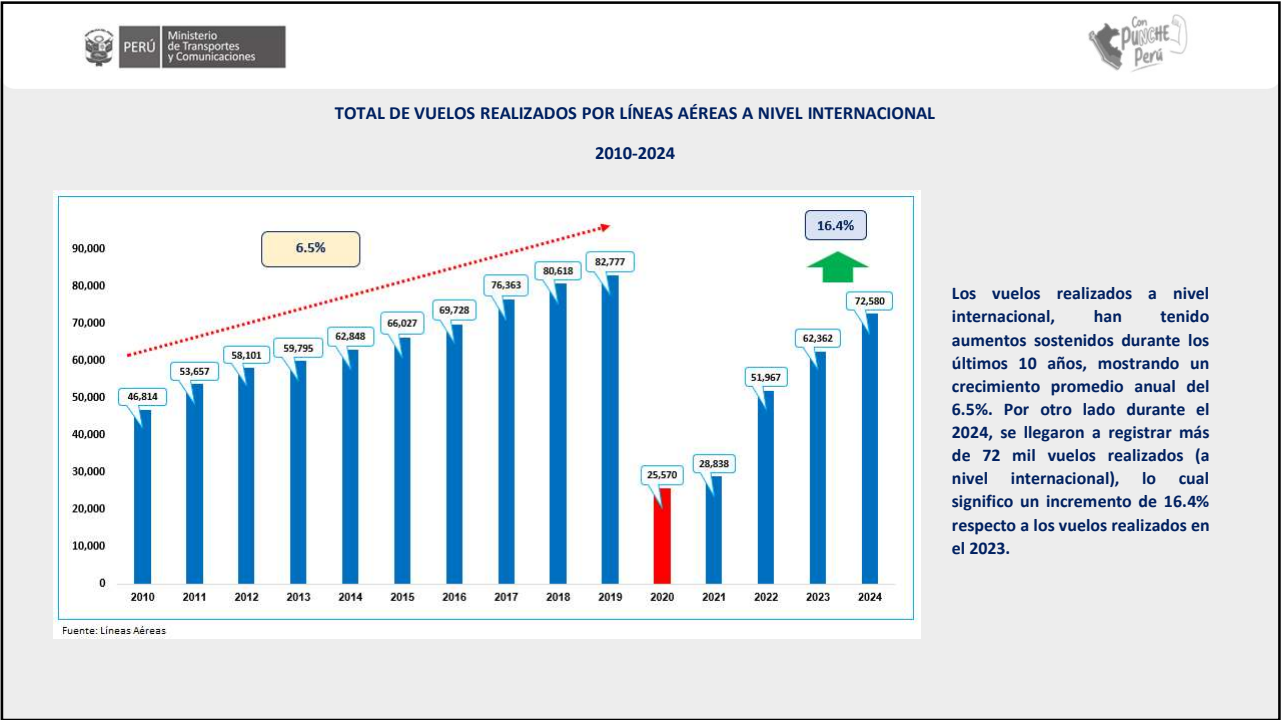
12



13



14



15



4 Vuelos Subsidiados

16

Vuelos Subsidiados



Proyecto: Programa de Vuelos Subsidiados vigentes en las regiones de Loreto, Ucayali, San Martín y Amazonas
Estado: Operativos

Avance alcanzado en los últimos 30d :

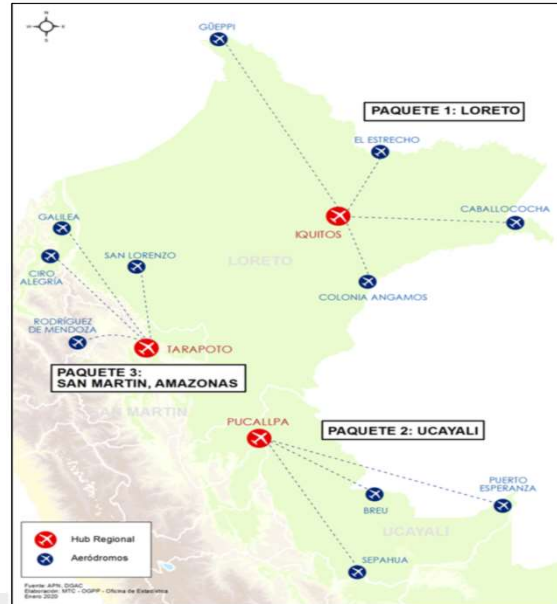
- Con fecha 28.05.24 se firmó el Contrato N° 002-2024-MTC/10, del Paquete 2: Ucayali, entre el MTC y el nuevo operador (AIR MAJORO), con el cual se garantizará la continuidad del Paquete mencionado. Con ello la cantidad de asientos ofrecidos aumentarían en 560, mediante 29 vuelos redondos mensuales.

Próximas Acciones:

- Se realizarán las gestiones para el inicio del concurso público para seleccionar al nuevo operador del Paquete 3: San Martín - Amazonas.

Riesgos del proyecto:

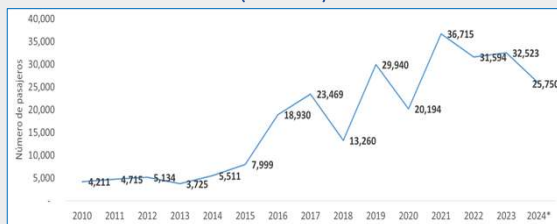
- Falta de mantenimiento y retraso en las obras de mejora podrían afectar las operaciones.



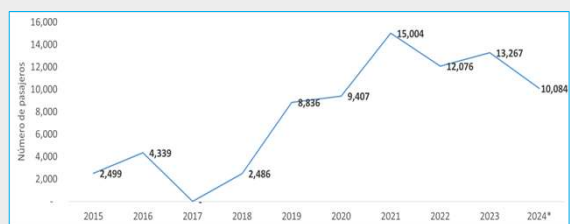
17



Pasajeros Movilizados En Vuelos Subsidiados En Loreto-Ucayali-San Martín (Amazonas)



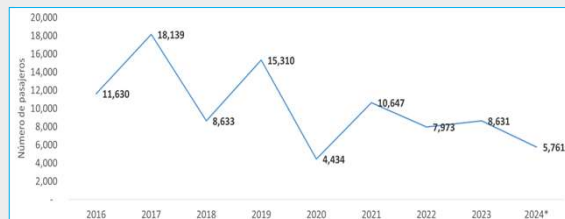
Pasajeros Movilizados En Vuelos Subsidiados En Loreto (Paquete 1)



Pasajeros Movilizados En Vuelos Subsidiados En Ucayali (Paquete 2)



Pasajeros Movilizados En Vuelos Subsidiados En San Martín - Amazonas (Paquete 3)



18





5

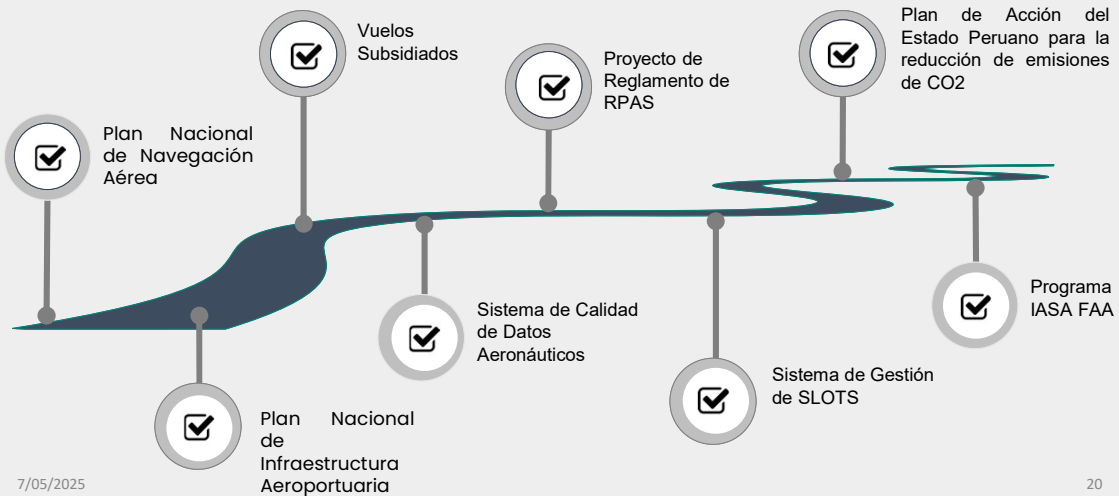
Temas y Logros

19





Presente y Futuro de la DGAC

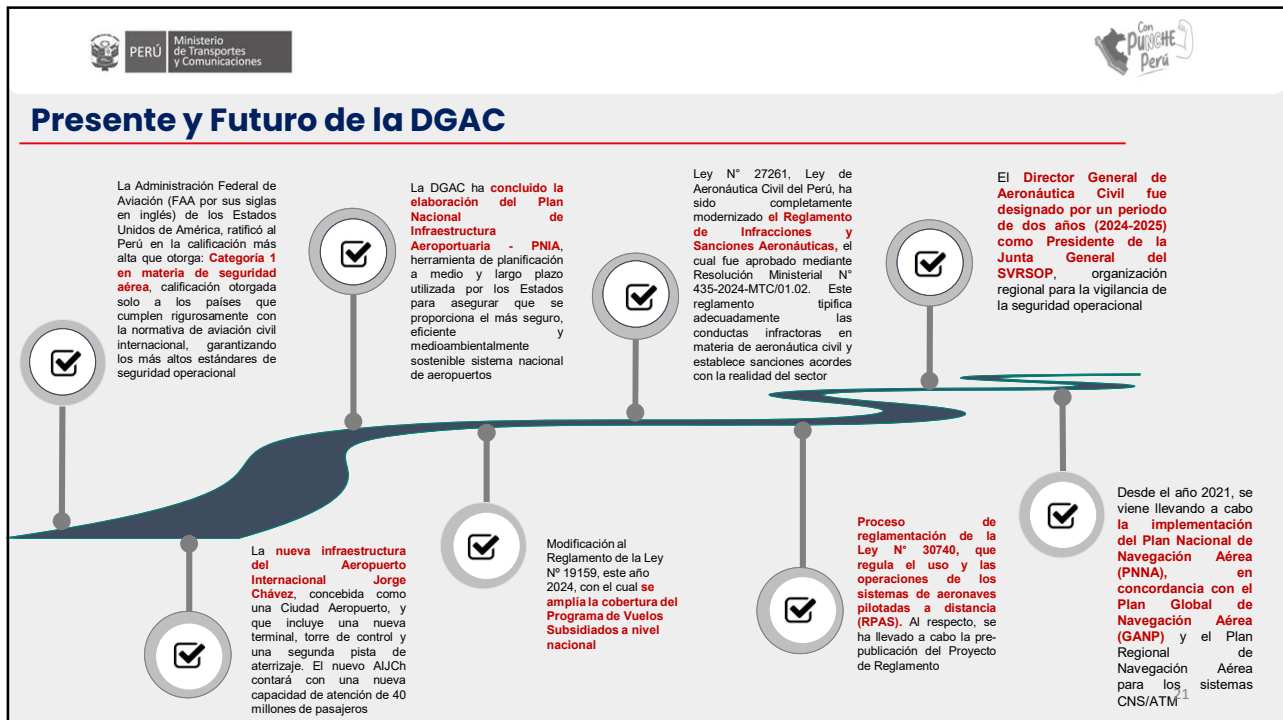


- Plan Nacional de Navegación Aérea
- Plan Nacional de Infraestructura Aeroportuaria
- Vuelos Subsidiados
- Sistema de Calidad de Datos Aeronáuticos
- Proyecto de Reglamento de RPAS
- Sistema de Gestión de SLOTS
- Plan de Acción del Estado Peruano para la reducción de emisiones de CO2
- Programa IASA FAA

7/05/2025

20

20



21



22



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Principales Logros – Últimos años



SUSCRIPCIONES, RECTIFICACIONES Y ACUERDOS BILATERALES

El Perú en los últimos años ha fortalecido los acuerdos bilaterales con países como: Suiza, Argentina, Finlandia, Corea, Emiratos Árabes Unidos, Qatar.

FORTALECIMIENTO SEGURIDAD OPERACIONAL

Plan Nacional de Seguridad Operacional del Estado Peruano 2023-2025 así como se han automatizado procesos que han permitido consolidar las actividades SSP

PLAN NACIONAL DE NAVEGACIÓN AÉREA (PNNA)

Se encuentra en proceso de maduración de acuerdo con las con la última versión del Plan Mundial de Navegación Aérea de la OACI

IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE CALIDAD DE LOS DATOS DE AERÓDROMO

Permitiendo comprobar los datos levantados y remitidos por los explotadores de aeródromos ayudando a mejorar la calidad de los datos operativos de los aeródromos, permitiendo cumplir con los requisitos en lo que se refiere a exactitud, resolución e integridad aplicables a los aeródromos.

ACTUALIZACIÓN DE REGULACIONES AERONÁUTICAS

Se actualiza regularmente la reglamentación aeronáutica siguiendo las últimas enmiendas de la OACI en normas y métodos recomendados.

SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN, MERCANCÍAS PELIGROSAS Y FACILITACIÓN

Implementación de equipos de seguridad de la más reciente tecnología para la inspección de los pasajeros y su equipaje de mano así como de software en línea para la evaluación de la competencias de los operadores de rayos X de los explotadores aéreos y aeropuertos a nivel nacional

FACILITACION SERVICIOS DE LICENCIAS

Implementación Evaluaciones Virtuales del Personal Aeronáutico así como Exámenes Teóricos Virtuales a los pilotos RPAS

ESTUDIO DE CAPACIDAD INTEGRAL DEL AIJCH

Con lo cual se obtuvo información integral de la capacidad del AIJCH y pronóstico de demanda hasta el 2041, asimismo, se obtuvo recomendaciones para optimizar la capacidad a corto, mediano y largo plazo, algunas se vienen implementando



23



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones



6

Agenda Pendiente

24



PERÚ
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Agenda Pendiente



Modernización de los servicios, que permita que la DGAC sea una organización adaptativa a los cambios que el mundo global exige

Aprobación e Implementación del Plan Maestro de Aviación Civil

Implementación de la nueva metodología ACR-PCR. Actualizar los valores de la resistencia del pavimento de las pistas de aterrizaje para operaciones de aeronaves mayores a 5,700 kg)

Implementación de una unidad de Ingeniería para el soporte técnico a la DGAC

Maduración del Plan Nacional de Navegación Aérea



Aprobación e Implementación del Plan Nacional de Infraestructura Aeroportuaria

Continuar con la Construcción del Aeropuerto de Chinchero

Implementación de software de slots Multiaeropuertos para gestionar horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos de provincia

Elaborar los Expedientes Técnicos de los Proyectos declarados Viables para el mejoramiento de los aeropuertos de Jaén, Jauja, Barranca - Datem del Marañón, El Estrecho, Caballococha

Elaborar los Expedientes Técnicos de los Proyectos declarados Viables para la creación de los aeropuertos de Oxapampa y Soplin Vargas

25



PERÚ
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Gracias





26



MACROTAREA SEGURIDAD OPERACIONAL

SISTEMA DE RECOLECCIÓN Y
PROCESAMIENTO
DE DATOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

1

OBJETIVO

Determinar la pertinencia de desarrollar una plataforma informática que aúne estadísticas de Seguridad Operacional en la región.

MACROTAREA SEGURIDAD OPERACIONAL

2

ENCUESTA



INDICADORES DE SEGURIDAD OPERACIONAL CLAC

Con la finalidad de dar cumplimiento al Objetivo Estratégico N°1 de la CLAC "Potenciar la coordinación entre las autoridades de aviación civil y demás actores del sector aéreo e impulsar el trabajo de los grupos técnicos para viabilizar el Desarrollo Sostenible del sector en Latinoamérica" y su línea estratégica A.6. "Promover el intercambio de información entre los diferentes grupos de trabajo de la OACI y el trabajo que desarrolla la Comisión" se solicita a los Estados miembro contestar la siguiente encuesta que busca determinar la factibilidad de crear una plataforma regional de seguridad operacional:

mbermudez@dgac.gob.cl [Cambiar de cuenta](#)

No compartido

Siguiente

Página 1 de 2

[Borrar formulario](#)

GRUPO AD-HOC CHILE BRASIL



https://docs.google.com/forms/u/1/d/e/1FAIpQLSdmg5vH_rdlj8bjmnkqyBB5M8jcBtqKXo3O9a0pFz3GI-dmUw/formResponse

MACROTAREA SEGURIDAD OPERACIONAL

3

Plataforma Regional de Seguridad Operacional

B I U

Descripción (opcional)

¿Ingresa información de seguridad operacional a través de alguna plataforma online? *

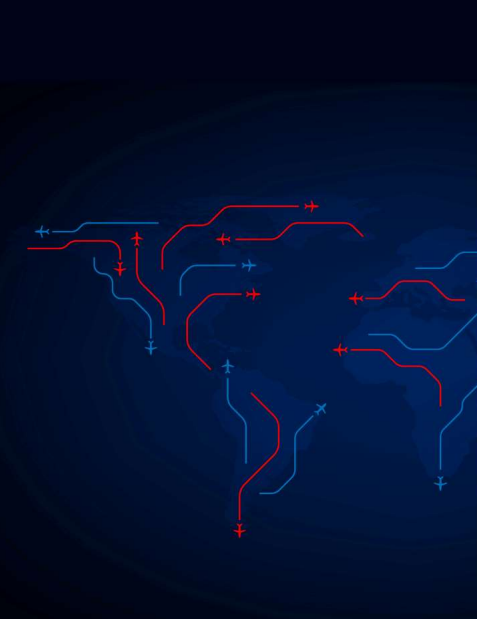
☐ SI

☐ NO

☐ Si su respuesta es "sí", favor, indicar cuáles.

MACROTAREA SEGURIDAD OPERACIONAL

4



Estas plataformas son:

☐ Propias

☐ De Organismos Internacionales

☐ Ambas

¿Qué tipo de información de seguridad operacional ingresa en dichas plataformas? *

☐ 5 HRC del GASP

☐ Indicadores precursores

☐ Indicadores avanzados (de procesos)

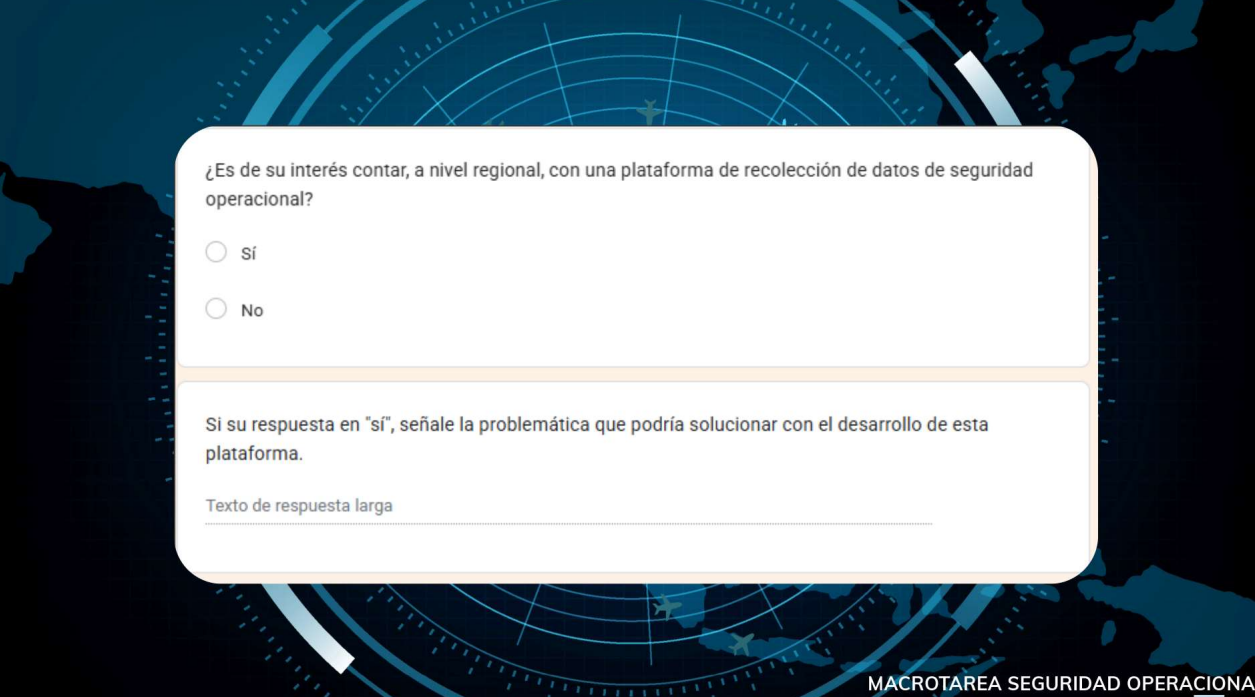
☐ Otros

☐ Ninguna de las anteriores

☐ Especifique otros

MACROTAREA SEGURIDAD OPERACIONAL

5



¿Es de su interés contar, a nivel regional, con una plataforma de recolección de datos de seguridad operacional?

☐ Sí

☐ No

Si su respuesta en "sí", señale la problemática que podría solucionar con el desarrollo de esta plataforma.

Texto de respuesta larga

MACROTAREA SEGURIDAD OPERACIONAL

6



7



8

TEMARIO

INTRODUCCIÓN AL WEBINAR

- BIENVENIDA Y OBJETIVOS DEL EVENTO
- PRESENTACIÓN DE LOS PONENTES

BLOQUE 1: REGULACIÓN Y NORMATIVA

- REGULACIÓN INTERNACIONAL (CONOPS UAS/UTM)
- NORMATIVAS NACIONAL DE CHILE
- PANEL DE PREGUNTAS (PAISES PARTICIPANTES)
- PREGUNTAS ABIERTAS DE ASISTENTES

BLOQUE 2: TECNOLOGIAS EMERGENTES Y TENDENCIAS FUTURAS

- UAV AUTONOMOS Y SISTEMAS DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL
- CARGA Y APLICACIONES LOGISTICAS
- DESARROLLO VTOL Y DESAFIOS FUTUROS
- CIBER SEGURIDAD EN SISTEMAS DE CONTROL
- PANEL DE PREGUNTAS
- PREGUNTAS ABIERTAS DE PARTICIPANTES

CONCLUSIONES Y CIERRE

- RESUMEN DE PUNTOS CLAVE DEL WEBINAR
- PALABRAS DE CIERRE

SUJETO A MODIFICACIONES

MACROTAREA SEGURIDAD OPERACIONAL

9



¡MUCHAS GRACIAS!

MANUEL BERMÚDEZ BADILLA
DGAC CHILE
PUNTO FOCAL

MACROTAREA SEGURIDAD OPERACIONAL

10

Civil Enforcement of Unruly and Disruptive Passengers – the FAA’s Enforcement Approach

Taneesha D. Marshall, Assistant Chief Counsel,
Aviation Litigation Division
Federal Aviation Administration
United States Dept. of Transportation

23-24 April 2025



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

•1

Overview

- Brief History of Prohibitions on Interference with Crewmembers
- Civil Enforcement Authorities
- Data Trends
- FAA’s Special Emphasis Enforcement Program
- Sanction Determinations
- Potential Criminal Enforcement



Federal Aviation
Administration

2

•2

History

- On July 28, 1961, the Federal Aviation Agency adopted Special Civil Air Regulation No. 448, which provided in pertinent part that:
 - No person shall assault, threaten, intimidate, or interfere with a crewmember in the performance of his duties aboard an aircraft being operated in air transportation; nor shall any person attempt to or cause the flight crew of such aircraft to divert its flight from its intended course or destination.
- In a final rule published January 7, 1999, the FAA added specific regulations related to interference with crewmembers on major air carrier flights, cargo flights, and charter flights.
- On April 5, 2000, Public Law 106-118, the Wendell H. Ford Aviation Investment and Reform Act, added 49 U.S.C. § 46318 increasing the penalties that could be sought against unruly passengers on aircraft.



Federal Aviation
Administration

3

•3

History

FAA Reauthorization Act of 2018 amended 49 U.S.C. § 46318:

An individual who physically or sexually assaults or threatens to physically or sexually assault a member of the flight crew or cabin crew of a civil aircraft or any other individual on the aircraft, or takes any action that poses an imminent threat to the safety of the aircraft or other individuals on the aircraft is liable to the United States Government for a civil penalty of not more than \$35,000.



Federal Aviation
Administration

4

•4

Civil Enforcement Authorities

- Under its civil penalty assessment authority enacted in December 1987, the FAA could assess a civil penalty up to \$1,000 against an individual after notice and an opportunity for a hearing on the record under 5 U.S.C. § 554.
- The statutory maximum amounts of civil penalties the FAA may impose have steadily increased through adjustments under the Federal civil penalty inflation adjustment laws.
- In 2003, the Vision 100--Century of Aviation Reauthorization Act, raised the statutory maximum amount of penalty against an individual for certain violations of the Federal Aviation Regulations to \$10,000.



Federal Aviation
Administration

5

•5

Civil Enforcement Authorities

- In 2020, when unruly passenger incidents aboard commercial aircraft began to increase, the FAA could impose up to \$13,910 against an individual for a violation of 14 CFR §§ 91.11, 121.580, 125.328, or 135.120 and up to \$36,516 against an individual for conduct proscribed under 49 USC § 46318.
- Those maximum amounts of civil penalty are now \$17,062 for a regulatory violation and \$44,792 for conduct prohibited under 49 USC § 46318, occurring on or after December 30, 2024.
- Legal enforcement actions seeking these civil penalties are issued by the FAA Office of the Chief Counsel, Aviation Litigation Division.



Federal Aviation
Administration

6

•6

Civil Enforcement Process

Investigation

- **Role of Inspector**
- **Thorough Investigation**
- **Actions**
 - Compliance, Administrative, Legal
- **Enforcement Investigative Report (EIR)**
 - Orderly statement of the facts related to regulations believed violated.
 - Written by the Investigating Inspector.
 - Recommendation of sanction. (consistent with FAA Policy).
 - Aviation Litigation Division issues civil penalty actions.
 - Appeal rights – Request for hearing (review).



Federal Aviation
Administration

7

•7

Civil Enforcement Process

- **Notice of Proposed Civil Penalty**
- **Informal Conference**
- **Final Notice of Proposed Civil Penalty**
- **Request for Hearing or Order Assessing Penalty**
- **Hearing – full litigation leading to evidentiary hearing before Admin. Law Judge**
- **Availability of Appeal**



Federal Aviation
Administration

8

•8

Sanction Determinations

- FAA Order 2150.3C, Chapter 9 sets forth the legal enforcement sanction guidance policy for the FAA's enforcement program.
- FAA counsel follows the process in Chapter 9 to determine an appropriate amount of civil penalty to propose for an apparent violation of 14 C.F.R. §§ 91.11, 121.580, 125.328, or conduct prohibited under 49 U.S.C. § 46318.



Federal Aviation
Administration

9

•9

Sanction Determination

- **Steps for Determining Sanction—**
 - Severity level of the violation
 - Culpability of the violator
 - Sanction range
 - Aggravating or mitigating factors
- **Mitigation based on substantiated inability to pay**



Federal Aviation
Administration

10

•10

Data Trends

- From 1995-2020, FAA investigations of unruly passenger incidents ranged from a low of 91 investigations in 2017 to a high of 310 investigations in 2004.
- During that time, FAA unruly passenger investigations averaged at 200 per year, with a modest increase during the 1997-2005 timeframe where FAA opened an average of 256 investigations per year.
- In 2021, the FAA initiated 1,113 investigations for unruly passenger incidents, almost all of which occurred that year. Of those investigations, 350 were initiated into legal actions seeking civil penalties totaling over \$5M. The FAA closed 367 legal actions (including legal actions from previous years) in 2021.



Federal Aviation
Administration

11

•11

Data Trends - 2022

- In 2022, the total number of cases declined sharply but remained much higher than pre-2021 level.
- In 2022 the FAA initiated 831 investigations for unruly passenger incidents, almost all of which occurred that year. Of those investigations, 567 were initiated into legal actions seeking civil penalties totaling over \$8M. The FAA closed 421 legal actions (including legal actions from previous years) in 2022.



Federal Aviation
Administration

12

•12

Data Trends - 2023

- In 2023, the total number of cases continued to decline but remained much higher than pre-2021 level.
- In 2023 the FAA initiated 512 investigations for unruly passenger incidents, almost all of which occurred that year. Of those investigations, 402 were initiated into legal actions seeking civil penalties totaling \$7.5M..



Federal Aviation
Administration

13

•13

Data Trends - 2024

- In 2024, the total number of cases remained flat but again higher than pre-2021 level.
- In 2024 the FAA initiated 295 investigations for unruly passenger incidents, almost all of which occurred that year. Of those investigations, 168 were initiated into legal actions seeking civil penalties totaling over \$3M.



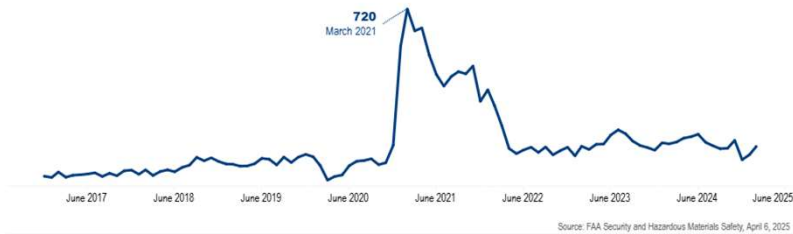
Federal Aviation
Administration

14

•14

Data Trends

Reported Incidents (Monthly)



Federal Aviation
Administration

15

•15

Special Emphasis Enforcement Program

- On January 13, 2021, the FAA Administrator signed a change to FAA Order 2150.3C, Compliance and Enforcement Program implementing a special emphasis enforcement program (SEEP) for unruly and disruptive passengers.
- “Zero tolerance” for unruly and dangerous behavior
- Civil penalty action will be initiated against passengers who assault, threaten, intimidate, or interfere with a crewmember in the performance of a crewmember’s duties in violation of FAA regulations or who engage in conduct prescribed under 49 U.S.C. § 46318 regardless of culpability.
- Neither compliance actions nor administrative actions will be taken for such conduct.



Federal Aviation
Administration

16

•16

Special Emphasis Enforcement Program

- SEEP originally was set to expire on March 30, 2021, but was extended “at least until” the TSA directives requiring face masks expired or any extension of those directives expired, and has remained in place.
- As of March 2025, FAA has initiated over 900 civil penalty actions under the SEEP seeking millions of dollars in fines against unruly passengers who violated FAA regulations or engaged in conduct prohibited under 49 U.S.C. § 46318.



Federal Aviation
Administration

17

•17

Special Emphasis Enforcement Program

- **SEEP includes advertising used to communicate with passengers about Zero Tolerance policy.**

- Airport signage
- Social media memes

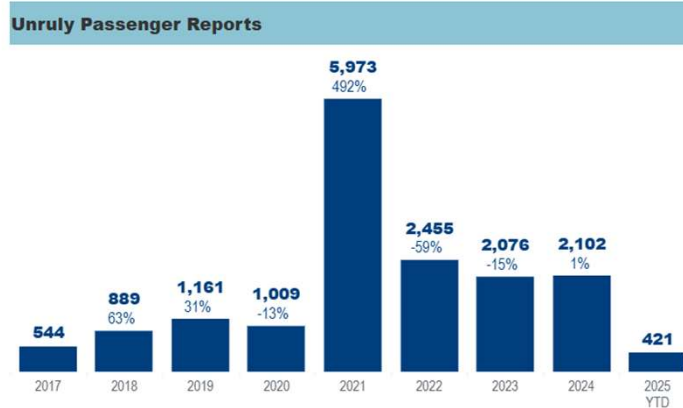


Federal Aviation
Administration

18

•18

Data Trends



Source: FAA Security and Hazardous Materials Safety, April 6, 2025



Federal Aviation
Administration

19

•19

Criminal Enforcement

➤ 49 U.S.C. § 46504 provides:

An individual on an aircraft in the special aircraft jurisdiction of the United States who, by assaulting or intimidating a flight crew member or flight attendant of the aircraft, interferes with the performance of the duties of the member or attendant, or lessens the ability of the member or attendant to perform those duties or attempts or conspires to do such act

*Shall be fined ...or imprisoned for up to 20 years..or both

*However, if a dangerous weapon is used in assaulting or intimidating the member or attendant, the individual shall be imprisoned for any term of years or for life.

- During CY2024, the FAA referred 20 cases for criminal prosecution. To date, FAA has submitted 8 cases in FY2025 for criminal referral. This has been less than in previous years.



Federal Aviation
Administration

20

•20

Criminal Enforcement

- **Local law enforcement**
 - Individuals who engage in criminal behavior while on board an aircraft may be subject to arrest and prosecution by state or local law enforcement, depending on state laws.
- **FAA plays no role in criminal enforcement**
 - FAA will take enforcement action regardless of existence (or lack thereof) of criminal enforcement against a passenger.



Federal Aviation
Administration

21

•21

Non-FAA Action

- **TSA No-Fly List**

The No Fly List is a small subset of the U.S. government Terrorist Screening Database (also known as the terrorist watchlist) that contains the identity information of known or suspected terrorists. Individuals on the No Fly List are prevented from boarding an aircraft when flying within, to, from and over the United States. Unruly passengers are NOT added to the No-Fly List.
- **Air carrier refusal to serve passengers**

Air carriers may refuse service on a passenger-by-passenger basis based on past incidents.



Federal Aviation
Administration

22

•22

Questions?



Federal Aviation
Administration

23

•23



Support the initiatives for the implementation of SBAS in the LAC region

Next Steps

22nd April 2025

*EU-Latin American Caribbean Aviation Partnership Project II
(EU-LAC APP II)*

*This project is funded by the European Union and implemented by
the European Union Aviation Safety Agency - EASA*

Your safety is our mission.

An Agency of the European Union 

1

Next Steps & Recommendations

- Feasibility study developed within the EU LAC APP-II to be consolidated based on workshop feedback
- Share workshop results and outcomes with regional Stakeholders through other forums organized by LACAC-CLAC and ICAO, including the Radio Navigation workshop organized at Mexico city
- Consider further collaboration on the SBAS topic through the future EU LAC APP-III project
- Continue progressing on the different studies required for the development of an SBAS regionally, among others validate positive ionospheric results, consolidate CBA and evaluate a possible governance scheme
- Define a possible system testbed that might help to validate technical studies and promote end-users engagement through live demonstrations
- Involvement of other regional SBAS users (ministry of agriculture, maritime, road transport, VTOL) to create synergies



2

2

Conclusions

- Governance has been identified as a key topic
 - Speakers from Europe, Korea and Africa have shared their practices but it is agreed that the solution must come from the relevant actors of the LAC region
- The regional feasibility of an SBAS solution has been early demonstrated
 - Workshop facilitated the engagement of the multi-sectorial partners from Peru, Brazil and Europe, to name a few, opening an opportunity for future coordination on data sharing
 - coordination with cybersecurity experts working on GNSS interference has been demonstrated to be important element for the identification of adequate mitigation measures
- Participants under the ICAO SAM, ICAO NACC and LACAC recognizes the regional approach to be the ideal way to move forward on the SBAS implementation
 - A working group to work on a possible SBAS roadmap at regional level might be considered
- The EU LAC APP II project is going to finish at the end of september 2025
 - Third cooperation project is currently under study and the SBAS could be one element to take into consideration in the description of the action
 - Evaluate the creation of a working group on the development of a road map for the SBAS implementation in the region



3

3



EU-Latin America and Caribbean Aviation Partnership Project (EU-LAC APP)

*Enhancing the aviation partnership between the EU and
Latin America and the Caribbean*

Muchas gracias

<https://eu-lac-app.eu/>

*This project is funded by the European Union and
implemented by the European Aviation Safety Agency*

easa.europa.eu/connect



Your safety is our mission.

An Agency of the European Union

4