



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

CLAC/CE/107-NE/05
06/08/25

CENTÉSIMA SÉPTIMA REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO
(Ciudad de Guatemala, Guatemala, 18 al 20 de agosto de 2025)

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Informe Reuniones CLAC
(Nota presentada por la Secretaría)

Antecedentes.

1. El programa de reuniones de la Comisión ha sido planificado conforme a lo aprobado durante la XXV Asamblea Ordinaria de la CLAC, celebrada en Santiago de Chile, en abril de 2024.
2. El Artículo 40 del Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC establece que el Comité Ejecutivo debe revisar ciertos asuntos, entre ellos las reuniones de la Comisión, que deben ser incluidos en el Orden del día del Comité Ejecutivo para tal efecto.

Reuniones de la CLAC.

3. Las reuniones de la Comisión celebradas entre el 4 de marzo de 2024 y el 17 de agosto de 2025 fueron las siguientes:

A. Reunión del Comité Ejecutivo

Reunión	Fecha	Modalidad	Adjunto	Enlace
CE/105	04/03/2024	Virtual, Plataforma Teams	-	Informe Rest
CE/106	26/04/2024	Virtual, Plataforma Teams	ADJUNTO 01	Informe
CE/Esp-III	17/12/2024	Virtual, Plataforma Teams	-	Informe Rest
CE/Esp-IV	28/03/2025	Presencial, Sao Paulo, Brasil	-	Informe Rest

B. Reunión del GEPEJTA

Reunión	Fecha	Modalidad	Adjunto	Enlace
GEPEJTA/56	17-19/07/2024	Presencial, San Salvador, El Salvador	ADJUNTO 02	Informe Inf-Restringido
GEPEJTA/57	12-14/11/2024	Presencial, Brasilia, Brasil	ADJUNTO 03	Inf-Público Inf-Restringido
GEPEJTA/58	23-24/04/2025	Presencial, Lima, Perú	ADJUNTO 04	Informe
GEPEJTA/59	8-11/07/2025	Presencial, San José, Costa Rica	ADJUNTO 05	Informe
GEPEJTA/60	25/07/2025	Virtual, Plataforma Teams	ADJUNTO 06	Informe

C. Reuniones del Grupo de Gestión

Reunión	Fecha	Modalidad	Adjunto	Enlace
GRUGES/2024-6	31/05/2024	Virtual	ADJUNTO 07	Informe
GRUGES/2024-7	28/06/2024	Virtual	ADJUNTO 08	Informe
GRUGES/2024-8	17/07/2024	Presencial, San Salvador, El Salvador	ADJUNTO 09	Informe
GRUGES/2024-9	27/09/2024	Virtual	ADJUNTO 10	Informe
GRUGES/2024-10	12/11/2024	Presencial, Brasilia, Brasil	ADJUNTO 11	Informe
GRUGES/2025-1	23/04/2025	Presencial, Lima, Perú	ADJUNTO 12	Informe
GRUGES/2025-2	10/07/2025	Presencial, San José, Costa Rica	ADJUNTO 13	Informe

4. Es preciso señalar que la información relativa a las reuniones se encuentra disponible de forma permanente en la página web de la Comisión. En el caso de los informes y notas de carácter restringido, estos se encuentran en la zona interna, sección “Documentos Internos”, dentro de las categorías correspondientes a las reuniones de la Asamblea, el Comité Ejecutivo, el GEPEJTA y el GRUGES. Tenga en cuenta que algunos documentos en formato PDF requieren una clave adicional, la cual debe ser solicitada a la Secretaría.

Conclusión.

5. El programa de trabajo de la CLAC incluye reuniones de sus órganos, así como de los grupos creados por el Comité Ejecutivo. De cada una de estas reuniones se elabora un acta, la cual debe ser conocida y aprobada por dicho Comité.

Medidas propuestas.

6. Se solicita a los delegados tomar conocimiento de la información presentada y proceder con la aprobación de los informes de las reuniones indicadas.

**CVI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO**

(Reunión virtual, 26 de abril de 2024)

INFORME**Formato y fecha de la reunión.**

1. La Centésima sexta reunión del Comité Ejecutivo se realizó el 26 de abril de 2024, de manera virtual a través de la plataforma Teams.

Apertura, coordinación, secretaría y participación.

2. La apertura y coordinación de la reunión estuvo a cargo de la Sra. Azucena Zelaya, Directora General (Interina a.i.) de la Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC de Guatemala, asistida en la secretaría por el Sr. Jaime Binder, Secretario de la Comisión. Participaron en la reunión, (43) delegados de los siguientes Estados miembros: Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay, Venezuela. La lista de participantes se acompaña como **Adjunto 1**.

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

3. La Presidenta de la CLAC puso a consideración de las delegaciones el Orden del día, que fue aprobado por unanimidad y se acompaña al informe como **Adjunto 2**.

Cuestión 2**del Orden del Día: Plan operativo presentado por las Macrotareas.**

4. La Presidenta ofreció la palabra a los encargados de las Macrotareas de la CLAC, para que realicen sus respectivas presentaciones de las macrotareas para el bienio abril 2024- abril 2025, indicando el siguiente orden: Capacitación (Guatemala, presentada por la Secretaría de la CLAC); Transporte y política aérea (República Dominicana); Seguridad operacional (Chile); Medio ambiente (Brasil); Gestión aeroportuaria (Costa Rica); Seguridad de la Aviación y Facilitación (Uruguay); Grupo Ad hoc sobre Igualdad de Género en la Aviación (Chile).

5. En relación con la Macrotarea de Transporte y Política Aérea, presentada por la República Dominicana, el delegado de Brasil felicitó la presentación, y expresó su apoyo a la macrotarea, especialmente en los temas que quedaron pendientes del periodo anterior. De igual forma, el encargado de Chile felicitó la presentación e invitó a los Estados miembros a colaborar con todas las Macrotareas en la medida que tengan disponibilidad de sus expertos.

6. En lo referido a la presentación sobre medio ambiente, el delegado de Chile agradeció la presentación y sugirió agregar un punto sobre las obligaciones que está imponiendo la Unión Europea a los operadores respecto a las emisiones no relacionadas de CO₂, consideró que se podría realizar una reunión entre los Estados para entender el punto y revisar si se puede llegar a un consenso en la región.

7. El delegado de Guatemala también felicitó la presentación y expresó su disponibilidad y apoyo para seguir trabajando en la Macrotarea de Medio Ambiente. También comentó que SAF es un tema relevante, pero que hay que tener en cuenta la diversidad de la Región, y es importante considerar el tema de los monocultivos. Consideró que las posiciones de los Estados siempre deben ser desde el respeto a la biodiversidad y a los diversos ecosistemas terrestres y marítimos.

8. Uruguay por su parte expresó su apoyo a todas las macrotareas, en especial a la de medio ambiente, por su importancia, concordando con la exposición de Brasil y los comentarios de Guatemala.

9. El Secretario solicitó a Chile exponer su experiencia llamada “Vuelo Limpio”, que fue presentada recientemente en la reunión del Wings of Change Americas en Santiago de Chile. Sugirió a Chile considerar preparar una Nota de estudio al respecto, para ser analizada por todos los Estados en el siguiente GEPEJTA, con el fin de impulsar a los demás países que aún no lo han hecho a seguir la misma iniciativa, y eventualmente buscar financiamiento con ese objetivo.

10. El delegado de Chile, expresó que se encuentran disponibles para compartir su trabajo, indicó que parte importante ha sido documentar todo lo realizado en las actas de las reuniones previas que tuvieron, para elaborar la hoja de ruta. Toda esa información se encuentra disponible en la página web sobre vuelo limpio. Reiteró que para realizar esta tarea tuvieron el apoyo del BID, y que el Banco

está trabajando para colaborar con más países. Finalizó indicando que prepararán una Nota de estudio sobre el tema, para ser presentado en la próxima reunión del GEPEJTA/56.

Conclusión

11. El Comité Ejecutivo tomó conocimiento de las exposiciones de los Estados que se contendrán en las fichas básicas, para configurar el Plan Operativo de la CLAC y que serán publicadas en la página web. El Plan operativo será un documento vivo que admitirá nuevas tareas o cambios en las mismas durante el periodo.

Cuestión 3

del Orden del Día: Términos de referencia del GRUGES.

12. El Secretario presentó la NE sobre la revisión de los Términos de referencia del GRUGES, para el periodo 2024-2025.

13. El delegado de Brasil expresó su apoyo a los Términos de Referencia del GRUGES propuestos.

14. La funcionaria de Colombia indicó que aprovecha la oportunidad para expresar su apoyo para Grupo ad hoc sobre igualdad de género revisado anteriormente. Asimismo, solicitó participar en la próxima reunión del GRUGES, a fin de evaluar su participación permanente en el Grupo.

15. El Secretario precisó que se procederá a citar a la próxima reunión del GRUGES con los miembros que han estado participando y se tomará en cuenta a los nuevos Estados que deseen participar.

16. El delegado de Ecuador solicitó incluir a su país en las futuras reuniones.

Conclusión

17. Se examinó y aprobó sin observaciones el borrador de los Términos de Referencia del GRUGES.

Cuestión 4

del Orden del Día: Otros asuntos.

18. El Secretario informó que Singapur ha ofrecido aumentar las becas que incluyen pasajes aéreos en 15 más, lo que sumado a las 5 existentes, da un total de 20 becas que incluyen

pasajes aéreos a Singapur. Indicó que, dada la mayor cantidad de becas, estas serán entregadas por orden de solicitud de los Estados, sin usar los requisitos tradicionales, y conminó a que la alta dirección mira la página web de la CLAC y postule a las becas ofrecidas.

19. El Secretario agregó en otros asuntos que la Asamblea acordó que el Comité Ejecutivo conforme la lista o plancha de candidatos de la CLAC al Consejo de la OACI este año, he indicó que la Secretaría enviará una carta a los Estados solicitando las postulaciones. Por lo tanto, pidió a los grupos de rotación que se reúnan para definir los nombres bajo la condición de estar debidamente preparados para enfrentar la elección.

20. Al final de la reunión, la delegada de Argentina agradeció la invitación y excusó a su director por no participar en ella, por razones de agenda.

Clausura

21. Las palabras de clausura fueron realizadas por la Presidenta de la CLAC, Sra. Azucena Zelaya, Directora General (Interina a.i.) de la Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC de Guatemala, conminando a los Estados a trabajar unidos y también a encontrarse en el marco de las próximas reuniones de OACI.



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

CLAC/CE106-Informe
ADJUNTO 1

CVI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Reunión virtual, 26 de abril de 2024)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS	
NOMBRE / E-Mail	CARGO / INSTITUCIÓN
ARGENTINA	
Pamela Suarez psuarez@anac.gob.ar	Directora de la Unidad de Planificación y Control de Gestión Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
BRASIL	
Luiz Ricardo Nascimento	Director Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Marcelo Lima marcelo.lima@anac.gov.br	Head of International Affairs Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Marcela Anselmi marcela.anselmi@anac.gov.br	Jefe de la Asesoría Internacional y Medio Ambiente Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
André Reboucas andre.reboucas@anac.gov.br	Especialista En Regulación De Aviación Civil Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
BOLIVIA	
José Garcia jgarcia@dgac.gob.bo	Director Ejecutivo Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Teresa Mckenzie tmckenzie@dgac.gob.bo	Directora de Transporte Aéreo Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC

Hugo Peñaranda hpenaranda@dgac.gob.bo	Jefe de la Unidad de Servicios Aerocomerciales Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
CHILE	
Manuel Bermúdez mbermudez@dgac.gob.cl	Director de Seguridad Operacional Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Martín Mackenna mmackenna@jac.gob.cl	Secretario General Junta de Aeronáutica Civil – JAC
Percy Gómez	Director de Planificación Director Jurídico subrogante Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
David Dueñas dduenas@jac.gob.cl	Jefe de Asuntos Legales e Internacionales Junta de Aeronáutica Civil – JAC
Patricia de Andraca patricia.deandraca@dgac.gob.cl	Encargada de Relaciones Aeronáuticas Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Nicole Turrel nturrel@dgac.gob.cl	Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Ignacio Acevedo ignacio.acevedo@dgac.gob.cl	Abogado Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
COLOMBIA	
Lina Morales lina.morales@aerocivil.gov.co	Directora de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -UAEAC
Ana María Rodríguez ana.rodriguez@aerocivil.gov.co	Profesional en Relaciones Internacionales Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -UAEAC
COSTA RICA	
Luis Miranda lmiranda@dgac.go.cr	Sub Director Dirección General de Aviación Civil – DGAC
Marcos Castillo mcastillo@dgac.go.cr	Director Consejo Técnico de Aviación Civil
Miguel Solano msolano@dgac.go.cr	Encargado Proceso Regulación Aeronáutica Dirección General de Aviación Civil – DGAC
CUBA	

Armando Daniel presidencia@iacc.avianet.cu	Presidente Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC
Adys Sánchez adys.sanchez@iacc.avianet.cu	Jefe Departamento Legal Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC
Rita García rita.garcia@iacc.avianet.cu	Esp. en Transporte Aéreo y Relaciones Internacionales Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC
ECUADOR	
Vicente Lascano vicente.lascano@aviacioncivil.gob.ec	Asesor Internacional Dirección General de Aviación Civil – DGAC
EL SALVADOR	
Kathya Rodríguez krodriguez@aac.gob.sv	Representante del Director Ejecutivo Autoridad de Aviación Civil - AAC
GUATEMALA	
Azucena Zelaya a.zelaya@dgac.gob.gt	Directora General Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Giovanni Tobar giovanni.tobar@cocesna.org	Gerente de Transporte y Medio Ambiente Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea – COCESNA
Lucia González carmen.gonzalez@cocesna.org	Especialista Medio Ambiente Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea – COCESNA
Andrés Bolaños	Especialista Medio Ambiente Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea – COCESNA
HONDURAS	
Jorge Corrales jcorrales@ahac.gob.hn	Agencia Hondureña Aeronáutica Civil – AHAC
MÉXICO	
Rafael García Gijón rafael.garcia@afac.gob.mx	Director Ejecutivo de Transporte y Control Aeronáutico Agencia Federal de Aviación Civil – AFAC
Fernando Martínez fernando.martinez@afac.gob.mx	Jefe del Departamento de Gestión del Cambio y Promoción del Programa Estatal de Seguridad Operacional de México Agencia Federal de Aviación Civil – AFAC

Pablo Salazar pablo.salazar@afac.gob.mx	Jefe de la Oficina de Asuntos de la CLAC Agencia Federal de Aviación Civil – AFAC
PANAMÁ	
Carlos Von Seidlitz carlos.vonseidlitz@aeronautica.gob.pa	Director de Transporte Aéreo Autoridad Aeronáutica Civil - AAC
PARAGUAY	
Maria Liz Viveros staai@dinac.gov.py	Sub Directora de Transporte Aéreo Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC
PERÚ	
Verónica Pajuelo vpajuelo@mtc.gob.pe	Coordinadora de Política Aérea Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
REPÚBLICA DOMINICANA	
Paola Plá ppla@jac.gob.do	Secretaria Junta de Aviación Civil – JAC
Juberkis Luciano jluciano@jac.gob.do	Encargada Departamento de Transporte Aéreo Junta de Aviación Civil – JAC
URUGUAY	
Leonardo Blengini leonardo.blengini@dinacia.gub.uy	Director Nacional Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica – DINACIA
VENEZUELA	
Ramón Henríquez ramon.henriquez@inac.gob.ve	Gerente de Derecho Aeronáutico Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)
Lenin Sequeira lenin.sequeira@inac.gob.ve	Coordinador de Operaciones Internacionales Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)
Rosibel Mata rosibel.mata@inac.gob.ve	Analista de Operaciones Internacionales Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)
Felgismar Arnos felgismar.arnos@inac.gob.ve	Analista de la Gerencia de Relaciones Bilaterales y Multilaterales Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)



CLAC/CE 106/111
ADJUNTO 2
12/04/24

CVI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO
(Reunión virtual, 26 de abril de 2024)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL
(Presentado por la Secretaría)

- Cuestión 1: Aprobación del Orden del día.
- Cuestión 2: Plan operativo presentado por las Macrotareas.
- Capacitación (Guatemala)
 - Transporte y política aérea (República Dominicana)
 - Seguridad operacional (Chile)
 - Medio ambiente (Brasil)
 - Gestión aeroportuaria (Costa Rica)
 - Seguridad de la Aviación y Facilitación (Uruguay)
 - Grupo Ad hoc sobre Igualdad de Género en la Aviación (Chile)
- Cuestión 3: Términos de referencia del GRUGES.
- Cuestión 4: Otros asuntos.



CLAC/GEPEJTA/56-INFORME

15/08/24

**QUINGUAGÉSIMA SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/56)**
(San Salvador, El Salvador 17 – 19 de julio de 2024)

INFORME

Lugar y fecha de la reunión.

1. La Quincuagésima Sexta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/56) se realizó de manera presencial en la ciudad de San Salvador, El Salvador, del 18 al 19 de julio de 2024.

Apertura.

2. La inauguración contó con alocuciones de Homero Morales, Director Ejecutivo de Autoridad de Aviación Civil El Salvador; Juan Carlos Canales, Gerente aeroportuario de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma CEPA; la Presidenta de la CLAC, Azucena Zelaya (**Adjunto 1**); y la Ministra de Turismo de El Salvador, Morena Valdez. Además, compartió la mesa de honor el Secretario de la Comisión, Jaime Binder.

Secretaría, Participantes y Coordinación.

3. La Coordinación de la reunión estuvo a cargo de Hazel Pinto, Gerente Legal de la Autoridad de Aviación Civil de El Salvador, asistida por la Secretaría de la CLAC. En la reunión participaron treinta (30) delegados, representando a nueve (9) Estados miembros y dos (2) organismos observadores. La lista completa de participantes se acompaña como **Adjunto2**.

Cuestión 1 del

Orden del Día: Aprobación del Orden del Día.

4. El Orden del día, fue presentado por la Presidencia de la CLAC al Grupo de Expertos, el que fue aprobado sin objeción (**Adjunto 3**).

Cuestión 2 del

Orden del día: Presentación de la Autoridad de El Salvador

5. El Director Ejecutivo de Autoridad de Aviación Civil El Salvador, Homero Morales, realizó la presentación que se encuentra en el **Adjunto 4**, referida a los principales avances que ha tenido El Salvador en los últimos 5 años y al fortalecimiento de los lazos de amistad entre los Estados. Durante la presentación el Director invitó a los Estados presentes a que, si existe algún convenio (o instrumento internacional) que no se haya firmado, se aproveche el espacio, para iniciar negociaciones que faciliten las suscripciones respectivas.

Cuestión 3 del

Orden del día: Transporte y Política Aérea

Sistema de autorización de vuelos entre los países de la Región
(CLAC/GEPEJTA/56-NE/02)

6. La NE/02 referida a los Sistema de autorización de vuelos entre los países de la Región, fue presentada por la delegación de Brasil, y en ella se solicitó reenviar el “Cuestionario respecto a la autorización/habilitación de empresas aéreas extranjeras para operar servicios aéreos” a las Autoridades Aeronáuticas de los Estados Miembros de la CLAC, con excepción de Aruba, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, República Dominicana y Venezuela. Brasil precisó, además, que esta tarea proviene del periodo anterior del Comité Ejecutivo y que ellos continuarán con la tarea apoyando la labor que realiza la Macrotarea de Transporte y Política aérea que coordina República Dominicana.

7. La delegación de El Salvador solicitó la palabra para expresar su apoyo a la Nota de Estudio, indicando que, si bien El Salvador ya había contestado el cuestionario, existen nuevas normativas y es necesario actualizar las respuestas.

8. La delegación de Chile también apoyó la Nota de estudio e indicó que Chile ya había contestado el cuestionario, solicitando a la Secretaría la corroboración de ello.

Conclusión:

9. El GEPEJTA acordó el reenvío, por medio de la Secretaría, del “Cuestionario respecto a la autorización/habilitación de empresas aéreas extranjeras para operar servicios aéreos” a los Estados CLAC que aún no han contestado o que necesiten actualizar información a que lo hagan a la brevedad posible.

Creación de un indicador de competencia en el mercado de la aviación civil
(Presentación 05)

10. La delegación de Brasil realizó de manera virtual la presentación “*Aviation Competitiveness Working Group*”, (presentación virtual del 19 de julio), proporcionando información sobre el estado actual de las discusiones, para definir un indicador de competencia de la aviación civil.

11. Luego de las preguntas de las delegaciones, la Secretaría instó a continuar con este trabajo en el grupo ad hoc.

Conclusión:

12. El GEPEJTA tomó conocimiento de la información presentada.

Estudio de estacionalidad en la región
(CLAC/GEPEJTA/56-NE03)

13. La delegada de la República Dominicana presentó la NE-03: Estudio de estacionalidad en la región, proponiendo al GEPEJTA que solicite la cooperación de los Estados, con las informaciones pertinentes que puedan servir de insumos para este estudio y exhortar a los Estados miembros que faciliten la participación de los expertos para la investigación.

14. La Secretaría agradeció la nota a la República Dominicana y preguntó con relación a la forma en que se busca realizar el estudio sobre estacionalidad y al aporte de los Estados de la CLAC en dicho sentido. La delegada de la República Dominicana contestó señalando que se espera recibir los aportes de los Estados CLAC con sus propios estudios internos en esta materia.

15. La delegación de Cuba se refirió a este punto señalando que además de apoyar la iniciativa, le parecía que la forma de hacerlo es constituir un grupo ad hoc de especialistas, lo que fue secundado por la delegación de Brasil.

16. La Secretaría, haciendo uso de la palabra precisó que, además del grupo ad hoc que se cree, también existe un grupo estadístico que sesiona mensualmente con el apoyo de ALTA que puede aportar en este análisis.

Conclusión:

17. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y concordó un grupo ad hoc para los estudios de estacionalidad en la región compuesto por: Brasil, Chile, Costa Rica, El Salvador y República Dominicana, sin perjuicio de permanecer abierto a los demás Estados que quieran conformarlo.

Concretar relaciones bilaterales entre todos los Estados CLAC
(CLAC/GEPEJTA/56-NE04)

18. La delegada de la República Dominicana presentó la NE-04: Concretar relaciones bilaterales entre todos los Estados CLAC, en donde solicitó a los Estados cooperar con las informaciones pertinentes que puedan servir de insumo para un estudio relativo a las relaciones bilaterales entre los estados de la CLAC y proponer mejoras a la propuesta de una encuesta que será presentada con dicho fin.

19. La delegación de El Salvador apoyó la nota presentada señalando que este tipo de iniciativas permite concretar los acuerdos bilaterales e incluso los multilaterales en la región.

20. La delegación de Chile también apoyó la Nota presentada e indicó que la información que será recopilada será de mucha utilidad. Además, preguntó si la encuesta se va a referir únicamente a recopilar los datos de los países entre los cuales existen acuerdos, o también a los datos de las operaciones aéreas que efectivamente son realizadas.

21. La delegación de República Dominicana contestó que el estudio abarcará ambas hipótesis, puesto que un objetivo es analizar también la conectividad.

22. Por su parte la delegación de Cuba preguntó si el estudio se va a referir solo a la región CLAC o también considera el análisis de otros países fuera de la región.

23. La delegación de Brasil recordó que su país ha desarrollado un estudio relativo a la liberalización de los servicios aéreos en el transporte internacional, que es de utilidad para los análisis actuales.

24. El Secretario indicó que en la página web de la CLAC, en la parte referida a la información de los Estados miembros, existe un cuadro sobre derechos de tráfico, que debe ser actualizado para determinar las relaciones bilaterales existentes hoy en día. Además, también concordó en que es necesario y útil realizar un análisis positivo referido a la real conectividad en la región, para un estudio en este segundo sentido eventualmente se podría hacer uso de la cooperación internacional que tiene la CLAC en base a los MoUs que ha suscrito. Indicó igualmente que el análisis debiera contemplar un acápite especial para la carga aérea, dado que está en proceso de implementación la liberalización de la carga aérea en la región. Finalmente, también señaló que el estudio debería limitarse a la región CLAC.

Conclusión:

25. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y a la futura encuesta, y encargó a la Secretaría realizar las actualizaciones de la información de los derechos de tráfico que se publican en la página web.

Revisión y modernización de Resoluciones
(CLAC/GEPEJTA/56-NE05)

26. Le delegación de la República Dominicana presentó a continuación la NE-05: Revisión y modernización de Resoluciones, solicitando tomar nota de la información presentada y conformar un grupo Ad-hoc para la evaluación de las resoluciones a ser revisadas.

27. La Secretaría al hacer uso de la palabra se refirió a que le parecía que algunas resoluciones presentadas en la Nota de estudio no era necesario que fueran revisadas. La delegación de Chile indicó que el sentido de la nota de República Dominicana era precisamente que se evaluara dicha circunstancia, por tanto, el grupo ad hoc debería hacer la evaluación. Lo anterior fue respaldado por El Salvador y por Guatemala al apoyar la nota de estudio.

Conclusión

28. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y concordó la formación de un grupo ad hoc para revisar las resoluciones compuesto por: Brasil, Chile, El Salvador y República Dominicana, sin perjuicio del posterior ingreso de más Estados.

Capacitación de convenios de transporte aéreo
(CLAC/GEPEJTA/56-NE14)

29. La delegación de El Salvador presentó la NE-14: Capacitación de convenios de transporte aéreo, solicitando por medio de la Macrotarea de Transporte y Política Aérea que se promoció la capacitación entre los Estados miembros de la CLAC en Acuerdos Bilaterales y Multilaterales de Transporte Aéreo con el propósito de incentivar la participación de más países en dichos acuerdos. Y que se apruebe promover esta iniciativa para que a través del organismo de capacitación técnico y adecuado se imparta los aspectos esenciales de la negociación de Acuerdos de Transporte Aéreo.

30. La delegación de Chile felicitó la nota de estudio que le pareció muy interesante puesto que pone acento en un tema de la mayor relevancia, donde no siempre existe entre los Estados simetría de información y de conocimiento. En general los cursos ofrecidos por distintos organismos son bastante caros y Chile ofreció su cooperación en lo que sea posible en este sentido.

31. De igual forma, la delegación de la República Dominicana apoyó la iniciativa de El Salvador, señalando que el estudio de los modelos de negociación es de utilidad para los Estados CLAC.

32. Asimismo, la delegación de Costa Rica se sumó a los apoyos a la nota presentada, haciendo énfasis en las necesidades de la región.

33. La Secretaría indicó que este tema está en la frontera de las tareas que realiza la Macrotarea de Capacitación. Además, recordó que en el pasado y previo a un ICAN (ICAO Air Services Negotiation Event), en la CLAC se había realizado una especie de capacitación virtual, rematando que, con el apoyo pertinente, este año podría hacerse algo parecido.

Conclusión.

34. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada encomendado a la Secretaría la coordinación de una actividad virtual este año previo al ICAN.

**Cuestión 4 del
Orden del día: Gestión Aeroportuaria**

**Gestión interesada del Aeropuerto Internacional JUAN SANTAMARÍA
(Presentación-02)**

35. El delgado de Costa Rica y responsable de la macrotarea de Gestión Aeroportuaria realizó la Presentación-02: Gestión interesada del Aeropuerto Internacional JUAN SANTAMARÍA, con el fin de mostrar la experiencia de dicho país en materia de concesiones aeroportuarias.

36. Las delegaciones y la secretaria felicitaron al expositor por su completa y pedagógica ponencia y realizaron preguntas sobre el tema expuesto.

Conclusión:

37. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

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

**Actualización de Encuesta sobre oferta y demanda de capacitación
(CLAC/GEPEJTA/56-NE12)**

38. El Secretario de la CLAC realizó la presentación de la NE-12: Actualización de Encuesta sobre oferta y demanda de capacitación, solicitando que dicha encuesta sea contestada a la brevedad posible por los Estados miembros.

Conclusión:

39. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada e instó a que la encuesta se conteste a la brevedad posible.

Promover capacitación a miembros de función ejecutiva y judicial
(CLAC/GEPEJTA/56-NE13)

40. A continuación el Secretario representó la NE-13: Promover capacitación a miembros de función ejecutiva y judicial, solicitando que los Estados proporcionen nombres de expertos para que puedan brindar charlas o clases en eventos sucesivos y enviar a la Secretaría los estudios de casos académicos, sentencias judiciales, procesos administrativos y otros, que sirvan de apoyo a los eventos futuros. Adicionalmente, solicitó exhortar a los Estados miembros que faciliten la salida de los expertos mediante comisiones de servicios o de otras facilidades como permisos administrativos.

Conclusión:

41. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada acordando enviar nombres de expertos, material para los futuros cursos y considerar el envío de expertos a las actividades en calidad de docentes.

Oferta de actividades de capacitación desde los Estados miembros de la CLAC
(seminario, curso y/o taller)
(CLAC/GEPEJTA/56-NE11)

42. Luego, el Secretario representó la NE-11: Oferta de actividades de capacitación desde los Estados miembros de la CLAC (seminario, curso y/o taller), donde pide a los Estados que participen en los cursos ofrecidos y que, además, ofrezcan becas a los demás Estados miembros y a las Organizaciones regionales de aviación hermanas (ACAO, CAFAC, CEAC).

Conclusión.

43. El GEPEJTA tomó nota y accedió a instar en la participación en los cursos y en el eventual otorgamiento de becas.

Actualización MoUs de la CLAC con otros Estados no miembros y organismos internacionales.
(CLAC/GEPEJTA/56-NI01)

44. La coordinadora señaló que la NI-01: Actualización MoUs de la CLAC con otros Estados no miembros y organismos internacionales está a disposición de los Estados miembros, con la información respectiva.

Cuestión 6 del

Orden del día: Seguridad Operacional

Sistema de Recolección y Procesamiento de Datos de Seguridad Operacional: Propuesta CLAC
(Presentación-01)

45. La delegación de Chile realizó la **Presentación-01: Sistema de Recolección y Procesamiento de Datos de Seguridad Operacional: Propuesta CLAC**, señalando que esta tarea continuaba el trabajo realizado previamente, pero con cambios significativos.

46. En efecto, el responsable de la Macrotarea de Seguridad Operacional señaló que el objetivo de la tarea es desarrollar una plataforma digital regional que permita el intercambio de datos de Seguridad Operacional entre los Estados miembros de la CLAC, con las siguientes características: 1) Información agregada: los indicadores serán presentados de forma aunada y no por país. 2) Datos anónimos: al presentar información agrupada y un robusto perfilamiento de usuarios, se garantiza la imposibilidad de identificar de dónde proviene la fuente de la información. 3) Secreto: la carga de datos individual se hará a través de un acceso único de usuario, con manejo de sesiones y contraseñas cifradas. Finalmente indicó que se propone una encuesta que se remitirá a los Estados a través de la Secretaría de la CLAC, con el fin de definir los indicadores a considerar en la plataforma.

47. Las delegaciones de El Salvador y Brasil realizaron preguntas técnicas sobre el proyecto y sobre la necesidad de no duplicar funciones con la OACI.

Conclusión:

48. Tomando nota del debate presentado, el GEPEJTA acordó conformar un grupo Ad hoc para revisar la iniciativa y la encuesta, conformado por Brasil y Chile, sin perjuicio de la posterior adhesión de otros Estados.

Cuestión 7 del

Orden del día: Medio Ambiente

Directrices ambientales de la CLAC: revisión de la Resolución A18-07.
(CLAC/GEPEJTA/56-NE08)

49. La delegación de Brasil presentó la NE-08: Directrices ambientales de la CLAC: revisión de la Resolución A18-07, donde solicitan tomar nota de las informaciones presentadas y aprobar los principales ejes temáticos que fundamentan la actualización de la Resolución A18- 7, conforme al párrafo 13 de la Nota, además de solicitar al Grupo ad hoc de Medio Ambiente que presente un borrador de actualización de la Resolución A18-7 en base a los pilares propuestos en párrafo 13, y nombrar expertos para apoyar los trabajos del Grupo ad hoc de Medio Ambiente.

50. Al respecto, República Dominicana indicó estar de acuerdo con la propuesta de Brasil, ya que habían trabajado la nota presentada en conjunto con el grupo Ad hoc de Medio Ambiente.

51. El representante de Chile comentó estar de acuerdo con la actualización de la Resolución, considerando que es el momento adecuado de realizarlo.

52. El funcionario de El Salvador apoyó la nota y solicitó que se notifique a los Estados los avances que se vayan trabajando en el grupo Ad hoc.

53. Asimismo, Costa Rica comentó que ha estado trabajando en temas medio ambientales con El Salvador y apoyó la actualización de la Resolución.

54. El Secretario comentó que se han realizado reuniones del grupo Ad hoc de medio ambiente, donde se ha ido trabajando este tema. Asimismo, dijo que la idea es tener la resolución lista antes de la Asamblea de la OACI, de ese modo los Estados puedan ir fijando posiciones en esta materia. Por otro lado, invitó a los Estados que aún no se han inscrito, a participar del grupo Ad hoc quienes se reunirán virtualmente antes del próximo GEPEJTA/57.

55. El Salvador solicitó ser adherido a dicho grupo.

Conclusión:

56. El GEPEJTA tomó nota y aprobó que los ejes temáticos propuestos sean desarrollados por el Grupo ad hoc que preparará el borrador de la resolución A18-7.

Coordinación de los Estados de la CLAC en los foros internacionales de medio ambiente. (CLAC/GEPEJTA/56-NE09)

57. La delegación de Brasil presentó la NE-09: Coordinación de los Estados de la CLAC en los foros internacionales de medio ambiente, solicitando instar a que los Estados miembros de la CLAC participen en los eventos sobre medio ambiente programados para el segundo semestre de 2024; y solicitando al grupo ad hoc de medio ambiente que elabore un borrador de documento con directrices regionales de la posición de la CLAC sobre los temas emergentes de medio ambiente, con especial atención a los temas que serán discutidos en la Asamblea de la OACI.

58. Costa Rica reiteró el compromiso de su Estado para apoyar a la Macrotarea, a fin de tener una posición congruente con la CLAC.

Conclusión:

59. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acordó instar a los Estados miembros a participar en los eventos de medio ambiente y además encargar al grupo ad hoc que elabore un borrador de documento con directrices regionales para los temas que serán discutidos en la próxima asamblea de la OACI.

**Coordinación de los Estados de la CLAC para la implementación del MRV del CORSIA, para
fomentar proyectos de compensación en la región.
(CLAC/GEPEJTA/56-NE10)**

60. La delegación de Brasil presentó la NE-10: Coordinación de los Estados de la CLAC para la implementación del MRV del CORSIA, para fomentar proyectos de compensación en la región, requiriendo que se apoye el desarrollo de propuestas de cooperación entre los Estados para la implementación del MRV, incluso por medio de la elaboración de guía de orientación; y solicitando al grupo ad hoc de medio ambiente que apoye a la macrotarea en la identificación de propuestas de acción de la CLAC para el fomento de proyectos de compensación que generen unidades de emisión en la región de Latinoamérica y Caribe.

61. El Salvador desde la parte técnica apoya la nota de estudio presentada, comentó que están incluidos en el CORSIA desde el 2016, que han tenido coordinaciones con otros países de Centroamérica, asimismo, con EASA. Por otro lado, explicó que si aún no hay un mecanismo establecido para estas coordinaciones, hay comunicación entre algunos Estados para la revisión de los temas relacionados al CORSIA. También expresó sus dudas sobre lo comentado en la nota de estudio respecto a las unidades de emisión aprobadas por la OACI, donde se mencionó que Guyana había sido el primero país en usar este tipo de emisiones; la duda es sobre si están estas unidades disponibles para todos los Estados y las aerolíneas o solo Guyana tiene esta posibilidad.

62. Al respecto, Brasil aclaró que ya hay dos programas elegibles para el CORSIA, pero que como Región no hay programas elegibles por la OACI, Guyana ha logrado como país tener la autorización para el CORSIA, y es por eso, que ha podido acceder a estas unidades de emisión. Pero, por ejemplo, en Brasil hace falta la carta de autorización y por lo tanto no pueden presentar proyectos de programas y así varios países de la Región. Es por eso que, primero se debe tener dicha carta. Recalcó que como CLAC se pueden organizar seminarios o eventos a fin de difundir la información y mostrar la importancia del CORSIA en la aviación.

63. Chile apoyó la nota y mencionó que como Estado es vital la cooperación, ya que los países que enfrentan problemas de cambio climático tratan estos temas en sus Ministerios de Medio Ambiente y lo hacen desde otro enfoque diferente al que se tiene en la aviación. Con la cooperación se podría conversar con las autoridades para tener un esquema de reducción de emisiones como CORSIA.

64. El Secretario comentó que este tema es de especial importancia considerando que es deber de la región crecer como transporte aéreo y hacerlo de manera consistente con la protección del medio ambiente. La implementación del CORSIA, al parecer en un comienzo es caro, lo que significa que subirían los costos de los pasajes y eso generaría menos demanda en el transporte aéreo. Lo anterior sería perjudicial para Latinoamérica. Además, planteó qué si bien la cooperación técnica es aceptada y beneficiosa, no necesariamente toda medida exitosa en otras latitudes es aplicable en nuestra región. Entonces, lo que se propone en la nota es prepararnos como CLAC y considerar los caminos de éxito en la región, como es el caso de Guyana.

Conclusión:

65. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y apoyó el desarrollo de propuestas de cooperación entre los Estados para la implementación del MRV, además de solicitar al grupo ad hoc de medio ambiente que apoye a la macrotarea en la identificación de propuestas de

acción de la CLAC para el fomento de proyectos de compensación que generen unidades de emisión en la región de Latinoamérica y Caribe.

Retos de la Transición Energética en América Latina.

(Presentación-04)

66. La delegada de ALTA realizó la ponencia de la presentación **Presentación-04: Retos de la Transición Energética en América Latina**, desarrollando los tópicos que considera la industria regional en esta materia.

67. Al respecto, Brasil agradeció por la presentación ya que contienen datos, que son importantes para la toma de decisiones. Indicó que es necesario que como región se tenga una posición y estrategia de divulgar más los datos presentados, considerando que la CLAC ya está en un nivel de eficiencia superior al de otras Regiones. Estos datos deben ser mostrados ya que ponen a América Latina en una buena posición. Consideró que el SAF es otra propuesta factible. Algunos Estados ya han puesto en marcha algunas medidas, esto demuestra que los Estados de Latinoamérica no están atrasados en comparación a otras regiones. También, recalcó que se deberían buscar políticas costo eficientes y no necesariamente replicar las de otras regiones. Por ello, es importante compartir experiencias y ajustarlas a la realidad de la región, para seguir avanzando en los temas medio ambientales.

68. La representante de ALTA, comentó que se está realizando un estudio específicamente sobre la elasticidad económica en Latinoamérica en cuanto al impacto del SAF para las aerolíneas. Explicó que LATAM ya tiene un estudio realizado donde se observó que ese impacto en la disminución de pasajeros en el tráfico aéreo en la Región podría ser del 6 al 8%, siendo bastante grande para la región. Recalcó que no se debe permitir que haya reducción en el tráfico aéreo y que como región se podría trabajar en estos temas.

69. El Secretario consultó si se habían realizado análisis sobre el CORSIA o los SAF en países que tienen HUB, tal como El Salvador o Panamá.

70. ALTA respondió que, han realizado un análisis de cada una de las aerolíneas y del tráfico de pasajeros, en países voluntarios y no voluntarios, hay datos específicos para cada país, se han hecho estudios en países como Colombia, México, Chile y Brasil, e indicó que tienen datos sobre el impacto del CORSIA expresado en dólares.

Conclusión:

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

Posición de IATA sobre el desbloqueo de las UEA para la primera fase del CORSIA (2024-2026)

(CLAC/GEPEJTA/56-NI06)

72. La delegación de la IATA realizó la presentación Presentación-06: ¿Cómo incrementar la disponibilidad de Unidades de Emisiones Admisibles (UEA)?, invitando a los Estados de la CLAC a observar las barreras institucionales, a discutir el nivel de preparación de los países anfitriones para emitir los certificados nacionales y realizar los ajustes correspondientes. Además, comentó sobre la necesidad de alentar a la OACI a que continúe sus actividades de sensibilización a los países anfitriones

y facilitar el diálogo entre la OACI y la CMNUCC sobre la puesta en práctica del artículo 6 del Acuerdo de París, y a identificar otras acciones necesarias para aumentar aún más el suministro de UEA CORSIA

Conclusión:

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

Posición de IATA con respecto a las emisiones distintas al CO2
(CLAC/GEPEJTA/56-NI02)

74. La coordinadora del GEPEJTA señaló que está disponible para conocimiento del grupo la NI-02: Posición de IATA con respecto a las emisiones distintas al CO2.

75. Brasil comentó que en estos temas ha avanzado de forma rápida, como es el caso de Europa, también dijo que en octubre la OACI realizará un seminario sobre esta materia y que es recomendable que los Estados pongan atención al tema expuesto.

Cuestión 8 del
Orden del día: Seguridad de la Aviación y facilitación

Respondiendo a la creciente frecuencia y severidad de incidentes con pasajeros disruptivos
(CLAC/GEPEJTA/56-NE07)

76. El delegado de la IATA presentó la NE-07: Respondiendo a la creciente frecuencia y severidad de incidentes con pasajeros disruptivos, proponiendo que se realicen las modificaciones que se consideren necesarias a la propuesta y proporcionar la dirección que se considere adecuada.

77. La delegación de Costa Rica, comentó que su país ha estado trabajando en la ratificación del protocolo de Montreal, y que ya tienen la aprobación a nivel Presidencial y están avanzado. Reflexionó que las exposiciones como la planteada, colaboran para que los Estados de la CLAC, diseñen sus procesos de aprobación del protocolo.

78. El Delegado de El Salvador indicó que han realizado esfuerzos en su Cancillería para aprobar dicho protocolo, pero consideran que las campañas de concientización que realice cada Estados son importantes para evitar que los pasajeros comenten faltas o tengan conductas inadecuadas. Recalcó que la parte jurídica es importante, pero las campañas influirían para frenar este tipo de comportamientos.

79. El Secretario indicó que este tema ha sido revisado en el Grupo Regional AVSEC FAL, a cargo de OACI SAM, OACI NACC y la Secretaría de la CLAC, especialmente durante la pandemia. Asimismo, comentó que se realizó un seminario virtual y en el Grupo Regional se llegaron a algunas conclusiones distintas a las presentadas por IATA. Por ejemplo, se encontró que la conducta disruptiva no es estadísticamente significativa, tampoco hay un registro global de la región donde se puedan observar cifras, sin embargo, existen reportes de que la situación va en aumento. Asimismo, dio como ejemplo el caso de la FAA que ha tenido éxito con su campaña de tolerancia cero y la imposición de multas. También compartió la opinión de El Salvador respecto a las campañas de concientización, que podrían realizarse de forma global para toda la región. Finalmente, propuso la creación de un grupo Ad hoc que pueda revisar con más detalle el tema y discutirlo en el próximo GEPEJTA.

Conclusión:

80. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y concordó la creación del grupo ad hoc de pasajeros disruptivos, compuesto por Brasil, Chile, Costa Rica y El Salvador.

Reporte de la Reunión del Grupo Regional AVSEC/FAL (Presentación-07)

81. De manera remota, el delegado de Uruguay realizó la **Presentación-07: Macrotarea AVSEC/FAL** (presentación virtual del 19 de julio) dando un resumen de la reunión del GRUPO REGIONAL AVSEC FAL realizado del 6 al 10 de mayo 2024, en Lima, Perú.

Conclusión:

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

Cuestión 9 del

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

83. En este punto la Secretaría indicó que no hay notas de estudios específicas con excepción de las presentadas en otra parte del orden del día por las Macrotareas de Transporte Política aérea y de Medio ambiente. Preguntó al grupo si existe alguna otra resolución que se requiera analizar.

84. Son más observaciones el GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Conclusión:

Cuestión 10 del

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

**Encuesta sobre igualdad de género
(Presentación-03)**

85. La delegada de Chile de manera remota realizó la Presentación-03: Encuesta sobre igualdad de género (presentación virtual del 19 de julio), señalando que la idea es revisar la encuesta para que sea enviada a los Estados de la CLAC.

86. Las delegaciones de Brasil y Cuba felicitaron la iniciativa, y realizaron comentarios sobre los avances en sus respectivos países.

87. La Secretaría indicó que en el grupo ad hoc se había decidido por un enfoque en igualdad de género y no abordar los temas de diversidad en esta fase.

Conclusión:

88. El GEPEJTA agradeció la presentación, tomó nota de encuesta y concordó en que la encuesta se envíe a los Estados miembros.

Cuestión 11 del

Orden del día: Otros Asuntos

89. El Secretario presentó la NE-15: Declaración conjunta de las organizaciones regionales de aviación hermanas, que tiene el carácter de restringida, con el fin que los Estados miembros puedan pronunciarse sobre la declaración allí presentada.

Conclusión:

90. El GEPEJTA tomó concommito y luego de un análisis interno se enviarán comentarios en una próxima reunión virtual o presencial.

Cierre de la reunión.

91. El GEPEJTA fue clausurado con las palabras de la Coordinadora de la reunión y de la Secretaría de la CLAC donde se agradeció por la participación y por la logística que hizo posible la reunión.

Discurso inauguración GEPEJTA

(Vocativos)

Amigos y amigas,

Con gran entusiasmo quiero dirigirme a ustedes en esta reunión de Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo – GEPEJTA.

Gracias a la colaboración de la autoridad aeronáutica de El Salvador esta reunión es posible el día de hoy. Quiero reconocer este aporte de Homero Morales, Director Ejecutivo de la Autoridad de Aviación Civil de El Salvador y por su intermedio agradecer a todo el equipo organizador, por la calurosa bienvenida a esta reunión y por todos los preparativos que hacen posible nuestras deliberaciones.

Por cierto, agradezco la presencia de la Ministra de Turismo de El Salvador, que nos acompaña en esta inauguración. Las políticas aéreas y las políticas de turismo están estrechamente interrelacionadas. Muchas gracias Ministra, su presencia es muy importante para nosotros y nos da un impulso especial para desarrollar el turismo en El Salvador, Centroamérica y en toda el área geográfica que configuran los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil- CLAC.

Agradezco también la presencia de las delegaciones presentes, y las notas de estudio que han elaborado, puesto que estas nos proporcionan el marco de ideas, para que realicemos el trabajo de la Comisión.

A todos los observadores presentes, gracias por el interés en esta reunión. Especialmente a ALTA y la IATA quiero agradecerles las presentaciones que han enviado, dado que su contribución nos permite afinar y mejorar el resultado de nuestro trabajo.

Estamos contentos de que esta reunión se desarrolle nuevamente en EL Salvador, y espero que todos tengamos la oportunidad de visitar sus atractivos turísticos. En efecto, fue aquí donde relanzamos el GEPEJTA presencial, después de largos meses de reuniones virtuales, superando el periodo más oscuro de la historia de la aviación comercial.

La situación hoy es de franca recuperación. Pero aún tenemos amenazas que nos muestran nuestras fragilidades en el sector: el precio del combustible; la volatilidad del dólar; la inflación; peligros de revueltas sociales y de guerras, crisis económicas. En fin, debemos de estar preparados para salir a enfrentar juntos estos retos latentes, que siempre tenemos a la vista.

Llevo un poco más de tres meses de Presidenta de la CLAC. Desde que asumimos la Presidencia, en la Asamblea realizada en Chile el pasado mes de abril, me ha correspondido atender una nutrida agenda internacional, representando a la Comisión.

Dentro de las reuniones de mayor envergadura, quiero mencionarles mi participación en:

- El “ICAO GLOBAL IMPLEMENTATION SUPPORT SYMPOSIUM 2024”, que se celebró en Punta Cana, República Dominicana.
- En el “Future Aviation Forum”, realizado por la Autoridad General de Aviación Civil del Reino de Arabia Saudita en la ciudad de Riyadh;
- En la “Tercera reunión de las cuatro organizaciones regionales de aviación civil (ACAO, AFCAC, ECAC, LACAC)” realizada Kigali, Ruanda.
- Virtualmente participé en la Asamblea de Organización Árabe de Aviación Civil- ACAO y presencialmente en la Asamblea de la Conferencia Europea de Aviación Civil- CEAC, realizada en Estrasburgo.

En estas actividades, me correspondió realizar reuniones bilaterales, con diversos Estados. Quiero compartir con ustedes que el tema recurrente que abordamos ha sido la ratificación de los protocolos que enmiendan al Convenio de Chicago aumentando los miembros del Consejo y los miembros de la Comisión de Navegación Aérea. Este es un tema prioritario en la región y entre los Estados miembros de la OACI. Nuestro llamado es a apoyar a los Estados de la CLAC que aún no han ratificado los protocolos de enmienda, puesto que este es un compromiso ineludible en el ámbito de la aviación civil internacional.

Quiero también destacar el primer Comité Ejecutivo que me correspondió coordinar: la Centésima Sexta reunión del Comité Ejecutivo, reunión virtual, donde se preparó el Plan Operativo para los dos años de gestión del Comité Ejecutivo que presido y que configura el trabajo de esta reunión del GEPEJTA.

En dicha reunión del Comité Ejecutivo se presentaron las fichas con las tareas que hoy se traducen en notas de Estudio referidas a los asuntos de transporte y política aérea; seguridad operacional y de la aviación; facilitación; gestión aeroportuaria; capacitación y medio ambiente. Todo lo anterior, esto es, el plan Operativo de este periodo, materializa al Plan estratégico de la CLAC.

Nuestro plan estratégico, es desarrollado, por medio de los puntos focales de las macrotareas, y las tareas que hemos definido para estos dos años de gestión. Este trabajo solo es posible, gracias a ustedes, los expertos aquí presentes que apoyan al Comité Ejecutivo.

Cada tema es relevante, pero quiero llamar especialmente la atención en los temas relacionados con el medio ambiente. Un asunto que estamos abordando desde hace

varios años y que seguirá prioritario en la agenda de la aviación. Tenemos que resolver adecuadamente un dilema: el deber ineludible en nuestra región de crecer, aumentando el transporte aéreo, y al mismo tiempo, una aviación que sea respetuosa con el medio ambiente.

Amigas y amigos, nos une la pasión por la aviación. La CLAC es un espacio de diálogo y coordinación. Y junto a otras organizaciones regionales hermanas, a la OACI y sus oficinas regionales, a los amigos de la IATA, ALTA y ACI-LAC, a los observadores miembros de institutos académicos, queremos que el transporte aéreo sea accesible a una mayoría de personas, de manera segura, ecológica y sustentable, y por, sobre todo, que sea un instrumento de paz y de integración entre nosotros.

Que sea esta una gran jornada.
Muchas gracias.



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

CLAC/GEPEJTA/56/INFORME

ADJUNTO 2

15/08/24

**QUINCUAGÉSIMA SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/56)**

(San Salvador, El Salvador, 18 y 19 de julio de 2024)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

NOMBRE / E-MAIL	CARGO/INSTITUCIÓN
BRASIL	
Marcela Anselmi Marcela.anselmi@anac.gob.br	Jefa de la Oficina de Medio Ambiente y Transición Energética Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
CHILE	
Manuel Bermúdez mbermudez@dgac.gob.cl	Director de Seguridad Operacional Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Ignacio Camino icamino@dgac.gob.cl	Jefe Sección Jurídica del Departamento Jurídico Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
David Dueñas dduenas@jac.gob.cl	Jefe del Departamento Legal Junta de Aeronáutica Civil – JAC
Sebastian Flores Sfloress@jac.gob.cl	Coordinador de Planificación y Estudios Junta de Aeronáutica Civil – JAC
COSTA RICA	
Miguel Solano msolano@dgac.go.cr	Encargado de Regulación Aeronáutica Dirección General de Aviación Civil – DGAC
Andrea Henández ahernandez@dgac.go.cr	Profesional del Servicio Civil 1B Dirección General de Aviación Civil – DGAC
CUBA	

NOMBRE / E-MAIL	CARGO/INSTITUCIÓN
Tania Elejalde tania.elejalde@iacc.avianet.cu	Especialista en Derecho Aeronáutico Internacional Instituto de Aeronáutica Civil – IACC
Mirta Crespo Mirta.crespo@iacc.avianet.cu	Especialista en Transporte Aéreo Instituto de Aeronáutica Civil – IACC
EL SALVADOR	
Homero Morales hmorales@aac.gob.sv	Director Ejecutivo Autoridad de Aviación Civil – AAC
Juan Carlos Canales	Gerente General Autoridad de Aviación Civil – AAC
Francisco Samayoa	Sub Director de Navegación Aérea Autoridad de Aviación Civil – AAC
Raquel Siguenza esiguenza@aac.gob.sv	Subdirectora Administrativa Autoridad de Aviación Civil – AAC
Hazel Pinto hpinto@aac.gob.sv	Gerente Legal Autoridad de Aviación Civil – AAC
Manuel Miranda mmiranda@aac.gob.sv	Jefe del Departamento de Transporte Aéreo Autoridad de Aviación Civil – AAC
Ever Martínez	Jefe Interino de Organización, Métodos y Regulaciones Autoridad de Aviación Civil – AAC
Max Menjívar mmenjívar@aac.gob.sv	Analista de Medio Ambiente Autoridad de Aviación Civil – AAC
Graciela Andrade	Analista de Transporte Aéreo Autoridad de Aviación Civil – AAC
Damarys Rivas	Analista de Organización, Métodos y Regulaciones Autoridad de Aviación Civil – AAC
Carolina Arévalo Carolina.canizalez@hotmail.com	Colaborador Jurídico Autoridad de Aviación Civil – AAC

NOMBRE / E-MAIL	CARGO/INSTITUCIÓN
Elizabeth García e.garcia@aac.gb.sv	Colaborador Jurídico Autoridad de Aviación Civil – AAC
Gladys Guardado	Colaborador Jurídico Autoridad de Aviación Civil – AAC
GUATEMALA	
Azucena Zelaya a.zelaya@dgac.gob.gt	Presidenta CLAC - Directora General Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Andrea Velásquez Andreavelasquezm@gmail.com	Asesora de Dirección Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
MÉXICO	
Jorge Sánchez jorge.sanchez@afac.gob.mx	Jefe de División del Seguimiento Operacional de Programa OJT Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
Rodolfo Morales Rodolfo.morales@afac.gob.mx	Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
PARAGUAY	
Tadeo Pedrozo tadeitopcd@gmail.com	Gerente de Regulación de los Servicios Aerocomerciales Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC
REPÚBLICA DOMINICANA	
Juberkis Luciano jluciano@jac.gob.do	Encargado de Departamento de Transporte Aéreo Junta de Aviación Civil – JAC
OBSERVADORES	
ALTA	
Milena Fajardo mfajardo@alta.aero	Head of Sustainability Airports Council International, Latin America & Caribbean
IATA	
Pedro de la Fuente pdelafulp@iata.org	Senior Manager External Affairs and Sustainability International Air Transport Association



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

CLAC/GEPEJTA/56/INFORME

ADJUNTO 3

15/08/24

**QUincuagésima sexta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos
Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/56)**
(San Salvador, El Salvador 17 – 19 de julio de 2024)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por la Secretaría)

Cuestión 1.- Aprobación del orden del día.

Cuestión 2.- Presentación de la Autoridad de El Salvador.

Cuestión 3.- Transporte y Política Aérea

- Sistema único de autorización de vuelos entre los países de la región.
- Creación de un indicador de competencia en el mercado de la aviación civil.
- Estudio de estacionalidad de la región.
- Concretar relaciones bilaterales entre todos los Estados CLAC.
- Revisión y modernización de las resoluciones de Transporte y Política Aérea.

Cuestión 4.- Gestión Aeroportuaria

- Intercambio de experiencias en concesiones aeroportuarias y propuestas de cláusulas modelo: experiencia de Costa Rica y otros Estados.

Cuestión 5.- Capacitación

- Actualización de Encuesta de oferta y demanda de capacitación.
- Promover capacitación a miembros de función ejecutiva y judicial.
- Oferta de actividades de capacitación desde los Estados miembros de la CLAC (seminario, curso y/o taller).
- Actualización MOUs de la CLAC con otros Estados no miembros y organismos internacionales.

Cuestión 6.- Seguridad Operacional

- Intercambio de datos de seguridad operacional.

Cuestión 7.- Medio Ambiente

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

Cuestión 8.- Seguridad de la Aviación y Facilitación

- Reporte de la Reunión del Grupo Regional AVSEC/FAL.
- Pasajeros Insubordinados y/o Perturbadores.

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

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

Cuestión 11.- Otros Asuntos.

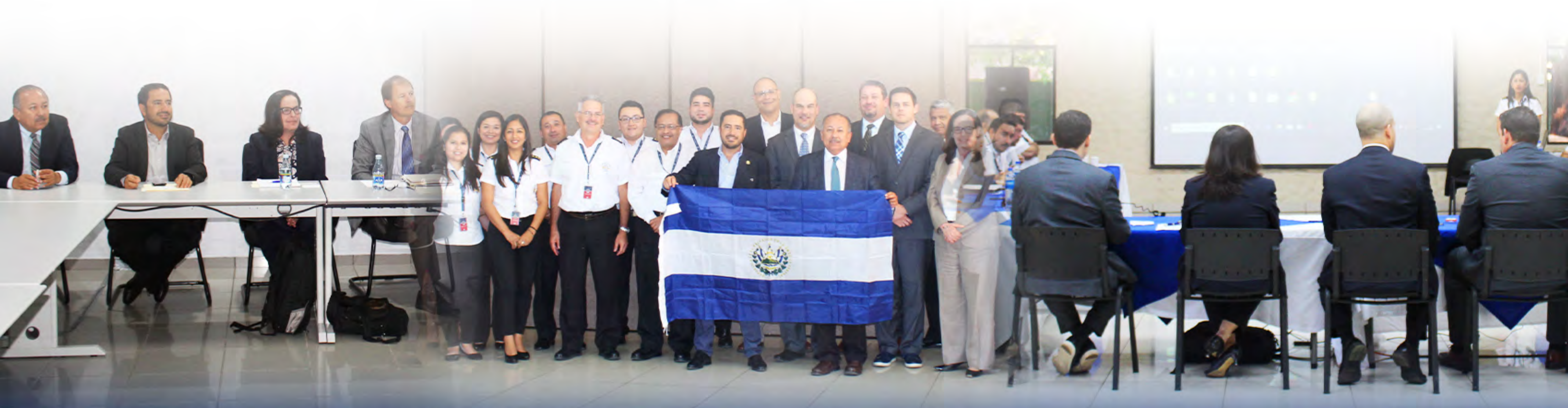
GEPEJTA 56



Principales logros

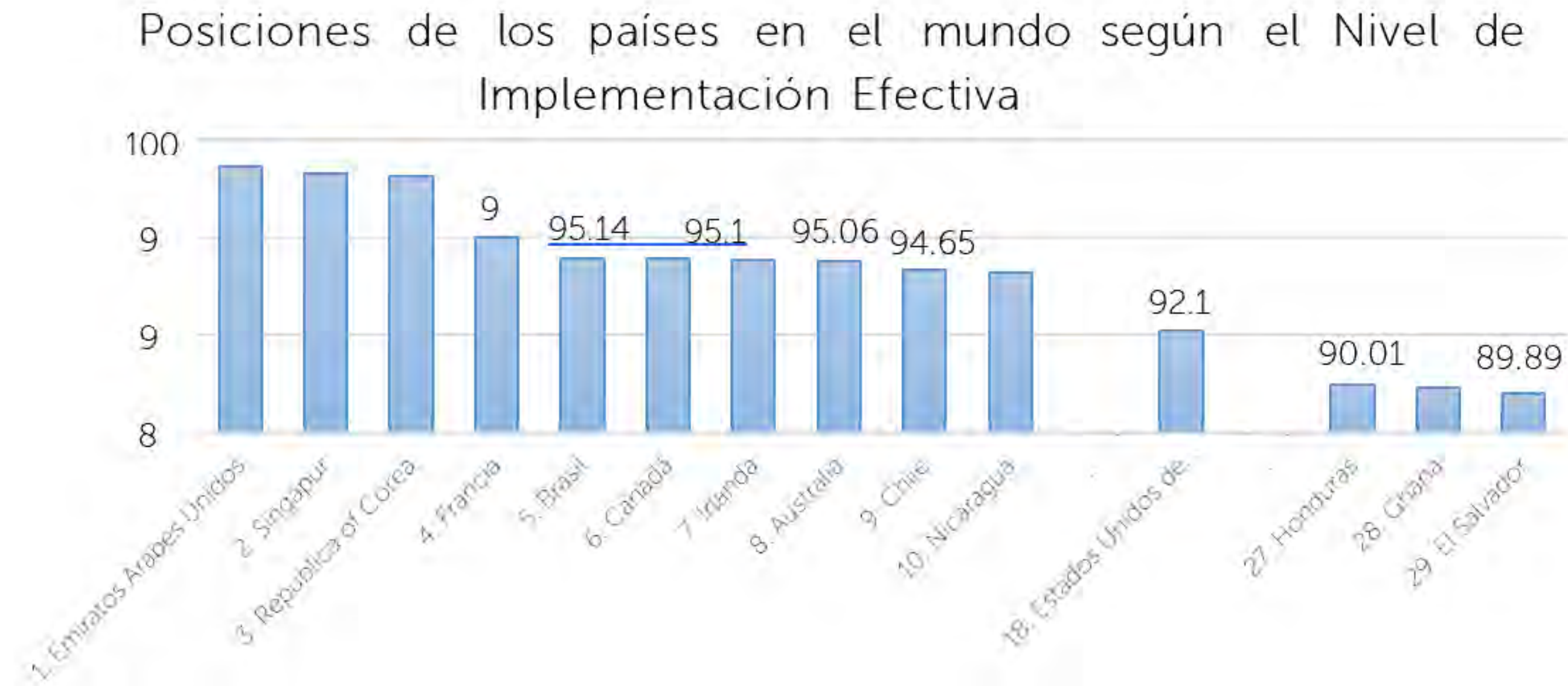


Categoría 1 otorgada a la aviación civil de El Salvador por la Federal Aviation Administration



El Salvador se posiciona entre los primeros países a nivel mundial en Seguridad Operacional

Estamos cerca del 90% de implementación de las normas y métodos recomendados por la OACI, lo cual nos coloca en los primeros 30 países de 192 Estados miembros, posicionando a El Salvador como uno de los países más confiables y seguros en aviación civil.



Reforma a la Ley Orgánica de Aviación Civil

Tras diversos estudios y un esfuerzo conjunto, la Asamblea Legislativa de El Salvador aprueba la Quinta Reforma de la Ley Orgánica de Aviación Civil (LOAC) y se efectúa la Primera Reforma de su Reglamento Técnico.

Esto permite modernizar los métodos y procedimientos administrativos del transporte aéreo de nuestro país, como escuelas de aviación, mantenimiento aeronáutico y líneas aéreas, beneficiando pilotos, tripulaciones, sobrecargos y controladores de tránsito aéreo a fin de evitar exceso de fatiga y prevenir accidentes aéreos.



Certificación del Aeropuerto Internacional de El Salvador San Oscar Arnulfo Romero y Galdámez

Con esto logramos principalmente mantener habilitado el Aeropuerto, además de garantizar que todos los procedimientos aeroportuarios se ejecuten con la seguridad operacional requerida, así como lograr la movilidad de pasajeros y de transporte de carga tanto en importaciones como exportaciones y la habilitación de operaciones de táxis aéreos, vuelos comerciales y aviación corporativa dentro y fuera del país.



Finalización de proyecto de construcción del Hangar Institucional

Finalización del proyecto de construcción del hangar AAC, el cual se convierte en un recurso de infraestructura clave para el apoyo al desarrollo de diversas prácticas y evaluaciones de mantenimiento aeronáutico como parte del apoyo al desarrollo y formación de futuros profesionales en la aeronáutica.



Intalación de Sistema de Aterrizaje (ILS)

Con este sistema logramos que un avión sea guiado con mayor presición durante la aproximación a la pista de aterrizaje.

Esto es parte de un proyecto finalizado de manera interinstitucional con la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), COCESNA y el operador aéreo AVIANCA.



Nueva aerolínea con bandera nacional

Trabajamos bajo el compromiso por hacer crecer la aviación civil de nuestro país, en ese sentido, bajo múltiples esfuerzos de todo un equipo técnico aeronáutico, logramos culminar los proceso de certificación para poder oficializar a Vuela El Salvador (Volaris) como nuestra segunda aerolínea nacional.



Logramos acuerdos aéreos con más países

Memorándum de Entendimiento de nuestro país con Alemania, Omán, Holanda, España, Brasil, Arabia Saudita, Costa Rica y República Dominicana.

Esto abre una ventana de oportunidades para El Salvador frente al transporte aéreo un trabajo que también es realizado de manera articulada junto al Ministerio de Relaciones Exteriores de El Salvador para potencializar las conexiones aéreas a nivel mundial.



Se suman más operadores aéreos

Tropic Air, ARAJET y Air Transat; brindando así nuevas conexiones o rutas aéreas directas con Belice, Republica Dominicana y Canadá.

Nuevo operador aéreo de carga IFL Gulf and Caribbean and Cargo.

Una nueva escuela para formación de pilotos “Link Aviation Services Flight Academy” y uno perador aéreo de vuelos turísticos y salto en paracaídas. “ESOPAC S.A de C.V.”.

Certificado de Operación al Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica ICCAE como Organización de Instrucción de Mantenimiento.



Sede para la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil



Volamos con energía renovable

Finalizamos el proyecto de paneles solares, reduciendo una emisión de más de 170 toneladas de CO2 anualmente y se evita el uso de 13,700 galones de combustible fósiles, además de la reducción de emisiones de CO2.

Además nos sumamos a al programa del denominado **Plan CORSIA**.



El Salvador electo como miembro del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional





AeroExpo 2023

Hicimos el primero lanzamiento del evento denominado AEROEXPO 2023 bajo el Slogan “Un vistazo al futuro”, presentando un evento liderado por El Salvador a través del cual buscamos la modernización, involucramiento y desarrollo de la aviación civil con diferentes participaciones internacionales.





INCURSIÓN Y CRECIMIENTO DE LA MUJER EN EL AMBIENTE AERONÁUTICO



Moderadora **Katherine Martinez**
Embajadora de El Salvador en el
Consejo de la OACI



Ponente **Isabel Maestre**
Subdirectora de Proyectos e Innovación
de SENASA, Madrid, España



Ponente **Ananda Leon**
Empresaria y CEO de Skyline Development de
Leeds, Inglaterra, Reino Unido



Ponente **Alejandra Tulipano**
Socia en Consultoría Umas

"GLIMLI"

"GLIMPSE THE FUTURE - UN VISTAZO AL FUTURO"



Moderador **Francisco Sol**
Presidente COCESNA, Aeroclub e Iopango Air Show



Ponente **Enrique Beltranena**
Presidente Ejecutivo y Director General de Volaris



Ponente **Frederico Pedreira**
Deputy CEO Africa

AERO
EXPO
2023

EL SALVADOR

AERO
EXPO

ALV

Nuestro país líder en aviación civil

Hemos sido parte de grandes eventos reconocidos a nivel internacional como lo es el Ilopango Air Show, el cual abre una ventana al fortalecimiento y participación de los diversos agentes involucrados en la industria aeronáutica como líneas aéreas, mantenimiento aeronáutico y escuelas de aviación.



Reestructuramos el espacio aéreo

Se efectúa la reestructuración del espacio aéreo de nuestros dos aeropuertos internacionales, dando un total de actualización de 63 cartas aeronáuticas y 185 procedimientos.

Esto nos permite generar un mayor control de las diversas operaciones aéreas bajo sistemas controlados y que pueden ser monitoreados en tiempo real, disminuyendo incidentes o accidentes aéreos, además de modernizar el funcionamiento dentro de los aeropuertos brindando mayor accesibilidad.

Inauguramos el sistema DVOR en el Aeropuerto Internacional de El Salvador

Logramos la instalación del sistema denominado DVOR en el Aeropuerto Internacional de El Salvador en conjunto con CEPA y COCESNA.

Este es un sistema diseñado en base a tecnología de microprocesadores, con calidad de señal excepcionalmente alta, permitiendo la alta confiabilidad, precisión y estabilidad en los procedimientos de navegación aérea.



Presencia a nivel internacional

Participamos en la “Innovation Fair”, donde presentamos los logros a nivel país para la aviación civil por parte de nuestro Director, Lic. Homero Morales, dentro de eso los logros a nivel digital, como los procesos en línea bajo la plataforma Simple.SV, creados interinstitucionalmente con la Secretaría de Innovación de la Presidencia.



Primera Certificación para trabajos aéreos con Drones

La aviación continúa evolucionando y nosotros junto a ella. Gracias al esfuerzo y compromiso de nuestro equipo técnico hemos logrado completar las fases de certificación junto a la empresa DRONESHOW, posicionándose como la primera empresa certificada con operación de drones para fines laborales y de espectáculo público.



Entrega del Permiso de Operación y certificación histórica del Aeropuerto Internacional de Ilopango





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

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

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

INFORME

Lugar y fecha de la reunión.

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

Apertura.

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

Coordinación, Participantes y Secretaría.

3. La coordinación de la reunión estuvo a cargo del Sr. André Reboucas, asistido por el Secretario de la CLAC, participaron de la reunión híbrida en total setenta (70) delegados, representando a quince (15) Estados miembros, un (1) Estado no miembro y seis (6) organismos observadores. La lista completa de participantes se acompaña como **Adjunto1**.

Cuestión 1 del

Orden del Día: Aprobación del Orden del Día.

4. El Coordinador presentó el Orden del día, que se acompaña como **Adjunto 2** del presente informe, los participantes en la Reunión del Grupo de Expertos lo aprobaron de manera unánime.

Cuestión 2 del

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Conclusión

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

Cuestión 3 del

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

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

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

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

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

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

Conclusión:

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

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

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

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

Conclusión:

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

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

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

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

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

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

Conclusión:

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

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

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

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

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

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

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

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

Conclusión:

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

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

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

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

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

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

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

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

Conclusión:

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

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

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

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

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

Conclusión

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

Cuestión 4 del Orden del día: Gestión Aeroportuaria

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

Presentación de Chile

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

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

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

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

Presentación de México

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

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

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

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

Presentación de ACI-LAC

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

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

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

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

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

Cuestión 5 del

Orden del día: Capacitación

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

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

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

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

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

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

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

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

Conclusión:

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

Notas Informativas

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

Cuestión 6 del Orden del día: Seguridad Operacional

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

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

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

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

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

Conclusión:

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

Presentación de EASA

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

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

59. Destacó lo siguiente:

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

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

60. Uruguay consultó sobre los siguientes asuntos:

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

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

Conclusión:

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

Cuestión 7 del**Orden del día: Medio Ambiente****Directrices ambientales de la CLAC: revisión de la Resolución A18-07.****(CLAC/GEPEJTA/57-NE11)**

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

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

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

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

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

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

Conclusión:

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

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

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

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

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

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

70. El diagnóstico permitirá:

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

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

Conclusión:

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

Presentación de Brasil
Emisiones No-CO₂ y Efectos Invernadero

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

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

74. Se recomendó:

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

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

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

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

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

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

Conclusión:

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

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

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

81. Durante su exposición abordó los siguientes tópicos:

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

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

Conclusión:

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

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

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

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

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

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

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

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

88. Intervenciones de los delegados:

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

- Cuba
 - o Agradeció el trabajo de Uruguay en este tema y expresó su compromiso de continuar colaborando para fortalecer la resolución.
- Chile
 - o Presentó avances significativos en la colaboración entre su autoridad aeronáutica (DGAC) y el Ministerio Público. Destacaron casos de éxito con condenas por conductas disruptivas y sugirieron incluir esta colaboración como una práctica recomendada en la resolución.
 - o Propusieron ampliar el concepto de “pasajero disruptivo” para abarcar desde la compra del boleto hasta el término del viaje, incluyendo comportamientos en los aeropuertos.
- Guatemala
 - o Expuso limitaciones en su capacidad de imponer multas y problemas relacionados con pasajeros inadmisibles.
 - o Señalaron que las aerolíneas enfrentan desafíos legales al intentar implementar sanciones, lo que requiere soluciones conjuntas con migración y otros actores.
- IATA
 - o Resaltó preocupaciones respecto a la privacidad de datos al considerar el intercambio de información entre Estados, citando las leyes europeas.
 - o También mencionaron la necesidad de acciones concretas para abordar el incremento de incidentes, sugiriendo un enfoque que combine estadísticas y colaboración con autoridades gubernamentales.
- ALADA
 - o Recordó propuestas previas de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico (ALADA) que sugieren incorporar estas infracciones en legislaciones nacionales como medida rápida. Se mencionó la relevancia del Código Latinoamericano como marco para estas discusiones.

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

Conclusión:

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

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

Cuestión 10 del

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

97. Los delegados manifestaron lo siguiente:

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

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

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

Conclusión:

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

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

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

Cuestión 11 del

Orden del día: Otros Asuntos

Presentación del Proyecto de Cooperación UE-LAC

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

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

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

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

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

98. Informó sobre actividades recientes y futuras:

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

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

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

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

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

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

Conclusión

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

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

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

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

Conclusión

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

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

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

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

110. Desarrollo de la Presentación:

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

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

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

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

Conclusión

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

Clausura:

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



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

CLAC/GEPEJTA/57-INFORME
ADJUNTO 1

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

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

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

*Participación virtual

NOMBRE / E-MAIL	CARGO/INSTITUCIÓN
Daniela Feijó	Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Luciano Freire Luciano.freire@anac.gov.br	Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Jackeline Oliveira	Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Aracelly Araujo	Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Lucas Carvalho	Departamento de Control de Espacio Aéreo - DECEA
Mariana Nogueira	Departamento de Control de Espacio Aéreo - DECEA
COLOMBIA	
Lina Morales*	Asesora Dirección General Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -UAEAC
Luisa Blandon*	Coordinadora Grupo Industria y Relacionamento Institucional Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -UAEAC
Ana Rodríguez* ana.rodriguez@aerocivil.gov.co	Relacionamento Institucional Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -UAEAC
CHILE	
German Moncada*	Jefe del Departamento de Aeropuertos y Edificación Dirección General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas
Manuel Bermúdez* mbermudez@dgac.gob.cl	Director de Seguridad Operacional Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
David Dueñas dduenas@jac.gob.cl	Jefe del Departamento Legal Junta de Aeronáutica Civil – JAC
Ignacio Acevedo Ignacio.acevedo@dgac.gob.cl	Jefe de Sección Jurídica Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC

*Participación virtual

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

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

*Participación virtual

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

*Participación virtual

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

*Participación virtual

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



CLAC/GEPEJTA/57-NE/01
CORRIGENDUM
4/11/24

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

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

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por la Secretaría)

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

Cuestión 5.- Capacitación

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

Cuestión 6.- Seguridad Operacional

- Intercambio de datos de seguridad operacional.

Cuestión 7.- Medio Ambiente

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

Cuestión 8.- Seguridad de la Aviación y Facilitación

- Pasajeros Insubordinados y/o Perturbadores.

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

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

Cuestión 11.- Otros Asuntos.



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 Arbigaus	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.



1



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**.

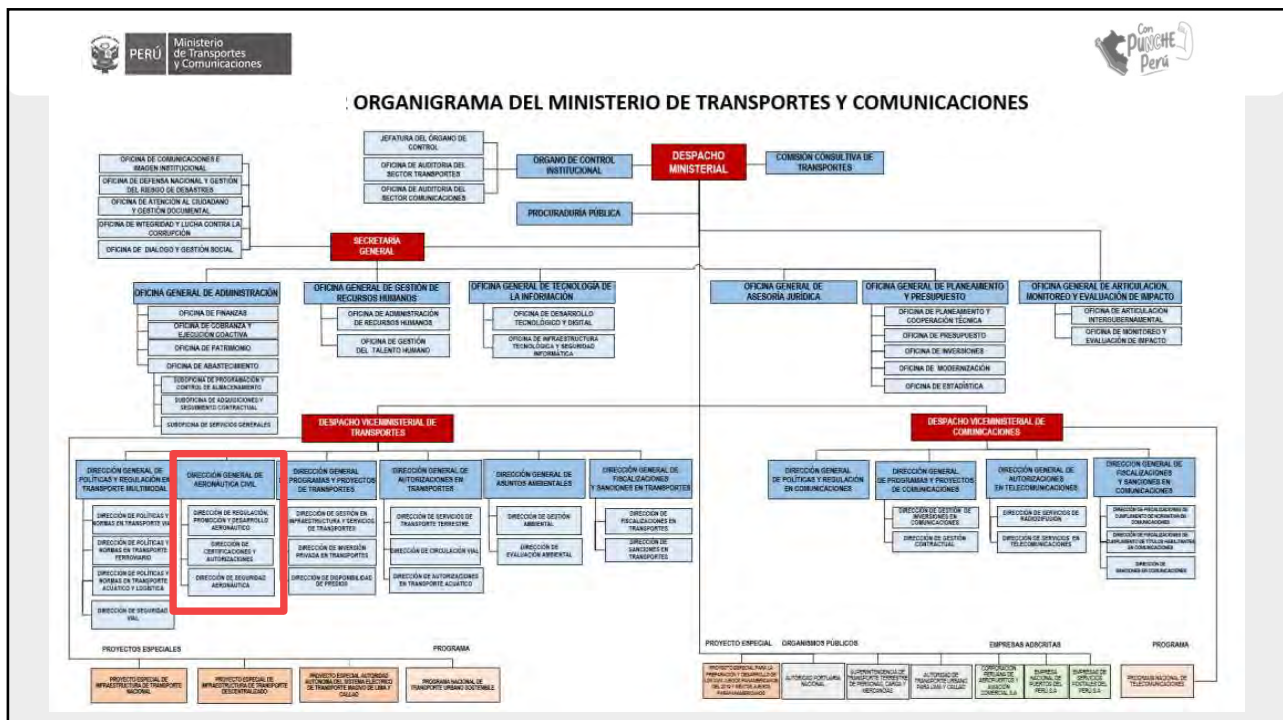
Es la **autoridad técnico normativo a nivel nacional** que ejerce la Autoridad Aeronáutica Civil del Perú, responsable de normar, vigilar, fiscalizar, sancionar, así como desarrollar estrategias para lograr que las actividades de aeronáutica civil y la navegación aérea civil logren un nivel de seguridad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



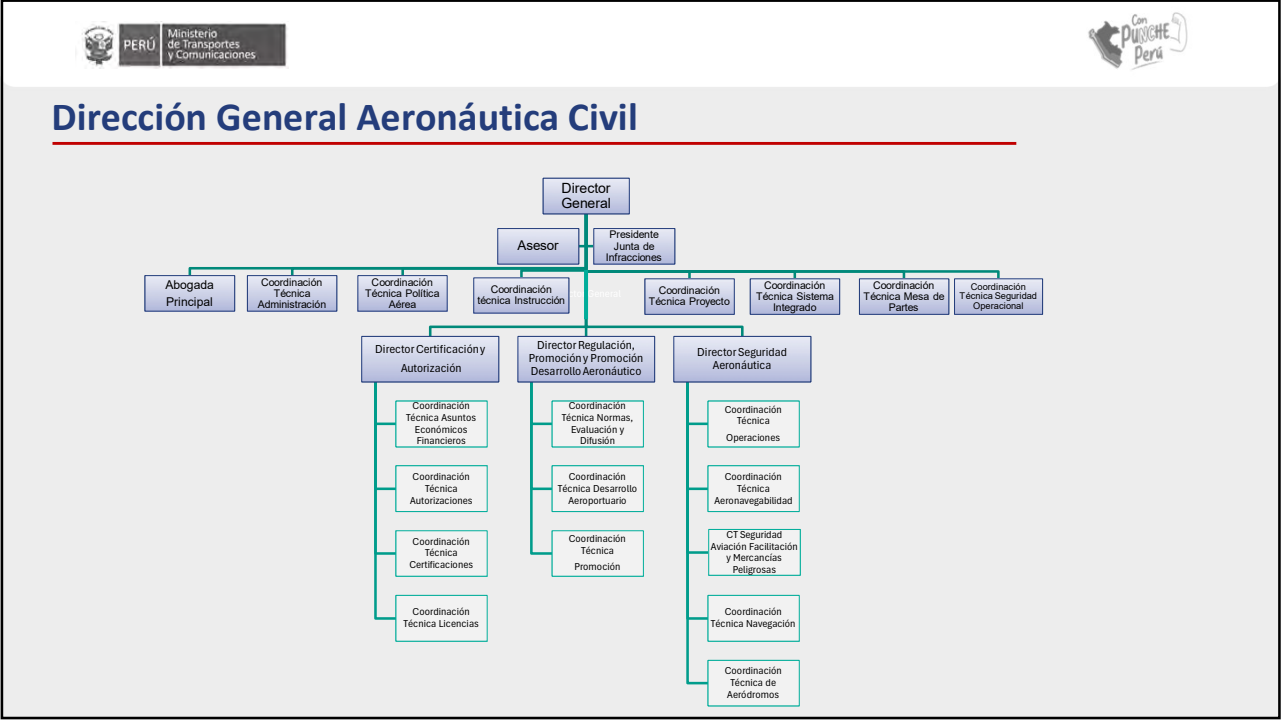
4



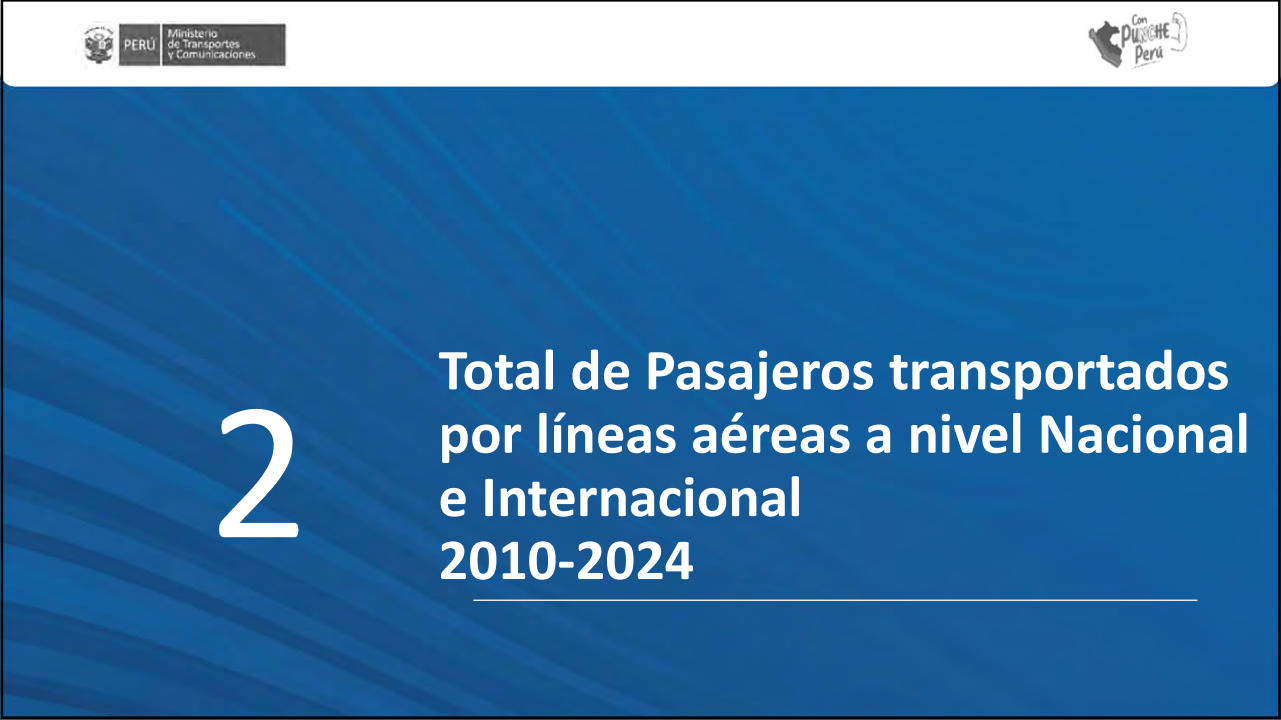
5



6



7



8

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

2010-2024



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

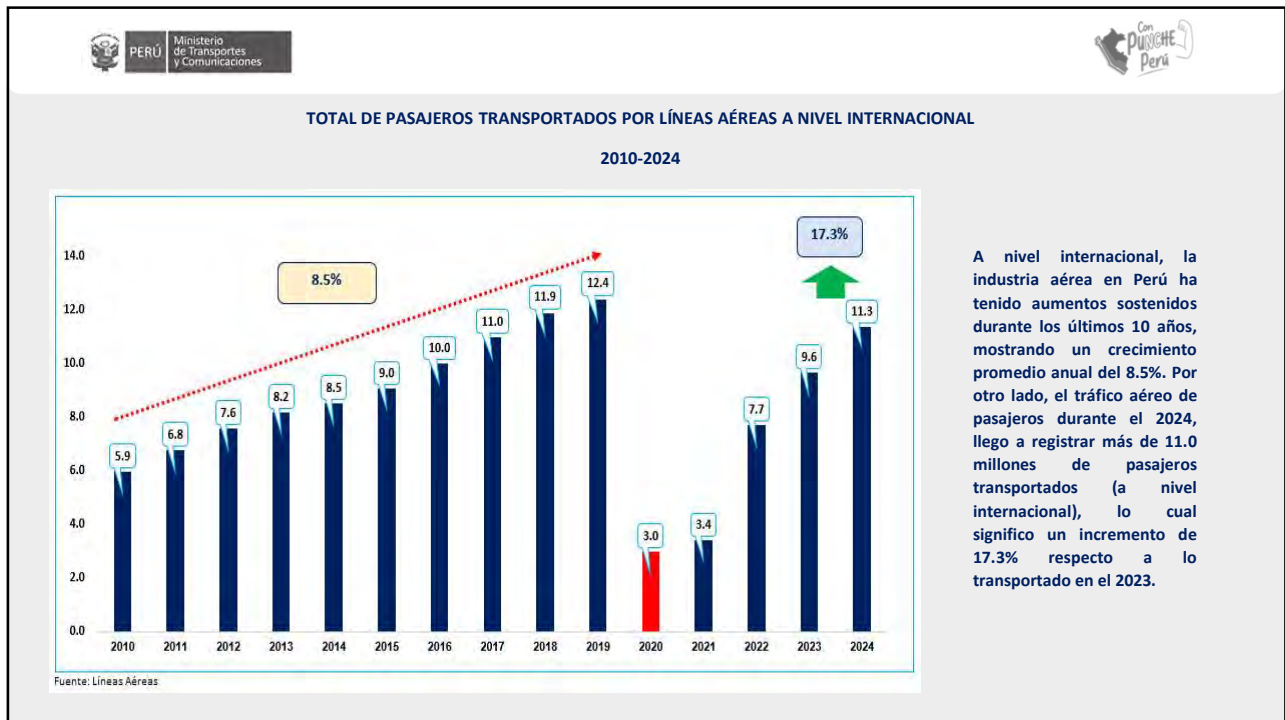
TOTAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LÍNEAS AÉREAS A NIVEL NACIONAL

2010-2024



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

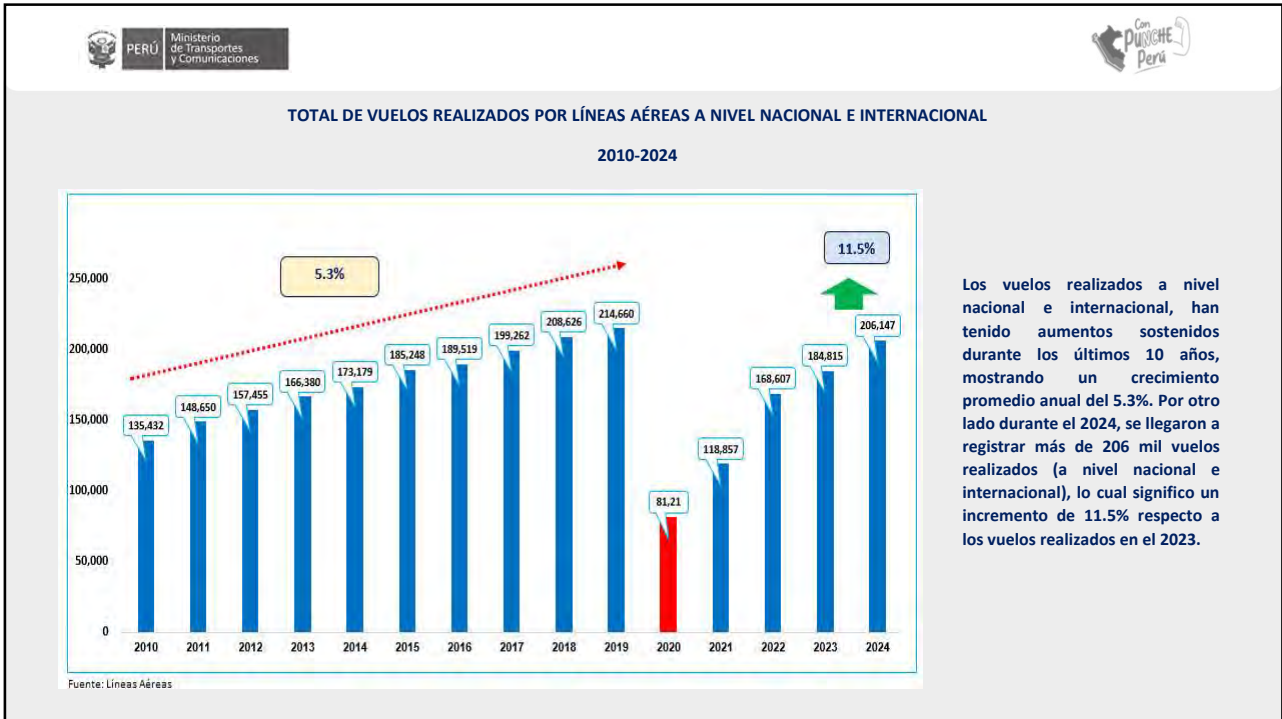
PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Con Puntaje Perú

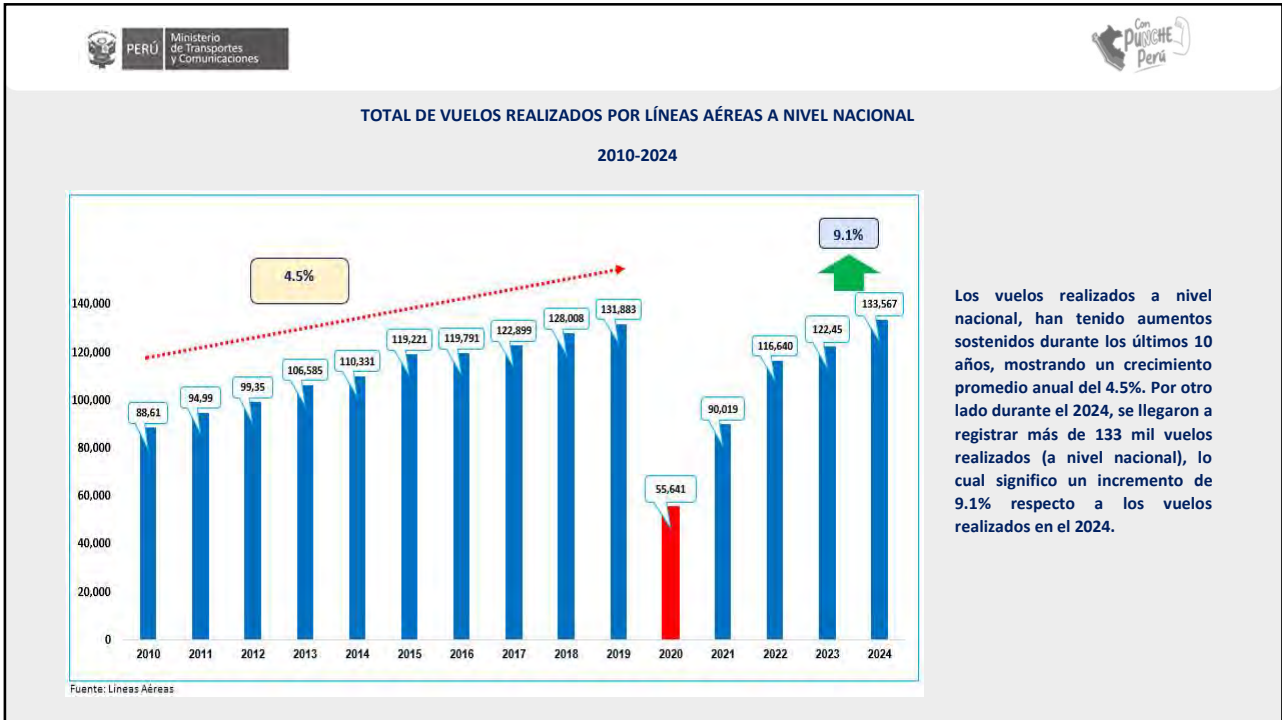
3

Total de Vuelos realizados por Líneas Aéreas a nivel Nacional e Internacional 2010-2024

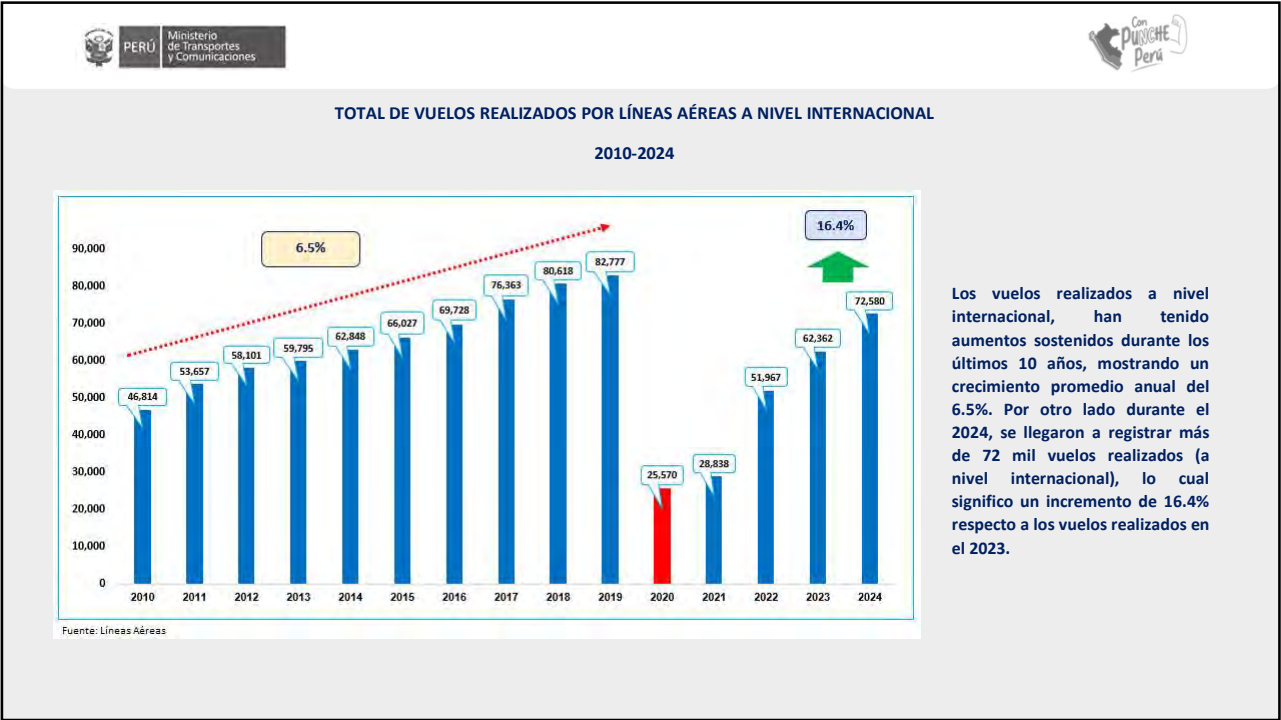
12



13



14

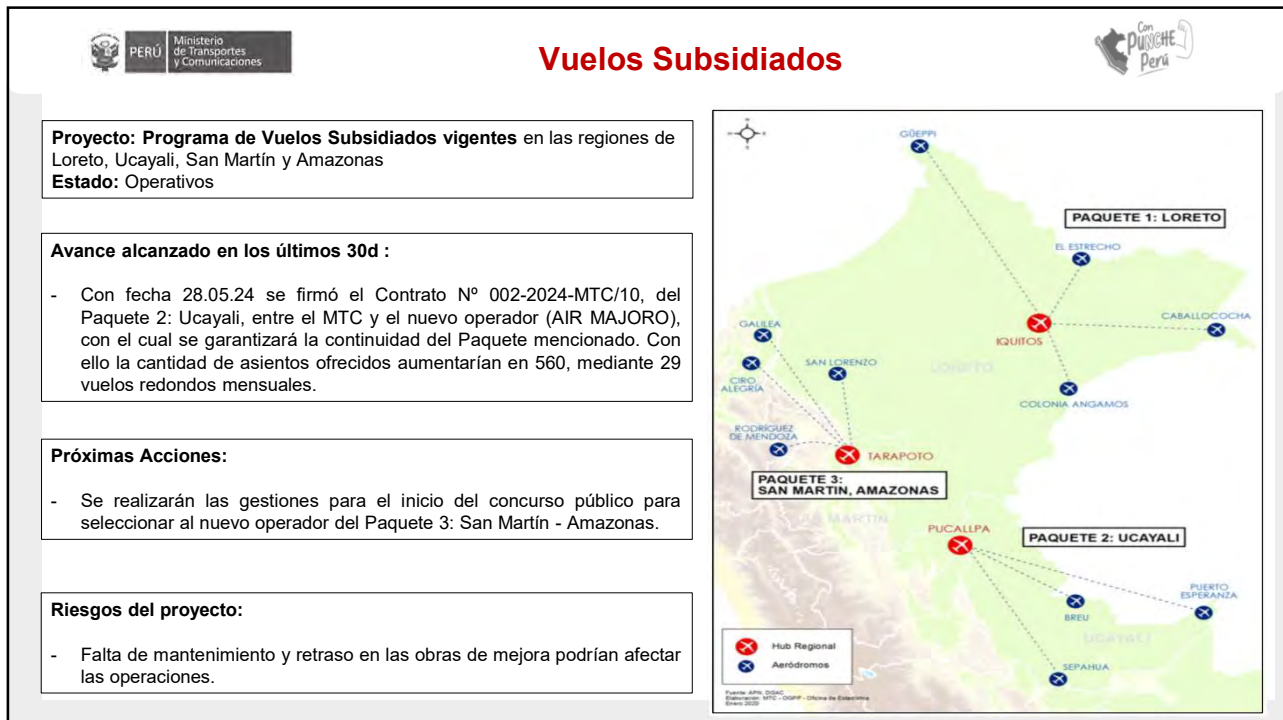


15

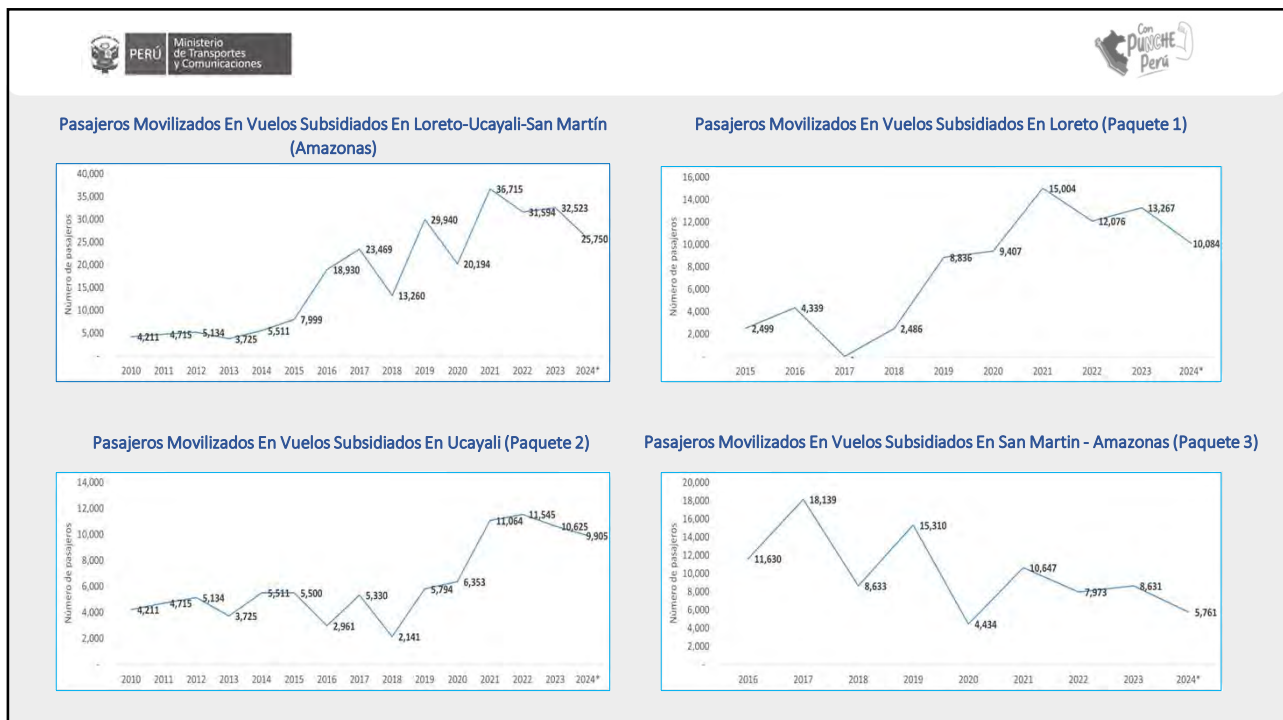


4 Vuelos Subsidiados

16



17



18





5

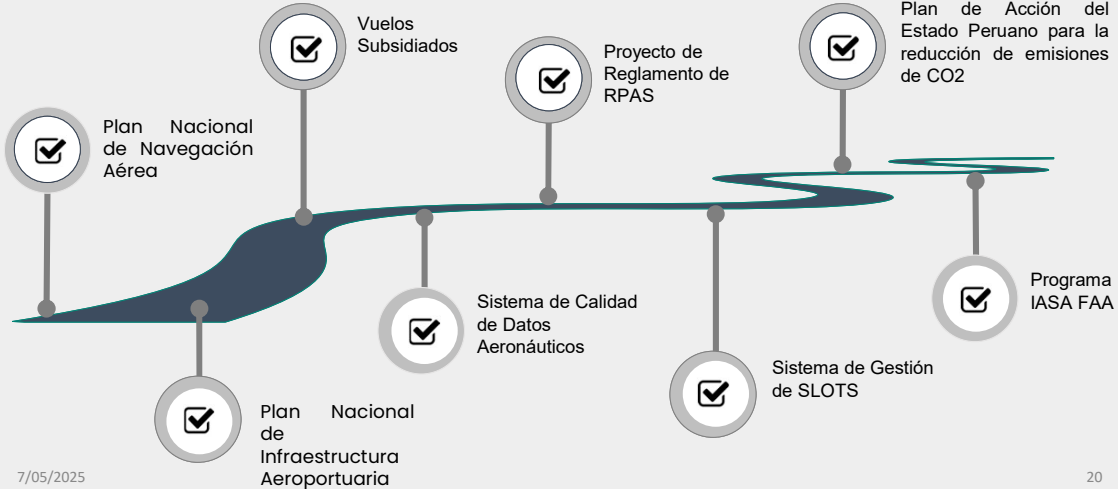
Temas y Logros

19





Presente y Futuro de la DGAC

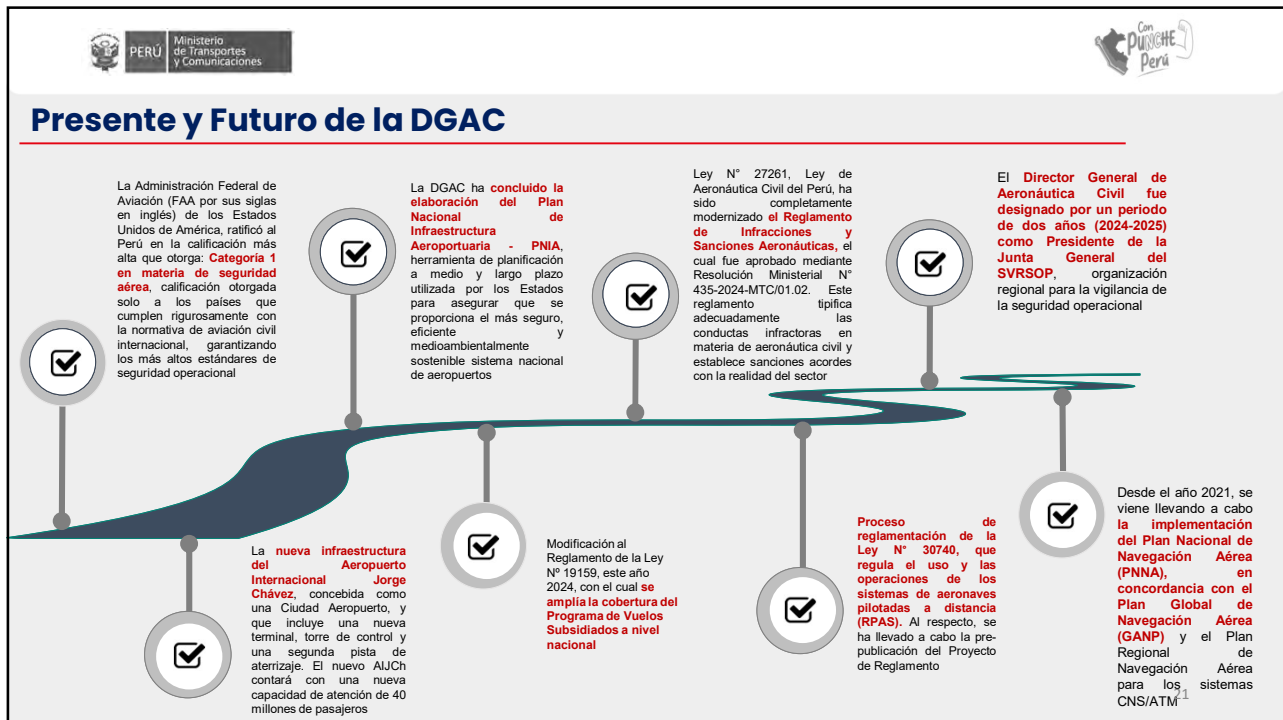


- Plan Nacional de Navegación Aérea
- Plan Nacional de Infraestructura Aeroportuaria
- Vuelos Subsidiados
- Sistema de Calidad de Datos Aeronáuticos
- Proyecto de Reglamento de RPAS
- Sistema de Gestión de SLOTS
- Plan de Acción del Estado Peruano para la reducción de emisiones de CO2
- Programa IASA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



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

Maduración del Plan Nacional de Navegación Aérea

Continuar con la Construcción del Aeropuerto de Chinchero

Aprobación e Implementación del Plan Maestro de Aviación Civil

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

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)

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

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

Aprobación e Implementación del Plan Nacional de Infraestructura Aeroportuaria

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_rdlj8bjmknqyBB5M8jcBtqKXo3O9a0pFz3GI-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?

☐ Si

☐ 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.



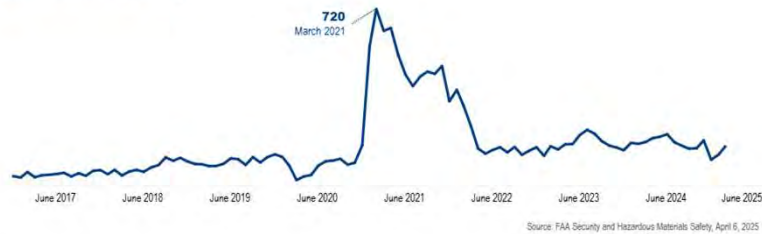
Federal Aviation
Administration

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

CLAC/GEPEJTA/59-INFORME
30/07/25**QUINCUAGÉSIMA NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/59)**

(San José, Costa Rica, 08 al 11 de julio de 2025)

INFORME¹**Lugar y fecha de la reunión.**

1. La Quincuagésima Novena Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte y Aéreo (GEPEJTA/59) se realizó de manera presencial en la ciudad de San José, Costa Rica, entre los días 8 y 11 de julio del 2025 y fue abierto al modo híbrido los días 10 y 11 de julio.

Apertura.

2. Al comenzar el Secretario Sr. Jaime Binder, solicitó un minuto de silencio en memoria del Sr. Carlos Chacón, Subdirector general de la Dirección General de Aviación Civil de Ecuador. La inauguración contó con alocuciones del Sr. Marcos Castillo, Director General de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica, de la Srta. Azucena Zelaya, Presidenta de la CLAC y Sr. Antonio González Gómez, Safety Promotion Business Partner y Embajador Diversidad en el Departamento "Communications & Safety Promotion" de la EASA.

Coordinación, Secretaría y Participantes.

3. La Coordinación de la reunión estuvo a cargo de la Sr. Miguel Solano, de la DGAC de Costa Rica, apoyado por la Secretaría a cargo del Sr. Jaime Binder. En la reunión participaron 34 delegados de manera presencial y 28 delegados de manera virtual, representando a 15 Estados miembros y 3 entidades observadoras. La lista completa de participantes se acompaña como **Adjunto1**.

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

4. El Orden del día fue aprobado sin objeciones por el Grupo de expertos y se incorpora como **Adjunto 2** al presente informe.

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

5. En conformidad a la Cuestión 1 del orden del día el Taller “*Safety Promotion -improving safety through awareness raising and changing behaviour*” impartido por EASA / Proyecto de Cooperación Europa-América Latina (EU LAC APP II), fue realizado durante los días 8 y 9 de julio con la presencia de 10 Estados miembros y un organismo observador.

Cuestión 2 del orden del día: Transporte y Política Aérea

Revisión y Modernización de las resoluciones de Transporte y Política Aérea (CLAC/GEPEJTA/59-NE/05)

6. La delegada de la República Dominicana presentó la nota NE-05: Revisión y Modernización de las resoluciones de Transporte y Política Aérea y solicitó el apoyo de la Secretaría para presentar las propuestas del Grupo ad hoc que realizó el trabajo de revisión.

7. Las delegaciones de Uruguay, Brasil, Chile, Venezuela y Costa Rica felicitaron el trabajo realizado mediante la coordinación de República Dominicana y presentaron apoyos a las propuestas realizadas. La delegación de Venezuela enviará por correo posteriormente su propuesta específica a la Secretaría de la CLAC.

Conclusión

8. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y aprobó lo que sigue:

-Derogación de las siguientes resoluciones:

- ResA15-01: Acuerdos alcanzados por los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina (2002).
- ResA21-05: Guía de coordinación y colaboración entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil – CLAC y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional – IATA (International Air Transport Association), para la realización y entrega de los estudios sobre la contribución económica del transporte aéreo en la economía de los estados miembros de la CLAC (2014).

-Reemplazo de la siguiente resolución:

- ResA07-02: Recopilación de información relativa a la explotación de los servicios internacionales (1986). El borrador de reemplazo de dicha resolución fue conocido y aprobado en su parte resolutive quedando pendiente la elaboración de sus considerandos.

-Enmienda de las siguientes resoluciones en conformidad a lo propuesto en la Nota de estudio:

- ResA15-09: Régimen tarifario de los pasajeros. 2002
- ResA15-19: Protección al servicio público de transporte aéreo regular internacional. 2002

- ResA20-27: 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 (2012).

-Continuar la revisión de los textos de las siguientes resoluciones:

- ResA20-03: Modelo de “Sistema Estadístico Integrado” (2012).
- ResA23-01: “Criterios y Directrices en materia de Política de Transporte Aéreo” (2018).
- ResAE06-03: Dispone sobre medidas de equilibrio entre la protección al consumidor y la sostenibilidad financiera de las aerolíneas, durante la pandemia establecida por la OMS (2020).
- ResA24-01: Recomendaciones sobre medidas de apoyo a la aviación comercial de la región como consecuencia de la crisis del COVID-19 (2022).

**Estado de avance del dashboard o cuadro de mando o panel de control,
para la estadística de la CLAC.
(CLAC/GEPEJTA/59-Pres/01)**

9. El delegado de Chile realizó la presentación Pres-01: Revisión de Datos Estadísticos de la CLAC, en relación con el trabajo realizado dentro del Grupo ad hoc que elabora un dashboard de la estadística para la CLAC; proponiendo estandarizar el envío de información, la implementación de un sistema de validación de datos y la disponibilidad de una base de datos completa para su uso, además del desarrollo de un panel interactivo con visualizaciones regionales, con el fin de mejorar la gestión y análisis de la información.

10. La delegación de Brasil respaldó el trabajo realizado con el objeto de mejorar la información estadística y crear un panel de control estadístico. Asimismo, la Secretaría agradeció a los países que entregan su información oportunamente y en conformidad a lo solicitado.

Conclusión

11. El GEPEJTA acordó que se prepare un método (documento Excel u otro) para la solicitud estandarizada de la información estadística, con sistemas de alertas que faciliten el control posterior de la Secretaría. Además, acordó alentar a los Estados miembros a enviar la información estadística solicitada conforme a la resolución de la CLAC.

**Proyecto de MoU sobre Pasajeros y Carga para los Estados miembros de la CLAC
(CLAC/GEPEJTA/59-NE/03)**

12. La Secretaría por encargo de Argentina presentó la nota **NE-03: Proyecto de MoU sobre Pasajeros y Carga para los Estados miembros de la CLAC**, relativa al borrador revisado del MoU por parte del Grupo ad hoc mencionado en la Nota.

13. La delegación de Costa Rica señaló que, al revisar el texto del memorándum, surgía la inquietud respecto de los países que no cuentan con ningún instrumento previo (ni acta, ni MoU., ni tratado) que reconozca derechos de tráfico. En ese sentido, reflexionó sobre la necesidad de incluir una disposición que permita establecer derechos de tráfico no existentes, basados en el principio de reciprocidad entre los Estados miembros. Posteriormente, Costa Rica manifestó su interés en integrar el grupo que revisará nuevamente el documento.

14. Por su parte, el delegado de Brasil planteó su felicitación por el impulso del instrumento y valoró que este tipo de iniciativas permiten avanzar en la liberalización de los mercados, especialmente en aquellos países que aún no han adoptado medidas similares.

15. La representante de Uruguay expresó que su país fue uno de los primeros en suscribir el acuerdo multilateral de cielos abiertos en el marco de la CLAC, y que desde entonces ha promovido una política activa de apertura del mercado aéreo. Saludó el espíritu de apertura manifestado en la reunión y se mostró a la espera del texto completo para su análisis en el Comité Ejecutivo.

16. El delegado de El Salvador consultó si, en ausencia de instrumentos previos suscritos con otros Estados, el memorándum tendría efectos jurídicos. La Secretaría confirmó que el instrumento es complementario y que requiere de acuerdos bilaterales o multilaterales previos para generar efectos jurídicos concretos.

17. La delegación de Cuba transmitió la posición del área legal de su autoridad aeronáutica, sugiriendo que en el texto del memorándum se utilice consistentemente el término “autoridades aeronáuticas suscriptoras” en lugar de “Estados suscriptores”, para mayor claridad jurídica. Consideró que esta precisión facilitaría la adhesión al documento, especialmente teniendo en cuenta que serán las autoridades quienes asistirán y firmarán en la Asamblea.

18. La representante de Ecuador manifestó su interés en participar en el análisis del documento, en caso de que se convoque nuevamente al grupo responsable de revisar su redacción.

19. La Secretaría indicó que el texto del MoU estaba disponible para su mejora y así aumentar la suscripción de los Estados. Sin perjuicio de lo anterior, indicó que el texto es semejante al del MoU que liberalizó la carga aérea, precisamente con el fin de facilitar la suscripción de los Estados.

Conclusión

20. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acordó aprobar el texto del MoU sin perjuicio de eventuales cambios que realice el grupo ad hoc, para luego ser presentado al Comité Ejecutivo en su próxima reunión.

Impacto de la Política de Cielos Abiertos en la República Dominicana (CLAC/GEPEJTA/59-NE/06)

21. La delegación de la República Dominicana presentó la nota NE-06: Impacto de la Política de Cielos Abiertos en la República Dominicana, señalando que reafirma su apoyo a la liberalización aérea, clave para el desarrollo económico y turístico.

22. El coordinador comentó que las estadísticas presentadas son contundentes y evidencian claramente el impacto positivo de la política de cielos abiertos en la República Dominicana. Reafirmó el interés en continuar promoviendo la conectividad aérea en la región.

23. La Secretaría exhortó a los Estados miembros que aprovechen la reunión del próximo ICAN (International Conference on Air Services Negotiations, por su sigla en inglés) que se celebrará en la República Dominicana, para negociar nuevos acuerdos y ofreció colaboración para los Estados que lo necesiten.

Conclusión

24. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acordó llamar a los Estados miembros a considerar la adopción del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC como herramienta para el desarrollo económico, y a aprovechar la Asamblea de la CLAC en Punta Cana (noviembre 2025) para formalizar su adhesión.

Análisis adhesión al Protocolo de Montreal.

25. En lugar de una nota de estudio tradicional, se llevó a cabo un diálogo entre representantes de Costa Rica (Sr. Miguel Solano) y Chile (Sr. David Dueñas) sobre las posturas nacionales respecto a la adhesión al Protocolo de Montreal de 2014, que modifica el Convenio de Tokio de 1963 relativo a los actos cometidos a bordo de aeronaves.

26. Costa Rica expresó su intención de avanzar en la ratificación del Protocolo, destacando que:

- El país ya adhirió al Convenio original en 1972.
- La OACI ha instado a los Estados miembros a ratificar este instrumento debido al aumento de incidentes con pasajeros disruptivos.
- Costa Rica elaboró un proyecto de ley, el cual fue revisado por la Cancillería y otras entidades del Ejecutivo.
- Se busca fortalecer la jurisdicción del Estado sobre incidentes a bordo y facilitar la cooperación internacional.
- La ratificación permitiría la firma de memorandos de entendimiento (MoUs), por ejemplo, sobre la figura de los oficiales de seguridad a bordo (también conocidos como Air Marshals).
- Considera que, sin la ratificación, carece de base legal para comprometerse en acuerdos internacionales derivados del Protocolo.

27. Chile, por su parte, expuso una visión más cautelosa, basada en:

- La experiencia como participante en la conferencia diplomática de 2014 donde se negoció el protocolo.
- El carácter aún controvertido y poco consensuado del instrumento, tanto en la región como a nivel global.
- La preocupación por la incorporación de oficiales armados a bordo, considerando que podría romper el principio tradicional de ausencia de armas en cabina, reconocido por el derecho internacional y reflejado en varias legislaciones nacionales.
- La utilidad práctica del Protocolo sigue siendo debatida, en tanto existen ya otros instrumentos (como el Anexo 17 de OACI) que regulan actos de interferencia ilícita y definen el rol de los oficiales de seguridad a bordo.

28. El GEPEJTA deliberó en torno al intercambio técnico entre ambos Estados, el cual permitió visualizar distintas perspectivas sobre la utilidad, aplicabilidad y oportunidad de ratificación del Protocolo de Montreal de 2014. Se reconoció la importancia de que cada Estado evalúe su realidad normativa y operativa, y se destacó el valor del debate para fortalecer la comprensión regional sobre temas de jurisdicción, seguridad y cooperación internacional en materia de aviación civil.

Conclusión

29. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 3 del orden del día: Gestión Aeroportuaria

PRESENTACIÓN ACI-LAC

30. El Sr. Rafael Echevarne Director General de ACI- LAC realizó la presentación “Best Practice in Airport PPPs / Mejores Prácticas PPPs Aeropuertos” destacando los siguientes elementos:

- El objetivo principal es desarrollar directrices claras y prácticas para la estructuración y ejecución exitosa de esquemas de participación del sector privado en el desarrollo y operación de aeropuertos en la región.
- El estudio se basa en más de tres décadas de experiencia acumulada en materia de concesiones aeroportuarias en América Latina y el Caribe, y parte del reconocimiento de que numerosos desafíos observados en la operación diaria y la sostenibilidad de estos modelos se originan en una estructuración deficiente por parte del Estado concedente. A fin de subsanar estas debilidades, el documento busca orientar a los gobiernos y actores clave en el diseño de contratos más equilibrados y eficientes.
- ACI-LAC elaboró el estudio mediante un amplio proceso de consulta que incluyó la experiencia de 98 aeropuertos en cinco regiones del mundo, con la participación de autoridades concedentes, operadores aeroportuarios, inversores, prestamistas multilaterales, aseguradoras, expertos legales y organismos regionales e internacionales como CLAC, CAF, EIB e IFC.
- Las directrices se estructuran en cinco etapas del ciclo de concesión: (i) planificación inicial, (ii) estructuración contractual, (iii) proceso licitatorio, (iv) cierre del contrato y (v) fase operativa. En cada etapa se identificaron cuestiones clave y se formularon buenas prácticas aplicables.

31. A continuación el GEPEJTA desarrolló una serie de preguntas al ponente e intercambió opiniones sobre la materia presentada.

Conclusión

32. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acordó que una vez recibido el estudio de ACI-LAC se procederá a su distribución entre los Estados, además de ser analizado por el grupo ad hoc sobre gestión aeroportuaria.

**Cuestión 4 del
Orden del día: Capacitación**

**Promoción Becas CLAC
(CLAC/GEPEJTA/59-NI/01)**

33. El coordinador señaló que la nota de información NI/01: Promoción Becas CLAC quedó disposición en la página web de la Comisión.

Conclusión

34. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

**Cuestión 5 del
Orden del día: Seguridad Operacional**

**Presentación de resultado encuesta sobre “Indicadores de Seguridad Operacional CLAC”.
(CLAC/GEPEJTA/59-Pres/02)**

35. El delgado de Chile realizó la Pres-02: Macrotarea Seguridad Operacional, en la que mostró los resultados de la encuesta dirigida a los Estados miembros, con el fin de identificar si disponen de plataformas nacionales de recolección de datos de seguridad operacional o si utilizan sistemas proporcionados por organismos internacionales, además de manifestar interés en contar con un mecanismo de esta naturaleza en CLAC.

36. Entre los principales hallazgos presentados, se destacó que el 57% de los Estados que respondieron indicaron contar con plataformas en línea para el ingreso de datos de seguridad operacional, principalmente vinculados al Plan Global de Seguridad Operacional.

37. Asimismo, 12 de los 14 Estados participantes (equivalente al 86%) manifestaron su interés en disponer de una plataforma regional compartida, con el objetivo de estandarizar datos, facilitar el análisis comparativo, fomentar el intercambio de buenas prácticas y optimizar el uso de recursos.

38. No se registraron objeciones ni argumentos contrarios a la propuesta. Sin embargo, se subrayó que, para tomar una decisión informada respecto a la continuidad de esta macrotarea, resulta necesario contar con un muestreo más amplio y representativo. En ese sentido, Chile solicitó a la Secretaría reenviar la encuesta a los Estados que aún no han respondido, con miras a consolidar el compromiso regional requerido para avanzar en la iniciativa.

39. Asimismo, Chile planteó la organización de un seminario virtual (webinar) sobre RPAS (sistemas de aeronaves pilotadas a distancia), el cual estaría dividido en dos bloques: (i) aspectos normativos, con exposiciones de los Estados sobre sus marcos regulatorios nacionales, y (ii) tecnologías emergentes, incluyendo experiencias prácticas y pruebas operativas realizadas.

Conclusión

40. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acordó que la encuesta sea enviada nuevamente para la respuesta de los Estados restantes y exhortó a los Estados a participar en el seminario virtual propuesto

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

**Directrices ambientales de la CLAC: revisión de la Resolución A18-07
(CLAC/GEPEJTA/59-NE/07 Corr)**

41. El delegado de Brasil presentó la NE-07Corr: Directrices ambientales de la CLAC: revisión de la Resolución A18-07, señalando que, en términos generales, dicha resolución define la visión de los Estados miembros acerca de las principales políticas de la OACI en materia de medio ambiente, incluyendo ruido aeronáutico, calidad del medio ambiente, planificación y gestión de la utilización de los terrenos, impacto de emisiones y medidas basadas en el mercado.

42. Entre las modificaciones destacadas se incluyen:

- Remoción de referencias innecesarias a documentos específicos (ej. Anexo 17 Volumen IV) para generar un texto más genérico y flexible.
- Inclusión de nuevos considerandos y disposiciones sobre adaptación al cambio climático, propuesta impulsada por Venezuela, reconociendo la importancia de equilibrar mitigación y adaptación en las políticas regionales.
- Reafirmación del apoyo de la región a CORSIA como la única medida global basada en el mercado para la aviación internacional, e incorporación de un nuevo punto (2.3.5) que respalda su exclusividad frente a posibles medidas nacionales o regionales fragmentadas.

43. La delegación de Venezuela expresó su satisfacción por la inclusión del enfoque de adaptación en el texto propuesto, valorando que sus sugerencias hayan sido integradas al proyecto. Reconoció la coordinación con Brasil en este trabajo conjunto.

44. La Secretaría agradeció a Brasil por la presentación y las mejoras introducidas al texto, destacando su claridad para orientar la posición regional en los foros internacionales. Propuso que esta nota de estudio y su resolución asociada sean consideradas como orientación de la CLAC, en la 42 Asamblea de la OACI, que se va a realizar antes de que el Comité Ejecutivo y la Asamblea de la CLAC aprueben formalmente la resolución definitiva.

Conclusión

45. EL GEPEJTA tomó nota de la información presentada por Brasil y de la propuesta de modificación de resolución, y acordó que sea presentada al Comité Ejecutivo. Asimismo, acordó que la resolución sea utilizada como guía de orientación durante la 42 Asamblea de la OACI.

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

**Proyecto de Resolución sobre pasajeros insubordinados de la CLAC
(CLAC/GEPEJTA/59-NE/04)**

46. La Secretaría presentó en nombre de la delegación de Uruguay la nota NE-04: Proyecto de Resolución sobre pasajeros disruptivos y/o insubordinados, destacando que el fenómeno de los pasajeros insubordinados y/o disruptivos es un problema constante y en ascenso, respecto del cual y en general, aún no se toman medidas efectivas por parte de las autoridades de la región, para mitigar su ocurrencia.

47. La delegada de Ecuador preguntó si el sistema API (Información Anticipada sobre Pasajeros o Advance Passenger Information, por su sigla en inglés) podría ser usado para prevenir el embarque de pasajeros con antecedentes de comportamiento disruptivo. Se respondió que el API no está diseñado para esa función específica y que eventualmente no sería funcional para los fines propuestos.

48. La delegación de la República Dominicana solicitó mayor claridad estadística sobre la magnitud del problema, ya que hay percepciones contradictorias sobre su relevancia.

49. Por su parte el delegado de Chile apoyó la resolución, destacó el valor de las campañas educativas en un contexto de rápido crecimiento del transporte aéreo, y llamó a cautela en el uso del API para propósitos distintos a los originalmente previstos. También planteó explorar en el futuro mecanismos jurídicos que regulen listas o restricción de embarque, dada su sensibilidad legal.

50. El delegado de la IATA informó que con datos de solo 57 aerolíneas se reportaron más de 24.000 incidentes de pasajeros disruptivos. Respaldó el enfoque de la resolución, enfatizó la importancia de campañas de concientización y advirtió también sobre las limitaciones del sistema API en este contexto.

Conclusión

51. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada, aprobó el texto final de la resolución y encargó a la Secretaría su remisión al Comité Ejecutivo para revisión y posterior envío a la Asamblea de la CLAC.

Cuestión 8 del

Orden del día: Revisión de Notas de Estudio de la Comisión para presentar en la 42 Asamblea de la OACI.

Revisión de Notas de Estudio de la Comisión para presentar en la 42 Asamblea de la OACI.

52. La Secretaría informó que los borradores de Notas de Estudio que se analizarán durante la 42 Asamblea de la OACI ya se encuentran disponibles para consulta de los Estados miembros de la CLAC a través de la plataforma compartida habilitada en la página web de la Comisión (parte interna). Asimismo, recordó que está disponible un formulario tipo Forms, para que los Estados puedan registrar sus observaciones y comentarios de manera ordenada.

53. A continuación, las delegaciones de los Estados que contaban con borradores de Notas de Estudio destinadas a ser presentadas en la 42ª Asamblea de la OACI (Brasil, Cuba, Panamá, Perú, República Dominicana y Uruguay) expusieron sus propuestas, con el objetivo de que fueran conocidas

y consideradas por los demás miembros de la CLAC. Las principales recomendaciones se orientaron a la importancia de respetar las directrices establecidas por la OACI en la elaboración de dichas notas, asegurando así su adecuada estructuración y admisibilidad en el proceso formal de presentación ante la Asamblea.

54. Con relación a la fecha para fijar el silencio administrativo o positivo, luego de una deliberación, los delegados concluyeron que el viernes 25 de julio es la fecha máxima para pronunciarse respecto de las notas que estén subidas en la página web de la CLAC.

Conclusión

55. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acordó que el plazo para presentar los apoyos a las notas de estudio sería el viernes 25 de julio del presente año, teniéndose presente la resolución de la CLAC que establece el silencio positivo o administrativo.

Cuestión 9 del

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

Primeros resultados encuesta masiva Sobre Igualdad de Género. (CLAC/GEPEJTA/59-Pres/03)

56. La delegada de Chile realizó la presentación Pres-03: sobre encuesta de igualdad de género regional, donde dio a conocer los resultados preliminares de una encuesta regional dirigida a mujeres que trabajan en las autoridades de aviación civil de los Estados miembros.

57. La nueva encuesta tuvo una tasa de participación equivalente al 52% de los Estados miembros y fue respondida por 1.072 mujeres, lo que representa un 13% del total estimado de trabajadoras del sector en la región (8.217). Participaron 13 de los 22 Estados miembros, lo que representa una cobertura del 59%. Se indicó que, bajo un margen de error del 5%, los resultados son válidos solo a nivel general y requieren un mayor respaldo estadístico para su uso como insumo técnico definitivo.

58. Entre los resultados más relevantes:

- Solo el 4% de las mujeres encuestadas ocupan cargos de liderazgo en sus instituciones, el 8% en cargos subdirectivos y el 30% en niveles intermedios.
- El 44% de las autoridades reportaron tener una política de igualdad de género, pero solo el 37% de las mujeres dijo percibirla como implementada.
- El 34% indicó haber recibido alguna capacitación con enfoque de género; el 76% no.
- El 74% afirmó que se respeta la equidad salarial por igual función, mientras que el 26% no lo percibe así.
- Solo el 37% consideró que las opiniones técnicas de las mujeres tienen el mismo valor que las de sus colegas hombres.
- Un 59% cree que su institución está comprometida con la equidad en procesos de selección de liderazgo.

59. La Secretaría felicitó al grupo de trabajo por su esfuerzo técnico y propuso reenviar la encuesta a los Estados que aún no han completado su participación, con el objetivo de alcanzar una muestra representativa estadísticamente antes de la Primera Cumbre de Mujeres en Aviación, que se celebrará en Guatemala el 18 de agosto. Aclaró que, mientras no se logre esa representatividad, la

encuesta puede ser utilizada como indicador de percepción (termómetro), aunque no como base científica concluyente.

60. La delegada de Guatemala felicitó al Grupo ad hoc de Igualdad de Género y a Chile por el liderazgo en esta iniciativa e invitó formalmente a los Estados a participar en la Cumbre de Mujeres, subrayando que el éxito del evento dependerá también de completar el levantamiento de datos en curso.

Conclusión

61. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada, aprobó la propuesta para continuar la recolección de datos y acordó considerar los resultados actualizados como insumo para los trabajos del grupo ad hoc sobre igualdad de género.

Cuestión 10 del orden del día: Otros Asuntos

Aplicación del MoU sobre Trabajo Aéreos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil a los Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS). (CLAC/GEPEJTA/59-NE/02)

62. La Secretaría presentó la nota NE-02: Aplicación del MoU sobre Trabajo Aéreos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil a los Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), señalando que esta Nota de estudio ya había sido presentada en el GEPEJTA/58 y que un Estado había solicitado más tiempo para el análisis respectivo. La interpretación propuesta sugiere que no existe impedimento jurídico para aplicar el MoU también a los RPAS.

63. La delegación de Brasil al hacer uso de la palabra agradeció a la Secretaría y confirmó que, tras coordinar internamente con la ANAC y el Ministerio de Defensa, el país da luz verde a la propuesta de interpretación presentada. Expresó su apoyo total a la extensión del concepto de trabajos aéreos para incluir operaciones con RPAS.

64. El delegado de el Salvador consultó si el MoU original se limitaba solo a emergencias y si la interpretación también cubriría operaciones con drones en ese contexto, confirmando la Secretaría que el MoU actual solo aplica en situaciones de emergencia y que los Estados actualmente firmantes son: Argentina, Aruba, Brasil, Chile, Costa Rica, Cuba, Panamá, Paraguay, República Dominicana, Uruguay y Venezuela. Sin embargo, el MoU está abierto a nuevos firmantes.

65. El delegado de Chile profundizó indicando que esta interpretación no requiere ser firmada, sino que quedará consignada en el acta como resultado de un consenso técnico del GEPEJTA, lo cual puede ser útil para futuras decisiones o como referencia para quienes deseen aplicar el instrumento.

Conclusión

66. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y, ante la ausencia de objeciones, acordó dejar constancia en el acta de que existe consenso técnico en cuanto a la posibilidad de aplicar

el Memorando de Entendimiento sobre Trabajos Aéreos también a las operaciones con RPAS. Se invitó también a los Estados no firmantes del MoU a considerar su incorporación al instrumento.

**Solicitud de apoyo a los working papers que presentará IATA en la Asamblea de OACI
(CLAC/GEPEJTA/59-NE/08)**

67. La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) presentó un resumen de sus principales notas de estudio, las cuales han sido puestas a disposición de los Estados (página web de la CLAC) con el fin de recabar apoyo o patrocinio durante el proceso de discusión en la próxima Asamblea de la OACI. Las propuestas se agrupan en los siguientes temas:

- Estándares de aeronavegabilidad: Solicitud para establecer plazos de implementación más flexibles y realistas.
- Credenciales digitales: Recomendación para reconocer certificados digitales de tripulaciones, facilitando su tránsito sin visado.
- Seguridad operacional (Anexo 17): Propuesta para reforzar las disposiciones en coordinación con la industria.
- Combustibles sostenibles de aviación (SAF): Identificación de barreras regulatorias y propuestas de incentivos.
- Programa USOAP: Sugerencia de mejorar el acceso a datos de auditoría para una regulación más basada en evidencia.
- Protección del consumidor: Propuesta de armonización de principios de protección al pasajero a nivel global.
- Investigación de accidentes: Observaciones sobre los retrasos en la publicación de informes finales y fortalecimiento de capacidades.
- Intercambio seguro de información: Recomendaciones sobre mecanismos de protección y confidencialidad de datos.

68. El delegado de la IATA agradeció la oportunidad de presentar sus propuestas ante los Estados miembros de la CLAC e instó a las delegaciones a revisar las notas disponibles, formular observaciones y considerar el apoyo formal o patrocinio de aquellas propuestas que resulten de interés para sus respectivas autoridades.

Conclusión.

69. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Clausura.

70. Las palabras de clausura del GEPEJTA estuvieron a cargo de su Coordinador, destacando la alta participación de los Estados miembros, el nivel técnico de las discusiones y el fortalecimiento de la cooperación regional en materias políticas, económicas y jurídicas de la aviación civil. Valoró especialmente el apoyo de Costa Rica, de la Secretaría de la CLAC y de los equipos técnicos y logísticos que hicieron posible el desarrollo exitoso de la reunión.

71. Asimismo, hizo un reconocimiento al Seminario de seguridad operacional organizado con el auspicio de EASA, y a las diversas actividades paralelas. Finalmente, subrayó el compromiso continuo de la CLAC con el trabajo colaborativo entre los Estados y cerró el evento con una frase que resume el espíritu de integración que animó toda la reunión: “La aviación nos une”.



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

**QUINGUAGÉSIMA NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/59)**

(San José, Costa Rica, 8- 11 julio 2025)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS	
NOMBRE / E-Mail	CARGO / INSTITUCIÓN
CHILE	
David Dueñas dduenas@jac.gob.cl	Jefe de Asuntos Legales e Internacionales Junta de Aeronáutica Civil-JAC
Sebastián Flores Sfloress@jac.gob.cl	Coordinador de Planificación y Estudios Junta de Aeronáutica Civil-JAC
Ignacio Camino icamino@dgac.gob.cl	Fiscal Departamento Jurídico Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
COSTA RICA	
Miguel Solano msolano@dgac.go.cr	Encargado de Proceso de Regulación Aeronáutica Dirección General de Aviación Civil
Melandi Dayanna Azofeifa Ocampo mazofeifa@dgac.go.cr	Abogado Dirección General de Aviación Civil
María de los Ángeles Vega Elizondo mvega@dgac.go.cr	Encargada del Proceso de Formulación y Evaluación de Planes, Unidad de Planificación Institucional Dirección General de Aviación Civil
Silvia Solano Solís ssolanos@dgac.go.cr	Encargada Proceso Análisis Administrativo Dirección General de Aviación Civil
Karol Barrantes Bogantes kbarrantesb@dgac.go.cr	Análista Unidad de Transporte Aéreo P2 Dirección General de Aviación Civil
Andrea Hernández Aris ahernandeza@dgac.go.cr	Profesional Transporte Aéreo Dirección General de Aviación Civil

Cristian Chinchilla Montes cchinchilla@dgac.go.cr	Jefe de Transporte Aéreo Dirección General de Aviación Civil
Judith Benavides González jbenavides@dgac.go.cr	Profesional Unidad de Transporte Aéreo Dirección General de Aviación Civil
Ana Patricia Gamboa pgamboa@dgac.go.cr	Profesional en Transporte Aéreo Dirección General de Aviación Civil
CUBA	
Mirta Crespo mirta.crespo@iacc.avianet.cu	Especialista Aeronáutico de Transporte Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC
Mileydeis Hernández Figueroa mileydis.hernandez@iacc.avianet.cu	Especialista en Derecho Aeronáutico Internacional Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC
ECUADOR	
Heydi Salazar heydi.salazar@aviacioncivil.gob.ec	Directora de Transporte Aéreo y Regulaciones Dirección General de Aviación Civil – DGAC
EL SALVADOR	
Manuel Miranda mmiranda@aac.gob.sv	Coordinador de Transporte Aéreo Autoridad de Aviación Civil
GUATEMALA	
Azucena Zelaya a.zelaya@dgac.gob.gt	Directora General Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Andrea Velasquez andreavelasquezm@gmail.com	Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
MÉXICO	
Jorge Sánchez Romero jorge.sanchez@afac.gob.mx	Jefe de División del programa OJT Agencia Federal de Aviación Civil
Rodolfo Gerardo Morales Díaz rodolfo.morales@afac.gob.mx	Instructor OJT Agencia Federal de Aviación Civil

PANAMÁ	
Alejandro Salas alejandro.salas@aeronautica.gob.pa	Director de Transporte Aéreo Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá
Javier Bethancourt javier.bethancourt@aeronautica.gob.pa	Jefe de Normas y Procedimientos Aeronáuticos Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá
PARAGUAY	
Elke Stumpf estumpf@dinac.gov.py	Gerente de Regulación de los Servicios Aerocomerciales Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC)
Roque Daniel Vergara Bogado rvergara@dinac.gov.py	Coordinador de Asuntos Aeronáuticos de la Dirección Jurídica Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC)
REPÚBLICA DOMINICANA	
Bernarda Franco bfranco@jac.gob.do	Secretaria Junta de Aviación Civil
Héctor Christopher Sánchez hectorchristopher@jac.gob.do	Director de Transporte Aéreo Junta de Aviación Civil
Onelbia Pichardo Jiménez opichardo@jac.gob.do	Analista Legal del Transporte Aéreo Junta de Aviación Civil
Miguel Mejía mmejia@idac.gov.do	Subdirector Instituto Dominicano de Aviación Civil- IDAC
Judit De León judit.deleon@idac.gov.do	Coordinadora de Dirección Desarrollo Sustentable Instituto Dominicano de Aviación Civil- IDAC
Rosalía Reynoso Melgarejo rosalia.reynoso@idac.gov.do	Coordinadora Legal Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)
OBSERVADORES	
ORGANISMOS INTERNACIONALES	
ACI-LAC	

Rafael Echevarne rechevarne@aci-lac.aero	Director General Consejo Internacional de Aeropuertos para América Latina y el Caribe
COCESNA	
Giovanni Tobar Giovanni.tobar@cocesna.org	Gerente Medio Ambiente Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea
Silvia Gutiérrez Padilla silvia.gutierrez@cocesna.org	Analista Comercial Adm Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea
IATA	
Alejandro Restrepo restrepoa@iata.org	Manager, External Affairs IATA

LISTA DE PARTICIPANTES -VIRTUAL

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 Luciano.freire@anac.gov.br	Especialista en Regulación de Aviación Civil Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
CHILE	
Patricia de Andraca patricia.deandraca@dgac.gob.cl	Jefa Relaciones Aeronáuticas Internacionales Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
COLOMBIA	
Luis Miguel Huertas Cardozo Luis.huertas@aerocivil.gov.co	<i>Coordinador del Grupo Asuntos Internacionales</i> <i>Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales</i> UAEAC

MÉXICO	
Delia Castellanos delia.castellanos@afac.gob.mx	Coordinadora de Organismos Internacionales Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
Pablo Federico Salazar pablo.salazar@afac.gob.mx	Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
Fernando Martínez Gómez fernando.martinez@afac.gob.mx	Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
Francisco Jaime Contreras francisco.contreras@afac.gob.mx	Inspector Verificador Aeronáutico Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
Gabriel Escamilla Carmona gabriel.escamilla@afac.gob.mx	Inspector Verificador Aeronáutico Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
Laura Ramírez Rivero laura.ramirez@afac.gob.mx	Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
Salazar Santos Aguilar salazar.santos@afac.gob.mx	Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
PERÚ	
Verónica Pajuelo vpajuelo@mtc.gob.pe	Coordinadora de Política Aérea Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
URUGUAY	
María Angélica González maria.gonzalez@mtop.gub.uy	Directora General de Transporte Aéreo y Secretaria Técnica de la Junta Nacional Aeronáutica Civil.
Alicia Santos alicia.santos@dinacia.gub.uy	Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica – DINACIA
VENEZUELA	
David Blanco	Asesor Instituto Nacional de Aeronáutica Civil-INAC
Alfredo Dávila	Gerente de Seguridad de la Aviación Instituto Nacional de Aeronáutica Civil-INAC
Ramón Machado	Gerente de Derecho Aeronáutico de la Consultoría Jurídica Instituto Nacional de Aeronáutica Civil-INAC
Jaiset Adriana López	Abogada de la Consultoría Jurídica Instituto Nacional de Aeronáutica Civil-INAC

Maida Sevilla	Gerente de Operaciones internacionales de la Gerencia Instituto Nacional de Aeronáutica Civil-INAC
Yesenia Pineda	Coordinadora de operaciones Internacionales de la Gerencia General de Transporte Aéreo Instituto Nacional de Aeronáutica Civil-INAC
Yonaique Martínez	Analista de Operaciones Internacionales de la Gerencia General de Transporte Aéreo Instituto Nacional de Aeronáutica Civil-INAC
Rafael Ramírez	Analista de Operaciones Internacionales de la Gerencia General de Transporte Aéreo Instituto Nacional de Aeronáutica Civil-INAC
Suhail Salazar	Analista de Operaciones Internacionales de la Gerencia General de Transporte Aéreo Instituto Nacional de Aeronáutica Civil-INAC
Yuraima Avendaño	Gerente de Relaciones Bilaterales y Multilaterales de la oficina de Relaciones Internacionales 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
Felgismar Arnos	Analista de la Gerencia de Relaciones Bilaterales y Multilaterales de la Oficina de Relaciones Internacionales Instituto Nacional de Aeronáutica Civil-INAC
Elizabeth Salas	Analista de la Gerencia de Relaciones Bilaterales y Multilaterales de la Oficina de Relaciones Internacionales Instituto Nacional de Aeronáutica Civil-INAC
Katherine Martínez	Analista de la Gerencia de Relaciones Bilaterales y Multilaterales de la Oficina de Relaciones Internacionales Instituto Nacional de Aeronáutica Civil-INAC



CLAC/GEPEJTA/60-INFORME

30/07/25

**SEXAGÉSIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/60)**

(Virtual, 25 de julio de 2025)

INFORME

Lugar y fecha de la reunión.

1. La Sexagésima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte y Aéreo (GEPEJTA/60) se realizó de manera virtual en la plataforma Teams el 25 de julio del 2025.

Apertura, Coordinación, Secretaría y Participantes.

2. El Secretario de la CLAC sin mayores formalidades realizó la apertura del GEPEJTA/60 solicitando la aprobación del orden del día propuesto. Además, correspondió a la Secretaría la Coordinación de la reunión donde participaron 43 delegados representando a 13 Estados miembros. La lista completa de participantes se acompaña como **Adjunto1**.

Cuestión 1 del

Orden del Día: Aprobación del Orden del Día.

3. El Orden del día fue aprobado sin objeciones por el Grupo de expertos y se incorpora como **Adjunto 2** al presente informe.

Cuestión 2 del

orden del día: Apoyo de Notas de Estudio a la 42 Asamblea de la OACI.

4. El Secretario procedió a explicar el estado de apoyos de las notas de Estudio mostrando la parte interna de la página web, e indicó que, si bien el plazo dado por el GEPEJTA/59 para presentar

las notas de estudio era el 25 de julio, aun había notas de estudio que no estaban claramente apoyadas con el sistema de silencio administrativo de la Comisión.

5. Adicionalmente, la Secretaría señaló que algunas notas no estaban sujetas al sistema de silencio administrativo de la CLAC, por haber sido recibidas con menos de una semana de antelación respecto al plazo de entrega. No obstante, dichas notas fueron igualmente publicadas en la página web de la Comisión, a fin de que los Estados pudieran analizarlas y, en su caso, manifestar su apoyo antes de la fecha límite para su presentación en el sistema de la OACI.

6. Durante la reunión, algunas delegaciones presentes (Argentina, Chile, México, Perú y Uruguay) deliberaron y formularon preguntas sobre el proceso, las cuales fueron respondidas por la Secretaría.

Conclusión

7. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acordó esperar la actualización de la Secretaría de los apoyos de las notas de estudio durante el lunes 28 de julio, para ser subidas al sistema de OACI durante el día martes 29 de julio.

Clausura.

8. EL GEPEJTA virtual concluyó con el agradecimiento de la Secretaría por participar, por parte de algunos Estados, fuera de su horario laboral un viernes, lo que muestra el buen ánimo para enfrentar la 42 Asamblea de la OACI.



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

SEXAGÉSIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/60)
(25 de julio de 2025)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS	
NOMBRE / E-Mail	CARGO / INSTITUCIÓN
ARGENTINA	
María del Pilar Acosta mpacosta@anac.gob.ar	Jefa Unidad de Planificación y Control de Gestión ANAC
BRASIL	
Diego Jose Pereira da Silva diego.jose@anac.gov.br	Subjefe de la Asesoría Internacional ANAC
Jorge Avila avilajwafp@decea.mil.br	Brazil NCMC and SMP Adviser International Air Navigation Studies Commission CERNAI – DECEA
CHILE	
David Dueñas dduenas@jac.gob.cl	Jefe de Asuntos Legales e Internacionales Junta de Aeronáutica Civil-JAC
Patricia de Andraca patricia.deandraca@dgac.gob.cl	Jefa de Relaciones Aeronáuticas internacionales Dirección General de Aeronáutica Civil
Pablo Retamal pablo.retamal@dgac.gob.cl	Analista Dirección General de Aeronáutica Civil
Manuel Bermúdez mbermudez@dgac.gob.cl	Encargado Subdepartamento Operaciones Dirección General de Aeronáutica Civil
Bernardita Pinto bernardita.pinto@dgac.gob.cl	Encargada de la Oficina Técnica Dirección General de Aeronáutica Civil
Francisco Uzieda fuzieda@dgac.gob.cl	Jefe Sección Navegación Aérea Dirección General de Aeronáutica Civil

COLOMBIA

Johan Sebastian Cabrera Orjuela johan.cabrera@aerocivil.gov.co	Abogado contratista Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Ana Maria Rodriguez ana.rodriguez@aerocivil.gov.co	Relacionamiento Institucional Aeronáutica Civil de Colombia

COSTA RICA

Miguel Solano msolano@dgac.go.cr	Encargado de Proceso de Regulación Aeronáutica Dirección General de Aviación Civil
--	---

CUBA

Orlando Nevot orlando.nevot@iacc.avianet.cu	Director Aeronavegación El Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC
Mirta Crespo Frasquiere mirta.crespo@iacc.avianet.cu	Especialista Transporte Aéreo El Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC

EL SALVADOR

Hazel Indira Pinto Molina hpinto@aac.gob.sv	Gerente Legal Autoridad de Aviación Civil
Manuel Miranda mmiranda@aac.gob.sv	Coordinador de Transporte Aéreo Autoridad de Aviación Civil

MÉXICO

Dionisio Méndez Mayora dmendez@icao-delegations.org	Representante Permanente Consejo de la OACI
Raúl Vargas Juárez rvargas@lcao~delegations.org	Representante Permanente Alterno Consejo de la OACI
Delia Castellanos Delia.castellanos@afac.gob.mx	Coordinadora de Organismos Internacionales. Agencia Federal de Aviación Civil
Emilio Valencia emilio.valencia@afac.gob.mx	Jefe de División de Normas y Medio Ambiente Agencia Federal de Aviación Civil
Jesus Hernandez Gonzalez jesus.hernandez@afac.gob.mx	JEFE DE DIVISION DE PROTECCION Y SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL Agencia Federal de Aviación Civil

Gabriel Escamilla gabriel.escamilla@afac.gob.mx	Inspector Verificador Aeronáutico - A Agencia Federal de Aviación Civil
Rogelio Moscoso rogelio.moscoso@afac.gob.mx	Inspector Instructor de Formación Técnica Aeronáutica AFAC – CIAAC
Celeste Alva Méndez rogelio.moscoso@afac.gob.mx	INSPECTOR VERIFICADOR AERONÁUTICO "A" Agencia Federal de Aviación Civil
Víctor Manuel Sánchez Domínguez victor.sanchez@afac.gob.mx	Coordinador de Calidad Agencia Federal de Aviación Civil
PANAMÁ	
Alejandro Salas alejandro.salas@aeronautica.gob.pa	Director de Transporte Aéreo Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá
PERÚ	
Veronica Pajuelo Vpajuelo@mtc.gob.pe	Coordinadora de política aérea DGAC
REPÚBLICA DOMINICANA	
Paola Aimee Pla Puello paola.pla@idac.gov.do	Sub-Directora General IDAC
Bernarda Franco bfranco@jac.gob.do	Secretaria Junta de Aviación Civil
URUGUAY	
Leonardo Blengini dinacia@dinacia.gub.uy	Director Dir. Nac. de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica – DINACIA
María Angélica González maria.gonzalez@mtop.gub.uy	Secretaria Técnica Junta Aeronáutica - Ministerio de Transporte y Obras Publicas
Virginia Silvera vsilvera@dinacia.gub.uy	Asesora Letrada Dir. Nac. de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica – DINACIA
Gonzalo Lima glima@dinacia.gub.uy	Director AVSEC Nacional Dir. Nac. de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica – DINACIA
VENEZUELA	
David Romero da.romero@inac.gob.ve	Gerente de SMS/SSP de la Gerencia General de Seguridad Aeronáutica Instituto Nacional de Aeronáutica Civil

Jalset Lopez jalset.lopez@inac.gob.ve	Abogada de la Consultoría Jurídica Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Romelys Rivero romely.rivero@inac.gob.ve	Gerente General de la Oficina de Relaciones Internacionales Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Yuraima Avendaño y.avendano@inac.gob.ve	Gerente de Relaciones Bilaterales de la Oficina de Relaciones Internacionales Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Felgismar Arnos felgismar.arnos@inac.gob.ve	Analista de la Gerencia Relaciones Bilaterales de la Oficina de Relaciones Internacionales Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Adriana Aguilar adriana.aguilar@inac.gob.ve	Analista de la Gerencia de Relaciones Bilaterales de la Oficina de Relaciones Internacionales Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
David Blanco davidblanco63@gmail.com	Asesor Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Yesenia Pineda y.pineda@inac.gob.ve	Coordinadora de Operaciones Internacionales de la Gerencia General de Transporte Aéreo Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Maida Sevilla maida.sevilla@inac.gob.ve	Gerente de Operaciones de la Gerencia General de Transporte Aéreo Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Ramón Machado ramon.machado@inac.gob.ve	Gerente de Derecho Aeronáutica de la Consultoría Jurídica Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Carlos Castañeda c.castaneda@inac.gob.ve	CTA VI de los Servicios a la Navegación Aérea Instituto Nacional de Aeronáutica Civil



CLAC/GRUGES/_INFORME

31/05/23

INFORME EJECUTIVO DE LA REUNIÓN CONSTITUTIVA DEL GRUGES

31 de mayo de 2024

1. Coordinación, participación y fecha de la reunión

El 31 de mayo de 2024 se realizó la reunión constitutiva del Grupo de Gestión (GRUGES) de manera virtual, bajo la coordinación de la Sra. Andrea Velásquez, asistida por el Secretario de la CLAC y con la participación de los expertos de Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Guatemala, México, Perú, República Dominicana y Uruguay que a continuación se indican:

André Airton de Macedo (Brasil); David Dueñas (Chile); Ana María Rodríguez (Colombia); Tania Elejalde, Odalys Fernández (Cuba); Delia Castellanos, Pablo Salazar, Marco Méndez (México); Verónica Pajuelo (Perú); Juberkis Luciano (República Dominicana); Virginia Silveira (Uruguay).

2. Orden del día

Cuestión 1. Constitución GRUGES.

Cuestión 2. Otros asuntos.

3. Conclusiones

- Cuestión 1.**
- La coordinación del grupo quedó en manos de Guatemala y dos estados podrían quedar en calidad de suplentes del coordinador: México y Brasil. En la próxima reunión se resolverá al suplente.
 - Se acordó que los Estados que participaron de la reunión serán los integrantes del Grupo de Gestión, sin perjuicio que se unan otros Estados cuando así lo soliciten.
 - La tabla de la próxima reunión será de continuidad del trabajo realizado con relación a: “Análisis propuestas modernización de la Secretaría”.
- Cuestión 2.**
- No hubo observaciones.



INFORME EJECUTIVO DE LA REUNIÓN DEL GRUGES 24-7

Viernes 28 de junio de 2024

1. Coordinación, participación y fecha de la reunión.

El 28 de junio de 2024 se realizó la reunión del Grupo de Gestión (GRUGES) de manera virtual bajo la coordinación de Andrea Velásquez de Guatemala, asistida por el Secretario de la CLAC. Contó con la participación de los siguientes delegados:

André Reboucas (Brasil); Ignacio Camino (Chile); Ana María Rodríguez (Colombia); Tania Elejalde (Cuba); Andrea Velásquez (Guatemala); Salazar Santos, Pablo Salazar; María Tovar (México); Verónica Pajuelo (Perú); Juberkis Luciano (República Dominicana); Virginia Silvera (Uruguay).

2. Orden del día.

1. Revisión del programa de trabajo del 2024 – 2025.
2. Análisis propuestas modernización de la Secretaría.
3. Otros asuntos.

3. Conclusiones.

Cuestión 1: La Secretaría presentó los términos de Referencia del GRUGES solicitando la priorización del trabajo para el año 2024, la que fue acordada para los siguientes asuntos y orden de prioridad:

- a) Elaborar una propuesta de organización de la Secretaría de la CLAC, en base al art. 16 del Estatuto, considerando un eventual aumento de presupuesto de la Comisión.
- b) Continuar con la elaborar una propuesta de desarrollo de los Estatutos CLAC, a fin de ser presentada al Comité Ejecutivo y Asamblea de la Comisión, para su aprobación.
- c) Revisar y actualizar el Plan Estratégico de la CLAC, y proponer eventuales modificaciones considerando lo previsto en la Declaración de Lima de 2023.

En el punto b) México proporcionará próximamente información sobre cómo continuará el trabajo.

Cuestión 2: La Secretaría presentó las cuotas de la CLAC aprobadas en la última Asamblea congeladas desde el año 2013; la Nota de estudio que elaboró y presentó el GRUGES en el Comité Ejecutivo virtual del 4 de marzo de 2024, repasando los principios adoptados para modernizar la Secretaría; y ejemplos de datos sobre los valores de los cursos de capacitación de CLAC, que muestran el aporte que reciben los Estados. Además, hubo un recordatorio de la explicación sobre la necesidad de contar con un sistema de auditoría externa a la CLAC. El GRUGES acordó que en el próximo GEPEJTA presencial se revisen datos actualizados sobre los cursos de capacitación que recibe CLAC y sobre costos aproximados de contar con una empresa auditora en CLAC.

Cuestión 3: La coordinación suplente del GRUGES quedó asignada a Brasil.



CLAC/GRUGES/24-08/INFORME

17/07/24

INFORME GRUGES/24-08**17 de julio de 2024****1. Coordinación, participación y fecha de la reunión**

El 17 de julio de 2024 se realizó la reunión Grupo de Gestión (GRUGES) de manera virtual, bajo la coordinación de la Sra. Andrea Velásquez, asistida por el Secretario de la CLAC y con la participación de los expertos de Brasil, Chile, Cuba, Guatemala, México y República Dominicana que a continuación se indican:

Marcela Anselmi (Brasil); Ignacio Camino; Manuel Bermúdez; David Dueñas; (Chile); Miguel Solano (Costa Rica); Tania Elejalde, Mirta Crespo (Cuba); Andrea Velásquez (Guatemala); Rodolfo Morales, Jorge Sánchez (México); Juberkis Luciano (República Dominicana).

2. Orden del día

Cuestión 1. Análisis propuestas modernización de la Secretaría.

Cuestión 2. Otros asuntos.

3. Conclusiones

- Cuestión 1.**
- El grupo concordó dos ámbitos de trabajo: 1) En relación con el presupuesto, establecer el fundamento técnico para el posible aumento de las cuotas, manteniendo abiertos todos los escenarios, agregando el escenario de reajuste de la cuota para la próxima Asamblea. 2) Con relación a la CLAC ideal o la organización preferida por los Estados, proponer una organización con sus mínimos y sus máximos a consideración del Comité Ejecutivo.

- El grupo también concordó mantener el soporte técnico de las propuestas y buscar entregar a la Comisión mayor transparencia presupuestaria, partiendo con la adecuación contable y auditorías independientes.

Cuestión 2.

- No hubo comentarios



CLAC/GRUGES/INFORME

15/10/24

INFORME EJECUTIVO DE LA REUNIÓN DEL GRUGES 24-9 27 de septiembre de 2024

1. Coordinación, participación y fecha de la reunión

El 27 de septiembre de 2024 se realizó la reunión del Grupo de Gestión (GRUGES) de manera virtual, bajo la coordinación de la Sra. Andrea Velásquez, asistida por el Secretario de la CLAC y con la participación de los expertos de Brasil, Chile, Cuba, Guatemala, México, Perú y República Dominicana, que a continuación se indican:

André Airton de Macedo (Brasil); David Dueñas, Patricia De Andraca (Chile); Tania Elejalde, Mirtha Crespo (Cuba); Raúl Vargas, Pablo Salazar, María Tovar, Fernando Martínez (México); Verónica Pajuelo (Perú); Héctor Christopher, Francisco Vargas (República Dominicana).

2. Orden del día

Cuestión 1. Análisis Propuestas de Modernización de la Secretaría.

Cuestión 3. Otros asuntos.

3. Conclusiones

Cuestión 1.	Análisis Propuestas de Modernización de la Secretaría El GRUPO conoció la propuesta de contribuciones de los Estados miembros y al borrador de resolución sobre el asunto, quedando el tema a ser evaluado presencialmente en el próximo GEPEJTA.
Cuestión 2.	Otros asuntos. Sin observaciones



CLAC/GRUGES/INFORME

12/12/24

INFORME EJECUTIVO DE LA REUNIÓN DEL GRUGES 24-10

Brasilia, 12 de noviembre de 2024

1. Coordinación, participación y fecha de la reunión

En la ciudad de Brasilia el 12 de noviembre de 2024 se realizó la reunión del Grupo de Gestión (GRUGES) de manera presencial, bajo la coordinación de la Sra. Andrea Velásquez, asistida por el Secretario de la CLAC y con la participación de los expertos de Brasil, Chile, Cuba, Guatemala, Perú y República Dominicana, que a continuación se indican:

André Airton de Macedo, Mariana Da Silva, Lucas De Carvalho (Brasil); David Dueñas, Ignacio Acevedo, Patricia De Andraca (Chile); Marcos Castillo (Costa Rica), Mileydis Hernández, Rita García (Cuba); Andrea Velásquez (Guatemala), Verónica Pajuelo (Perú); Héctor Porcella, Bernarda Franco, Héctor Cristopher, Onelbia Pichardo, Francisco Vargas (República Dominicana) Pablo Seitun, Virginia Silvera (Uruguay).

2. Orden del día

Cuestión 1. Análisis Propuestas de Modernización de la Secretaría.

Cuestión 3. Otros asuntos.

3. Conclusiones

Cuestión 1.	Análisis Propuestas de Modernización de la Secretaría - El GRUPO concordó en que un reajuste del 10 % de la cuota de contribución de la CLAC, con excepción del Estado sede y con un guarismo distinto para Brasil y México sería recomendable para aplicar a partir de la próxima Asamblea de la CLAC. Todo ello sin perjuicio de continuar analizando el aumento del presupuesto de la CLAC, considerando su modernización. - La Secretaría propondrá en las siguientes reuniones los cambios normativos, para que sean consensuados técnicamente y entregados luego al Comité Ejecutivo.
Cuestión 2.	Otros asuntos. Sin observaciones



CLAC/GRUGES/INFORME

07/05/25

INFORME EJECUTIVO DE LA REUNIÓN DEL GRUGES 25-01**Lima, 23 de abril de 2025****1. Coordinación, participación y fecha de la reunión**

En la ciudad de Lima, el 23 de abril de 2025, se realizó la reunión del Grupo de Gestión (GRUGES) de manera presencial, bajo la coordinación de la Secretaría de la CLAC y con la participación de los expertos de Brasil, Chile, Costa Rica, Cuba y Perú, que a continuación se indican: André Roboucas (Brasil); Ignacio Camino, Manuel Bermúdez (Chile); Miguel Solano (Costa Rica); Verónica Pajuelo (Perú); Mirtha Crespo, Tania Elejalde (Cuba).

2. Orden del día

Cuestión 1. Análisis Propuestas de Modernización de la Secretaría.

Cuestión 2. Alineación Declaración de Lima con Planes estratégicas de OACI y CLAC.

Cuestión 3. Otros asuntos.

3. Conclusiones

Cuestión 1.	Análisis Propuestas de Modernización de la Secretaría El GRUPO conoció la propuesta de la Secretaría en relación con cambios normativos de la CLAC, que permitan además cambiar la cuota de contribución. Además, el grupo concordó en avanzar en implementar un sistema de contabilidad y de auditoría independiente en la CLAC.
Cuestión 2.	Alineación Declaración de Lima con Planes estratégicas de OACI y CLAC El GRUPO conoció los planes que se deben concordar para continuar con el trabajo en la siguiente reunión.
Cuestión 3	Otros asuntos. Sin observaciones



CLAC/GRUGES/INFORME

10/08/25

INFORME EJECUTIVO DE LA REUNIÓN DEL GRUGES 25-02**San José, Costa Rica 10 de julio de 2025****1. Coordinación, participación y fecha de la reunión**

En la San José, Alajuela, Costa Rica, el 10 de julio de 2025, se realizó la reunión del Grupo de Gestión (GRUGES) de manera presencial, bajo la coordinación de la Secretaría de la CLAC y con la participación de los expertos que a continuación se indican:

Ignacio Camino (Chile); David Dueñas (Chile); Miguel Solano (Costa Rica); Mirtha Crespo (Cuba); Mileydeis Hernández (Cuba); Andrea Velasquez (Guatemala); Héctor Christopher (República Dominicana); Bernarda Franco (República Dominicana); Onelbia Pichardo (República Dominicana).

2. Orden del día

Cuestión 1. Análisis Propuestas de Modernización de la Secretaría.

Cuestión 2. Otros asuntos.

3. Conclusiones

Cuestión 1.	Análisis Propuestas de Modernización de la Secretaría • El GRUPO conoció la propuesta de la Secretaría en relación con cambios en las resoluciones de la CLAC, que permitan fijar un criterio que acerque las cuotas de contribución y establecer un sistema objetivo de reajuste. • El GRUPO acordó proponer un reajuste de la cuota de contribución en base al mínimo aceptable, por parte de los Estados que realizan una contribución mayor.
Cuestión 2	Otros asuntos. • Sin observaciones