



CLAC/GEPEJTA/61-INFORME

05/05/26

**SEXAGÉSIMA PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/61)**

(Lima, Perú, 28 - 29 de abril de 2026)

INFORME¹

Lugar y fecha de la reunión.

1. La Sexagésima Primera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte y Aéreo (GEPEJTA/61) se realizó de manera híbrida (presencial y virtual) en la ciudad de Lima, Perú, entre los días 28 y 29 de abril de 2026.

Apertura.

2. La inauguración contó con la alocución de la Sra. Paola Marín Ugarte, Directora General de la Dirección General de Aviación Civil de Perú.

Coordinación, Secretaría y Participantes.

3. La Coordinación de la reunión estuvo a cargo de la Sra. Verónica Pajuelo, Coordinadora de Política Aérea de la DGAC de Perú, apoyado por la Secretaría a cargo del Sr. Jaime Binder. En la reunión participaron 52 delegados de manera presencial y 29 delegados de manera virtual, representando a 14 Estados miembros y 6 entidades observadoras. La lista completa de participantes se acompaña como **Adjunto 1**.

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 apoyo de inteligencia artificial.

**Cuestión 2 del
orden del día: Presentación de la Autoridad de Perú**

**Presentación de la Directora General de Aeronáutica Civil de Perú,
Sra. Paola Marín Ugarte.
(Presentación-04)**

5. La Sra. Paola Marín directora de la DGAC de Perú, hizo una presentación son el estado actual del transporte aéreo en el Perú, la cual fue posteriormente subida a la página web de la reunión.

6. las delegaciones de los Estados de Brasil, Panamá, República Dominicana y Uruguay expresaron su agradecimiento y felicitaron la presentación realizada. Asimismo, destacaron y reconocieron los avances alcanzados por Perú en materia de aviación, en particular en el proceso de liberalización del transporte aéreo.

Conclusión

7. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

**Cuestión 3 del
orden del día: Transporte y Política Aérea.**

**Revisión de Resoluciones y Recomendaciones de Transporte y Política Aérea
(CLAC/GEPEJTA/61-NE/04)**

8. La delegación de Panamá, presentó la Nota CLAC/GEPEJTA/61-NE/04, donde señaló que asume la Macrotarea de Transporte y Política Aérea y que continuará con la revisión y modernización de las resoluciones y recomendaciones de la Comisión en esta área. Este trabajo se enmarca en el plan operativo de la CLAC e incluye la creación de un grupo ad hoc con participación de los Estados miembros y observadores, encargado de analizar normas pendientes, darles continuidad y proponer actualizaciones o posibles derogaciones. Además, se mantiene otra línea de trabajo o tarea relacionada con el sistema de autorización de vuelos, que será desarrollada por Brasil.

9. Los Estados que se ofrecieron para integrar el grupo ad hoc fueron Argentina, Brasil, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Honduras, Paraguay y República Dominicana; asimismo, manifestaron su interés en participar los organismos observadores: ALADA, COCESNA e IATA, sin perjuicio de que otros Estados miembros de la CLAC, puedan sumarse posteriormente al grupo.

Conclusión

10. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y aprobó la conformación de un grupo ad hoc encargado de revisar las resoluciones y recomendaciones del área de transporte y política aérea. Dicho grupo estará integrado por Argentina, Brasil, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Honduras, Paraguay y República Dominicana, así como por los organismos observadores ALADA, COCESNA e IATA, sin perjuicio de la incorporación de otros Estados que deseen sumarse posteriormente.

Liberalización del transporte aéreo y la implementación del One Stop Security (OSS) para el fortalecimiento de la conectividad regional de pasajeros (CLAC/GEPEJTA/61-NE/08)

11. La nota de estudio CLAC/GEPEJTA/61-NE/08 presentada por Perú propone impulsar la liberalización del transporte aéreo en la región como una estrategia para fortalecer la conectividad, el comercio y el turismo, aprovechando el desarrollo de *hubs* como el nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Esta política plantea una mayor apertura de los mercados aéreos mediante el otorgamiento de libertades del aire ampliadas (hasta la sexta para pasajeros y carga, y la séptima para carga exclusiva), bajo un esquema de capacidades ilimitadas que permita mayor flexibilidad operativa a las aerolíneas.

12. Como complemento a esta liberalización, la nota de estudio promueve la implementación del *One Stop Security (OSS)*, un sistema que permite evitar inspecciones repetidas a pasajeros y equipajes en tránsito mediante el reconocimiento mutuo de estándares de seguridad entre Estados. Con ello se busca reducir tiempos de conexión, eliminar barreras operativas y mejorar la eficiencia del transporte aéreo. En conclusión, Perú sostiene que la combinación de cielos abiertos y procesos de seguridad armonizados es clave para lograr una mayor integración regional, competitividad y desarrollo económico.

13. La coordinadora invitó a los Estados a intercambiar opiniones respecto a la iniciativa del Perú de explorar la implementación de esquemas de *One Stop Security* en la región, destacando el interés del país en iniciar contactos y evaluar la viabilidad de avanzar en esta materia. Señaló que, si bien no todos los presentes eran especialistas, el objetivo era recoger percepciones generales y, eventualmente, identificar puntos de contacto técnicos en cada Estado.

14. En la discusión, Uruguay manifestó que se trata de un tema de interés, destacando su potencial para contribuir a la integración regional y a la facilitación de pasajeros, comprometiéndose a analizarlo a nivel interno. Otros Estados no formularon comentarios sustantivos en esta etapa. Como resultado, se acordó avanzar en el intercambio de contactos y continuar abordando el tema en futuras reuniones, con miras a evaluar posibles mecanismos de cooperación técnica en la materia.

Conclusión

15. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada, y se adoptó el compromiso de seguir abordando el tema en futuras reuniones, todo ello sin perjuicio del contacto directo entre los Estados.

Instrumentos de liberalización del transporte aéreo de la CLAC (CLAC/GEPEJTA/61-NE/11)

16. La nota CLAC/GEPEJTA/61-NE/11 presentada por la Secretaría aborda los instrumentos de liberalización del transporte aéreo en la CLAC, en el marco del Plan Estratégico 2020–2030 y la Declaración de Lima, que promueven la apertura de mercados y la integración regional. En este contexto, la CLAC ha desarrollado mecanismos como el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos (2010) y dos Memorandos de Entendimiento recientes: uno para la liberalización de carga aérea hasta la séptima libertad y otro para servicios combinados de pasajeros, carga y correo hasta la sexta libertad, los cuales permiten una implementación más flexible y rápida entre los Estados miembros.

17. La nota también destaca la importancia de estos instrumentos como herramientas progresivas para medir y ampliar el grado de apertura del mercado aéreo regional. La Secretaría ha elaborado matrices y formularios para recopilar información sobre la liberalización de la carga aérea, con el fin de mejorar el análisis regional y posteriormente extenderlo a los servicios combinados. En conclusión, se solicita a los Estados miembros actualizar y remitir información sobre derechos de tráfico, especialmente en carga aérea, para fortalecer la evaluación regional y apoyar futuras decisiones sobre liberalización en la región.

18. La delegada de Uruguay comentó que el acuerdo multilateral de cielos abiertos es un instrumento que requirió mucho esfuerzo para su elaboración y que fue concebido en una época en la que los países tenían políticas mucho más cerradas. Incitó a seguir promoviendo la adhesión de más países a este acuerdo, sin perjuicio de otros mecanismos como los memorandos de entendimiento. Asimismo, indicó que, es clave seguir alentando el levantamiento de reservas, ya que estas no son permanentes, considerando que, un acuerdo sin reservas fortalecería la unidad de América Latina, generando mayores oportunidades económicas y consolidando una integración más sólida frente a un contexto global cambiante.

Conclusión

19. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y encargó a la Secretaría la distribución del formulario propuesto para la recolección de información sobre los derechos de tráfico aplicables a los servicios exclusivos de carga aérea, solicitando a los Estados su cumplimentación y remisión a la Secretaría.

**Cuestión 4 del
orden del día: Gestión Aeroportuaria.**

**Intercambio de experiencias de concesiones aeroportuarias y
propuesta de cláusulas modelo.**

(CLAC/GEPEJTA/61-NE/06)

20. La nota presentada por Costa Rica se centra en el intercambio de experiencias sobre concesiones aeroportuarias dentro de la CLAC, en el marco de la Macrotarea de Gestión Aeroportuaria. Su objetivo es aprovechar la información recopilada por los Estados miembros y organismos especializados para avanzar en la elaboración de cláusulas modelo para contratos de concesión aeroportuaria, así como en la identificación de mejores prácticas regionales.

21. En el desarrollo del tema, se destaca que ya existe un estudio elaborado por ACI-LAC que sirve como insumo técnico, junto con el trabajo previo del GEPEJTA. Con base en ello, se propone conformar un grupo ad hoc encargado de analizar estos aportes y elaborar una guía de orientación para los Estados. En conclusión, la nota busca fortalecer la estandarización y calidad de las concesiones aeroportuarias en la región mediante cooperación técnica y el intercambio de experiencias.

22. El delegado de ACI-LAC, Rafael Echevarne, tomó la palabra para agradecer a Costa Rica por la presentación y señalar que el estudio previamente compartido ha tenido continuidad mediante el desarrollo de un nuevo análisis sobre los distintos modelos de gestión aeroportuaria, incluyendo concesiones y asociaciones público-privadas, el cual será puesto a disposición de los Estados una vez finalizado. Asimismo, informó que se han remitido a la CLAC proyecciones de tráfico aéreo para América Latina y el Caribe, así como un documento sobre indicadores económicos (KPIs) aeroportuarios a nivel mundial, ofreciendo facilitar información más detallada a los Estados interesados. Adicionalmente, anunció la realización de un curso gratuito sobre cálculo de cargos y economía aeroportuarios en Lima, a finales de septiembre, así como la participación en un curso organizado por la OACI en Ciudad de México, del 10 al 12 de agosto. Finalmente, reiteró la disposición de ACI-LAC para organizar talleres técnicos para los Estados en materias como modelos de gestión y economía aeroportuaria.

23. La delegación del Perú destacó su experiencia en materia de concesiones aeroportuarias, señalando la existencia de tres procesos implementados (2001, 2006 y 2010), así como la proyección de un tercer grupo de aeropuertos en cartera. En ese contexto, subrayó la importancia de recoger experiencias de otros Estados para mejorar futuros contratos, especialmente considerando desafíos identificados en la ejecución de obras y la próxima finalización de algunas concesiones. Posteriormente, la delegación de Uruguay compartió su experiencia, destacando el modelo aplicado en el Aeropuerto de Carrasco y su extensión a otros aeropuertos bajo un sistema nacional interrelacionado, resaltando además avances en sostenibilidad ambiental.

24. El delegado de ACI-LAC intervino para precisar que el evento ACI World se realizará en Lima del 28 al 30 de septiembre, indicando que los días 28 y 29 corresponderán a la conferencia principal y el 30 a actividades especializadas. Por su parte, la Secretaría informó que realizará coordinaciones directas con ACI a fin de convocar a los Directores a una reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC en fechas compatibles con dicho evento, con el objetivo de facilitar y potenciar su participación.

25. En relación con la conformación del grupo ad hoc sobre gestión aeroportuaria, se ofrecieron para participar los Estados de Brasil, Chile, Perú y República Dominicana, quienes manifestaron su compromiso de identificar y convocar a los especialistas nacionales en la materia; asimismo, el organismo observador IATA expresó su disposición a integrarse en el desarrollo de los trabajos.

Conclusión

26. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y aprobó la constitución de un grupo ad hoc sobre gestión aeroportuaria, integrado por Brasil, Chile, Perú y República Dominicana, así como por los organismos observadores ALADA e IATA, cuyos miembros se comprometieron a identificar y convocar a especialistas en la materia para apoyar el desarrollo de los trabajos. Dicho grupo analizará los aportes presentados por ACI-LAC, entre otros insumos, y elaborará una Guía de orientación para los Estados.

Cuestión 5 del orden del día: Capacitación.

Propuesta se Mejora en la Gestión, Monitoreo y Visibilidad de los Programas de Becas de Capacitación ofrecidos a los Estados Miembros (CLAC/GEPEJTA/61-NE/02)

27. La nota de estudio CLAC/GEPEJTA/61-NE/02 presentada por Perú propone mejorar la gestión, monitoreo y visibilidad de los programas de becas de capacitación ofrecidos a los Estados miembros de la CLAC. Estos programas forman parte de acuerdos de cooperación técnica con organismos internacionales, como la Autoridad de Aviación Civil de Singapur, y permiten la formación de funcionarios aeronáuticos mediante becas que incluyen instrucción y, en algunos casos, pasajes y alojamiento.

28. El principal problema identificado es la falta de información actualizada sobre la disponibilidad de cupos, beneficios y estado de las postulaciones, lo que genera ineficiencias administrativas y casos en los que los Estados tramitan avales para cursos que ya están llenos. Por ello, se propone que la Secretaría implemente un sistema de monitoreo más transparente y en tiempo real (como un sistema de semáforo, alertas y registro de beneficios usados), lo que permitiría mejorar la planificación, evitar trámites innecesarios y asegurar un acceso más eficiente y equitativo a las becas de capacitación.

29. La delegación de Brasil compartió una experiencia reciente vinculada a procesos de postulación a becas internacionales (en el marco de la OACI), señalando las dificultades generadas por la falta de precisión en los plazos, en particular respecto de los horarios de cierre, lo que puede implicar una pérdida significativa de tiempo y recursos. En ese contexto, sugirió la importancia de mejorar la claridad y coordinación en estos procesos.

30. La Secretaría recordó que la gestión de la oferta de capacitación se enmarca en la macrotarea correspondiente, liderada por la Presidencia de la CLAC con el apoyo operativo de la Secretaría, y explicó los distintos canales a través de los cuales se accede a las becas. Asimismo, destacó la relevancia de gestionar estas oportunidades con un enfoque coordinado y diplomático, particularmente en el caso de Estados como Singapur, que ofrecen programas de capacitación altamente valorados, incluyendo financiamiento de pasajes aéreos.

31. Adicionalmente, la Secretaría informó que se ha fortalecido la transparencia mostrando en la plataforma interna de la CLAC, información actualizada sobre los beneficiarios de becas con transporte aéreo. Finalmente, reiteró su disposición de realizar gestiones para mejorar la comunicación y previsibilidad de los procesos, pero también incentivando a los Estados a planificar sus postulaciones con antelación y a utilizar plenamente las oportunidades disponibles.

32. La coordinadora planteó la necesidad de contar con más información consolidada sobre la disponibilidad, utilización y eventual pérdida de becas, especialmente aquellas que incluyen pasajes aéreos, con el fin de facilitar la toma de decisiones a nivel nacional y promover una mayor participación de los Estados.

33. En respuesta, la Secretaría precisó que este proceso ya se encuentra debidamente abordado, destacando que se ha implementado un esquema de transparencia mediante la publicación de la información relevante en la plataforma interna de la CLAC, y recordó que se hace un reporte periódico sobre capacitación en las distintas reuniones del Comité Ejecutivo. En ese contexto, reiteró que los Estados cuentan con la información necesaria para planificar oportunamente sus postulaciones, y que la Secretaría continuará realizando gestiones para optimizar la previsibilidad y eficiencia del proceso.

Conclusión

34. El GEPEJTA tomo nota de la información presentada.

Plan Operativo 2026-2027 Macrotarea de Capacitación (CLAC/GEPEJTA/61-NE/03)

35. La nota CLAC/GEPEJTA/61-NE/03 presentada por la Secretaría expone el Plan Operativo 2026–2027 de la Macrotarea de Capacitación de la CLAC, la cual es liderada por la

Presidencia de la Comisión con apoyo de la Secretaría. El plan busca fortalecer la formación en el sector aeronáutico mediante actividades dirigidas a mejorar el conocimiento regulatorio, ampliar la cooperación internacional y optimizar la oferta de capacitación en la región.

36. El plan operativo sobre capacitación incluye cuatro tareas: un curso, seminario o taller sobre derechos del consumidor aéreo dirigido a poderes legislativos y judiciales; la actualización de la encuesta de oferta y demanda de capacitación; la revisión y ampliación de Memorandos de Entendimiento (MoU) con Estados y organismos internacionales; y la promoción de cursos y talleres ofrecidos por los propios Estados miembros. En conclusión, se busca consolidar una red regional de capacitación más coordinada, eficiente y alineada con las necesidades de los Estados, promoviendo mayor cooperación y fortalecimiento institucional en la aviación civil.

37. La delegación de Brasil propuso avanzar en el desarrollo de una plataforma regional de capacitación inspirada en la experiencia de la Escuela Nacional de Administración Pública, que permita a los Estados compartir cursos y ponerlos a disposición de otros países. Asimismo, informó que esta iniciativa está siendo trabajada juntamente con Chile en el marco del SRVSOP, con el objetivo de facilitar el acceso a formación especializada y fomentar la cooperación regional en materia de capacitación aeronáutica.

38. La delegación de Honduras manifestó su interés en fortalecer la capacitación dirigida a jueces y tribunales administrativos en materia de derechos de los usuarios del transporte aéreo, destacando los desafíos asociados al desconocimiento técnico y a la complejidad de los procesos judiciales en este ámbito. Asimismo, señaló la importancia de generar alianzas internas con instituciones del poder judicial para promover este tipo de formación. Adicionalmente, resaltó la experiencia regional de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea, indicando que el modelo de intercambio de especialistas aplicado en Centroamérica podría servir como referencia para fortalecer la cooperación técnica entre los Estados en el marco de la CLAC.

39. La delegación del Perú destacó la convergencia de tres elementos clave para fortalecer la capacitación regional: plataformas de formación, especialistas técnicos e integración de contenidos. En ese sentido, propuso avanzar hacia la homologación de contenidos formativos en la región, aprovechando las capacidades existentes en distintos Estados, lo que permitiría no solo fortalecer la formación interna, sino también posicionar a la región como oferente de capacitación a nivel internacional.

40. La delegación de la República Dominicana, destacando el éxito de la capacitación dirigida a jueces realizada en su país, se ofreció como sede para la realización de una nueva actividad de formación prevista para el primer trimestre de 2027.

41. El delegado de COCESNA destacó la importancia del capital humano en la institucionalidad pública, subrayando los desafíos asociados a la alta rotación en los Estados. Asimismo, resaltó la necesidad de contar con mecanismos sostenibles de capacitación,

incluyendo plataformas y bancos de especialistas, que permitan dar continuidad a las políticas públicas y preservar el conocimiento técnico más allá de los cambios de gobierno.

42. La Secretaría señaló que la cooperación horizontal en materia de capacitación ha sido abordada previamente en el ámbito de la CLAC, incluyendo la creación de un registro de especialistas y mecanismos de cooperación técnica entre Estados. No obstante, indicó que estos instrumentos requieren actualización y mayor uso por parte de los Estados. Asimismo, planteó la necesidad de articular las distintas iniciativas existentes, como las plataformas propuestas o los sistemas subregionales, para evitar duplicidades y promover una solución integrada a nivel regional. Finalmente, enfatizó que el desafío principal radica en consolidar un mecanismo sostenible que combine cooperación técnica, disponibilidad de expertos y acceso a contenidos formativos.

43. La delegación de Brasil aclaró que su propuesta se orienta a poner a disposición cursos en línea ya existentes, que puedan ser utilizados por otros Estados, destacando que muchos de ellos están disponibles de manera abierta. Asimismo, señaló que el principal desafío radica en los mecanismos de certificación.

Conclusión

44. El GEPEJTA tomó conocimiento de la información presentada, destacando el interés manifestado por Honduras y la República Dominicana en actuar como Estados anfitriones de talleres o cursos en temas de protección del consumidor aéreo. Asimismo, aprobó la encuesta sobre capacitación y encargó a la Secretaría su pronta difusión entre los Estados miembros. Adicionalmente, instó a identificar oportunidades de mejora y la posible suscripción de nuevos memorándums en esta materia, comunicándolos a la Secretaría, e invitó a los Estados a informar sobre los cursos disponibles que puedan ofrecer, incluyendo aquellos con becas, tanto para los Estados miembros de la CLAC como para Estados no miembros.

Cuestión 6 del orden del día: Seguridad Operacional.

Propuesta de Documento Técnico para Operaciones de Drones en Latinoamérica (Presentación - 02)

45. La delegación de Chile presentó la propuesta de Documento Técnico para Operaciones de Drones en Latinoamérica, orientada a fortalecer la coordinación entre las autoridades de aviación civil y los actores del sector aéreo, bajo el enfoque de una integración segura, sostenible y coordinada de los sistemas UAV/RPAS. En ese contexto, expuso una hoja de ruta estructurada en dos etapas: para el año 2026, una fase de alineación y diagnóstico regional que comprende la planificación, la convocatoria de los Estados, la recopilación de información mediante mesas de trabajo y cuestionarios, y la realización de un taller técnico regional que permita consolidar un diagnóstico común; y para el año 2027, una fase orientada a la elaboración

y despliegue del documento final, que incluye el desarrollo de propuestas, su revisión y validación por los Estados miembros, así como su publicación oficial y difusión a nivel regional e internacional.

46. La delegación de Brasil felicitó a Chile por la presentación de la propuesta sobre operaciones de drones en la región.

47. La delegación de Honduras felicitó a Chile por la iniciativa y compartió su experiencia nacional en la regulación de operaciones con drones, señalando avances desde 2015 en la identificación de operadores y, más recientemente, en la emisión de licencias para pilotos. Indicó que el crecimiento de estas operaciones ha sido significativo, particularmente en sectores como la agricultura (fumigación aérea) y levantamientos topográficos, destacando sus beneficios en términos de reducción de costos y emisiones. Asimismo, informó sobre el desarrollo de capacidades de formación mediante alianzas con la Universidad Nacional Autónoma de Honduras, y subrayó los desafíos asociados a la operación de drones en proximidad a aeropuertos, así como la necesidad de fortalecer la educación y conciencia pública sobre su uso responsable.

48. La delegación de Uruguay destacó el crecimiento exponencial de las operaciones con drones, señalando un aumento sostenido en la certificación de empresas para trabajos aéreos, principalmente en el sector agrícola. Asimismo, mencionó nuevas aplicaciones en áreas como hidrocarburos, salvataje marítimo mediante drones y potenciales desarrollos en transporte de pasajeros. En ese contexto, expresó su interés en acompañar la iniciativa presentada por Chile y valoró la importancia de avanzar en el desarrollo de este subsector.

49. La delegación del Perú agradeció la presentación de Chile e informó que el país cuenta con una ley para el uso y operación de drones; sin embargo, señaló que la elaboración del reglamento ha tomado más tiempo de lo previsto debido a la incorporación de procesos de análisis de impacto regulatorio. Indicó que dicho proceso se encuentra en una etapa avanzada, esperando su pronta aprobación.

50. La delegación de Honduras complementó su intervención señalando que, en su experiencia, el desarrollo normativo inició con reformas mínimas a la legislación para establecer competencias de la autoridad aeronáutica, seguido de la emisión de disposiciones técnicas básicas orientadas a la educación y concienciación. Asimismo, destacó los desafíos institucionales enfrentados, en particular la necesidad de diferenciar la regulación aeronáutica de enfoques vinculados exclusivamente a la seguridad pública, promoviendo un desarrollo progresivo y proporcional de la normativa.

51. La delegación de El Salvador agradeció la presentación y sugirió que, en el marco de la iniciativa, se promueva la conformación de grupos de trabajo interdisciplinarios que integren perfiles técnicos y legales. Asimismo, propuso considerar la aplicación de encuestas para identificar los temas prioritarios de interés de los Estados y orientar de manera más eficiente el desarrollo de capacidades en la región.

52. La coordinadora destacó el valor de los aportes realizados y señaló la oportunidad de avanzar hacia una regulación armonizada en la región, reconociendo los desafíos asociados a la diversidad de enfoques nacionales. Asimismo, indicó que se tomarán en cuenta los comentarios recibidos para el desarrollo de la iniciativa, con el apoyo de la Secretaría en aspectos como la elaboración de encuestas y la articulación de los trabajos.

53. La delegación de Chile agradeció los comentarios y reiteró que se trata de un tema transversal que requiere un enfoque integral, considerando tanto la seguridad de las operaciones como la integración con aeronaves tripuladas. Asimismo, señaló que el alcance del trabajo incluye tanto las operaciones actuales de drones como futuros desarrollos, tales como transporte de carga y pasajeros, destacando la necesidad de definir adecuadamente su alcance para cumplir los objetivos propuestos.

Conclusión

54. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y alentó a los Estados a participar en la tarea expuesta.

Cuestión 7 del orden del día: Medio Ambiente.

Objetivos y Tareas de la Macrotarea de Medio Ambiente para el Bienio 2026-2027 (CLAC/GEPEJTA/61-NE/07)

55. La nota de estudio CLAC/GEPEJTA/61-NE/07 presentada por Brasil establece los objetivos y tareas de la Macrotarea de Medio Ambiente de la CLAC para el bienio 2026–2027, dando continuidad al trabajo previo del grupo ad hoc, el cual concluyó satisfactoriamente el periodo 2024–2025. A partir de este nuevo ciclo, se definieron de manera participativa tres líneas (tareas) prioritarias de trabajo: la elaboración de un Manual de Sostenibilidad en la Aviación para América Latina; el desarrollo de una iniciativa regional para reducir emisiones mediante la gestión del tránsito aéreo; y la elaboración de un diagnóstico regional sobre barreras regulatorias en sostenibilidad aeronáutica.

56. Cada una de estas tareas cuenta con un cronograma estructurado por trimestres que incluye fases de planificación, recolección de información, elaboración de borradores, validación técnica y difusión de resultados. El objetivo general es fortalecer la cooperación regional, generar herramientas técnicas comunes y promover mejoras regulatorias en materia ambiental en la aviación civil. En conclusión, la nota presenta una hoja de ruta coordinada y progresiva que busca consolidar la sostenibilidad aeronáutica en la región mediante productos técnicos, intercambio de experiencias y continuidad del trabajo.

57. El delegado COCESNA felicitó a Brasil por la nota presentada y destacó la importancia de considerar, dentro del cronograma propuesto, las contribuciones determinadas

a nivel nacional (NDC) y los mecanismos de reporte de emisiones ante la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. Señaló que el sector aeronáutico, si bien representa una proporción menor de las emisiones globales, debe fortalecer la medición y visibilización de sus aportes, incluyendo las mejoras operacionales y de gestión del espacio aéreo, a fin de reflejar adecuadamente su contribución en los inventarios nacionales.

58. La delegación de Brasil agradeció la intervención e invitó a COCESNA a participar activamente en la segunda línea de trabajo relativa a la reducción de emisiones mediante la gestión eficiente del tránsito aéreo, destacando el valor de su experiencia técnica en esta materia.

59. El delegado de COCESNA agradeció la invitación y reiteró su disposición a participar, señalando que las mejoras en la gestión del tránsito aéreo que ya tiene COCENA y que generan reducciones significativas de emisiones, las cuales, si bien no siempre tienen una valorización económica directa, representan un aporte relevante para la sostenibilidad ambiental y la salud de la atmósfera.

60. La delegación de la República Dominicana felicitó a Brasil por la nota presentada y destacó la relevancia de la tercera línea de trabajo, orientada al diagnóstico regional de barreras regulatorias, subrayando que permitirá conocer el estado de situación de los marcos normativos en los Estados y facilitar la identificación de oportunidades de mejora.

61. La delegación de Brasil agradeció el comentario y precisó que las líneas de trabajo no responden a un orden de prioridad, sino que constituyen objetivos complementarios, reiterando la invitación a los Estados a participar activamente para asegurar un diagnóstico robusto a nivel regional.

62. La delegación de Costa Rica agradeció la presentación y reiteró su apoyo a la macrotarea, destacando el trabajo continuo desarrollado en los últimos años y manifestando su disposición a continuar participando en las actividades previstas para el nuevo periodo.

63. La Secretaría destacó la relevancia del tema para la región y sugirió continuar el debate en el marco de las siguientes notas de estudio, a fin de profundizar el análisis con el apoyo de expertos y favorecer una discusión más detallada sobre las medidas propuestas.

Conclusión

64. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y validó las metas, productos y cronograma de la macrotarea de medio ambiente para el bienio 2026 - 2027. Asimismo, acordó solicitar al grupo ad hoc de medio ambiente que continúe el desarrollo de las tareas aprobadas, conforme a la planificación presentada, e informe periódicamente sobre sus avances en las instancias correspondientes de la CLAC.

**Avances del Perú en el desarrollo de Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF)
y su potencial regional**
(CLAC/GEPEJTA/61-NE/09)

65. La nota de estudio CLAC/GEPEJTA/61-NE/09 presentada por Perú expone los avances del país en el desarrollo de Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF) y su potencial como aporte a la descarbonización del transporte aéreo en la región, en línea con los objetivos de la OACI como CORSIA y el *Global Framework for SAF*. El Perú, mediante un estudio de factibilidad del proyecto ACT-SAF, ha identificado un importante potencial para la producción de SAF, especialmente a partir de residuos agrícolas, lo que lo posiciona como un posible actor relevante en una futura cadena regional de producción sostenible.

66. El análisis muestra que el país podría no solo cubrir su demanda interna de combustible, sino incluso generar excedentes en escenarios optimizados, aunque su desarrollo depende de factores clave como infraestructura, regulación, inversión y articulación público-privada. En conclusión, el Perú destaca que el SAF representa una oportunidad estratégica para la región, ya que puede impulsar la reducción de emisiones, el desarrollo económico y la economía circular, y propone fortalecer la cooperación regional dentro de la CLAC para promover estudios, proyectos piloto e intercambio de experiencias sobre su implementación.

67. La delegación de la República Dominicana felicitó la presentación de la nota de estudio, destacando su valor técnico y enfoque estratégico en el desarrollo de combustibles sostenibles de aviación (SAF). Subrayó el potencial del uso de residuos agrícolas y otras fuentes sostenibles, en línea con los principios de economía circular y la seguridad alimentaria, resaltando su relevancia para los países del Caribe. Asimismo, enfatizó la importancia de elaborar hojas de ruta nacionales con participación de actores públicos, privados y académicos, destacando el rol de la cooperación técnica internacional. Informó además que el país avanza en esta materia mediante una mesa nacional de articulación, y reiteró la importancia de fortalecer la cooperación regional y el intercambio de buenas prácticas.

68. La delegación de Brasil agradeció la presentación y felicitó al Perú por los avances logrados en un corto período en el desarrollo de combustibles sostenibles de aviación. Destacó el compromiso del país con esta industria, señalando su importancia no solo para la aviación, sino también para el desarrollo económico regional, al generar empleo, innovación tecnológica y oportunidades en el ámbito de la sostenibilidad.

69. La delegación de Panamá felicitó al Perú por la nota presentada y destacó el valor de este tipo de estudios para avanzar en el desarrollo de combustibles sostenibles de aviación y en la agenda ambiental en general. Asimismo, expresó su disposición a fortalecer la cooperación técnica entre los Estados y a participar en iniciativas conjuntas en esta materia.

70. La Secretaría valoró la relevancia del estudio presentado por el Perú, señalando que este tipo de análisis constituye una base fundamental para que los Estados puedan avanzar en el desarrollo de la industria de combustibles sostenibles de aviación. No obstante, enfatizó la

necesidad de analizar críticamente las recomendaciones provenientes de otras regiones, considerando las particularidades de América Latina, especialmente en lo relativo a medidas como mandatos o mecanismos de mercado distintos al CORSIA. En ese sentido, advirtió sobre la importancia de evitar impactos negativos en la accesibilidad del transporte aéreo, destacando la necesidad de equilibrar los objetivos ambientales con la sostenibilidad económica del sector.

Conclusión

71. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada por el Perú sobre el estudio de factibilidad de SAF y su hoja de ruta, destacando su relevancia regional. Asimismo, promovió el intercambio de experiencias y la cooperación técnica entre los Estados, y alentó el desarrollo de iniciativas regionales para la implementación progresiva del SAF, tomando nota de la disposición del Perú para colaborar.

Taller de Sostenibilidad - Wings of Change Americas: “CORSIA Y MERCADOS DE CARBONO EN LA IMPLEMENTACIÓN REGIONAL” (CLAC/GE/61-NE/12)

72. La nota de estudio CLAC/GE/61-NE/12 presentada por IATA resume el taller de sostenibilidad realizado en el evento Wings of Change Americas 2026, enfocado en la implementación regional de CORSIA y los mercados de carbono. El documento destaca que la descarbonización de la aviación internacional es una prioridad global bajo el objetivo de emisiones netas cero al 2050, y que CORSIA es el principal mecanismo de mercado para compensar las emisiones del sector, complementado por SAF y mejoras operacionales.

73. El análisis señala que CORSIA se encuentra en su fase inicial de cumplimiento (2024–2026), con una demanda creciente de créditos de carbono que supera la oferta disponible, generando una brecha estructural importante. Esta limitación se debe a restricciones regulatorias, retrasos en autorizaciones de los Estados y la necesidad de alineación con el Artículo 6 del Acuerdo de París, que regula los mecanismos de transferencia de reducciones de emisiones. En conclusión, el taller resalta la necesidad de aumentar la oferta de créditos elegibles, fortalecer la cooperación entre Estados y aprovechar el potencial de América Latina como proveedor de soluciones climáticas, especialmente en mercados de carbono vinculados a la aviación internacional.

74. La delegación de Brasil destacó la importancia de abordar, junto con el desarrollo de SAF, la implementación del Artículo 6.2 del Acuerdo de París, señalando que este es fundamental para definir qué proyectos de reducción de emisiones pueden generar créditos elegibles para CORSIA (CORSIA EEU's). Subrayó que la baja disponibilidad de créditos autorizados responde, entre otros factores, a la limitada emisión de Cartas de Autorización (LOAs) por parte de los Estados, lo cual condiciona la transferencia de resultados de mitigación (ITMOs) y su uso en CORSIA. En ese contexto, enfatizó la urgencia de fortalecer la coordinación

con los ministerios de medio ambiente, compartiendo la experiencia de Brasil en el diálogo interinstitucional y reconociendo avances en países como Chile.

75. La delegación de la República Dominicana destacó la relevancia del análisis presentado por IATA y enfatizó la necesidad de fortalecer la coordinación entre autoridades de aviación civil y ministerios de medio ambiente, particularmente en lo relativo a la emisión de Cartas de Autorización (LOAs), requisito esencial para habilitar el uso de créditos en CORSIA, asegurar los ajustes correspondientes y evitar el doble cómputo de emisiones. Asimismo, subrayó la importancia de sensibilizar a las autoridades ambientales sobre el impacto económico y operativo que estos mecanismos tienen para las aerolíneas y los Estados.

76. La delegación de Brasil añadió que CORSIA representa una oportunidad económica significativa para la región, destacando que América Latina cuenta con condiciones favorables para desarrollar proyectos de carbono y generar créditos elegibles. En ese sentido, señaló que el desarrollo de estos proyectos, en el marco del Artículo 6, puede contribuir tanto a la descarbonización del sector como al acceso a financiamiento climático y al cumplimiento de las Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional (NDCs).

77. La Secretaría destacó la existencia de una brecha entre la demanda y la oferta de unidades elegibles para CORSIA, señalando que esta se explica por factores regulatorios, en particular la limitada emisión de Cartas de Autorización (LOAs), los requisitos de elegibilidad establecidos por la OACI y la necesidad de alineación con el Artículo 6 del Acuerdo de París. Asimismo, subrayó que las autoridades aeronáuticas no tienen control directo sobre estos procesos, lo que depende de las autoridades ambientales, generando un desafío de articulación intersectorial. En ese contexto, planteó la necesidad de fortalecer los mecanismos de coordinación y evaluar espacios de diálogo que permitan destrabar estos cuellos de botella, sugiriendo incluso la posibilidad de recurrir a otras instancias internacionales, como la Conferencia de las Partes (COP), para visibilizar esta problemática y avanzar en soluciones coordinadas, considerando además el riesgo de impactos en los costos del transporte aéreo.

78. El delegado de la IATA reiteró la disposición de la organización para apoyar a los Estados en el desarrollo de capacidades y en la articulación de acciones que permitan avanzar en la implementación de CORSIA, incluyendo el fortalecimiento de la oferta de créditos elegibles y el apoyo a iniciativas de cooperación técnica. Preciso que la IATA está estudiando la presentación de estos problemas en la próxima COP.

79. El delegado de COCESNA destacó la complejidad del tema, señalando que los mercados de carbono han evolucionado hacia un ámbito donde convergen factores técnicos, económicos y políticos. Indicó que la implementación de mecanismos como CORSIA enfrenta desafíos derivados de la falta de articulación entre sectores y niveles de decisión, en particular en el contexto de las negociaciones climáticas internacionales, lo que dificulta la adopción de soluciones coordinadas.

Conclusión

80. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada por IATA y destacó la necesidad de fortalecer la coordinación entre autoridades para superar las limitaciones en la oferta de créditos elegibles y avanzar en la implementación de CORSIA en la región. Asimismo, consideró realizar un taller en la próxima reunión del GEPEJTA.

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

Macrotarea Seguridad y Facilitación. Plan Operativo 2026 -2027.

(Presentación - 04)

81. La delegación de Guatemala presentó el plan operativo de la macrotarea de Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL) para el periodo 2026–2027 (Presentación-04), señalando que se estructura en dos líneas de trabajo principales. La primera corresponde a la tarea de elaboración de una encuesta regional sobre la implementación de los sistemas API, PNR y DTA, con el objetivo de desarrollar un diagnóstico regional y formular recomendaciones para su fortalecimiento. La segunda línea contempla la tarea del reporte periódico de las reuniones del Grupo Regional AVSEC/FAL (OACI/CLAC), a fin de informar al GEPEJTA sobre los avances, acuerdos y temas prioritarios en estas materias.

82. La delegación de Honduras felicitó a Guatemala por la presentación y destacó la complejidad de la implementación de los sistemas API y PNR, particularmente en lo relativo al manejo y protección de datos personales. Subrayó la importancia de definir los alcances del uso de la información, las entidades responsables a nivel nacional y los plazos de almacenamiento de los datos, manifestando su interés en conocer los avances del trabajo para su eventual aplicación a nivel nacional.

83. La delegación de Guatemala agradeció los comentarios y señaló que uno de los principales desafíos que se abordarán en la encuesta es el relacionado con la protección de datos personales, destacando que esta permitirá identificar el estado de situación y las buenas prácticas en los Estados miembros.

84. La coordinadora destacó la importancia de que el diagnóstico regional permita definir con claridad el alcance del uso de los datos API y PNR a nivel estatal, considerando la participación de distintos actores en materia de seguridad, y subrayó la necesidad de establecer límites adecuados para su utilización.

85. La delegación de Chile recordó que la OACI cuenta con un grupo de trabajo específico sobre PNR que aborda la interacción entre las normativas de protección de datos personales y las obligaciones de reporte. Indicó que este grupo ha desarrollado encuestas y análisis sobre la materia, cuyos resultados podrían ser utilizados como insumo para el trabajo

regional, destacando la importancia de que las legislaciones nacionales no obstaculicen la transferencia internacional de datos necesaria para la implementación de API y PNR.

86. La Secretaría destacó que el Grupo Regional AVSEC/FAL cuenta con una secretaría conjunta entre la OACI y la CLAC, y que el trabajo que se desarrollará en CLAC se apoyará en el que realiza la OACI. Asimismo, subrayó la importancia de que la encuesta permita a los Estados identificar su nivel de avance en la implementación de API, PNR y DTA, considerando los distintos grados de desarrollo en la región.

Conclusión

87. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada por Guatemala y respaldó el desarrollo de la encuesta regional sobre API, PNR y DTA, así como el seguimiento de las reuniones del Grupo Regional AVSEC/FAL.

Cuestión 9 del orden del día: Igualdad de Género en la Aviación.

Macrotarea Igualdad de Género, Plan Operativo 2026 - 2027.

(Presentación 01)

88. La delegación de Chile presentó el plan operativo de la macrotarea de Igualdad de Género para el periodo 2026–2027 (Presentación 1), señalando que surge a partir del trabajo previo del grupo de igualdad de género y en línea con los compromisos internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional y la Declaración de Lima de la CLAC. Indicó que la macrotarea tiene como objetivo promover la participación equitativa y el liderazgo de las mujeres en la aviación civil de la región, tomando como base el diagnóstico regional previamente realizado, el cual evidenció brechas importantes, especialmente en el acceso a cargos directivos. En ese contexto, explicó que el plan se estructura en tres líneas de acción: la realización de actividades de visibilización y seguimiento, incluyendo conversatorios, desarrollo de herramientas estadísticas y elaboración de orientaciones para los Estados; el impulso del liderazgo femenino mediante capacitación y becas; y el fortalecimiento de la Red de Mujeres ALMA como espacio de cooperación regional y difusión de conocimientos.

89. La delegación de Honduras felicitó a Chile por el trabajo desarrollado y destacó la importancia de la visibilización de las mujeres en la aviación, no solo a través de datos estadísticos, sino también mediante el reconocimiento de sus experiencias y trayectorias. Subrayó los desafíos asociados al ejercicio del liderazgo femenino, señalando la necesidad de contar con apoyo institucional para el desempeño efectivo de estos cargos, y resaltó los avances logrados en su país en la incorporación de mujeres en posiciones técnicas y de dirección.

90. La Secretaría se sumó a las felicitaciones y destacó la relevancia del trabajo realizado por la macrotarea, señalando que la temática de género ha adquirido creciente

importancia en el ámbito de la aviación internacional. Asimismo, mencionó la oportunidad de fortalecer la cooperación interregional, destacando el interés de establecer vínculos con iniciativas similares en otras regiones, especialmente con Europa (ECAC), y avanzar en la organización de actividades conjuntas que potencien la visibilización y el intercambio de experiencias, como la II Cumbre sobre Igualdad de Género prevista a realizarse en el año 2027.

91. La delegación de Uruguay manifestó su apoyo a la iniciativa, destacando que la igualdad de género se ha consolidado como un tema transversal en el sector aeronáutico. Señaló que en su país se vienen desarrollando acciones para promover la participación de la mujer, incluyendo actividades a nivel institucional que involucran tanto al sector público como privado.

92. En una segunda intervención la delegada de Uruguay reiteró sus felicitaciones a Chile y destacó la relevancia de haber elevado el tema a macrotarea dentro de la CLAC, lo que permite otorgarle mayor visibilidad y prioridad a nivel regional. Asimismo, subrayó la importancia de continuar fortaleciendo la participación de la mujer en la aviación y expresó su disposición a colaborar en las actividades previstas.

93. La delegación de Chile agradeció los comentarios y destacó el carácter colaborativo de la macrotarea, subrayando que su éxito depende del apoyo y participación de los Estados. Asimismo, resaltó la importancia de las redes generadas en el marco de esta iniciativa, en particular la Red ALMA, como espacios de apoyo y desarrollo profesional.

94. La coordinadora del GEPEJTA destacó el valor del trabajo realizado por Chile, señalando que la macrotarea implica un esfuerzo significativo y sostenido. Asimismo, subrayó la importancia de fortalecer la capacitación como herramienta clave para reducir brechas de género y promover el acceso de más mujeres a posiciones de liderazgo en el sector.

Conclusión

95. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada por Chile y de los aportes de los Estados, destacando la relevancia de la macrotarea de igualdad de género y alentando la participación activa de los Estados en su desarrollo.

Cuestión 10 del

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

Actualización, modificación y revocación de decisiones de la CLAC

(CLAC/GEPEJTA/61-NE/05)

96. La nota CLAC/GEPEJTA/61-NE/05 presentada por la Secretaría se refiere a la necesidad de realizar una actualización, modificación y eventual revocación de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC, en el marco del trabajo del GEPEJTA. Se recuerda que este grupo

tiene la función de asesorar al Comité Ejecutivo en temas políticos, económicos y jurídicos del transporte aéreo, incluyendo la revisión periódica del compendio normativo de la Comisión.

97. El documento explica que las decisiones de la CLAC pueden ser Resoluciones o Recomendaciones, las cuales no son obligatorias para los Estados, por lo que su aplicación depende de cada país. En ese sentido, se plantea que muchas de estas normas, algunas de larga data, deben ser revisadas para determinar si siguen vigentes, requieren actualización o deben ser derogadas o refundidas, con el fin de adaptarlas a las nuevas tendencias de la aviación civil. En conclusión, se busca impulsar un proceso sistemático de revisión normativa que mantenga el marco regulatorio de la CLAC actualizado, coherente y alineado con las necesidades actuales del sector.

98. La coordinadora consultó si existía algún análisis o estudio que permitiera identificar el nivel de aplicación de las resoluciones y recomendaciones de la CLAC en los Estados miembros, considerando su carácter no vinculante. En ese sentido, planteó la importancia de conocer el impacto real de estos instrumentos en las normativas internas, señalando que este tipo de información podría ser relevante para orientar el proceso de revisión normativa en curso.

99. La Secretaría indicó que no se cuenta actualmente con un análisis sistemático sobre el grado de implementación de las resoluciones y recomendaciones de la CLAC en los Estados. No obstante, señaló que existen referencias puntuales al uso de estos instrumentos, como en el caso de la República Dominicana, que ha utilizado algunas resoluciones en sus políticas de transporte aéreo, así como ejemplos en materia de protección al consumidor aéreo, donde estas han servido como base para argumentaciones en instancias legislativas. En ese contexto, destacó que la identificación de este tipo de impactos podría formar parte del análisis a desarrollar en el marco del proceso de revisión normativa.

100. La coordinadora destacó la relevancia de incorporar este análisis en el trabajo del grupo encargado, subrayando la importancia de evidenciar la repercusión de las decisiones de la CLAC en las regulaciones nacionales, aun cuando estas no sean vinculantes.

Conclusión

101. El GEPEJTA tomó conocimiento de la información presentada y encargó a los responsables de las macrotareas, así como a las demás partes interesadas, la identificación de las resoluciones y recomendaciones de la CLAC que deban ser revisadas, modificadas o derogadas.

**Cuestión 11 del
orden del día: Preparación de la ATConf/7.**

Preparación para la Séptima Conferencia de Transporte Aéreo.
(CLAC/GEPEJTA/61-NE/10)

102. La nota CLAC/GEPEJTA/61-NE/10 presentada por Panamá se refiere a la preparación de la CLAC para la Séptima Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/7) de la OACI, que se realizará en noviembre de 2026 en Montreal. En este contexto, se recuerda que la CLAC cuenta con un mecanismo de coordinación para la participación de sus Estados miembros en conferencias internacionales, y que Panamá, como responsable de la macrotarea de Transporte y Política Aérea, liderará la elaboración de una guía de orientación para dicha conferencia.

103. El documento establece que el GEPEJTA debe recopilar, sistematizar y revisar las notas de estudio que la CLAC presentará en la ATConf/7, así como identificar aquellas que podrán contar con el patrocinio de la Comisión. Además, se propone la creación de un grupo ad hoc para organizar este trabajo, con apoyo de los Estados miembros mediante el envío de insumos y documentos relevantes. En conclusión, el objetivo es asegurar una participación coordinada, coherente y técnicamente sólida de la CLAC en la conferencia, fortaleciendo la representación regional ante la OACI.

104. Las delegaciones de Argentina, Brasil, Chile, Costa Rica, El Salvador, Perú, República Dominicana y Uruguay, así como el representante de IATA, manifestaron su interés en integrar el grupo ad hoc para la preparación de la ATConf/7, comprometiéndose a contribuir activamente con insumos técnicos y el desarrollo de las notas de estudio correspondientes.

105. En ese orden de ideas, la delegación de Uruguay consultó sobre la composición del grupo ad hoc a la luz de lo acordado en el último Comité Ejecutivo, en particular respecto de los Estados que ya habían manifestado su interés en participar. En respuesta, la Secretaría señaló que en dicha instancia se designó a Panamá como coordinador del grupo y que la presente reunión tiene por objeto ratificar y ampliar la participación de los Estados interesados, recordando que se trata de un grupo de carácter abierto al que pueden incorporarse otros Estados en cualquier momento.

106. La Secretaría señaló que restan cerca de 200 días para la realización de la Conferencia, destacando la necesidad de iniciar los trabajos con prontitud, aun cuando la Organización de Aviación Civil Internacional no ha publicado aún el orden del día. En ese sentido, la delegación de Uruguay coincidió en la urgencia de avanzar en la preparación, subrayando la importancia de contar oportunamente con los temas a tratar y un cronograma claro de trabajo.

Conclusión

107. El GEPEJTA tomó conocimiento de la información presentada y acordó la conformación del grupo ad hoc para la preparación de notas de estudio para la ATConf/7, integrado por las delegaciones de Argentina, Brasil, Chile, Costa Rica, El Salvador, Perú,

República Dominicana y Uruguay, así como por IATA en calidad de observador. Asimismo, invitó a los Estados a remitir a la Secretaría la documentación que consideren de interés o utilidad para la preparación de la Conferencia.

**Cuestión 12 del
orden del día: Otros Asuntos.**

108. No se presentaron otros asuntos para consideración.

Ceremonia de Clausura.

109. La Directora General de Aeronáutica Civil del Perú agradeció la participación de las delegaciones presentes y de los participantes conectados virtualmente, destacando el compromiso de los Estados y el carácter colaborativo de las discusiones desarrolladas durante las sesiones. Asimismo, valoró el liderazgo de la Secretaría y el trabajo conjunto en temas técnicos y estratégicos, subrayando los avances logrados y la importancia de continuar fortaleciendo la cooperación regional. Finalmente, reiteró la disposición del Perú para seguir promoviendo espacios de diálogo, tanto en el ámbito técnico como en temas de competitividad y desarrollo del transporte aéreo, destacando, además, la hospitalidad del país anfitrión.



**CVIII COMITÉ EJECUTIVO
(Santiago de Chile, 6 de abril de 2026)**

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS	
NOMBRE / E-mail	CARGO / INSTITUCIÓN
ARGENTINA	
Maria del Pilar Acosta mpacosta@anac.gob.ar	Jefe Unidad de Planificación y Control de Gestión Administración Nacional de Aviación Civil - ANAC
BRASIL	
André Reboucas andre.reboucas@anac.gov.br	Gerente de Proyectos Agencia Nacional de Aviación Civil - ANAC
Luciano Freire Luciano.freire@anac.gov.br	Especialista en Regulación Aviación Civil Agencia Nacional de Aviación Civil - ANAC
Andrea Boszczowski andrea.hora@anac.gov.br	Especialista en Regulación De Aviación Civil Agencia Nacional de Aviación Civil - ANAC
CHILE	
Manuel Bermúdez* mbermudez@dgac.gob.cl	Jefe Subdepartamento de Operaciones Dirección General de Aviación Civil - DGAC
Roberto Bonnassiolle rbonnassiolle@jac.gob.cl	Jefe (S) del Departamento Legal Junta de Aviación Civil - JAC
Patricia de Andraca* patricia.deandraca@dgac.gob.cl	Encargada de Relaciones Aeronáuticas internacionales Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Sebastián Flores sfloress@jac.gob.cl	Coordinador de Planificación y Estudios Junta de Aviación Civil - JAC
Catalina Correa catalina.correa@dgac.gob.cl	Encargada Sección Fiscalía Administrativa Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC

COSTA RICA	
Sandra Carranza scarranza@dgac.go.cr	Unidad de Transporte Aéreo General de Aviación Civil - DGAC
Miguel Solano* msolano@dgac.go.cr	Encargado Proceso de Regulación Aeronáutica Dirección General de Aviación Civil - DGAC
Patricia Gamboa* pgamboa@dgac.go.cr	Unidad de Transporte Aéreo Dirección General de Aviación Civil - DGAC
ECUADOR	
Mayra Quimbita mayra.quimbita@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 - AAC
Hazel Pinto hazel_pinto@hotmail.com	Gerente Legal Autoridad de Aviación Civil - AAC
HONDURAS	
Belkis Escobar bescobar@ahac.gob.hn	Directora Ejecutiva Agencia Hondureña de Aeronautica Civil - AHAC
Karin García kgarcia@ahac.gob.hn	Jefe de Asesoría Legal Agencia Hondureña de Aeronautica Civil - AHAC
MÉXICO*	
Raul Vargas RVargas@icao-delegations.org	Representante Permanente Alterno de México en OACI
Delia Castellanos delia.castellanos@afac.gob.mx	Coordinadora de Organismos Internacionales Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
Salazar Santos Salazar.santos@afac.gob.mx	Coordinador de Convenios Internacionales de Transporte Aéreo Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
Pablo Salazar pablo.salazar@afac.gob.mx	Jefe de la Oficina de Asuntos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
Esteban Soto	Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC

Jonathan Colin	Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
Rafael Osegura rafael.oseguera@afac.gob.mx	Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
Arely Castellanos	Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
Carlos Aburto	Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
Gabriel Escamilla gabriel.escamilla@afac.gob.mx	Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
Juan Valencia emilio.valencia@afac.gob.mx	Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
Gustavo Cabañas	Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
PANAMÁ	
Alejandro Salas alejandro.salas@aeronautica.gob.pa	Director de Transporte Aéreo Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá - AAC
César Dudley cesar.dudley@aeronautica.gob.pa	Director de Asesoría Legal Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá - AAC
Liza Rosas liza.rosas@aeronautica.gob.pa	Asistente Ejecutiva Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá - AAC
PARAGUAY	
Allison Colman staai@dinac.gov.py	Sub Directora de Transporte Aéreo Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC
Germán Rosas germanrojas.arzamendia@hotmail.com	Coordinación de Gestión Judicial Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC
Edith González gonzalezsena@gmail.com	Gerente de Estudios Económicos Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC
PERÚ	
Paola Marín Pamarin@mtc.gob.pe	Directora General Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC
Eddy Aguilar Ehuapaya@mtc.gob.pe	Asesor Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC
Bruno Marchee	Miembro del Consejo Directivo Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC

Manuel Garcés	Coordinador Técnico de Certificaciones Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC
Laura Rojas	Especialista Slots Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC
Jackeline Charapaqui	Especialista Ambiental Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC
Marvin Lemus	Coordinador Técnico de Instrucción Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC
Antonio Alcántara	Coordinador Técnico de Aeródromo Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC
Nudry Montoya	Especialista en Arqueología Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC
Maria Enciso	Especialista de la Junta de Infracciones Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC
Carmen Teran	Especialista Ambiental Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC
Juan Meregildo	Inspector de Seguridad de la Aviación, Mercancías Peligrosas y Facilitación Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC
Verónica Pajuelo	Coordinadora de Política Aérea Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC
Mily Ramírez	Inspector AVSEC, MMPP y FAC Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC
Marco Campos	Ingeniero de Proyectos Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC
Fernando Maza	Ingeniero de Proyectos Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC
Anyelo Castro	Especialista II Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC
Javier Aleman	Director de Seguridad Aeronáutica Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC
Manuel Privat	Director Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC

Jhanpierre Zamora	Inspector de Aeródromos Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC
Pía Orue	Coordinadora Técnica de Promoción Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC
Lizbeth Corrales	Directora de Regulación, Promoción y Desarrollo Aeroportuario Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC
REPÚBLICA DOMINICANA	
Bernarda Franco bfranco@jac.gob.do	Secretaria Junta de Aviación Civil – JAC
Héctor Christopher hchristopher@jac.gob.do	Junta de Aviación Civil – JAC
Miguel Mejía mmejia@idac.gov.do	Director de Desarrollo Sustentable Instituto Dominicano de Aviación Civil – IDAC
Luis Ramírez luis.ramirez@idac.gov.do	Técnico MRV Instituto Dominicano de Aviación Civil – IDAC
Jarvik Corsino* JCorsino@jac.gob.do	Junta de Aviación Civil – JAC
Francisco Vargas*	Junta de Aviación Civil – JAC
Hiranya Fernández vfernandez@jac.gob.do	Coordinadora del Despacho Presidente Junta de Aviación Civil – JAC
URUGUAY*	
Pablo Seitun pablo.seitun@dinacia.gub.uy	Director de Transporte Aéreo Comercial Dirección Nacional 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
VENEZUELA*	
Cesar Martínez	Consultoría Jurídico Instituto Nacional de Aeronáutica Civil - INAC
Ramon Machado	Gerente de Derecho Aeronáutico de la Consultoría Jurídica Instituto Nacional de Aeronáutica Civil - INAC

Thaina Ballén	Abogada de Derecho Aeronáutico de la Consultoría Jurídica Instituto Nacional de Aeronáutica Civil - INAC
Carla Vargas	Gerente de Asuntos Económicos y Estadísticos de al Gerencia General de Transporte Aéreo Instituto Nacional de Aeronáutica Civil - INAC
Maida Sevilla	Gerente de Operaciones de la Gerencia General de Transporte Aéreo Instituto Nacional de Aeronáutica Civil - INAC
Yesenia Pineda	Coordinadora de Operaciones Internacionales de al Gerencia General de Transporte Aéreo Instituto Nacional de Aeronáutica Civil - INAC
Romelys Rivero	Gerente General de al Oficina de Relaciones Internacionales Instituto Nacional de Aeronáutica Civil - INAC
Yuraima Avendaño	Gerente de Relaciones Bilaterales de la Oficina de Relaciones Internacionales Instituto Nacional de Aeronáutica Civil - INAC
Adriana Aguilar	Analista de al Gerencia de Relaciones Bilaterales de la Oficina de Relaciones Internacionales Instituto Nacional de Aeronáutica Civil - INAC
ORGANISMOS INTERNACIONALES	
ACI LAC*	
Rafael Echevarne rechevarne@aci-lac.aero	Director General ACI – LAC
ALADA	
Roxana Corbran corbran@gmail.com	Presidente Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial
FAA	
Nathan Bronw nathan.brown@faa.gov	Senior Representative, South America Federal Aviation Administration
COCESNA	
Giovanni Tobar giovanni.tobar@cocesna.org	Gerente de Medio Ambiente Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea

IATA	
Alejandro Muñoz Munoza@iata.org	Assistant Director External Affairs Regional International Air Transport Association

DELEGACIONES	
Estados miembros	41
OBSERVADORES	
Organismos Internacionales	11
Total	52

Nota: (*) Participantes conectados de forma virtual.



CLAC/GEPEJTA/61-NE/01

23/02/26

**SEXÁGESIMA PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/61)**

(Lima, Perú, 28 y 29 de abril de 2026)

Cuestión 1 del

Orden del Día: Aprobación del orden del día.

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.

Cuestión 4.- Gestión Aeroportuaria.

Cuestión 5.- Capacitación.

Cuestión 6.- Seguridad Operacional.

Cuestión 7.- Medio Ambiente.

Cuestión 8.- Seguridad de la Aviación y Facilitación.

Cuestión 9.- Igualdad de Género en la Aviación.

Cuestión 10.- Actualización, modificación y revocación de decisiones de la CLAC.

Cuestión 11.- Preparación ATConf/7.

Cuestión 12.- Otros Asuntos.