



**SEXAGÉSIMA SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/62)**
(Lima, Perú, 3 - 4 de agosto de 2026)

INFORME¹

Lugar y fecha de la reunión

1. La Sexagésima Segunda Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/62) se realizó de manera híbrida, presencial y virtual, en la ciudad de Lima, Perú, los días 3 y 4 de agosto de 2026.

Apertura

2. La inauguración de la reunión estuvo a cargo del Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y Presidente de la Junta de Aviación Civil (JAC) de la República Dominicana, Sr Héctor Porcella, quien, de manera virtual, dirigió unas palabras de bienvenida a los participantes. Por su parte, la Sra. Verónica Pajuelo, Coordinadora de Política Aérea de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Perú, ofreció un saludo de bienvenida.

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 del Perú, con el apoyo de la Secretaría, a cargo del Sr. Jaime Binder. En la reunión participaron 26 delegados de manera presencial y 22 delegados de manera virtual, representando a 15 Estados miembros y 4 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. Se deja constancia de que, conforme al *Corrigendum* del Orden del Día Provisional, la Cuestión 2 fue eliminada, por lo que la numeración continúa con la Cuestión 3.

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

Cuestión 3 del

Orden del día: Transporte y Política Aérea

Estado de avance del trabajo de los Grupos Ad Hoc de las tareas agrupadas en la Macrotarea de Transporte y Política Aérea (GE62 NI01)

5. La Coordinadora informó que la Nota Informativa GE62 NI01, relativa al estado de avance del trabajo de los grupos ad hoc de la Macrotarea de Transporte y Política Aérea, se encontraba disponible para consulta de los participantes en la página web de la reunión.

Cuestión 4 del

Orden del día: Gestión Aeroportuaria

Intercambio de experiencias de concesiones aeroportuarias y propuesta de cláusulas modelo (GE62 Pres01)

6. La delegación de Costa Rica presentó el estado de avance de la Macrotarea de Gestión Aeroportuaria e informó que se retomarían los trabajos relativos al intercambio de experiencias sobre concesiones aeroportuarias y propuestas de cláusulas modelo. En ese contexto, invitó a los Estados miembros a participar en la Asamblea General Anual, Conferencia y Exposición ACI-LAC/Mundial 2026, a celebrarse en Lima, y a revisar el documento denominado "*Mejores prácticas en contratos de concesión de aeropuertos*" (2025), como insumo para la continuidad de los trabajos de la Macrotarea.

7. IATA reiteró su interés en participar en el grupo ad hoc y manifestó su disposición a contribuir con su experiencia al desarrollo de los trabajos.

8. La Coordinadora consultó acerca de la disponibilidad del documento sobre mejores prácticas en contratos de concesión aeroportuaria mencionado durante la presentación. La delegación de Costa Rica señaló que el documento había sido distribuido anteriormente y manifestó su disposición a compartirlo nuevamente.

9. La Secretaría recordó la conveniencia de que en los trabajos del grupo ad hoc participen especialistas de los Estados en materias aeroportuarias y de concesiones, aun cuando no integren habitualmente las delegaciones ante el GEPEJTA. Asimismo, señaló que el documento elaborado por ACI tiene alcance mundial y que el trabajo del grupo consistirá en revisar sus propuestas y determinar aquellas que puedan resultar aplicables o adaptables a las características de América Latina y el Caribe.

10. La Secretaría recordó además que el Comité Ejecutivo de la CLAC se reunirá en Lima el 29 de septiembre de 2026, en el marco de las actividades de ACI-LAC/Mundial, y planteó la conveniencia de coordinar con Costa Rica y Perú cualquier participación regional especial que pudiera desarrollarse con ocasión de dicho evento.

11. La delegación del Perú manifestó su disposición a servir de enlace para articular cualquier posición, trabajo o documento que pudiera ser presentado por la CLAC en el marco de la conferencia.

Conclusión

12. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada e invitó a los Estados miembros a participar en las actividades de ACI-LAC/Mundial 2026 y a revisar el documento “*Mejores prácticas en contratos de concesión de aeropuertos*” (2025), como insumo para la continuidad de los trabajos de la Macrotarea. Asimismo, alentó la participación de especialistas nacionales en el grupo ad hoc y tomó nota del interés de IATA en continuar colaborando y de la disposición del Perú para apoyar las coordinaciones que resulten necesarias.

Cuestión 5 del Orden del día: Capacitación

Actualización de Encuesta sobre Oferta y Demanda de Capacitación (GE62 NE07)

13. La Secretaría presentó la Nota de Estudio GE62 NE07, relativa a la actualización de la Encuesta sobre Oferta y Demanda de Capacitación, e informó que había sido respondida por Argentina, Colombia, Costa Rica, Cuba, Nicaragua, Panamá, Perú y Venezuela. Señaló que las organizaciones participantes cuentan con planes anuales de capacitación y que entre las áreas de mayor interés se encuentran Seguridad Operacional, Medio Ambiente, Igualdad de Género y Transporte y Política Aérea. Asimismo, instó a los demás Estados a responder la encuesta y a comunicar su disponibilidad para actuar como sede de futuras actividades de capacitación *in situ*.

14. La Coordinadora consultó acerca de la posibilidad de retomar programas de pasantías o capacitación específicamente dirigidos a mujeres de la aviación, recordando la experiencia desarrollada anteriormente con los Emiratos Árabes Unidos.

15. La Secretaría informó que los Emiratos Árabes Unidos ya no ofrecen dicha actividad específicamente para mujeres y que su programa se encuentra actualmente orientado a jóvenes. No obstante, señaló que, atendiendo a las necesidades identificadas en la Macrotarea de Igualdad de Género, se explorarían con los Estados con los cuales la CLAC mantiene mecanismos de cooperación otras oportunidades de capacitación o pasantías dirigidas a mujeres de la aviación de la región.

Conclusión

16. El GEPEJTA tomó conocimiento de la información presentada e instó a los Estados que aún no lo hubieran hecho a responder la encuesta de capacitación. Asimismo, tomó nota de las gestiones que se realizarán para identificar nuevas oportunidades de capacitación y pasantías dirigidas a mujeres de la aviación.

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

17. La delegación de Chile informó que el grupo encargado de esta materia sería reactivado posteriormente, a fin de continuar con el desarrollo de los trabajos correspondientes.

18. La delegación de Brasil señaló que había participado en los trabajos desarrollados por el grupo.

Conclusión

19. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

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

Manual de Sostenibilidad en la Aviación para América Latina y el Caribe (GE62 NE02 / GE62 Pres02)

20. La delegación de Brasil presentó la Nota de Estudio GE62 NE02, relativa al desarrollo de la Tarea 1 de la Macrotarea de Medio Ambiente. Informó sobre la metodología aprobada para la elaboración de un Manual de Sostenibilidad en la Aviación para América Latina y el Caribe y presentó una estructura preliminar destinada a servir de base para su elaboración. Asimismo, invitó a los Estados y demás participantes a contribuir con insumos técnicos, referencias, experiencias nacionales y buenas prácticas.

21. La delegada de ALTA manifestó su apoyo a la iniciativa, informó que cuenta con un estudio sobre sostenibilidad desarrollado durante 2025 específicamente para América Latina y el Caribe y expresó su disposición a aportar dicho trabajo. Asimismo, solicitó incorporarse a las reuniones del grupo ad hoc.

22. La delegación de Costa Rica informó sobre los trabajos que viene desarrollando en materia de combustibles sostenibles de aviación y cambio climático, señalando que dichas experiencias podrían ser aportadas al trabajo del grupo. Asimismo, sugirió habilitar una carpeta compartida para el intercambio de documentos, considerando las restricciones que algunas autoridades tienen para utilizar aplicaciones de mensajería desde sus equipos institucionales.

23. La delegación de Brasil acogió la propuesta e indicó que se habilitaría un espacio compartido para los documentos y que se utilizaría también el correo electrónico para facilitar el intercambio de información entre los participantes.

24. La delegación de la República Dominicana manifestó su apoyo a la iniciativa y reiteró su disposición a participar en los trabajos y aportar experiencias nacionales para la elaboración del documento.

25. La delegación de Venezuela apoyó la elaboración del documento y destacó la importancia de considerar aspectos relativos a mitigación, adaptación y resiliencia frente al cambio climático. Asimismo, informó sobre actividades nacionales de capacitación en esta

materia y propuso considerar la utilización de información meteorológica avanzada y sistemas de alerta como herramientas para fortalecer la resiliencia aeronáutica.

26. El delegado de COCESNA propuso incorporar en los trabajos las soluciones basadas en la naturaleza, considerando el patrimonio natural de los países de la región, y destacó la conveniencia de que el documento pueda actualizarse conforme evolucione la discusión internacional sobre cambio climático. Asimismo, solicitó incorporarse al grupo de trabajo.

27. La Secretaría destacó que diversas materias ambientales se encuentran todavía en evolución y planteó la conveniencia de que el documento no presente como consolidados asuntos sobre los cuales aún existen enfoques o posiciones diferentes. En ese contexto, hizo referencia a la evolución de determinadas medidas internacionales y a mecanismos como *Book and Claim*, señalando la necesidad de tratar con cautela aquellas materias que todavía no hayan alcanzado suficiente madurez o consenso.

28. El delegado de COCESNA coincidió en que determinadas políticas ambientales pueden tener distintas implicaciones e interpretaciones según el contexto en que sean aplicadas.

29. La delegación de Brasil, atendiendo a las observaciones formuladas, señaló que durante el desarrollo de los trabajos podría evaluarse la conveniencia de utilizar la denominación “Guía de Sostenibilidad para América Latina y el Caribe” en lugar de “Manual de Sostenibilidad”.

Conclusión

30. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y tomó conocimiento de la metodología de trabajo aprobada por el grupo ad hoc. Asimismo, acogió la estructura preliminar presentada como base para continuar la elaboración del documento e invitó a los Estados miembros y organismos interesados a contribuir con insumos técnicos, referencias, experiencias nacionales y buenas prácticas. El Grupo tomó igualmente nota de las observaciones formuladas respecto de la denominación y del tratamiento de materias que se encuentran todavía en evolución.

Gestión Eficiente del Tránsito Aéreo y Reducción de Emisiones (GE62 NE03 / GE62 Pres03)

31. La delegación de Brasil presentó la Nota de Estudio GE62 NE03, relativa a la Tarea 2 de la Macrotarea de Medio Ambiente, destinada a desarrollar una iniciativa regional sobre gestión eficiente del tránsito aéreo y reducción de emisiones mediante el intercambio de experiencias y buenas prácticas entre los Estados. Informó que Brasil y la República Dominicana habían confirmado su interés en participar e invitó a otros Estados a incorporarse a los trabajos.

32. La delegación de Venezuela destacó la necesidad de articular los trabajos con el Documento 10013 de la OACI, relativo a oportunidades operacionales para reducir el consumo de combustible y las emisiones, con el propósito de contar con criterios internacionalmente

reconocidos que permitan medir, evaluar y reportar los beneficios obtenidos mediante mejoras en la gestión del tránsito aéreo.

33. La delegación del Perú señaló que determinadas medidas de optimización de la gestión del tránsito aéreo pueden producir efectos adicionales, particularmente en materia de ruido para las comunidades cercanas a los aeropuertos. Informó que el Perú había solicitado asistencia de la OACI para abordar esta problemática mediante el enfoque equilibrado y destacó la necesidad de considerar conjuntamente los distintos efectos ambientales asociados a las mejoras operacionales.

34. La delegación de Brasil señaló que la experiencia expuesta por el Perú constituía un aporte relevante para los trabajos, precisamente porque permitía identificar efectos no previstos derivados de determinadas medidas de optimización, e invitó al Perú a compartir dicha experiencia en el marco de la tarea.

35. La Secretaría destacó la importancia de utilizar conceptos y criterios comparables entre los Estados, de modo que el ejercicio no se limite a una simple comparación de disposiciones nacionales. En ese contexto, planteó también la posibilidad de profundizar estos asuntos mediante un taller específico.

36. El delegado de COCESNA se sumó a la propuesta de realizar un taller específico y compartió su experiencia en la aplicación de procedimientos de gestión del tránsito aéreo que han permitido cuantificar reducciones de emisiones en Centroamérica. Destacó la conveniencia de analizar cómo estos resultados pueden reflejarse adecuadamente en los inventarios y mecanismos de seguimiento de emisiones y en los planes nacionales de reducción.

37. La delegación de Brasil valoró la experiencia de COCESNA y señaló que su metodología y resultados constituirían un aporte importante para los intercambios previstos en el marco de la tarea.

Conclusión

38. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y solicitó al grupo ad hoc de medio ambiente continuar el desarrollo de la tarea de conformidad con la planificación aprobada e informar periódicamente sobre sus avances en las instancias correspondientes de la CLAC. Asimismo, invitó a los Estados miembros y organismos interesados a participar activamente en los trabajos y tomó nota de la disposición de COCESNA para contribuir a la realización de un taller específico sobre estas materias.

Diagnóstico Regulatorio de Aviación y Sostenibilidad (GE62 NE04 / GE62 Pres04)

39. La delegación de Brasil presentó la Nota de Estudio GE62 NE04, relativa a la Tarea 3 de la Macrotarea de Medio Ambiente, destinada a elaborar un diagnóstico regional sobre los marcos regulatorios e institucionales vinculados con la sostenibilidad de la aviación. Explicó que el diagnóstico tendría carácter técnico, orientativo y no vinculante y que no tendría por finalidad evaluar, clasificar o comparar el desempeño de los Estados. Asimismo, presentó los ejes temáticos propuestos y la guía preliminar de entrevista para iniciar el levantamiento de

información con los Estados miembros, entre ellos los relativos a CORSIA y MRV y a proyectos de unidades elegibles CORSIA, Artículo 6.2 del Acuerdo de París y cartas de autorización (LoA).

40. La Secretaría destacó la amplitud y profundidad del proyecto, señalando que aún queda mucho trabajo por desarrollar. Asimismo, planteó una consulta respecto de la metodología de la encuesta y las entrevistas, particularmente sobre el tratamiento de la confidencialidad. Señaló que, aunque no se establezcan comparaciones entre los Estados, es inevitable que estos puedan compararse entre sí a partir de los resultados. Por ello, solicitó aclarar cómo se garantizará el anonimato de las personas entrevistadas, considerando que la encuesta contempla la posibilidad de registrar el nombre del participante y que, al menos, se identificaría el Estado correspondiente.

41. Brasil explicó que las entrevistas previstas para el estudio serán confidenciales. Los nombres de las personas entrevistadas no serán divulgados y la información será utilizada únicamente de manera agregada por país. El objetivo es generar un diagnóstico que permita identificar las dificultades y buenas prácticas de los Estados respecto de CORSIA, sin establecer rankings ni comparaciones entre países. Asimismo, se señaló que otros Estados interesados podrán participar en las entrevistas y que, aunque inicialmente será difícil cubrir a los 23 Estados, se espera contar con un diagnóstico parcial hacia 2027 y continuar posteriormente con el trabajo.

42. COCESNA solicitó una aclaración sobre la aplicación del artículo 6.2 del Acuerdo de París, particularmente respecto de si existe algún instrumento o disposición que haga referencia específica al sector de la aviación.

43. La Secretaría señaló que podría existir un problema relacionado con la estructura de incentivos de los Estados. Algunos países podrían estar optando por otros proyectos o mecanismos vinculados a sus compromisos climáticos, debido a que estos podrían resultar más atractivos o rentables que los proyectos elegibles para CORSIA. Por ello, resulta necesario conocer qué está ocurriendo en cada Estado e identificar aquellos que hayan desarrollado estructuras que permitan facilitar la utilización de unidades elegibles para CORSIA. El estudio y las entrevistas permitirían determinar si efectivamente existe un problema de incentivos y cómo podría abordarse.

44. COCESNA consideró que la falta de proyectos CORSIA no necesariamente responde a opacidad, desconocimiento o falta de voluntad de las autoridades. Explicó que los Estados participan simultáneamente en diferentes espacios de negociación climática y que, en determinadas circunstancias, otros acuerdos pueden representar mayores beneficios o posibilidades de cooperación en materia de mitigación y adaptación. Por ello, las decisiones de los Estados pueden estar vinculadas a sus prioridades generales de política climática.

45. La Secretaría reconoció que las prioridades establecidas en otros foros internacionales pueden influir en las decisiones nacionales, pero destacó la necesidad de evitar que estas prioridades terminen desviando a los Estados de la utilización de CORSIA. Si los proyectos alternativos resultan sistemáticamente más atractivos, podría reducirse la voluntad de las autoridades ambientales para promover proyectos vinculados con CORSIA. Por ello, el estudio deberá ayudar a identificar qué Estados cuentan con una estructura adecuada de incentivos que pueda servir de referencia para otros países de la región. Además, planteó la necesidad de reflexionar sobre cómo avanzar frente a las nuevas medidas ambientales unilaterales o regionales, particularmente aquellas que pueden afectar al transporte aéreo

internacional. Se destacó que una respuesta basada únicamente en repetir los mecanismos tradicionales podría no ser suficiente frente a un escenario que ha cambiado. La preocupación principal es que la proliferación de medidas unilaterales pueda incrementar los costos del transporte aéreo y afectar especialmente a determinadas regiones y segmentos de la población. Por ello, se invitó a los participantes a pensar en una respuesta regional coordinada que contribuya a preservar el enfoque multilateral.

46. El representante de IATA manifestó su acuerdo con la importancia de mantener y fortalecer CORSIA como el mecanismo más viable para abordar las emisiones de la aviación internacional. Asimismo, valoró la iniciativa de la Secretaría de buscar posiciones y experiencias de los distintos países de la región. Señaló que este intercambio permitirá fortalecer la posición regional, identificar posibles posiciones divergentes y generar nuevos análisis. IATA ofreció su apoyo como facilitador y aliado en las discusiones que se desarrollen sobre este tema y colaborar en la realización de un taller u otra actividad específica que permitiera profundizar estas materias y desarrollar con mayor detalle los antecedentes presentados anteriormente ante el Comité Ejecutivo.

47. COCESNA señaló que, después de años de discusión sobre mecanismos ambientales, CORSIA debe ser reconocido y fortalecido como el único sistema global acordado para la aviación internacional. Sin embargo, consideró necesario realizar también una autocrítica interna, ya que existen obstáculos que dificultan su implementación. Mencionó como ejemplo los retrasos en procesos de certificación y las dificultades derivadas de normas complejas y de la limitada disponibilidad de organismos de verificación en la región. Por ello, antes de promover nuevas posiciones hacia el exterior, los Estados deberían identificar y resolver los cuellos de botella internos que impiden el adecuado funcionamiento de CORSIA.

48. Brasil sostuvo que fortalecer CORSIA no significa necesariamente que todos los países deban participar de la misma manera o contar inmediatamente con todos los elementos necesarios para su implementación. Destacó que los países de América Latina ya están reportando y verificando las emisiones de la aviación internacional, lo que constituye una muestra importante de compromiso con el mecanismo. Consideró necesario continuar defendiendo y reforzando CORSIA en los foros internacionales, recordando que se trata de un mecanismo acordado globalmente.

49. Costa Rica explicó que desde 2019 viene trabajando en el registro y seguimiento de las emisiones, involucrando a distintos actores nacionales. Señaló que CORSIA no debe ser considerado exclusivamente como una responsabilidad de la autoridad aeronáutica, sino que requiere la participación coordinada de las autoridades ambientales y otras entidades competentes. También destacó la importancia de proteger la información proporcionada por los operadores, que es manejada de manera agregada y confidencial. Finalmente, señaló que los cambios institucionales y políticos pueden generar dificultades para la aprobación y aplicación de la normativa relacionada con CORSIA, por lo que es necesario fortalecer la coordinación interinstitucional. Asimismo, señaló que algunos Estados enfrentan limitaciones para establecer incentivos fiscales en materia ambiental y consultó si el diagnóstico permitiría identificar otros tipos de instrumentos o mecanismos aplicados en la región. Asimismo, planteó la importancia de que el trabajo no se limite a identificar problemas, sino que pueda servir posteriormente para orientar posibles medidas o soluciones.

50. La Secretaría recordó que el sistema actual de CORSIA fue construido mediante un proceso multilateral complejo y que, aunque no sea perfecto, constituye un avance

importante. Manifestó preocupación por la proliferación de medidas unilaterales, regionales o bilaterales que podrían fragmentar el sistema y generar mayores costos para el transporte aéreo. En este contexto, consideró fundamental preservar el enfoque multilateral y encontrar, como región, una respuesta coordinada que permita volver a una senda de acuerdos globales. Asimismo, señaló la necesidad de definir una posición regional antes de la próxima reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC.

51. Cuba agradeció las presentaciones de Brasil y destacó su profundidad técnica. Señaló que, históricamente, CORSIA no ha contado con un consenso pleno entre todos los Estados y que su desarrollo ha estado acompañado de importantes diferencias durante las negociaciones. No obstante, consideró que CORSIA continúa siendo el mecanismo multilateral más adecuado para abordar las emisiones de la aviación internacional y que las nuevas iniciativas, podrían generar costos adicionales para el sector y los usuarios. Por ello, aunque no planteó una solución concreta, manifestó la necesidad de encontrar una estrategia que permita mantener y fortalecer el mecanismo.

Conclusión

52. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y de la metodología de trabajo aprobada por el grupo ad hoc. Asimismo, aprobó, como base para la continuación de los trabajos, los ejes temáticos propuestos y la guía preliminar de entrevista, sin perjuicio de los ajustes que puedan resultar necesarios durante su aplicación, e invitó a los Estados miembros a indicar representantes o puntos focales que puedan participar en las entrevistas virtuales y contribuir con información, referencias normativas y documentos públicos relevantes para la elaboración del diagnóstico regional. Asimismo, tomó nota de la disposición de IATA para colaborar en una actividad destinada a profundizar el análisis de las materias vinculadas con CORSIA y el Artículo 6 del Acuerdo de París.

Cuestión 8 del

Orden del día: Seguridad de la Aviación y Facilitación

Informe AVSEC/FAL/RG/14/OACI/CLAC (GE62 Pres05)

53. La delegación de Guatemala presentó el informe sobre los trabajos del Grupo Regional AVSEC/FAL/OACI/CLAC, dando cuenta de las principales acciones previstas en materia de seguridad de la aviación y facilitación, incluidas actividades de cooperación y capacitación, así como trabajos regionales relacionados con API, PNR y DTA.

54. La delegación de Costa Rica consultó acerca de la forma en que las acciones presentadas se armonizarían con las recientes enmiendas de los Anexos 17 y 9 de la OACI y con las disposiciones nacionales que los Estados deben implementar en materia de seguridad de la aviación y facilitación.

55. La delegación de la República Dominicana compartió su experiencia en la implementación de su Programa Nacional de Facilitación, aprobado en 2025, y de un nuevo reglamento nacional alineado con las disposiciones del Anexo 9. Asimismo, informó sobre el funcionamiento de su Comité Nacional de Facilitación y sobre los avances y desafíos asociados

a la implementación de API y PNR, poniendo dichos instrumentos y experiencias a disposición de los Estados interesados.

56. La Secretaría precisó que la Macrotarea comprende, por una parte, el seguimiento y difusión ante el GEPEJTA de los trabajos desarrollados por el Grupo Regional AVSEC/FAL/OACI/CLAC, cuya Secretaría es ejercida conjuntamente por la OACI y la CLAC, y por otra, el desarrollo de una encuesta sobre API, PNR y DTA a cargo de Guatemala, que tendrá alcance para las Américas y no exclusivamente para los Estados miembros de la CLAC.

Conclusión

57. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y de las precisiones formuladas respecto del alcance de los trabajos del Grupo Regional AVSEC/FAL/OACI/CLAC y de las actividades previstas en materia de API, PNR y DTA.

Integrar discapacidades no visibles al Anexo 9 de la OACI para fortalecer la accesibilidad universal en el transporte aéreo (GE62 NE06)

58. La delegación de Venezuela presentó la Nota de Estudio GE62 NE06, relativa a la incorporación de las discapacidades no visibles en el Anexo 9 de la OACI, e informó sobre las acciones promovidas para establecer definiciones, orientaciones operacionales y mecanismos de seguimiento que permitan fortalecer la accesibilidad de las personas que presentan este tipo de condiciones.

59. La delegación de Brasil consultó si la iniciativa señalada en la Nota de Estudio ya había sido elevada a la OACI o si se trataba de una propuesta que Venezuela pretendía presentar posteriormente.

60. La delegación de Venezuela confirmó que la iniciativa ya había sido elevada a la OACI a través de un grupo de facilitación, en el marco de la Conferencia Mundial de Facilitación, y manifestó su disposición a proporcionar antecedentes adicionales a través de la Secretaría de la CLAC.

61. La Secretaría destacó la relevancia de la materia y sugirió que esta fuera presentada también ante el Grupo Regional AVSEC/FAL/OACI/CLAC, con el objeto de realizar un seguimiento de los avances alcanzados en la OACI, teniendo presente que las medidas propuestas tienen alcance global.

62. La delegación de la República Dominicana destacó la importancia de avanzar en esta materia y señaló que, si bien existen facilidades destinadas a pasajeros con discapacidades no visibles, el uso de distintivos específicos no se encuentra regulado en su país. En ese contexto, consideró conveniente profundizar el análisis en el Grupo Regional AVSEC/FAL, teniendo en cuenta también los aspectos vinculados con la seguridad.

63. La delegación de Chile apoyó la propuesta de continuar el análisis de la materia en el Grupo Regional AVSEC/FAL y sugirió considerar, asimismo, la presentación de la Nota de Estudio en la ATConf/7, atendiendo a su alcance internacional.

Conclusión

64. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada por Venezuela y de que la iniciativa había sido elevada previamente a la OACI. Asimismo, tomó nota de la propuesta de continuar el seguimiento de la materia en el Grupo Regional AVSEC/FAL/OACI/CLAC y de considerar su presentación en la ATConf/7.

Cuestión 9 del

Orden del día: Igualdad de Género en la Aviación

Red ALMA - Macrotarea de Igualdad de Género en la Aviación

65. La Coordinadora, a solicitud de la encargada de la macrotarea que no pudo atender el GEPEJTA, presentó un video relativo a la Red ALMA e invitó a las autoridades aeronáuticas de la región a promover la incorporación de las mujeres de sus instituciones a dicha red mediante el código QR habilitado para esos efectos. Destacó la importancia de fortalecer las redes profesionales y los mecanismos de contacto e intercambio entre las mujeres del sector aeronáutico.

66. La delegación de Costa Rica apoyó la iniciativa y destacó la importancia de difundir ampliamente el código QR en las autoridades aeronáuticas, procurando incorporar a mujeres con experiencia en las distintas áreas técnicas de la aviación.

67. La Secretaría recordó que el trabajo sobre igualdad de género se inició como un grupo ad hoc y posteriormente fue elevado a la categoría de Macrotarea por la Asamblea de la CLAC. Señaló que la Red ALMA constituye una de las actividades previstas e informó que, en el marco de la próxima Asamblea de la CLAC en Chile, se prevé realizar una segunda Cumbre regional sobre igualdad de género en cooperación con la Conferencia Europea de Aviación Civil (ECAC, por su sigla en inglés).

68. La delegación de Costa Rica informó sobre la existencia de un grupo multidisciplinario interno que trabaja estas materias en su autoridad aeronáutica y destacó la importancia de que la información recibida de la CLAC sea difundida y gestionada internamente por las instituciones, con el objeto de asegurar el adecuado seguimiento de las iniciativas regionales.

69. La delegación de Paraguay felicitó la iniciativa, señaló que no había tenido conocimiento previo de la Red ALMA y destacó la conveniencia de ampliar su difusión en toda la región.

70. La Coordinadora informó que se distribuiría, a través de la Secretaría, un formulario destinado a recopilar información sobre los cargos de jefatura ocupados por mujeres y hombres en las autoridades aeronáuticas e instó a los Estados a completarlo, con el propósito de efectuar seguimiento a la evolución de la participación de las mujeres en posiciones de liderazgo.

Conclusión

71. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y alentó a los Estados miembros a difundir la Red ALMA y promover la incorporación de mujeres de sus autoridades

aeronáuticas. Para estos efectos, la Secretaría remitirá a los Estados el código de acceso correspondiente. Asimismo, instó a los Estados a proporcionar la información que les sea solicitada por la Secretaría para el seguimiento regional de la participación de mujeres y hombres en cargos de jefatura.

**Cuestión 10 del
Orden del día: Preparación de la ATConf/7**

Preparaciones de Notas de Estudio para la ATConf/7 (GE62 NE05)

72. La Secretaría presentó la Nota de Estudio GE62 NE05 y recordó el cronograma establecido para la preparación de las notas que podrían contar con el patrocinio de la CLAC para la ATConf/7: preparación de los documentos hasta el 10 de septiembre de 2026, período de aprobación tácita entre el 10 y el 23 de septiembre y remisión a la OACI, por el Estado responsable, a más tardar el 25 de septiembre de 2026. Asimismo, presentó los borradores de notas disponibles a esa fecha disponibles en la página web interna de la CLAC.

73. La delegación de Brasil manifestó su conformidad con la Nota de Estudio y, posteriormente, destacó el interés de los temas propuestos por las notas del Uruguay.

74. La delegación de Uruguay agradeció la oportunidad de presentar sus propuestas y manifestó su disposición a recibir comentarios y sugerencias de los Estados para continuar perfeccionándolas.

75. La Coordinadora recordó los plazos establecidos e instó a los Estados a revisar los borradores disponibles, presentar nuevas propuestas de notas de estudio y continuar participando en los trabajos del grupo ad hoc. Asimismo, destacó la necesidad de contar con un mecanismo que facilitara el acceso a los borradores y la formulación de comentarios por parte de los participantes.

76. La delegación de Brasil informó que se encontraba preparando siete notas de estudio y dos notas informativas, todavía no finalizadas, y destacó la importancia de poder conocer anticipadamente las opiniones de los demás Estados sobre sus propuestas. En ese contexto, solicitó mayores precisiones respecto del mecanismo que se utilizaría para compartir los documentos.

77. La Secretaría informó que se habilitaría un sistema en línea de fácil acceso para compartir los borradores de las notas y permitir su revisión por los integrantes del grupo ad hoc.

78. Con la anuencia del Grupo, ALTA presentó un proyecto de Nota de Estudio relativo a la gestión colaborativa de riesgos entre las autoridades aeronáuticas y la industria como complemento de los SSP y SMS. La propuesta plantea reconocer el valor de estos mecanismos de cooperación, promover el intercambio de experiencias y buenas prácticas entre Estados e industria y destacar la importancia de la confianza, la confidencialidad y el uso no punitivo de la información para una gestión de riesgos basada en datos. Asimismo, ALTA solicitó incorporarse al grupo ad hoc en calidad de observador.

79. La delegación de la República Dominicana informó que había remitido a la Secretaría un proyecto de Nota de Estudio sobre la implementación de un marco regulatorio para

el fortalecimiento de la facilitación y solicitó que pudiera ser conocido por el grupo ad hoc en su próxima reunión.

80. La delegación de Paraguay manifestó su interés en incorporarse al grupo ad hoc encargado de la preparación de las notas para la ATConf/7.

Conclusión

81. El GEPEJTA tomó conocimiento del cronograma establecido e instó a los Estados a continuar revisando y formulando observaciones a los borradores, así como a presentar nuevas propuestas de notas de estudio. Asimismo, tomó nota de los proyectos presentados e informados durante la reunión y de las solicitudes de ALTA y Paraguay para incorporarse al grupo ad hoc, y acordó continuar los trabajos mediante el mecanismo en línea que habilitará la Secretaría.

Cuestión 11 del Orden del día: Otros Asuntos

Inicio del procedimiento para dejar sin efecto la reforma de 2009 al Estatuto de la CLAC (GE62 NE08)

82. La Secretaría, mediante la Nota de Estudio GE62 NE08, sometió a consideración del GEPEJTA el inicio del procedimiento para dejar sin efecto la reforma al Estatuto de la CLAC adoptada en 2009 mediante la Resolución ResAE02-01. Señaló que dicha reforma no había entrado en vigor y que había transcurrido ampliamente el plazo máximo de diez años establecido en la Resolución A22-17 sin alcanzarse el número requerido de instrumentos de aprobación. En ese contexto, sometió a examen del Grupo un proyecto de Resolución destinado a dejar sin efecto la Resolución ResAE02-01.

Conclusión

83. El GEPEJTA tomó conocimiento de los antecedentes y del análisis expuesto en la Nota de Estudio, examinó la propuesta de Resolución incorporada como adjunto y recomendó al Comité Ejecutivo someterla a la consideración de la próxima Asamblea de la CLAC, con miras a dejar sin efecto la Resolución ResAE02-01.

Integración Aérea Regional: Consenso de Brasilia-ITAS / MoU ALAS (GE62 Pres06)

84. La delegación de Brasil presentó las principales características del Consenso de Brasilia ITAS y del Memorando de Entendimiento ALAS, explicando que se trata de iniciativas complementarias. Señaló que el Consenso de Brasilia constituye un marco político de alcance sudamericano para avanzar progresivamente en la integración, mientras que el MoU ALAS se concentra específicamente en el marco del transporte aéreo y en la eliminación gradual de barreras que dificultan una mayor apertura de los mercados. Asimismo, informó que el grupo de trabajo constituido en el marco de ALAS dispone de un plazo de doce meses para avanzar en la identificación de las medidas necesarias y que la iniciativa permanece abierta a otros Estados interesados.

85. La delegación de Paraguay destacó la relevancia de la iniciativa y señaló que el proceso de integración representa un desafío que requiere respaldo político, cooperación entre los Estados y coordinación entre las autoridades competentes. En ese contexto, invitó a los demás Estados a participar activamente en el proceso.

86. La delegación de El Salvador valoró la iniciativa y solicitó que los Estados participantes continuaran informando sobre sus avances. Asimismo, solicitó que la presentación fuera puesta a disposición de los participantes.

87. La delegación de Costa Rica señaló que estas iniciativas pueden constituir una referencia relevante para los Estados de menor tamaño que avanzan en procesos de apertura y liberalización, destacando al mismo tiempo las barreras políticas y regulatorias existentes y la necesidad de involucrar a otras autoridades nacionales, entre ellas las competentes en materia migratoria.

88. La delegación de Chile precisó que el MoU ALAS constituye un compromiso para avanzar en la integración y en la eliminación de barreras, pero que los derechos de tráfico correspondientes se instrumentan mediante los respectivos acuerdos bilaterales o multilaterales de los Estados y no se derivan automáticamente del Memorando de Entendimiento.

89. La Coordinadora consultó acerca de la relación y complementariedad entre el Consenso de Brasilia y el MoU ALAS, particularmente respecto de la eventual convergencia entre los Estados que participan en ambas iniciativas. Asimismo, destacó la importancia de evitar duplicaciones entre los distintos mecanismos de integración existentes en la región.

90. La delegación del Perú, por intermedio de representantes de su Cancillería, explicó que el Consenso de Brasilia no cuenta con una secretaría permanente ni con una institucionalidad propia y que su funcionamiento se sustenta en la voluntad política de los doce Estados sudamericanos participantes. Señaló que la iniciativa se encuentra todavía en una etapa de desarrollo y que corresponde avanzar inicialmente entre dichos Estados, procurando al mismo tiempo identificar complementariedades con otros procesos de integración regional y evitar duplicaciones de esfuerzos.

91. La Secretaría destacó la conveniencia de precisar la naturaleza jurídica del MoU ALAS y señaló que este debe entenderse como un compromiso conjunto entre las autoridades participantes, cuyos efectos concretos se materializan mediante los instrumentos correspondientes de los Estados.

92. El representante de COCESNA valoró la iniciativa de integración y destacó la experiencia centroamericana en esta materia. Asimismo, llamó la atención sobre la existencia de otra iniciativa regional que utiliza la denominación ALAS y sugirió considerar este aspecto a efectos de evitar confusiones.

93. La delegación de Brasil reiteró que la iniciativa se encuentra abierta a la incorporación de otros Estados interesados y explicó que la participación implica asumir el compromiso de avanzar en las modificaciones y coordinaciones necesarias para facilitar una mayor integración, respetando las competencias y los procedimientos internos de cada Estado.

94. La Coordinadora agradeció las precisiones formuladas y señaló que el intercambio había permitido clarificar el alcance y las diferencias entre las iniciativas presentadas.

Conclusión

95. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y de las precisiones formuladas respecto de la complementariedad entre el Consenso de Brasilia ITAS y el MoU ALAS, de la naturaleza de este último y de la forma en que se instrumentan los derechos de tráfico entre los Estados. Asimismo, tomó nota de la importancia de procurar la coordinación entre las distintas iniciativas de integración existentes en la región y evitar duplicaciones de esfuerzos.

Nuevo proyecto de cooperación de EASA para América Latina y el Caribe

96. El delegado de EASA presentó el nuevo proyecto de cooperación para América Latina y el Caribe financiado por la Comisión Europea e informó que este tendrá una duración de tres años. Explicó que el proyecto se encuentra en una etapa inicial de identificación de necesidades y que contempla posibles actividades regionales y nacionales en materias tales como seguridad operacional, conectividad, armonización regulatoria, nuevas tecnologías y sostenibilidad.

97. El representante de COCESNA agradeció el apoyo brindado por EASA y destacó la utilidad de las actividades de cooperación y capacitación técnica, particularmente en materias relacionadas con la implementación de MRV y sostenibilidad.

98. La Secretaría dio la bienvenida al inicio del nuevo proyecto y destacó la conveniencia de que, cuando se organicen actividades en un Estado determinado, se evalúe la posibilidad de facilitar la participación de representantes de otros Estados de la región que puedan beneficiarse de ellas.

Conclusión

99. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada por EASA y de las posibilidades de cooperación previstas en el nuevo proyecto, así como de la conveniencia de favorecer, cuando resulte posible, una participación regional amplia en las actividades que se desarrollen.

Ceremonia de Clausura

100. Al concluir las cuestiones del orden del día, la Coordinadora agradeció la participación de las delegaciones presentes y de quienes intervinieron por medios virtuales. Asimismo, dirigió un saludo especial a la delegación de Chile con motivo de la última participación en el GEPEJTA de uno de sus integrantes, Ignacio Camino, quien iniciaría una nueva etapa tras una extensa trayectoria en la aviación civil.

101. El delegado de Chile agradeció las palabras recibidas y expresó su reconocimiento a los integrantes del GEPEJTA por el trabajo y las experiencias compartidas a lo largo de los años.



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

GEPEJTA/62

(Lima, Perú, 3 y 4 de agosto 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	
Luciano Freire luciano.freire@anac.gov.br	Especialista en Regulación de Aviación Civil Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC
André Rebouças andre.reboucas@anac.gov.br	Gerente de Proyectos Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Andrea Boszczowski andrea.hora@anac.gov.br	Especialista en Normativa de Aviación Civil Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
CHILE	
Roberto Bonnassiolle director@dgac.gob.cl	Jefe (S) del Departamento Legal Junta de Aeronáutica Civil
Ignacio Camino icamino@dgac.gob.cl	Abogado Dirección General de Aeronáutica Civil
Patricia de Andraca* patricia.deandraca@dgac.gob.cl	Encargada de Relaciones Internacionales Dirección General de Aeronáutica Civil
Sebastian Flores sfloress@jac.gob.cl	Coordinador Planificación y Estudios Junta de Aeronáutica Civil-JAC

COLOMBIA	
Ana María Rodríguez*	Coordinador del Grupo Asuntos Internacionales Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales UAEAC
Gloria Saenz*	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
COSTA RICA	
Miguel Solano msolano@dgac.go.cr	Jefe de Regulaciones Aeronáuticas Dirección General de Aviación Civil
Ana Patricia Gamboa Venegas pgamboa@dgac.go.cr	Profesional en Transporte Aéreo Dirección General de Aviación Civil
CUBA	
Mirta Crespo Frasquiere mirta.crespo@iacc.avianet.cu	Especialista Aeronáutico en Transporte Aéreo Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC)
Mileydis Hernández Figueroa mileydis.hernandez@iacc.avianet.cu	Especialista en Derecho Aeronáutico Internacional Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC)
EL SALVADOR	
Hazel Pinto hpinto@aac.gob.sv	Gerente Legal AAC El Salvador
HONDURAS	
Juan Mauricio Villalobos Narvaez mvillalobos@ahac.gob.hn	Secretario Administrativo Agencia Hondureña De Aeronáutica Civil
Dagoberto Suazo Euceda dasuazo@ahac.gob.hn	Asesor Legal Agencia Hondureña De Aeronáutica Civil
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	Jefe de Oficina Asuntos CLAC Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC

Salazar Santos*	Coordinador de Convenios Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
Juan Calixto*	Director Ejecutivo de Transporte y Control Aeronáutico Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC
PANAMÁ	
Abdel Martinez liza.rosas@aeronautica.gob.pa	Subdirector General Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá
Alejandro Salas alejandro.salas@aeronautica.gob.pa	Director de Transporte Aéreo Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá
Liza Rosas liza.rosas@aeronautica.gob.pa	Asistente Ejecutiva Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá
César Dudley cesar.dudley@aeronautica.gob.pa	Director de Legal Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá
PARAGUAY	
Oscar López oscardaniel.py23@gmail.com	Asesor Jurídico Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC)
Elke Stumpf estumpf@dinac.gov.py	Gerente de regulación aerocomercial Dirección Nacional de Aeronáutica Civil Dinac
PERÚ	
Verónica Pajuelo vpajuelo@mtc.gob.pe	Coordinadora de Política Aérea Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
José Pacheco de Freitas	Coordinador Nacional Alterno del Consenso de Brasilia Ministerio de Relaciones Exteriores - Cancillería
Samuel Rosadio srosadiog@rree.gob.pe	Primer Secretario SDR Dirección de Asuntos Aéreos y Espaciales DSL Ministerio de Relaciones Exteriores- Cancillería
REPÚBLICA DOMINICANA	
Héctor Porcella* presidencia@jac.gob.do	Presidente Junta de Aviación Civil

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
URUGUAY	
Virginia Silvera* vsilvera@dinacia.gub.uy	Asesoría de Política Aeronáutica y Asuntos Internacionales Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica - DINACIA
VENEZUELA	
Jonathan Rincón* jonathan.rincon@inac.gob.ve	Consultor Jurídico Instituto Nacional de Aeronáutica Civil-INAC
Romelys Rivero* Romely.rivero@inac.gob.ve	Gerente de la Oficina de Relaciones Internacionales Instituto Nacional de Aeronáutica Civil-INAC
Ramón Machado* Ramon.machado@inac.gob.ve	Gerente de Derecho Aeronáutico Instituto Nacional de Aeronáutica Civil-INAC
Yuraima Avendaño* y.avendano@inac.gob.ve	Gerente de Asuntos Bilaterales y Multilaterales Instituto Nacional de Aeronáutica Civil-INAC
Thaína Ballén* thaina.ballen@inac.gob.ve	Abogada de Derecho Aeronáutico Instituto Nacional de Aeronáutica Civil-INAC
Adriana Aguilar* Adriana.aguilar@inac.gob.ve	Especialista en Asuntos Internacionales Instituto Nacional de Aeronáutica Civil-INAC
Elizabeth Salas* elizabeth.salas@inac.gob.ve	Especialista en Asuntos Internacionales Instituto Nacional de Aeronáutica Civil-INAC
Yngrid Molina* i.molina@inac.gob.ve	Especialitas en RR.HH. y capacitación. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil-INAC
Yonaique Martínez* yonaique.martinez@inac.gob.ve	Especialista . Operaciones de Transporte Aéreo Instituto Nacional de Aeronáutica Civil-INAC

David Blanco* Davidblanco63@hotmail.com	Asesor – RR.II, Transporte Público y Privado Instituto Nacional de Aeronáutica Civil-INAC
OBSERVADORES	
ORGANISMOS INTERNACIONALES	
ALTA	
Lina Quintero Lquintero@alta.aero	Head of Government Affairs ALTA
COCESNA	
Giovanni Tobar Giovanni.tobar@cocesna.org	Gerente Medio Ambiente Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea
EASA	
Alessandro Cannizzaro Alessandro.CANNIZZARO@easa.europa.eu	Impact Assessment Officer European Union Aviation Safety Agency
IATA	
Alejandro Muñoz amuñoz@iata.org	Assistant Director Member and External Relations Latin America & Caribbean International Air Transport Association (IATA)

DELEGACIONES	
Estados miembros	44
OBSERVADORES	
Organismos Internacionales	4
Total	48