

**DÉCIMA QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/15)**

(Asunción, Paraguay, 16 al 18 de marzo de 2005)

RESUMEN

Lugar y fecha de la reunión

1. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) celebró su décima quinta reunión los días 16 y 17 de marzo de 2005 en el Salón Emperatriz del Hotel Excelsior de la ciudad de Asunción, Paraguay.

Ceremonia de apertura

2. El Sr. Tomás Bittar Navarro, Presidente de la DINAC de Paraguay presentó el discurso de orden, dando la bienvenida a todos los participantes y declarando inaugurada la reunión (**Adjunto 1**).

Coordinación, Secretaría y participantes

3. El Grupo de Expertos eligió como Coordinador de la Reunión al Sr. Jesús César Ríos, Subdirector de Transporte Aéreo y Asuntos Internacionales de la DINAC. La Secretaría estuvo a cargo del señor Marco Ospina, Secretario de la CLAC y participaron en la reunión 75 delegados representando a 16 Estados miembros, 1 Estado observador y 4 organismos internacionales. La lista completa de participantes figura como **Adjunto 2**.

Orden del Día

4. El Grupo de Expertos adoptó el Orden del Día presentado por la Secretaría, tal como se detalla en el **Adjunto 3** del presente Informe.

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

**Sistema de integración regional del transporte aéreo
*Tarea Nro. 2 del Programa de Trabajo de la CLAC***

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/02

5. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/02 recordando los antecedentes sobre el desarrollo de un “sistema de integración regional del transporte aéreo”, aprobada por la XVI Asamblea (Rio de Janeiro, Brasil, noviembre de 2004) e invitó al Grupo a iniciar los trabajos, considerando los parámetros presentados; informar sobre la constitución de los Comités locales y sus facilitadores; analizar el cronograma de trabajo propuesto; e, informar sobre la participación de los Estados en el seminario de entrenamiento para los facilitadores.

6. Por otro lado, informó que solicitará a Brasil y Venezuela dos Expertos para el Seminario para los facilitadores, que se llevará a cabo aprovechando la realización del Coloquio multidisciplinario CLAC/IATA/AITAL/ACI-LAC, en septiembre de este año, en la ciudad de Cartagena de Indias, Colombia.

7. El Experto de México señaló que una de las tareas debería ser la de elaborar un “convenio marco” al que los Estados se vayan adhiriendo. Manifestó además, que este tema lleva tiempo, recordando que la Comunidad Europea tardó años en un proceso de esta naturaleza. En ese sentido, reiteró que como tarea prioritaria habría necesidad de desarrollar el señalado convenio. Informó también que en la OACI se registran todos los convenios y sugirió utilizarlos como textos de orientación y base para la elaboración del señalado acuerdo.

8. La Secretaría consideró que al disponer de un proyecto de “convenio marco” antes del Seminario, permitiría que los facilitadores tengan claro el objetivo. Por lo tanto, la reunión consideró conveniente que para el Seminario de Cartagena ya se pueda disponer de este “convenio marco”, por lo cual sería necesario contar con el apoyo un pequeño grupo *ad hoc* del que sería conveniente participen Brasil y Venezuela como impulsores de esta tarea.

9. El Experto de Panamá, al apoyar la sugerencia presentada por México y la Secretaría, sugirió que el primer paso sería la identificación de los temas por parte del Grupo *ad hoc*.

10. Por otro lado, el Experto de Cuba señaló que este era un tema que traería dificultades para lograr su materialización. En principio, estaba de acuerdo con la propuesta y sugirió tomar en cuenta el comportamiento del transporte aéreo en el mundo, el establecimiento del principio de igualdad entre líneas aéreas, arrendamiento de aeronaves, etc., no sólo los derechos de tráfico.

11. Seguidamente, el Experto de Venezuela manifestó que, para trabajar en la creación de este Sistema, que como fin último persigue el incremento del 10% del tráfico intrarregional, sería necesario la identificación de los elementos a ser analizados. Partiendo de este principio propuso que, más allá de un proyecto de acuerdo entre los Estados miembros de la CLAC, se elabore una lista de elementos a considerarse dentro del sistema para lograr el objetivo del 10% de incremento del tráfico de pasajeros a nivel regional. En ese sentido, propuso que, a través de la Secretaría de la CLAC, los Estados sugieran cuáles son los elementos que se deberían considerar para alcanzar el objetivo.

12. Por su parte, el Experto de Uruguay manifestó estar de acuerdo con las propuestas y sugirió ampliar la revisión al trabajo realizado por la OACI para la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/5). De igual manera, consideró que para lograr la integración es necesario la liberalización del transporte aéreo, sino sería sólo un sistema de cooperación. Señaló que si lo que se proponen los Estados latinoamericanos es ir más allá de la cooperación y llegar hasta la integración, entonces los temas que tendrían que analizarse, serían la designación, el establecimiento de los conceptos de propiedad sustancial y control efectivo, que sustituirían el concepto de nacionalidad. Añadió también que la integración debería ser absolutamente integral, es decir, llevada hasta las últimas consecuencias, comprendiendo a más de los derechos de tráfico, a la designación, seguridad operacional y, dentro de ella, la convalidación de licencias y habilitaciones, de certificados, y la armonización de normas técnicas. Propuso que todos los temas que tienen que ver con la liberalización de los servicios aéreos estén en el texto principal y, todos los demás temas, podrían estar en apéndices o en anexos que a su vez se puedan modificar y actualizar sin romper el esquema del articulado principal. Finalmente, se refirió a la integración europea que tuvo como último objetivo la integración aeronáutica por ser la más compleja.

13. El Experto de Chile apoyó lo manifestado por el Representante de Uruguay, especialmente respecto a la importancia de los derechos de tráfico. Consideró que la única forma de que aumenten los vuelos es liberalizando, por lo tanto, señaló que si no se le da al elemento de liberalización la debida importancia dentro del trabajo de la CLAC, el intento de integración no iba a prosperar como no habían prosperado muchos otros intentos que se han hecho en la historia de la CLAC. Por lo tanto, destacó que existe también como meta el aumento de un 10% de los vuelos en la región y que la única forma de aumentar el tráfico en la región es liberalizando, permitiendo que las líneas aéreas coloquen los vuelos que el mercado requiere, tal como se ha dado en su país en 28 años de liberalización.

14. El Experto de Costa Rica apoyó las ideas vertidas por el Experto de Uruguay, reforzadas por el Experto de Chile, y consideró que para una efectiva integración se necesitaría la liberalización de los derechos de tráfico. Sin esta primera medida, consideró que cualquier otro trabajo que se pueda realizar, no tendría resultados, sino se tiene como fin ulterior la liberalización.

15. Por su parte, el Experto de Panamá manifestó que su país promueve la liberalización de los derechos de tráfico. Manifestó su acuerdo en el sentido de que para que haya una integración se debe lograr una liberalización.

16. El Experto de Paraguay coincidió que la liberalización es el camino a seguir y que éste debe ser el principal objetivo de la región.

17. Por otro lado, el Experto de Cuba se refirió al 35° período de sesiones de la Asamblea de OACI, particularmente la cuestión 27 referida a la reglamentación de los servicios internacionales del transporte aéreo, así como los resultados de la ATConf/5 y se acordó avanzar hacia una flexibilización en forma paulatina, a fin de dar posibilidades a los países con limitados recursos y con infraestructuras pobres, para que puedan acceder al mercado. No obstante, señaló que su país ha concedido derechos de quintas libertades a muchas líneas aéreas, códigos con terceros y otras modalidades.

18. El Secretario, por su parte, recomendó discutir la nota de estudio en el marco de lo que establece la Resolución, sin cuestionar los conceptos sobre liberalización. Se refirió a la importancia de establecer un “acuerdo marco”, para lo cual sería necesario tomar en cuenta todos los temas, entre ellos la liberalización. Sugirió avanzar paso a paso en torno a la metodología, es decir, que cada Estado tendría que elaborar su propio esquema y posteriormente se desarrollaría un esquema regional. De igual manera, sugirió establecer un diagnóstico para ver cuánto se ha flexibilizado dentro de la región. Manifestó que, dentro de la región, también se venía avanzando en la homologación de normas de seguridad operacional, en SRCVSP, así en ACSA y COCESNA. En ese orden de ideas, sugirió que el Grupo *ad hoc* que trabajará en este “acuerdo marco”, elabore una lista de temas que sirva de apoyo al trabajo de los facilitadores.

19. A manera de conclusión, se sugirió aceptar la propuesta de México, en el sentido de establecer un Grupo *ad hoc* que, tomando en cuenta la Resolución de la Asamblea, priorice el desarrollo de un “acuerdo marco” y elabore una lista de todos los temas que deberían ser considerados para cumplir con el objetivo de integrar el transporte aéreo regional.

20. Por otro lado, el Experto de Cuba informó que su Administración había designado a la Sra. Concepción Martínez como facilitadora.

21. El Experto de Uruguay llamó la atención de los presentes en el sentido de que la OACI es un sistema de cooperación internacional y que lo que se está discutiendo en la CLAC es sobre integración económica internacional y todo sistema de integración económica regional, supone la libre circulación de

personas, de bienes y de servicios. Por tal motivo, señaló que cuando se habló de la seguridad operacional y dentro de ella, de la convalidación de licencias de habilitación de certificados y armonización de normas, es porque se pensó precisamente en la posibilidad de la libre circulación regional e intrarregional no mundial de esos capitales, personas, bienes y servicios.

22. El Experto de República Dominicana apoyó la sugerencia de la Secretaría e informó que en su país la flexibilización del transporte aéreo ha traído buenos resultados, ya que el tráfico de pasajeros se había incrementado considerablemente.

23. Seguidamente los Expertos de Costa Rica y Paraguay también manifestaron su interés de conformar el Grupo *ad hoc*.

Conclusión

24. Luego de un amplio debate, el Grupo de Expertos acordó lo siguiente:

- a) Constituir un Grupo *ad hoc* conformado por Brasil (Ponente), Costa Rica, Paraguay y Venezuela, el mismo que se encargará de elaborar un proyecto de “convenio marco, así como una lista de todos los temas que deberían ser considerados para cumplir con el objetivo de integrar el transporte aéreo regional; y,
- b) Exhortar a los Estados, que aun no lo han hecho, que adopten las medidas pertinentes para dar cumplimiento a la Resolución señalada, notificando a la Secretaría el nombre y demás datos del “facilitador” designado.

Cuestión 2 del Orden del Día:

Gestión regional unificada de las infracciones aeronáuticas Tarea Nro. 14 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/03

25. El Experto de Argentina presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/03 recordando los antecedentes de la conformación del Grupo *ad hoc*, constituido con el objetivo de analizar el establecimiento regional de un procedimiento para la gestión unificada en el tratamiento de las infracciones aeronáuticas. Se refirió al documento circulado entre los miembros del Grupo y que solamente había recibido comentarios por parte de Brasil. En ese sentido, observó que para alcanzar de forma ordenada y eficiente el objetivo propuesto, se debía concretar algunos “Pasos” y “Momentos”, que fueron revisados por el Grupo.

26. Durante el debate surgieron algunas dudas respecto a la identificación de las infracciones aeronáuticas y la confidencialidad del tema.

27. A manera de aclaración, el Experto argentino señaló que la visión era impartir justicia en el ámbito internacional y que ello implicaba equidad. Respecto al tema de la confidencialidad, manifestó que la información no saldría de los niveles que correspondan y los derechos de reserva se mantendrían.

28. El Experto de ALADA señaló que ese era un tema jurídico que ha sido preocupación de los países que han estado renovando su normativa, por lo que se debería disponer de un listado de infracciones y tratar de conocer y consensuar los distintos tratamientos que se les otorga a dichas faltas en cada país. De igual manera, ofreció su colaboración para tratar este tema.

29. Seguidamente, el Experto de Venezuela indicó que en muchos de los procesos de cambio se había acudido a las fuentes principales del derecho en materia de regulación. Sugirió desarrollar un trabajo en equipo, procurando estandarizar las diferentes situaciones de los países y la manera de sancionar las infracciones.

30. Por su parte, el Experto de Chile añadió que éste era un asunto muy complejo que conllevaría a un cambio en la legislación de los países, puesto que se basa en el principio de territorialidad. Señaló también que las infracciones no sólo las cometen los pilotos, sino que existen sujetos pasivos, como las líneas aéreas o las grandes empresas.

31. El Secretario sugirió que el Grupo *ad hoc*, antes de tomar una decisión sobre el tema, mantenga una reunión de coordinación en el mismo lugar, para que presenten una propuesta al GEPEJTA. Respecto a esto último, luego de la reunión, el Ponente informó que el Grupo había encargado a Chile la elaboración de una encuesta, la misma que sería remitida a la Secretaría para su circulación entre los Estados.

Conclusión

32. El Grupo tomó nota de lo acordado por el Grupo *ad hoc* y encargó a la Secretaría que, una vez que disponga de la encuesta referida en el párrafo No. 31, la circule entre los Estados miembros, a fin de que el tema sea analizado con mayor profundidad en una próxima reunión.

Cuestión 3 del

Orden del Día:

Facilitación del transporte aéreo. Implementación de nuevas medidas y preparación del Seminario FAL/AVSEC

Tarea Nro. 6 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/05

33. El Secretario, al presentar la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/05, se refirió a los antecedentes y la inclusión de la tarea relativa a la facilitación del transporte aéreo en el Programa de Trabajo de este bienio. En ese sentido, y, tomando en cuenta lo resuelto por la Asamblea de la OACI, consideró conveniente que el Grupo inicie su tarea tendiente a impulsar la implementación de nuevas medidas FAL y, como parte de su estrategia, la realización del Seminario FAL/AVSEC.

34. Señaló que, dentro de las nuevas medidas, se debía considerar la necesidad de difundir y hacer conocer a las autoridades las normas relativas a Facilitación recomendadas por OACI, a su vez establecer un procedimiento para que los responsables de la administración, en uso de sus facultades, implementen en el menor tiempo posible las disposiciones sugeridas por el Organismo Internacional. En ese orden de ideas, sugirió dar prioridad a los Documentos de Lectura Mecánica (DVLN), la Listas de Pasajeros Anticipados (API) y el Registro de Nombre de los Pasajeros (PNR), sin dejar de lado lo que corresponde al cumplimiento del Anexo 9 y documentos conexos.

35. Con relación a los pasaportes de lectura mecánica (PLM), precisó que entre los Estados miembros de la CLAC, existía un número muy reducido que hacía uso de esta nueva tecnología, por lo que invitó a los Expertos a conocer su experiencia durante la reunión.

36. Por otro lado, informó acerca del programa de actividades de la OACI en el área FAL, específicamente sobre el Seminario de biometría e implantación de los pasaportes de lectura mecánica en

la Región Asia-Pacífico, que se celebrará en la Región Administrativa Especial (RAE) de Hong Kong, China, del 21 al 24 de junio y el simposio mundial sobre MRTD/Biometría en la Sede de la OACI (29-30 de septiembre) junto con una exhibición sobre el mismo tema (28-30 de septiembre).

37. Con relación al Seminario FAL/AVSEC, previsto realizarse en la Ciudad de Panamá, del 17 al 19 de mayo de 2005, sometió a consideración de la reunión el Orden del Día provisional e invitó a los Expertos a expresar sugerencias y nombres de los expositores o especialistas en las diferentes materias. De igual manera, señaló que, considerando que la tarea FAL es una labor compleja que necesita de la coordinación con otras áreas dentro de la administración de los Estados, era necesario que al Seminario no sólo asista la autoridad aeronáutica sino todos los miembros que conforman los Comités FAL y AVSEC, entiéndase, autoridades aeroportuarias, agencias gubernamentales a cargo de trámites y despachos (inmigración, aduanas, consulares, pasaportes y visados, salud pública, agricultura, seguridad y control de estupefacientes); otros organismos gubernamentales a los que conciernen las cuestiones de facilitación y seguridad (p. eg., servicio de correos, departamentos de turismo y comercio); y explotadores, comprendidos los expedidores y los transportistas de envíos por expreso; de manera tal, que puedan aportar con el trabajo encomendado. Finalmente, señaló que solicitará a la OACI una presentación para el seminario.

38. Respecto a la duda presentada por el Experto de Panamá en relación con la confidencialidad de los temas a tratarse, como era el caso de las auditorías, el Secretario aclaró que, en el trabajo del Grupo AVSEC de la CLAC existía la idea de intercambiar información sobre los resultados de las auditorías, previo acuerdo entre los Estados.

39. El Experto de Cuba informó a los participantes que su país tiene conformado desde 1975 su Comité Nacional de Facilitación, el mismo que está presidido por el Presidente del IACC e integrado por las autoridades máximas de aduanas, migración, epidemiología, sanidad ambiental, fitosanitarios, relaciones exteriores, transporte, banco nacional de Cuba, etc. Al mismo tiempo, señaló que tienen conformado por Decreto los Comités de Facilitación del Aeropuerto Internacional José Martí y que posteriormente se fueron conformando los Comités FAL de los demás aeropuertos internacionales. Añadió, que en otro Decreto se plantea el Reglamento Orgánico de cada uno de estos Comités, tanto Nacional como de Facilitación y que actualmente está en proceso de modificación para actualizarlo a las últimas medidas de OACI, así como la fusión de AVSEC con Facilitación, en la sección de facilitación del Comité de Transporte Aéreo. Informó además que los Comités aeroportuarios se reúnen cada mes y los nacionales cada seis meses.

40. Posteriormente, se refirió a la participación de su país en la reunión Departamental del Cairo, en la que se suscitaron controversias entre los países en vías de desarrollo y algunos países europeos con relación a la fecha de entrada en vigor del pasaporte de lectura mecánica, y que recientemente en el Comité de Transporte Aéreo, esta situación también suscitó ciertas desavenencias. Informó que otro aspecto que trajo controversias fue el relacionado a la norma 3.48 sobre el acceso al registro de nombres de los pasajeros por anticipado (API).

41. El Experto de México informó que en el último periodo de sesiones del Consejo de la OACI se aprobó la enmienda que establecía el año 2010 como la fecha límite para expedir pasaportes que no sean de lectura mecánica y se estableció que el año 2015 es la fecha límite para que todos los pasaportes sean de lectura mecánica.

42. Por su parte, el Experto de Venezuela señaló la importancia de considerar, entre los temas a tratarse durante el Seminario, un procedimiento estándar que permita al usuario del transporte aéreo ser el único fin, evitar la discrecionalidad en todos los países, y cumplir con los tiempos establecidos en las

normas y procedimientos. Asimismo, propuso incluir el tema sobre la lista de chequeo para la supervisión de los procedimientos FAL/AVSEC en los aeropuertos.

43. El Experto de IATA, por su parte, se ofreció a colaborar con expositores de líneas aéreas para el Seminario, propuesta que fue acogida favorablemente por el Grupo.

44. El Experto de Cuba manifestó que una de las especialidades más complicadas es la facilitación, pues tiene que coordinar con otras autoridades. Añadió que lo fundamental es el establecimiento constitucional de los Comités de Facilitación de los Aeropuertos y del Comité Nacional, sobre la base de las recomendaciones FAL de la reunión departamental del Cairo. Finalmente, ofreció su colaboración para trabajar con Venezuela en la tarea de realizar el flujo de despacho y la guía de inspección basándose en lo que está aprobado.

45. A continuación, el Experto de Paraguay informó que su país tiene constituido su Comité Nacional de Facilitación así como los Comités Aeroportuarios, aprobados por Decreto del Poder Ejecutivo. Asimismo, que cuenta con un Programa Nacional de Facilitación aprobado también por Decreto del Poder Ejecutivo. Respecto al Orden del Día del Seminario, solicitó incluir el tema de “capacitación en materia de facilitación”.

Conclusión

46. Luego de las opiniones vertidas, el Grupo de Expertos acordó lo siguiente:

- a) Encargar a la Secretaría la reestructuración del Orden del Día propuesto para el Seminario FAL/AVSEC en función de las propuestas señaladas; y,
- b) Hacer extensiva la invitación al Seminario FAL/AVSEC a todos los miembros que conforman los Comités FAL y AVSEC de los Estados miembros.

Cuestión 4 del Orden del Día:

Seguimiento a los procesos de concesión de aeropuertos ***Tarea Nro. 9 del Programa de Trabajo de la CLAC***

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/06

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/21

47. La Secretaría presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/06 *CORRIGENDUM*, la misma que sometía a consideración información sobre los procesos de concesión aeroportuarios en la región y la aplicación de las Resoluciones A15-15 y A15-13 por parte de los Estados miembros de la CLAC.

48. En cumplimiento a la tarea encomendada por la Asamblea, la Secretaría presentó los resultados de la encuesta sobre el “seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos”, que tenía como fin conocer la situación actual en los Estados de la región sobre esta materia.

49. Al respecto, se señaló la necesidad que los Estados continúen enviando sus respuestas para actualizar la base de datos y elaborar un análisis más completo, así como sus comentarios u observaciones sobre las Resoluciones A15-15 y A15-13, lo que permitiría poner en conocimiento de los Estados información útil tanto para el cálculo de costos de los servicios aeroportuarios y navegación aérea,

como para los nuevos procesos de concesión o en la solución de problemas que se hayan presentado en dichos procesos. De igual manera, invitó a los Expertos que informen los beneficios obtenidos en sus respectivos Estados, así como los problemas suscitados.

50. A continuación, el Representante de AITAL sometió a consideración del Grupo la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/21, la misma que presentaba algunas consideraciones respecto al análisis hecho por la Secretaría sobre la encuesta señalada anteriormente.

51. En su Nota, el Representante de AITAL manifestó estar totalmente de acuerdo con la conclusión de la CLAC respecto a la importancia de que los aeropuertos cumplan con las normas y recomendaciones de la OACI, en especial las referidas en el Documento 9082/6 denominado Políticas de la OACI sobre Derechos Aeroportuarios y por Servicios de Navegación Aérea. Asimismo, consideró que la no aplicación de estas recomendaciones, eran el fondo de los problemas que se habían generado en los contratos de concesión con respecto a la metodología de imposición de tasas y tarifas sobre la base de costos. Señaló también que AITAL continuará apoyando la labor que la CLAC está realizando sobre este tema con el fin de completar el estudio de la referencia.

52. El Experto de Colombia, por su parte, informó que en su país se ha realizado a la fecha cuatro procesos de concesión en los aeropuertos de Cartagena, Barranquilla, Cali y las pistas del aeropuerto Eldorado; y se venían desarrollando dos procesos de concesión, uno tiene que ver con el resto de la infraestructura del Aeropuerto Eldorado y otro respecto a los aeropuertos de San Andrés y Providencia. Respecto a la Nota presentada por AITAL, se refirió al literal b), donde se menciona que Colombia tiene procesos pendientes respecto al Aeropuerto Eldorado de Bogotá y San Andrés, señalando que faltaba mencionar Providencia y, aclaró además que en su país no se estaba adelantando ningún proceso en firme respecto al Aeropuerto de Río Negro y de Medellín, como decía la nota. Sobre esto último, informó que existen discusiones y propuestas públicas pero que todavía no se ha tomado ninguna determinación.

53. Con relación al comentario citado en el literal c), manifestó que las entidades aeroportuarias SACSA, ACSA y AEROCALI, con régimen de empresa privada, en todas ellas existía una participación mayoritaria por parte de AENA, que era una empresa española de carácter público. Respecto al literal h), sobre el contrato de concesión de la segunda pista de Eldorado de Bogotá, en el sentido que había representado un gasto y no un ahorro, señaló que eso era sólo una apreciación de AITAL y que es un tema que valdría la pena discutirlo con mayor detalle, ya que lo ocurrido con la segunda pista del aeropuerto fue que el concesionario había realizado una inversión superior a los 100 millones de dólares para construirla y esa pista se ha ido pagando con los ingresos que produce la explotación de los aterrizajes y despegues del aeropuerto, siendo dichos ingresos en algunos casos insuficientes para cubrir un mínimo necesario que exige en contrato, por lo que había sido necesario trasladar algunos recursos, pero que de ninguna manera se puede decir en términos absolutos que ha sido un gasto para el Estado, ya que finalmente es una inversión importante y necesaria para descongestionar el tráfico que de otra manera hubiera colapsado.

54. El Representante de ACI-LAC, por su parte, hizo comentarios respecto a la Nota presentada por la Secretaría. Al respecto, manifestó que los beneficios de los procesos de concesión en la región no sólo se circunscribirían al ahorro, sino también, a importantes ingresos para los Estados, decisión totalmente válida, que eventualmente podría ser discrepante, pero que se debería considerar como ventajas en el proceso. Se refirió también al tema cumplimiento de las recomendaciones de la OACI, ya que en algunos casos existían diferencias entre los aeropuertos concesionados, en la metodología para el cálculo de costos que, muchas veces, no son considerados como estándares a seguir, sino que responden a acuerdos alcanzados con el propio Estado. Con relación al informe de AITAL, puso en conocimiento que

en el Perú, existían procesos pendientes, ya que se tiene previsto lanzar en el mes de mayo próximo un paquete denominado “grupo norte” conformado por 11 aeropuertos y que este concepto de concesionamiento está en la mente de otros países. Con respecto a los problemas suscitados en el proceso de concesión peruano al que se hacía referencia en la Nota de AITAL, precisó que las cuatro enmiendas en el contrato de concesión, en ningún caso se han referido a tarifas o a aspectos de seguridad.

55. Por otro lado, señaló que en el caso de Argentina, el tema fundamental a considerar es que los contratos obedecen a obligaciones de ambas partes y, en dicho país, ha habido incumplimientos de las dos partes, por lo que el proceso se encuentra en renegociación. Con respecto al tema de las metodologías del cálculo de tarifas, sugirió considerar que los ATS no han sido concesionados y que tienen un propio sistema de tarifaje. Asimismo, que los contratos de concesión tienen un propio sistema de cálculo de tarifas y, en todos los casos, son tarifas reguladas por el propio contrato suscrito con el Estado. Señaló que las discusiones sobre las tarifas en realidad no se dan necesariamente entre los concesionarios y eventualmente las aerolíneas como usuarios, sino, los organismos reguladores son los que aprueban o desaprueban las tarifas.

56. Manifestó que si esas evaluaciones y aprobaciones dan a las nuevas tarifas, de alguna manera habría que considerar que los cálculos se están haciendo de acuerdo a lo que establece el contrato, porque lo están haciendo entidades independientes o eventualmente el propio Estado en su calidad de regulador. Por otro lado, apoyó los documentos presentados tanto por la CLAC como AITAL y ofreció su apoyo para participar en forma directa. Consideró que la región ha sido bastante innovadora con esquemas distintos a los vistos en otros países, pero a su vez existen un conjunto de imperfecciones que hay que ir superando, por lo cual, la labor de CLAC es importante para difundir las experiencias de los distintos procesos y las imperfecciones, así como las ventajas y beneficios logrados.

Conclusión

57. El Grupo de Expertos tomó nota de las opiniones vertidas durante el debate, así como la información proporcionada por AITAL y exhortó a los Estados que continúen enviando a la Secretaría la encuesta debidamente completada, a fin de actualizar la base de datos y profundizar en el análisis. De igual manera, solicitó a ACI-LAC que envíe a la Secretaría toda la información disponible de sus aeropuertos para completar la información.

Cuestión 5 del Orden del Día:

Ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional Tarea Nro. 11 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/07

58. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/07 en la que se detallaba el estado de ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional por parte de los Estados miembros. De igual manera, se refirió al tema de seguros y su impacto en los costos de las líneas aéreas de la región, dada la situación actual de la seguridad, tarea que fue encargada a IATA.

59. Al respecto, el Experto de México sugirió que al actualizar la tabla se coloque solamente los artículos que no han entrado en vigor, como el caso del Artículo 50 a), que se refiere al incremento del número de representantes en el consejo de la OACI. Al respecto, manifestó que valdría la pena dejar solamente el que se refiere al año 1990. Respecto al Artículo 56, que se refiere al número de miembros en la Comisión de Aeronavegación, señaló que falta solamente una ratificación para que entre en vigor y que la región debería aspirar a un asiento más en esta Comisión.

60. Con relación al tema sobre el impacto de los seguros dentro de los costos de las líneas aéreas, la Representante de IATA dio a conocer que todavía las aerolíneas se encontraban en proceso de renegociación de sus contratos de seguros y, una vez que cuenten con la información completa, la presentará en una nota de estudio para la próxima reunión.

Conclusión

61. El Grupo de Expertos tomó nota de la información presentada y acordó sugerir al Comité Ejecutivo:

- a) Que la Secretaría continúe con la labor de seguimiento acerca del estado de aprobación y ratificación de los instrumentos internacionales por parte de los Estados miembros, actualizando la información disponible con aquella que se siga recibiendo, para lo que se debería considerar sólo lo que aún no ha entrado en vigor.
- b) Encargar a la IATA que presente una nota de estudio con detalle de las líneas aéreas que operan en Latinoamérica y la afectación de sus costos por concepto de seguros para la próxima reunión del GEPEJTA.

Cuestión 6 del Orden del Día:

Procesos de integración en todos los niveles (mundial, regional y subregional) ***Tarea Nro. 12 del Programa de Trabajo de la CLAC***

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/04

62. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/ GEPEJTA/15-NE/04, informando sobre los últimos acontecimientos respecto a la Comunidad Andina - CAN; los avances registrados en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA); III Cumbre Presidencial Sudamericana (Cusco, Perú, 8 de diciembre de 2004); la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI); la X Reunión Ordinaria del Consejo de Ministros el 15 de Diciembre de 2004, el Secretario General de la Asociación de Estados del Caribe – AEC; la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano – AITAL; el Acuerdo de libre comercio entre la Comunidad Andina y la Unión Europea; y la Reunión entre la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA) y Autoridades de aviación civil de Latinoamérica (4 de febrero de 2005, ciudad de Washington D.C., Estados Unidos). Terminó invitando a cada uno de los representantes de los Organismos presentes para que amplíen la información presentada.

63. Por su parte, el Representante de AITAL invitó a la Secretaría y a todos los participantes al próximo Foro de Líderes de la aviación Latinoamericana 2005, que se llevará a cabo del 24 al 27 de octubre de este año, en el que se espera la participación de más de 350 asistentes de todo el mundo, involucrados en la aviación, incluyendo líderes y CEOs de todas las líneas aéreas de América Latina.

Conclusión

64. El Grupo de Expertos tomó nota de la información presentada y acordó sugerir al Comité Ejecutivo que la Secretaría de la CLAC:

- a) Continúe realizando el seguimiento y evaluación de los procesos de integración regional y de las nuevas políticas subregionales en materia de transporte aéreo, con miras a fortalecer la integración regional;
- b) Mantenga informado tanto al GEPEJTA como al Comité Ejecutivo sobre los diferentes procesos subregionales, regionales y mundiales; y,
- c) Adopte las medidas pertinentes para coordinar y armonizar las actividades de nuevas iniciativas regionales en materia de transporte aéreo, con el trabajo que vienen realizando la CLAC, reiterando en la necesidad de evitar la duplicación de esfuerzos.

**Cuestión 7 del
Orden del Día:**

Actualización de la Recomendación sobre “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total”

Tarea Nro. 16 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/08

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/19

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/15-NI/02

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/20

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/22 *CORRIGENDUM*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/26

65. La Secretaría presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/08 refiriéndose a los antecedentes de las Decisiones sobre “Derechos del usuario” y “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total”; así como al mandato de la Asamblea de actualizar la Recomendación sobre servicio al cliente y calidad total. De igual manera, informó sobre los últimos acontecimientos respecto a la nueva reglamentación respecto a la sobreventa de boletos (*overbooking*) promulgada por la Unión Europea.

66. Por su parte, el Experto de Cuba presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/19 en la que se analizaba la evolución de los aspectos relativos a los consumidores, particularmente en lo que atañe a los derechos de los pasajeros de las líneas aéreas en relación con la labor de la OACI. En ese sentido, consideró conveniente seguir con el trabajo de la OACI y la CLAC en cuanto a los compromisos voluntarios y la reglamentación gubernamental sobre los intereses de los consumidores, así como cooperar con los organismos señalados en el momento oportuno, si es necesaria alguna forma de intervención multilateral, como la posible elaboración de un código de conducta para garantizar la armonía entre las medidas de reglamentación y evitar la extraterritorialidad de medidas emitidas por un Estado o grupos de Estados.

67. El Experto de Venezuela presentó la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/15-NI/02 y la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/20 sobre las actividades que está realizando el Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC), dirigidas a la aplicación de los preceptos de la Recomendación sobre servicio al cliente y calidad total en el marco de la normativa nacional.

68. Seguidamente, el Experto de Panamá sometió a consideración del Grupo la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/22 *CORRIGENDUM*, en la que proponía modificaciones al texto actual de la Recomendación A16-16.

69. De la misma manera, el Experto de Colombia presentó a consideración del Grupo la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/26, en la que se proponían otras modificaciones al texto, en particular incorporando algunos conceptos y modificando algunos puntos, sobre todo en lo que se refiere al segundo capítulo (pérdida de billete de pasaje y equipajes) y presentó una propuesta para reemplazar el capítulo tercero referido a los deberes de los explotadores aeroportuarios y eliminar el cuarto capítulo.

70. El Representante de IATA se refirió a las transacciones *on line*, al aumento del tráfico de pasajeros, así como a las compañías de bajo costo, y dio a conocer que se está introduciendo un proyecto sobre simplificación de negocios para las compañías aéreas y usuarios, mediante el cual, para el año 2007, ninguna compañía IATA va a emitir tickets de papel, sino e-tickets. Asimismo, señaló que a través de este proyecto, se va a establecer un sistema de chips en los equipajes para facilitar el movimiento de maletas que acompañan al pasajero, por lo que el riesgo de pérdida de maletas va a disminuir sustancialmente. Con relación a la sobreventa, señaló que ésta se origina en la naturaleza del negocio, ya que es imposible tener el 100% de ocupación.

71. Por su parte, el delegado de Chile destacó que mientras más competencia exista en el mercado, el nivel de regulación que se requerirá debería ser menor, por lo tanto señaló que sería necesario enfocarse a estimular dicha competencia, pues así existirán mejores servicios hacia los pasajeros y por ende se necesitará menor nivel de regulación. Recalcó también, que de todas maneras, se debería tener presente que la regulación excesiva implica mayores costos para las aerolíneas, que son traspasados a los usuarios a través del aumento de tarifas. Por lo tanto, consideró que, si bien se debe proteger al usuario, habría que hacerlo con regulaciones equilibradas, pues el exceso de ellas finalmente lo perjudica.

72. A continuación, el Representante de AITAL se sumó a los comentarios vertidos y manifestó que las aerolíneas eran las más interesadas en los derechos del usuario. De igual manera, felicitó a Cuba por el análisis presentado y consideró conveniente la necesidad de buscar un balance reglamentario entre las aerolíneas y las autoridades.

Conclusión

73. En consideración del debate, el Grupo encargó al Experto de Colombia la modificación de la Recomendación A16-16, tomando en cuenta la propuesta de Panamá, a efectos de circularlo entre los Estados en espera de sus comentarios, en un plazo no mayor de 60 días para presentar un nuevo análisis en la próxima reunión del GEPEJTA.

Cuestión 8 del Orden del Día:

Tasas y derechos aeroportuarios *Tarea Nro. 17 del Programa de Trabajo de la CLAC*

- Encuesta sobre el nivel de inversión y cargos por seguridad.
- Publicación periódica de información (CLAC, IATA/AITAL y ACI-LAC).
- Impacto de los seguros en el sector aeronáutico

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/15
Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/23

74. El Experto de Ecuador, en su calidad de Ponente del Grupo *ad hoc*, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/15, la misma que contenía el análisis de la encuesta sobre el nivel de inversión y cargos por seguridad. Señaló que, debido a las pocas respuestas recibidas, el análisis no era suficiente para determinar una conclusión sobre el tema y exhortó a los Estados a enviar la información.

75. Por su parte, el Experto de Colombia señaló que tuvieron dificultades al completar la información, ya que en su país se efectúan enormes inversiones en materia de seguridad aeroportuaria pero no tienen un cobro específico por seguridad, puesto que las inversiones en materia de seguridad se extraen de la tasa aeroportuaria que paga cada pasajero.

76. El Experto de Venezuela señaló que, así como el caso de Colombia, en su país, en la tasa aeroportuaria están incluidos todos los servicios aeroportuarios, entre ellos, la seguridad.

77. A continuación, el Experto de Colombia sometió a consideración la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/23, mediante la cual se analizaba la necesidad de adoptar un mecanismo internacional destinado a la recuperación de deudas por concepto de sobrevuelos y se hacía una propuesta para dicho texto. Dicho documento, recogía las impresiones registradas en el 35º Periodo de Sesiones de la Asamblea de OACI (Comisión Económica) que, sobre reglamentación y organización de los aeropuertos y servicios de navegación aérea, presentaron algunos países ante la OACI.

78. En ese orden de ideas, invitó al Grupo de Expertos a analizar la posibilidad de establecer un mecanismo internacional de pago anticipado de los sobrevuelos para los usuarios del espacio aéreo no regulares que funcionen bajo el auspicio de la CLAC; así como la posibilidad de que sea la CLAC, el organismo encargado de realizar en forma centralizada el cobro anticipado de los sobrevuelos a que haya lugar, y trasladar dichos recaudos a los países correspondientes. De igual manera, sugirió la elaboración de un manual de la CLAC sobre los procedimientos que facilitarían la introducción de medidas de recuperación forzosa de deudas a favor de un proveedor ATS mediante la aplicación de procedimientos previos judiciales, de solución de litigios que puedan surgir. Asimismo, promover, bajo el auspicio de la CLAC, la adopción de un Acuerdo Multilateral, que establezca un marco normativo tanto para el cobro anticipado, como para el cobro jurídico cuando a esto último hubiere lugar. Finalmente, señaló que la nota de estudio presentada no constituía una profundización de la Recomendación A14-18 de la CLAC, sugiriendo que se encargue a la Secretaría analizar estos aspectos y generar boletines para deudores morosos, a fin de que éstos se sientan presionados.

79. El Experto de Cuba expresó que la CLAC no tenía posibilidades de convertirse en un organismo recaudador de derechos de sobrevuelo, señalando que éste era un problema interno de cada país. Por tal motivo, manifestó su preocupación sobre la propuesta de Colombia y ofreció brindar apoyo sobre la base de la experiencia de su país.

80. Al respecto, el Representante de IATA informó que, en función de la necesidad de los Estados de pagar los servicios que prestan, dicho Organismo había generado un sistema propio, a través del cual, se detectaba cuando no se había realizado un pago en la forma establecida. En ese sentido, ofreció enviar a los Estados información sobre el citado sistema, mediante el cual, muchos países habían reducido los índices de morosidad. Sin embargo, manifestó su desacuerdo con el pago anticipado por derechos de sobrevuelo por parte de las líneas aéreas.

81. El Experto de Colombia aclaró que lamentablemente algunas aerolíneas no pagan sus derechos de sobrevuelo y normalmente éstas no pertenecen a IATA. Manifestó además que lo que se buscaría era recuperar la cartera morosa de forma más expedita, ya que esto generaba costos adicionales para los Estados.

82. Por su parte, el Experto de Panamá añadió que el problema no es con las líneas aéreas de IATA, sino con las aerolíneas informales y consideró que la CLAC no era el organismo idóneo manejar

un sistema de recuperación de cartera.. En todo caso, sugirió apelar a la ayuda que se pueden dar los Estados entre sí para llamar la atención a las líneas aéreas deudoras y dar solución a este problema.

83. A manera de conclusión, la Secretaría propuso hacer una investigación general en los Estados miembros y, una vez que se obtengan las respuestas, evaluar la necesidad de impulsar un mecanismo que vaya más allá de la Recomendación A14-18. Sugirió que se elabore una encuesta para conocer la situación en cada Estado y presentar un análisis en la próxima reunión del GEPEJTA.

84. El Experto de México, por su parte, sugirió primero dimensionar el problema y recurrir a los mecanismos existentes, es decir, a los sistemas de IATA y EUROCONTROL, que se ofrecen a todos los Estados a fin de resolver este problema. Señaló que debiera haber interés por parte de IATA, aún cuando no sean empresas asociadas las que no pagan, porque el concepto de recuperación de ingresos es algo que se promueve y está aprobado internacionalmente y, si hay servicios no recuperables, habría que aumentar las tarifas a la aviación regular para poder recuperar los costos de los que no pagan. Añadió que el problema radica en la aviación general, y que muchas veces no se cobra por este concepto porque resulta más caro hacerlo.

85. Al respecto, el Representante de IATA informó que el sistema de su Organismo permite una mejor recuperación de los cobros, disminuye el nivel de morosidad y agiliza la recuperación de los cobros. Asimismo, manifestó su acuerdo respecto a analizar este tema con mayor profundidad.

86. En ese orden de ideas, el Experto de Colombia ofreció su colaboración para preparar una encuesta que permita analizar este asunto en coordinación con la Secretaría y preparar un proyecto de mecanismo para la próxima reunión del GEPEJTA.

87. Por otro lado, el Experto de República Dominicana compartió la experiencia de su país en materia de cobro por derechos de sobrevuelo, en el sentido que su Administración instaló una oficina en la ciudad de Miami a fin de coordinar el cobro, ya que la mayoría de aerolíneas que vuelan sobre su país tienen oficinas en esa misma ciudad, lo que facilita el cobro de estos derechos.

Conclusión

88. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada, así como de las opiniones vertidas por los Expertos y acordó lo siguiente:

- a) Exhortar a los Estados, que aun no lo han hecho, que completen la encuesta sobre el nivel de inversión y cargos por seguridad y la envíen a la Secretaría, a fin de realizar un mejor análisis en la próxima reunión del GEPEJTA;
- b) Encargar a Colombia la elaboración de una encuesta sobre el cobro por derechos de sobrevuelo y realizar un seguimiento al tema, a fin de presentar una propuesta, en coordinación con la Secretaría, para la próxima reunión del GEPEJTA; y,
- c) Solicitar a la IATA información sobre su sistema de cobro de derechos de sobrevuelo para ponerlo en conocimiento de los Estados.

**Cuestión 9 del
Orden del Día:**

**Acuerdo entre los Estados sobre determinación de la edad límite para los
pilotos**

Tarea Nro. 20 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/10

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/10 *ADDENDUM*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/14

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/18

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/24 *CORRIGENDUM*

89. La Secretaría presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/10 y su *ADDENDUM* recordando los antecedentes de esta tarea, así como la situación regional. En ese sentido, invitó a los Expertos a que, durante la reunión, expliquen la situación de sus respectivos países y analicen el tema, tomando en cuenta las ventajas y desventajas de mantener los máximos en edad, armonizarlos a nivel regional o buscar cualquier alternativa de solución que beneficie a todos.

90. Por su parte el Experto de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/14 haciendo referencia al concepto actual de requisito psicofísico laboral que debe aplicarse a los pilotos. Al respecto, señaló que si el piloto cumple con tales estándares vinculados a la aviación comercial en su país, es irrelevante la edad cronológica, dado que esta variable está incorporada intrínsecamente al mismo, como causa de eventual deterioro de sus estructuras y funciones, las que pueden ser objetivamente evaluadas. Manifestó además que la edad biológica supone por una parte algunas pérdidas, tiene también ganancias, como la experiencia neuro-sensorial, el entrenamiento continuo, etc., variables que son medibles individualmente y posibles de acotar mediante una discriminación positiva y no arbitraria, situación que ocurriría al emplear un criterio estadístico poblacional.

91. En ese sentido, sugirió la constitución de un Grupo *ad hoc* que se aboque al estudio de los antecedentes disponibles, para establecer un instrumento de carácter regional que permita unificar la edad máxima permitida para que los Pilotos comerciales puedan continuar al mando de una aeronave, más allá de los 60 años en línea con la proposición que el Panel de Expertos en Licencias y Entrenamiento de Tripulaciones (FCLTP) realizará a la Comisión de Aeronavegación de la OACI.

92. Seguidamente, el Experto de Paraguay presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/18 en la que se invita, entre otras cosas, a analizar las razones o posibles causas que pudieran impedir la ampliación hasta los 65 años de las autorizaciones para ejercer la función de piloto al mando en vuelos de transporte aéreo comercial internacional; así como a considerar como elemento contribuyente el aumento de la periodicidad, disminuyendo el plazo entre las inspecciones medicas aplicables, a fin de ampliar la edad de servicio hasta los 65 años.

93. A continuación, el Experto de Panamá sometió a consideración la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/24 *CORRIGENDUM* señalando las diferencias entre los Estados miembros de la CLAC respecto a las normas que se aplican a la edad límite de los Pilotos, así como sus restricciones y condiciones. En ese orden de ideas, solicitó más información para evaluar la situación y poder esbozar una propuesta a los Estados miembros respecto de un acuerdo en este tema. Asimismo, consideró conveniente tomar en consideración la tendencia mundial sobre la edad límite para los pilotos y difundir la misma entre los Estados miembros con miras a lograr un acuerdo que permita unificar la edad límite de los Pilotos. Finalmente, manifestó su apoyo a la Nota de Estudio presentada por Chile, pues le sirvió como sustento, ya que la tendencia mundial apunta al aumento de la edad de los pilotos.

94. El Experto de Colombia manifestó que también en su país, conjuntamente con la Secretaría de Seguridad Aérea, se está evaluando la posibilidad de elevar la edad de retiro de los pilotos, pero que este tema se encuentra regulado dentro de la legislación laboral que data de mediados del siglo 20 y que no está dentro de la competencia aeronáutica.

95. El Experto de Argentina precisó que en su país se mantiene y se piensa mantener la edad límite de 60 años. Hizo referencia a una pequeña experiencia en su país relacionada a un seguimiento psicofísico y en el ámbito operacional realizado durante un año a un grupo de pilotos. Al igual que en caso colombiano, manifestó este tema está normado y legislado a nivel laboral. Señaló que los pilotos mayores de 60 años pueden aportar de otra manera, no necesariamente volando, por lo que sugirió considerar la búsqueda de otras alternativas de trabajo.

96. El Experto de Ecuador apoyó la posición chilena y señaló que en su país se había efectuado un análisis profundo, que si bien no era científico, había logrado determinarse que la operatividad de los pilotos supera los 60 años.

97. El Experto de México, por su parte, comentó que recientemente el Consejo de la OACI había aprobado la Enmienda al Anexo 1 sobre requisitos médicos, vigente desde hace 30 años; asimismo, que la tendencia era el aumento de la edad de los pilotos.

98. El Experto de Venezuela señaló que compartía algunas de las inquietudes planteadas por Argentina, ya que en su país no consideraban el hecho de que los tripulantes lleguen a los 60 años como discriminación, siendo más bien un beneficio laboral. Propuso realizar un estudio más profundo, pues esta situación no sólo presentaba aspectos aeronáuticos sino laborales, médicos, etc.

99. El Representante de IATA manifestó su acuerdo con la iniciativa de los Estados para aumentar la edad de retiro de los pilotos. Consideró que a través de una normativa clara y transparente seguramente las compañías serían favorecidas en términos de poder utilizar un recurso donde la experiencia es considerada vital.

100. El Experto de Cuba señaló que, si bien están de acuerdo con la propuesta presentada, en su país este tema está regulado en función de los Anexos de la OACI, particularmente el Anexo 1, por lo que la autoridad encargada no otorga licencias a pilotos con más de 60 años.

101. Por su parte, el Experto de México sugirió esperar al análisis de la Comisión de Aeronavegación de la OACI y luego sus resultados, antes de decidir la constitución de un Grupo *ad hoc*, para poder tomar mejores decisiones o promover la adopción de la nueva norma de OACI, en caso se eleve la edad de retiro de los pilotos.

Conclusión

102. El Grupo acogió favorablemente la propuesta presentada por el Experto de México y encargó a la Secretaría que, una vez que disponga del informe de la Comisión de Aeronavegación de la OACI sobre este tema, lo dé a conocer entre los Estados y vuelva a discutir el tema en el GEPEJTA, para adoptar la Resolución que mejor satisfaga a la región.

Cuestión 10 del Orden del Día:

**Aplicación del marco normativo de la CLAC (Proceso de revocatoria de las
Resoluciones Estatutarias)**
Tarea Nro. 23 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/11

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/17

103. La Secretaría sometió a consideración del Grupo la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/11 recordando el trabajo de revisión del marco normativo de la CLAC iniciado en el bienio 1995-1996, mediante el cual se actualizó las Decisiones y evaluó el grado de aplicación de las medidas aprobadas por parte de los Estados miembros, tarea que continuó durante los subsiguientes períodos, con el apoyo de expertos de los Estados miembros.

104. En ese sentido, presentó la situación de las Resoluciones Estatutarias que no han logrado hasta el momento la ratificación y depósito del número de instrumentos de aprobación para que entren en vigor, no obstante haber transcurrido un tiempo considerable; motivo por el cual, se consideró conveniente sugerir que el Grupo, al iniciar el proceso revocatorio, analice con profundidad esta situación, revise el texto de las Resoluciones y evalúe los tiempos, considerando la posibilidad jurídica de la consolidación de un nuevo proyecto o cualquier alternativa que ayude en la implementación de las modificaciones estatutarias.

105. Seguidamente, el Experto de Venezuela presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/17 en la que informaba sobre el procedimiento para la consulta pública de regulaciones aeronáuticas venezolanas y lineamientos a seguir antes de sancionar o modificar los actos normativos que dicta la Autoridad Aeronáutica de su país.

106. El Experto de México consideró conveniente sugerir al Comité Ejecutivo que promueva formalmente ante los Estados que aun no lo han hecho, la ratificación de las Resoluciones Estatutarias, porque parecería que más que ratificarlas se pretendería revocarlas.

107. Por su parte, el Experto de Cuba recordó que el motivo de realizar la Asamblea de la CLAC cada tres años era para hacerla coincidir con la OACI lo cual demoraría mucho cumplir con las tareas de la CLAC, con mayor razón si tenemos jurisdicción propia. Por tal motivo, propuso que se analice la Resolución A12-5 “Enmiendas al Estatuto de la CLAC”.

108. El Secretario, por su parte, se refirió a la propuesta de entrar a una campaña agresiva y fuerte para la ratificación de las Resoluciones Estatutarias y propuso esta campaña comience desde ahora y en todos los niveles y reuniones del GEPEJTA, con el fin de recibir más ratificaciones. De no lograr las ratificaciones necesarias hasta el próximo año, sugirió analizar la conveniencia de iniciar el proceso de revocatoria o proponer cambios a las Resoluciones Estatutarias.

109. El Experto de México señaló que el trabajo se debería enfocar en desarrollar una propuesta para la Asamblea, revisando las enmiendas que no han sido ratificadas, con el propósito de que la propia Asamblea las ratifique o rectifique. Esta propuesta fue apoyada por el Representante de Chile, en el sentido que durante el análisis se debería observar, no sólo el tiempo transcurrido sino el mérito de la Resolución, y si ésta es adecuada o no para el momento.

Conclusión

110. El GEPEJTA tomó nota de las propuestas de los Expertos y acordó lo siguiente:

- a) Sugerir a la Secretaría que inicie una campaña fuerte en todos los niveles para ratificar las Resoluciones Estatutarias; y,

- b) Esperar hasta una reunión del próximo año para analizar la conveniencia de iniciar el proceso de revocatoria o proponer cambios a dichas Resoluciones.

**Cuestión 11 del
Orden del Día:**

Capacitación profesional

Tarea Nro. 29 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/12

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/12 *ADDENDUM*

111. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/12 y su *ADDENDUM* informando sobre los cursos que serán impartidos durante el presente año por el Instituto de Aviación Civil de Brasil; información acerca de la carrera de Postgrado Universitario de Especialización en Derecho Aeronáutico y Espacial que impartirá el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial (INDAE) de Argentina durante el presente año; así como el catálogo de cursos para 2005 del Centro de Capacitación Aeronáutica (CCA) del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba. De igual manera, informó sobre los cursos y becas ofrecidas por la Academia de Aviación de Singapur.

Conclusión

112. Grupo tomó nota de la información recibida y acordó lo siguiente:

- a) Encargar a la Secretaría que solicite a las Administraciones de aviación civil de los Estados miembros de la CLAC información sobre sus posibilidades de dictar cursos internacionales relacionados con el quehacer aeronáutico;
- b) instar a los Estados miembros que disponen de centros de instrucción, que envíen los programas de sus cursos a la Secretaría, con la debida antelación, para facilitar su circulación oportuna; y,
- c) encargar a la Secretaría que, en futuras reuniones, continúe informando sobre los cursos que se dictan en la región.

**Cuestión 12 del
Orden del Día:**

Fortalecimiento de la membresía de la CLAC. Acercamiento con los países del Caribe

Tarea Nro. 21 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/09

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/13

113. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/09 haciendo referencia a los antecedentes del acercamiento con los países del Caribe así como la incorporación de Aruba como Estado adherente a la membresía de la CLAC. De igual manera, se refirió al fortalecimiento de la membresía de la CLAC, en particular al tema de la incorporación de Estados Unidos de Norteamérica (EEUU) y Canadá a la CLAC, haciendo especial énfasis a la ratificación de la Resolución A13-1 sobre la “ampliación del área geográfica de la CLAC para la incorporación de otros Estados de América a la CLAC”, la misma que, luego de haber transcurrido 7 años desde su promulgación, no ha entrado en vigor, por tener solamente tres ratificaciones y se necesita catorce.

114. Particular atención se dio también a las erogaciones presupuestarias que traería consigo la incorporación de otros Estados a la CLAC, ya que se requeriría de un aumento del presupuesto por la carga adicional de trabajo que esto originaría y porque habría que incorporar a toda la documentación textos en inglés, así como interpretación simultánea durante las reuniones.

115. A continuación, el Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/13, recordando los esfuerzos de la CLAC para acercar a los Estados del Caribe, los mismos que obtuvieron como resultado la incorporación de Aruba a la CLAC, en calidad de miembro adherente. De igual manera, se refirió también a la iniciativa de ampliar el área geográfica de actuación de la CLAC a América del Norte, así como posibilitar la adhesión de los Estados de esa región como miembros de la Comisión. Al respecto, resaltó la importancia de ratificar la Resolución A13-1, lo que contribuiría al fortalecimiento de la CLAC y representaría un importante estímulo a la participación de los demás Estados de las diferentes regiones que todavía no se han decidido en ese sentido.

116. En ese orden de ideas, consideró necesario establecer una estrategia, con miras a alcanzar el objetivo de atraer estos nuevos miembros, recomendando definir el grado de prioridad a ser otorgado a la aproximación con cada uno de los Estados, tomando en cuenta los compromisos anteriores y el nivel de proximidad de estos Estados con los actuales miembros de la CLAC. En este sentido, con relación a América del Sur, sugirió promover gestiones junto a los Estados de esa región que aún no se afiliaron a la CLAC, así como con Santa Lucía y Trinidad y Tabago, considerando el hecho de tratarse de Estados que obtuvieron apoyo de la CLAC durante su elección como miembros del Consejo de la OACI. En cuanto a la región del Caribe, donde es mayor el número de Estados no miembros de la CLAC, consideró conveniente que el procedimiento se inicie con una invitación del Comité Ejecutivo hacia los Estados antes mencionados para que se afilien a la CLAC. Finalmente, con respecto a América del Norte, sugirió estimular a los actuales Estados miembros a ratificar la Resolución A13-1 que extiende el área geográfica de actuación de la CLAC a todo el continente, abriendo así la posibilidad de adhesión de Canadá y de los Estados Unidos a la Comisión, transformándola, de esa forma, en Comisión Panamericana de Aviación Civil – COPAC, conforme está previsto en esa Resolución.

117. Por su parte, el Experto de Cuba señaló que este era un tema que había estado tratando desde hace mucho tiempo y antes de ver qué acción se va a tomar, sugirió analizar con detenimiento la conveniencia de buscar la incorporación de países de habla inglesa, debido a que con ello los gastos se incrementarían sustancialmente.

118. El Experto de México consideró que ampliar la membresía de la CLAC generaría ingresos adicionales y manifestó su acuerdo con la propuesta de Brasil, pero habría que ver la manera de hacerlo. Asimismo, sugirió considerar también a Belice, porque también forma parte de COCESNA.

119. El Experto de Venezuela sugirió analizar el tema con mayor profundidad antes de tomar cualquier decisión o recomendación para la consideración del Comité Ejecutivo, ya que es un tema delicado. Respecto a la nota presentada por Brasil, solicitó aclarar qué tipo de gestiones se realizarían, y apoyó lo expresado por el Experto de Cuba respecto a considerar los costos adicionales en que se incurrirían al incluir a un Estado de habla inglesa. Por otro lado, manifestó que se debería mantener los objetivos regionales y respetar el verdadero sentido e identidad de la Comisión en el contexto latinoamericano, a fin de hacer prevalecer los intereses de la región.

120. El Secretario aclaró que si se mantiene el mismo esquema de contribuciones actual, la inclusión de otro Estado del Caribe implicaría un déficit, ya que el ingreso de los países pequeños es

mínimo respecto al presupuesto y el gasto sería mucho mayor, por lo que una solución a ello sería el cambio de la fórmula de distribución de las cuotas para aumentar el presupuesto.

121. Seguidamente, el Experto de República Dominicana sugirió establecer las ventajas y desventajas del acercamiento de dichos países y, luego de ello, apoyarían la decisión que se tome, por lo que se comprometió a colaborar con la Secretaría en la labor de acercamiento con los países del Caribe.

122. Por otro lado, el Experto de Uruguay, con relación a la Nota de estudio presentada por Brasil, se refirió al problema de perder la identidad regional al pretender incorporar a otros Estados que no forman parte de la región Latinoamericana, particularmente en lo que se refiere al literal d) del párrafo Nro. 28, en el que se exhorta a los Estados, como parte de la estrategia, ratificar la Resolución A13-1 que extiende el área geográfica de actuación de la CLAC a todo el continente, abriendo así la posibilidad de adhesión de Canadá y de los Estados Unidos a la Comisión, transformándola, de esa forma, en Comisión Panamericana de Aviación Civil – COPAC, conforme está previsto en esa Resolución.

123. Al respecto, el Secretario, a manera de aclaración, citó el Artículo 2 del Estatuto respecto al área geográfica, y sugirió buscar una alternativa de análisis que permita cumplir con el mandato de la Asamblea. En ese sentido, consideró conveniente discutir el tema con mayor profundidad durante la próxima reunión del GEPEJTA, tomando en cuenta los aspectos económicos, las ventajas y/o desventajas, así como la propuesta de Brasil en el párrafo 28 de la Nota de Estudio Nro. 13, aspectos de identidad de la CLAC.

124. Finalmente, el Experto de Argentina sugirió analizar nuevamente este tema en una próxima reunión, sobre la base de una mayor información y consultas previas al máximo nivel de las autoridades aeronáuticas, a fin de hacer una aproximación más lógica a este tema. Esta propuesta fue acogida favorablemente por el Grupo.

Conclusión

125. El Grupo acogió favorablemente la propuesta de la Secretaría y le encargó realizar un análisis más profundo sobre el tema y presentar un estudio a consideración del GEPEJTA durante su próxima reunión.

Cuestión 13 del Orden del Día:

Otros asuntos

Informe de la reunión del Grupo de Dirección del Comité de Protección Ambiental de la Aviación (CAEP) de la OACI Tarea Nro. 10 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/16

126. En cumplimiento a lo acordado por la Asamblea, el Experto de Brasil sometió a consideración de los Expertos el informe de la reunión del Grupo de Dirección del Comité de Protección Ambiental de la Aviación (CAEP) de la OACI (Bonn, Alemania, del 15 al 21 de noviembre de 2004), en consideración que Brasil representa a la CLAC en dicho Grupo.

Conclusión

127. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Informe sobre las misiones de evaluación de búsqueda y salvamento (SAR) en los Estados africanos

Tarea Nro. 1 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/15-NI/01

128. El Grupo tomó conocimiento de la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/15-NI/01 que contenía el informe OACI/CAFAC sobre las misiones de evaluación SAR, considerando el trabajo regional de los africanos en el fortalecimiento de los servicios de búsqueda y salvamento (SAR).

Proyecto de modificación de la cláusula modelo sobre designación y autorización de aerolíneas a ser adoptada por los Estados miembros de la CLAC en sus negociaciones con los Estados miembros de la Comunidad Europea.

Tarea No. 15 del Programa de Trabajo de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/25

129. El Experto de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/15-NE/25, señalando que el Grupo Específico de Política Aérea, en su Undécima reunión (Asunción, Paraguay, 15 de marzo de 2005), había acordado dejar de funcionar y centralizar todo su trabajo en el GEPEJTA, motivo por el cual, se le había encargado la elaboración de un proyecto de modificación de la cláusula modelo sobre designación de aerolíneas a ser adoptada por los Estados Miembros de la CLAC para negociar con los Estados Miembros de la Comunidad Europea y presentarlo en esta reunión.

130. En ese sentido, explicó que en dicho proyecto se suprimía el requisito de propiedad en manos de nacionales del país que designa, a fin de facilitar que inversionistas de fuera de la región latinoamericana puedan adquirir paquetes accionarios de las aerolíneas de la región. Señaló también que al país europeo podría interesarle mantener ese requisito para las aerolíneas europeas, porque en Europa existen capitales suficientes para invertir en esas aerolíneas, lo que no sucede en la descapitalizada región latinoamericana, por lo que el país latinoamericano debería suprimir ese requisito para sus aerolíneas, y mantener sólo el requisito que ya está en la cláusula modelo, de tener su oficina principal en el país que la designa. El otro tema que incluía el proyecto era la sustitución de las cláusulas de resguardos para evitar que se eludan restricciones, por otras más amplias que recogen casos no previstos inicialmente.

131. Por su parte, el Experto de Cuba, al referirse a la propiedad sustancial, manifestó su desacuerdo con el cambio. Agradeciendo la propuesta presentada por Chile, sugirió que la información presentada sea analizada al interior de los Estados y que éstos, en un plazo perentorio, envíen sus criterios.

132. Por otro lado, el Experto de Colombia puso en conocimiento del Grupo que su país había adelantado tres procesos con Europa y que este tema había sido discutido ampliamente con España y Francia, pero que su Gobierno considera que todavía no es conveniente discutir la cláusula, estando pendiente de definición si será un acuerdo horizontal o bilateral. Respecto a lo planteado por el Experto de Cuba, ratificó el criterio de que cada Estado es soberano de negociar con los textos que estimen conveniente. Señaló que el texto presentado era sólo una recomendación, el mismo que no es obligatorio para los Estados de la CLAC. En ese sentido, felicitó el trabajo realizado por Chile.

133. Por su parte, el Experto de Panamá felicitó también la Nota de estudio presentada por Chile y manifestó su acuerdo con Colombia, en el sentido que es un modelo de cláusula a utilizar a criterio

de los Estados. Señaló además que la cláusula de la CLAC se estaba actualizando en base a la experiencia de Chile y que los Estados aprovecharían de esta experiencia. En ese sentido, consideró conveniente llevarla a un análisis posterior a fin de someterla a consideración del Comité Ejecutivo.

Conclusión

134. Luego de escuchar las presentaciones sobre este punto del orden del día, el GEPEJTA acordó encargar a la Secretaría que circule entre los Estados miembros la propuesta para recibir comentarios y discutirlo en una próxima reunión.

Clausura

135. Para finalizar, el Secretario de la CLAC, Sr. Marco Ospina, así como el Coordinador de la reunión, Sr. Jesús César Ríos, Subdirector de Transporte Aéreo y Asuntos Internacionales de la DINAC, agradecieron la presencia de los Expertos y a todo el personal que de una u otra manera contribuyó al desarrollo de la reunión y el éxito alcanzado, expresando sus deseos de un feliz retorno a sus países.

**DÉCIMA QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO – GEPEJTA/15
(Asunción, Paraguay, 16 y 17 de marzo de 2005)**

**PALABRAS DE BIENVENIDA DEL SR. TOMÁS BITTAR NAVARRO
PRESIDENTE DE LA DINAC**

Señor Vice Ministro de Defensa Nacional, Cnel DE. (R) César Aguilera Torres

Señor Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Sr. Marco Ospina Yépez

Distinguidos Delegados de los Países miembros de la CLAC

Invitados especiales

Señoras y señores

Es para mí, un privilegio el darles la más cordial bienvenida a las distinguidas autoridades aeronáuticas de los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), así como a los representantes de las líneas aéreas, operadores aeroportuarios, organismos internacionales y observadores, quienes nos honran con su presencia en nuestra apreciada tierra guaraní.

Este Grupo de Expertos se ha constituido en la principal fuente de apoyo para las decisiones del Comité Ejecutivo de la CLAC, destacado, justamente por la calidad del trabajo desarrollado en el marco de la misma. Ante los temas descritos en la agenda a desarrollar, tengo certeza, de que sus esfuerzos durante estos próximos tres días de trabajo, conllevarán a importantes resultados que permitan fortalecer cada vez más el desarrollo del transporte aéreo como real herramienta de integración regional.

La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, en el transcurso del tiempo, y fiel a sus objetivos ha ganado espacios, que permitieron a Latinoamérica proyectarse como una región coherente y segura del rumbo que desea seguir. Es así, que hoy día, las reuniones que se llevan a cabo en el seno de la misma, convocan a todos los actores que hacen al sistema del transporte aéreo, permitiendo así la convergencia de intereses, con una visión multidisciplinaria, donde el crecimiento de uno es el sustento del otro.

En este sentido, es para mi una gran satisfacción que una de las primeras actividades a desarrollar en el campo aeronáutico sea justamente la de dar apertura a un evento tan importante como es esta **DECIMO QUINTA REUNION DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLITICOS, ECONOMICOS Y JURIDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/15) DE LA COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL (CLAC)**.

Sean todos ustedes muy bienvenidos, cuenten con el apoyo y colaboración nuestra en cuanto podamos hacer que vuestra estadía, en esta nuestra calidad tierra, sea lo más placentera posible y algún espacio de tiempo les permita disfrutar de la belleza de este suelo paraguay.

Éxitos en las jornadas de trabajo.

MUCHAS GRACIAS.

**DÉCIMA QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO – GEPEJTA/15
(Asunción, Paraguay, 16 y 17 de marzo de 2005)**

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC

ARGENTINA

Enrique José Muñoz
Jefe del Departamento de Calidad
Comando de Regiones Aéreas
Av. Comodoro Pedro Zanni 250 Of. 182 Verde, Capital Federal
Telfax: (54 11) 4317 6502
buertdif@faa.mil.ar

Héctor Luis Sánchez
Normas y Reglamentaciones
Comando de Regiones Aéreas
Av. Pedro Zanni 250 Piso 1 Ofic. 180 Verde, Capital Federal
Telfax: (54 11) 4317 6502
divatm@web-mail.com.ar
bucroas@faa.mil.ar

BOLIVIA

Mariel Viviana Blanco Gutierrez
Especialista en Permisos de Vuelos No Regulares
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal Santa Cruz Palacio de Comunicaciones piso 4
Telfax: 591-2-2115515
mblanco@dgac.gov.bo

BRASIL

Maria Regina Oliveira de Queiroz
Asesora da CERNAI
Av. Mal Câmara 233, 12º Piso – Rio de Janeiro
Tel.: (+5521) 2139 9676
Fax: (+5521) 2139 9678
reginaqueiroz@cernai.gov.br

Luiz Guilherme S. de Medeiros
Jefe de División de la CERNAI
Av. Mal Câmara 233, 12º Piso – Rio de Janeiro
CEP 20020-080
Tel.: (+5521) 2139 9674
Fax: (+5521) 2139 9678
medeiros@cernai.gov.br

Sergio Drummond da Fonseca
Asesor Transporte Aéreo- CERNAI
Av. Mal Câmara 233, 12º Piso – Rio de Janeiro
Tel.: (+5521) 2139 9676
Fax: (+5521) 2139 9678
drummond@cernai.gov.br

Jorge Avila
Asesor de Protección al Vuelo MTAB
Misión Técnica Aeronáutica Brasileña
Km. 12, Nu Gnazú, 1º Brigada Aérea
Asunción, Paraguay
Tel.: (59521) 645632
Fax: (59521) 645573
avila@mtab.org.py / aspo@mtab.org.py

CHILE

Iván Galán Martínez
Subdirector de Planes
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
Tel: (562) 410 7509
Fax: (562) 410 7454
sbd.planes@dgac.cl

Paulina Radrigán
Asesor Jurídico
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
Tel: (562) 410 7459
Fax: (562) 410 7488
pradrigan@dgac.cl

Guillermo Novoa
Jefe Departamento Legal
Junta de Aeronáutica Civil
Amunategui 139-7º piso, Santiago de Chile
Tel.: (562) 698 6945
Fax: (562) 698 3148
gnovoa@mtt.cl

Eduardo Alvarado Cáceres
Jefe Departamento Técnico-Económico
Junta de Aeronáutica Civil
Amunátegui 139-7º piso, Santiago de Chile
Tel.: (562) 4213709
Fax: (562) 698 3148
ecalvarado@mtt.cl

COLOMBIA

Juan Carlos Salazar
Jefe Oficina de Transporte Aéreo
Aeronautica Civil de Colombia
Aeropuerto Eldorado of. 403 Bogotá
Tel.: (571) 4139938
Fax: (571) 2663779
jsalazar@aerocivil.gov.co

Iván Dario Sánchez Hoyos
Director Financiero
Aeronautica Civil de Colombia
Aeropuerto Eldorado of. 608 Bogotá
Tel.: (571) 4138239 / 2662218
Fax: (571) 4135028
Ivan.sanchez@aerocivil.gov.co

COSTA RICA

Ana Patricia Chavez Marín
Asesora Legal
Dirección General de Aeronáutica Civil
San José, La Uruca, Contiguo a Migración
Tel.: (506) 2311770
Fax: (506) 290 0089
pchaves@dgac.go.cr

Mauricio A. Campos
Director Consejo de Aviación Civil
P.O. Box 5026, 1000 San José
Tel: (506) 290 6655
Fax: (506) 232 2154
camposm@racsa.co.cr

CUBA

Víctor Manuel Gonzáles Calero
Director de Transporte Aéreo y RRII
Instituto de Aeronáutica Civil - IACC
Calle 23, Nro. 64, La Rampa, Vedado, La Habana
Tel.: (537) 55-1170
Fax: (537) 834-4577
dta@iacc.avianet.cu / victor.gonzales@iacc.avianet.cu

Concepción Martínez Miranda
Especialista de Transporte Aéreo
Calle 23 N° 64, Vedado, La Rampa, Plaza de la Revolución, La Habana
Tel: (537) 551170
Fax: (537) 8344577
concepcion.martinez@iacc.avianet.cu

ECUADOR

Jorge Naranjo
Presidente del Consejo Nacional de Aviación Civil (CNAC)
10 de Agosto y Buenos Aires 149, Quito
Tel: (593 2) 250 4531
Fax: (593 2) 258 0753
presidente_hcnac@dgac.gov.ec

MEXICO

Roberto Kobeh Gonzalez
Representante de México Ante la OACI
999 University st. Montreal, Canadá
Tel.: (514) 954 8284
Fax: (514) 954 5838
rkobeh@icao.int

Audencio Contreras González
Segundo Secretario
Embajada de México en Paraguay
Av. España c/ San Rafael
Tel: (595 21) 618 2000
Fax: (595 21) 618 2500
acontreras@embamex.com.py

NICARAGUA

Marcelino Vásquez Flores
Director de Transporte Aéreo
Tel.: (505) 268 2323
Fax: (505) 222 7516
transporteaereodgac@mti.gob.ni

PANAMÁ

Ricardo García de Paredes
Asesor DGAC
Autoridad de Aeronáutica Civil
Apartado 7615, Panamá 5
Tel.: (507) 315 0210
Fax: (507) 315 0214
rgarciadeparedes@aeronautica.gob.pa

PARAGUAY

Jesús César Ríos Rabello
Subdirector de Transporte Aéreo DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Septiembre, Asunción
Tel: (595 21) 213 365
Fax: (595 21) 213 365
stai@dinac.gov.py

Aurora Torres
Asesor Presidencia Área Transporte Aéreo, DINAC
Av. Mcal López y 22 de Septiembre
Ministerio Defensa Nacional, 2º piso - Asunción
Tel.: (595-21) 203 615
Fax: (595-21) 203 615
atorres@dinac.gov.py

Eustaquio Ocariz
Director de Aeropuertos, DINAC
Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi, Asunción
Tel: (595 21) 646094
Fax: (595 21) 645600 int. 178
eustaquio_ocariz@hotmail.com

Pablo Maldonado Guerrero
Asesor de la Presidencia Área Seguridad Operacional, DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Septiembre, Asunción
Tel: (595 21) 210196
Fax: (595 21) 210196
asesegop@dinac.gov.py

José Dario Gauto
Gerente de Seguridad Operacional, DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Septiembre, Asunción
Tel: (595 21) 228715
Fax: (595 21) 229978
gso@dinac.gov.py

María Liz Viveros de Bazán
Gerente de Transporte Aéreo y Regulación Aerocomercial, DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Septiembre, Asunción
Tel.: (595) 21 213365
Fax: (595) 21 210764
gta_rac@dinac.gov.py

Nancy A. Sosa Delgadillo
Jefe Dpto. Asuntos Económicos de Transporte Aéreo, DINAC
Mcal. López y 22 de Septiembre, Asunción
Tel.: (595 21) 210 764
Fax: (595 21) 213 365
estudios_economicos@dinac.gov.py

Raquel Guastella
Jefe Dpto. de Facilitación y Gestión Aeroportuaria, DINAC
Mcal. López y 22 de Septiembre, Asunción
Tel.: (595) 21 210764
Fax: (595) 21 213365
fal@dinac.gov.py

Teresa Balsevich
Jefe de Dpto. Asuntos Internacionales DINAC
Mcal. López y 22 de Septiembre, Asunción
Tel.: (595) 21 210764
Fax: (595) 21 213365
asuntos_internacionales@dinac.gov.py

Jorge Ocampos Amarilla
Jefe Coordinación Nacional Proyectos, DINAC
Mcal. López y 22 de Septiembre, Asunción
Tel.: (595) 21 210764
Fax: (595) 21 213365
pnud@dinac.gov.py

Hugo Sosa Viedma
Jefe Dpto. Estadísticas STAAI – DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Setiembre, Asunción
Tel: (595 21) 645600 ext. 324
estadisticas@dinac.gov.py

Sigfrido Abente
Asesor Jurídico Dirección de Aeronáutica, DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Septiembre, Asunción
Tel: (595 21) 204205

Ignacia Giménez
Asesor Jurídico Dirección de Aeronáutica, DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Septiembre, Asunción
Tel: (595 21) 204205
ibga02@yahoo.es

Arnaldo Balbuena
Asesor Jurídico- STAAI
Av. Mcal. López y 22 de Septiembre, Asunción
Tel: (595 21) 213365
Fax: (595 21) 213365
stai@dinac.gov.py

Vivian Ocampos Alvarez
Asesor Jurídico, DINAC
Av. Mcal. López y 22 de Septiembre, Asunción
Tel: (595 21) 204205
Fax: (595 21) 204205

Arsenio Cardozo Cantero
Secretario General – DINAC
Tel.: (595 21) 212530
Fax: (595 21) 212530

Lic. Juan Rogelio Vázquez
Coordinador BID/FOMIN/DINAC
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil-DINAC
coor_bid@dinac.gov.py

Alberto Amarilla
Sub-Administrador de Aduanas
ADUANA
Aeropuerto Int'l "Silvio Pettrossi"
Tel: (595 21) 646064
Fax: (595 21) 646063

Arnaldo Ramón Costa
Gerente de Relaciones con la Industria
TAM MERCOSUR S.A.
Hangar TAM/ARPA, Aeropuerto Internacional "Silvio Pettrossi"
Tel: (595 21) 646 000
Fax: (595 21) 645 708
internacionalpz@tam.com.py

Luis Galeano
Director de Aeropuertos
TAM Mercosur
Tel.: (595 21) 646600
Fax: (595 21) 646600
luisg@tam.com.py

Matías Nogues
Asuntos Internacionales y Gubernamentales
TAM MERCOSUR
Telefax: (595 21) 646 000
internacionalpz@tam.com.py

Oscar Palomba
TAM MERCOSUR
Cerrito 1026, Buenos Aires, Argentina
Telefax: (5411) 4819-4820
Legales.bue@tam.com.br

Guillermo Alcaráz
Asesor
Ministerio de Industria y Comercio
Mcal. López 3333
Telefax: (595 21) 609356
galcaraz@fdi.org.py

Martín Salcedo
Asesor Jurídico
Ministerio de Industria y Comercio
Mcal. López N° 3333
Telefax: (595 21) 609356
salcedopy.@yahoo.com

Ilse Helbing
Presidente
Junta de Compañías Aéreas – JURCAIP
Mcal. López 995, Asunción
Tel.: (595 21) 229 470
Fax: (595 21) 210 084
asunn@iberia.es

María Teresa Humbert
Representante de SWISS
J U R C A I P
Mcal. López 995, Asunción
Tel.: (595 21) 211122
Fax: (595 21) 214725
thumber@swiss.com.py

Ángel V. Caballero
Director de Admisión de Extranjeros
Dirección General de Migraciones
Eligio Ayala y Caballero, Asunción
Tel.: (595 21) 446955
Fax: (595 21) 446955

Risieri Filartiga
Jefe de Departamento Adm.Extranjeros
Dirección General de Migraciones
Eligio Ayala y Caballero, Asunción
Telefax: (595 21) 446066

Víctor Hugo Almirón Ramos
Jefe de Operaciones
Secretaría Nacional de Turismo - SENATUR
Palma N° 468, Asunción
Tel.: (595 21) 441 530 - 441620
Fax: (595 21) 491 230
operaciones@senatur.gov.py

Marta Cristaldo Cabral
Representante en el Comité de Facilitación FAL
Palma N° 468 y 14 de Mayo, Asunción
Tel: (595 21) 494110
Fax: (595 21) 491230
senatur@minister.com.py / cristaldomarta@yahoo.com

Albino Chaparro
Director Jurídico
Secretaría Nacional Antidrogas – SENAD
Edif. Ministerio de Defensa Nacional 1er. Piso.
Mcal. López c/ 22 de Septiembre
Tel.: (595 21) 202672
Fax: (595 21) 204119

PERÚ

María del Pilar Iberico Ocampo
Asesora de Política Aérea
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. 28 de Julio N° 800, Lima 1
Tel.: (511) 433 1610
Fax: (511) 433 1610
miberico@mtc.gob.pe

REPÚBLICA DOMINICANA

Luis P. Rodriguez Ariza
Sub-Director General de Aeronáutica Civil
Miembro Junta de Aeronáutica Civil
Av. México, Esq. 30 de Marzo - Santo Domingo
Tel.: (809) 2217909 ext. 466 y 244
Fax:(809) 689-9145
lrodriguezariza@hotmail.com

Carlos A. Veras
Secretario de la Junta de Aeronáutica Civil
Av. México, Esq. 30 de Marzo - Santo Domingo
Tel.: (809) 221 7909 ext. 237
Fax:(809) 689 9145
junta_aeronautica@dgac.gov.do

Pablo Lister Marín
Representante Consultor Jurídico Miembro de la Junta de Aeronáutica Civil
Av. México esq. Dr. Delgado, Santo Domingo
Tel.: (809) 695-8042
Fax:(809) 689-9145
geremias17@hotmail.com

URUGUAY

Luis G. Giorello Sancho
Asesor Letrado DINACIA
Camino Carrasco 5519, Canelones CP 14000
Tel.: (598 2) 604 0408 int. 4223
Fax: (598 2) 604 0408 int. 4053
giosan@adinet.com.uy

Sergio Pérez Lauro
Director de Transporte Aéreo comercial, DGAC
Carrasco 5519, Montevideo
Tel.: (598 2) 6040408 Int. 4040
perezlau@adinet.com.uy

Elsa Novelli Pérez
Asesora Económica Financiera
Av. Camino Carrasco 5519, Montevideo
Tel.: (5982) 6040408 int.4221
Fax.: (5982) 6040408 int. 4234
enovelli@adinet.com.uy

VENEZUELA

Pedro Cestari Navarro
Gerente General de Transporte Aéreo
Instituto Nacional de Aviación Civil - INAC
Torre Británica, URB Altamira Sur, Av José Felix Sosa - Caracas
Telefax: (0058 212) 2636 159
marabupc@yahoo.com

César Fernando Martínez Ruiz
Consultor Jurídico A.A.
Instituto Nacional de Aviación Civil - INAC
Av. José Sosa, Edif.. Torre Británica, Piso 4, Altamira, Caracas
Tel.: (0058416) 6207262
c.martinez@inac.gov.ve

Isvelis Barrera
Jefe de la Coord. Relaciones Nacionales e Internacionales
Instituto Nacional de Aviación Civil - INAC
Torre Británica, Piso 4, Altamira Sur, Caracas
relacionesaeronauticas@yahoo.es

Ivanna Megadja Falchi
Gerencia Estadística TA
Av. Luis Troche. Piso 5, Altamira Sur; Caracas
Telefax: 0212 2636951
ivannamegadja@yahoo.es

Ana María Román Zapata
Analista Operaciones Internacionales
Instituto Nacional de Aviación Civil - INAC
Torre Británica, Piso 5, Altamira Sur; Caracas
Telefax: 0058 212 2636951
a.roman@inac.gov.ve / anamariarz@hotmail.com

OTROS ESTADOS

ESTADOS UNIDOS

Joaquín Archilla
FAA Director Internacional Area Office LatinoAmerica/Caribbean
8600 NW 36th St. Suite 501, Miami FL
Tel.: (305) 716 3300 ext. 14
Fax: (305) 716 3309
archie.archilla@faa.gov

ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

IATA

Patricio Sepúlveda
Regional Vice President Latin America and Caribbean
703 Waterford Way (NW 62nd Ave), Suite 600
Miami, FL 33126, Estados Unidos
Tel: (562) 233 0063
Fax: (562) 232 4687
sepulvedap@iata.org

Heather MacDonald
Manager Members and Government Relations
Av. Ricardo Lyon 222, Of. 701-A, Providencia,
Santiago, Chile
Tel.: (562) 234-5747
Fax: (562) 234-5339
macdonaldh@iata.org

Paulina Asenjo F.
Manager Business Analysis
Av. Ricardo Lyon 222, Of. 701-A, Providencia,
Santiago, Chile
Tel.: (562) 234-5747
Fax: (562) 234-5339
asenjop@iata.org

AITAL

Alex de Gunten
Director Ejecutivo
703 Waterford Way, Miami, FL
Suite 630, 33126, Estados Unidos
Tel.: (1-305) 388 0222
Fax: (1-305) 262-2645
adegunten@aital.org

Francisco J. Mächler
Asesor
Av. Eldorado ° 92-30, Bogotá, Colombia
Tel.: (571) 295 7972
Fax: (571) 413 9178
francisco.machler@aital.org

ACI-LAC

Eduardo A. Flores
Secretario Regional
Aeropuerto Internacional Crescencio R. Mérida, Yucatán – México
Tel.: (52) 999-946 / 1258
Fax: (52) 999 946 /1264
efloresdc@aci-lac.aero

Ignacio Peré
Dirección de Asuntos Legales
Aeropuertos Argentina 2000 S.A.
Honduras 5663
Buenos Aires, Argentina
Tel.: (5411) 4852 6203
Fax: (5411) 4852 6952
ipere@aa2000.com.ar

ALADA

Augusto Fúster Colunga
Vicepresidente
Jejuí 737, piso 1° C, Asunción, Paraguay
Telefax: (595) 021-492759

Rubén E. Gómez Cardoso
Miembro Plenario
Yegros 437- Piso 14, Oficina 1 y 2, Asunción, Paraguay
Tel.: (59521) 447020
Fax.: (59521) 449313
obrg3009@pla.net.py

**DÉCIMA QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/15)**

(Asunción, Paraguay, 16 al 18 de marzo de 2005)

ORDEN DEL DÍA

1. Sistema de integración regional del transporte aéreo.
Tarea No. 2 del Programa de Trabajo de la CLAC
2. Gestión regional unificada de las infracciones aeronáuticas.
Tarea No. 14 del Programa de Trabajo de la CLAC
3. Facilitación del transporte aéreo. Implementación de nuevas medidas y preparación del Seminario AVSEC/FAL.
Tarea No. 6 del Programa de Trabajo de la CLAC
4. Seguimiento a los procesos de concesión de aeropuertos.
Tarea No. 9 del Programa de Trabajo de la CLAC
5. Ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.
Tarea No. 11 del Programa de Trabajo de la CLAC
6. Procesos de integración en todos los niveles (mundial, regional y subregional).
Tarea No. 12 del Programa de Trabajo de la CLAC
7. Actualización de la Recomendación sobre “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total”.
Tarea No. 16 del Programa de Trabajo de la CLAC
8. Tasas y derechos aeroportuarios.
Tarea No. 17 del Programa de Trabajo de la CLAC
 - Encuesta sobre el nivel de inversión y cargos por seguridad.
 - Publicación periódica de información (CLAC, IATA/AITAL y ACI-LAC).
9. Acuerdo entre los Estados sobre determinación de la edad límite para los pilotos.
Tarea No. 20 del Programa de Trabajo de la CLAC
10. Aplicación del marco normativo de la CLAC (Proceso de revocatoria de las Resoluciones Estatutarias).
Tarea No. 23 del Programa de Trabajo de la CLAC
11. Capacitación profesional.
Tarea No. 29 del Programa de Trabajo de la CLAC
12. Fortalecimiento de la membresía de la CLAC. Acercamiento con los países del Caribe.
Tarea No. 21 del Programa de Trabajo de la CLAC
13. Otros asuntos.