



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/20-NE/08
07/02/08

**VIGÉSIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/20)**

(Cuenca, Ecuador, 27 al 29 de febrero de 2008)

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Transporte y política aérea

**Cuestión 1.6 del
Orden del Día:**

**Conclusiones Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo
CLAC/IATA/ALTA/ACI-LAC “Eliminando Barreras” (Isla de Margarita,
Venezuela, 16 al 18 de octubre de 2007) (Secretaría).**

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

1. Como es de su conocimiento entre el 16 y 18 de octubre de 2007, se llevó a cabo el Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo CLAC/IATA/ALTA/ACI-LAC “Eliminando Barreras”, cabe destacar que en este evento participaron 110 delegados representando a 14 Estados miembros de la CLAC y 7 organismos internacionales. El evento se llevó a cabo en el marco de una activa participación de los principales protagonistas del transporte aéreo a nivel regional. Los temas tratados se dividieron en 8 módulos, teniendo como premisa básica que, tanto en la presentación del tema como en el debate generado, haya un enfoque distinto, práctico y constructivo para el sector.

2. El documento producido en el Coloquio contiene una relación sucinta del mismo y para facilitar el trabajo del GEPEJTA, se ha incluido una tabla (**Adjunto**) que contiene los antecedentes, un resumen del debate y los principales desafíos y acciones propuestas, así como, la sugerencia de ubicación en función de las macrotareas del Plan Estratégico de Actividades 2007/2008 de la CLAC.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

2. Se invita al Grupo a analizar los desafíos y acciones propuestas (conclusiones) por el Coloquio, con el propósito de incluirlas en el Programa de Trabajo de la CLAC.

**Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo CLAC/IATA/ALTA/ACI-LAC
(Isla Margarita, Estado Nueva Esparta, Venezuela, 16 al 18 de octubre de 2007)**

“ELIMINANDO BARRERAS”

MODULO	ANTECEDENTES Y DEBATE	DESAFIOS Y ACCIONES PROPUESTAS (CONCLUSIONES)	PLAN ESTRATEGICO DE LA CLAC (MACROTAREAS)
INTEGRACIÓN REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO	<p>La región ha sido testigo de numerosos intentos de integración en varios sectores. El transporte aéreo no ha escapado a esta realidad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El nivel de integración del transporte aéreo regional es muy bajo y se requiere adoptar medidas para incrementar el número de vuelos y el tráfico aéreo entre los países de la región. 	Transporte y Política Aérea
	<p>Lamentablemente no se ha avanzado con la velocidad y fuerza requerida para transformar el sector aéreo en un instrumento generador de una mayor conectividad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El número de vuelos y tráficos intrarregionales dependen en gran medida de los derechos de quinta y sexta libertad extrarregional. 	Transporte y Política Aérea
	<p>Existe un consenso en la importancia que reviste el transporte aéreo para la integración de la región y en la necesidad de eliminar las barreras existentes para lograrla. Sin embargo, se observaron algunas diferencias en los planteamientos sobre cómo el transporte aéreo podría coadyuvar a alcanzar dicha integración. Las posiciones fueron:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se requiere que los Estados de la región reconozcan la estrecha relación de la concesión recíproca de derechos de quinta y sexta libertad extrarregionales, con el incremento de vuelos y tráficos intrarregionales. 	Transporte y Política Aérea
	<ul style="list-style-type: none"> • Por una parte, están quienes ven a la liberalización como un elemento fundamental para la 	<ul style="list-style-type: none"> • Se requiere que los Estados de la región cooperen con la integración regional, adoptando una posición más flexible en la concesión de 	Transporte y Política Aérea

ADJUNTO

	<p>integración regional, y</p> <ul style="list-style-type: none"> • Por el otro lado, quiénes asumen una posición más conservadora y reiteran la necesidad de los Estados de fortalecer en lo interno sus sistemas aeronáuticos, antes de efectuar aperturas más profundas en el mercado aerocomercial. <p>Se tiende a asociar el concepto integración con el concepto liberalización de los mercados aéreos, situación que, en nuestra región, ha sido reiterativa en los últimos años. Sin embargo, representantes de todos los sectores coinciden que la región debe avanzar en forma más efectiva en este tema.</p>	<p>derechos de tráficos extrarregionales.</p>	
<p>CAPITAL HUMANO</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La región está enfrentando la migración de personal técnico aeronáutico a otras regiones. • Los <i>drivers</i> de este proceso están dados por el impactante crecimiento del sector transporte aéreo en China, India, el sureste asiático y el medio oriente. • Existen estrategias adoptadas por esos mercados para reclutar pilotos extranjeros, muchos de ellos provenientes de América Latina. • No existe una estrategia regional para optimizar la capacidad de 	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone que la CLAC considere las conclusiones anteriores al momento de elaborar su programa de trabajo, en el sentido de llegar a introducir un párrafo en los términos arriba señalados en la Resolución A16-15, sobre “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”. 	<p>Transporte y Política Aérea</p>
		<ul style="list-style-type: none"> • El establecimiento de una visión regional sobre esta problemática. Conjuntamente, debe promoverse la creación de centros regionales de capacitación e instrucción, incrementando la cooperación entre autoridades, líneas aéreas y otros para el desarrollo profesional integral del personal. 	<p>Transporte y Política Aérea</p>
		<ul style="list-style-type: none"> • Deben procurarse alternativas para la utilización óptima de un recurso escaso como son los profesionales técnicos aeronáuticos. Entre otras 	<p>Transporte y Política Aérea</p>

	<p>formar nuevos pilotos comerciales.</p> <p>Se planteó que no sólo el crecimiento en Asia, que llevará a duplicar la necesidad de pilotos, es un factor a considerar, sino también el ¿Cómo satisfacer las necesidades de personal técnico conforme las proyecciones de crecimiento del sector de transporte aéreo en LATAM y Caribe?</p> <p>En efecto, se espera que en los próximos 20 años, aumente el tráfico aéreo anualmente en 1,9 puntos porcentuales, más rápido que el crecimiento de la economía mundial. Las previsiones indican que la flota aérea mundial actual, se verá duplicada en el año 2026, alcanzando los 36.420 aviones.</p> <p>Se debatió, por su lado, las razones por las que los profesionales técnicos aeronáuticos emigran, ¿qué los motiva? la ambición, la aventura o el dinero, y cuáles eran las consecuencias de esta decisión.</p> <p>Al escuchar las diferentes posiciones reunidas en la sala, se observó que existen diversas causas, por las cuales se está produciendo dicha migración de profesionales del sector aéreo, destacando, entre ellas, el factor</p>	<p>cosas, se propuso analizar la eliminación de limitaciones de nacionalidad en la contratación de personal, el aumento de la edad de habilitación de tripulantes, en tanto cuenten con su certificación psicofísica.</p> <ul style="list-style-type: none"> • En el sentido de utilización óptima de recursos escasos, se identificó que una barrera adicional era la diversidad de regulaciones aeronáuticas, para lo que se propuso avanzar urgentemente en el proceso de homologación normativa. • Por último, se sugirió que la CLAC implemente una encuesta que permita efectuar un diagnóstico cuantitativo sobre la situación de la migración del recurso humano aeronáutico del continente hacia otras regiones del mundo, de forma que se pueda determinar con certeza esta problemática. 	<p></p> <p>Transporte y Política Aérea Capacitación Navegación Aérea Seguridad Operacional Gestión Aeroportuaria y Medio Ambiente</p> <p>Facilitación y Seguridad Transporte y Política Aérea</p>
--	--	---	---

ADJUNTO

	<p>remunerativo, la necesidad de experimentar con aviones de nueva tecnología, la salida del mercado de ciertas líneas aéreas, la ausencia de centros de instrucción, ausencia de políticas de Estado orientadas a detener dicha fuga, carencia de cultura aeronáutica, entre otros.</p> <p>Por otro lado, se observó que la pérdida de valiosos profesionales (tripulantes, controladores de tránsito aéreo, mecánicos, etc.), que han constituido un alto costo en su formación para la industria, genera a su vez una pérdida de la posibilidad de recuperación de esa inversión. Por su parte, este profesional sufre también sus costos, ya que se da cuenta que, estando en su nuevo destino, debe enfrentar altos costos familiares, sociales, psicológicos y culturales, entre otros, en su condición de expatriado.</p>		
<p>E-BUSINESS / E-TICKET</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El comercio electrónico está cambiando la forma de hacer negocios. • No sólo afecta a consumidores sino también, desde la perspectiva laboral, muchas funciones se están automatizando y, en otras, se están utilizando sistemas de auto-servicio. • En la mayoría de los casos, estos avances aumentan la productividad 	<ul style="list-style-type: none"> • Procurar e incentivar la existencia de acuerdos interlineales entre compañías mayores y menores, para lograr que el e-ticket pueda interlinearse en forma general. 	<p>Transporte y Política Aérea</p>
		<ul style="list-style-type: none"> • Deben considerarse inversiones en tecnología por todos los actores (líneas aéreas, aeropuertos, operadores de <i>handling</i>) para 	<p>Transporte y Política Aérea</p>

	<p>y disminuyen el trabajo manual.</p> <p>Se identificaron barreras que deben ser sorteadas para que se logre una adecuada penetración del e-ticket.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se hizo hincapié en la necesidad de acuerdos interlineales en materia de e-ticket entre compañías aéreas grandes y pequeñas. • Otro aspecto debatido fueron los diferentes estadios tecnológicos de los diferentes actores, destacando que, la conectividad no se centra únicamente entre dos líneas aéreas, sino que, para que el desarrollo sea consistente, debe incluir operadores aeroportuarios y de <i>ground handling</i>. • Las inversiones de porte considerable fueron otro aspecto bastante debatido, que deben ser realizadas por todos los actores. • La legislación y regulaciones de los Estados de la región no están adecuadas en su totalidad a esta nueva realidad. 	<p>lograr un desarrollo consistente de este aspecto del comercio electrónico.</p>	
<p>SEGURIDAD OPERACIONAL</p>	<p>Partiendo de la definición de seguridad operacional, como el estado en que el riesgo de lesiones a las personas o daños a los bienes se reduce y se mantiene en un nivel aceptable, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos, se</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La realidad legal y regulatoria en los países es muy diversa, encontrándose diferentes aproximaciones a estos problemas, por tanto, debe procurarse la actualización normativa a esta nueva realidad sin perder de vista la necesidad de una perspectiva armónica entre todos los países, debido a la internacionalidad de la industria aérea. 	<p>Transporte y Política Aérea</p>
		<ul style="list-style-type: none"> • El problema de la seguridad operacional no sólo es técnico sino organizacional, político, gremial y económico, y que las perspectivas nos llevarán a problemas de capacidad e incremento del riesgo. • Los programas de seguridad 	<p>Transporte y Política Aérea Seguridad Operacional</p> <p>Transporte y Política</p>

ADJUNTO

	<p>estableció el concepto intrínseco y asociado a cada cultura del nivel aceptable, para buscar los factores exógenos, indicando que el derecho sigue al hecho técnico y por sí puede ser modificado, por lo que los factores exógenos recaen en los factores humanos y organizacionales y se ubican en comprender el desempeño humano, sus decisiones dentro del contexto operacional y de mercado en el cual ocurren, fuerzas éstas que concurren en la relación de la autoridad, el aeropuerto, el prestador de servicios ATS y el operador para constituir el sistema aeronáutico de un Estado que se interrelaciona con otros mediante los derechos de tráfico.</p>	<p>operacional de los Estados deben contener sistemas de gestión de riesgo e identificación de los mismos y los planes de navegación deben contener los instrumentos adecuados de gestión de capacidad para enfrentar los problemas de demanda.</p>	<p>Aérea Seguridad Operacional</p>
	<p>Se indicó que se requiere consistencia en las acciones para que sean efectivas de manera que las cosas funcionen bien. Se insistió en los compromisos frente a las inconsistencias que la CLAC y la OACI deben tomar el rol de liderazgo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se debe propender a continuar el esfuerzo conjunto que se ha forjado entre las autoridades de aviación civil, las organizaciones internacionales, la industria y los operadores para establecer y consolidar una cultura de seguridad operacional. 	<p>Transporte y Política Aérea Seguridad Operacional</p>
	<p>Hubo un recuento de los indicadores sobre accidentalidad, haciendo énfasis que Latinoamérica está tres veces por encima del promedio mundial, puntualizándose los últimos sucesos en Brasil y Argentina y surge una pregunta ¿Cómo generar un blindaje de la</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La importancia de la gestión del riesgo de forma continúa haciendo un llamado sobre el compromiso de la alta dirección en cada uno de los actores del sistema aeronáutico. 	<p>Transporte y Política Aérea Seguridad Operacional</p>
		<ul style="list-style-type: none"> • Se debe considerar que, sin un liderazgo efectivo, los factores exógenos seguirán afectando los modelos de cada Estado, al poner tensión en las relaciones entre la autoridad, aeropuertos, operadores y prestadores de servicio ATS, que en un ambiente de crecimiento de 	<p>Transporte y Política Aérea Seguridad Operacional</p>

	<p>aviación de elementos exógenos (políticos, gremiales, etc.) que prevenga reproducir estos hechos y mejorar estos indicadores?</p>	<p>tráfico aumentan los riesgos y afectan el compromiso alrededor de la seguridad operacional. Este mecanismo coherente y planificado de acción contundente es urgente en la región.</p>	
	<p>Como la seguridad operacional se ve afectada por los bloqueos económicos que no han permitido la formación adecuada de controladores, el acceso a simuladores y sobre costos en la formación que inciden sobre la seguridad operacional, es un factor exógeno que debe ser considerado, ya que se puede reproducir para otros estados.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Crear medidas en cada Estado que impidan que el transporte aéreo, en su rol de servicio público, quede interrumpido por reclamos o defensa de intereses parciales o particulares sin consideración del interés general o social. 	<p>Transporte y Política Aérea Seguridad Operacional</p>
	<p>Existen trabajos realizados por la región y las mejoras obtenidas en diferentes campos de la seguridad operacional, entre ellos el SMS, la USOAP, la transparencia y los mecanismos multinacionales como el SAMOR, haciéndose énfasis en la actividad como la generadora del crecimiento y de soluciones.</p> <p>Se recalcó la importancia que el problema es además de organizacional y económico, de todos los actores, pero se indicó que existen unos inhibidores como son el consenso, el cumplimiento y el compromiso alrededor de la seguridad operacional para sobreponerse a los intereses de un</p>	<ul style="list-style-type: none"> • En la búsqueda de mejorar la seguridad operacional y, con la visión de un cielo único latinoamericano, se propuso la necesidad de un líder y un trabajo coordinado a nivel regional. Por ello se sugiere que la CLAC asuma el liderazgo en ese sentido. 	<p>Transporte y Política Aérea Seguridad Operacional</p>

ADJUNTO

	sector, al uso de la soberanía como barrera y la no implementación efectiva de las medidas necesarias.		
IMPACTO SOCIAL Y ECONÓMICO DEL TRANSPORTE AÉREO EN EL PIB	En forma cada vez más frecuente en la región, las grandes decisiones en el transporte aéreo son adoptadas por autoridades políticas y económicas, los cuales requieren contar con todos los elementos para un adecuado proceso de toma de decisiones. En esta perspectiva, América Latina y sus Estados presentan la necesidad urgente de cuantificar el aporte, impacto y contribución del transporte aéreo en el desarrollo económico y social para cada uno de los países CLAC.	<ul style="list-style-type: none"> • Amplia coincidencia respecto a que, los estudios encabezados por CLAC en acuerdo con IATA, y realizados por Oxford Institute, son un instrumento poderoso para las autoridades aeronáuticas, aeropuertos, líneas aéreas de la región. 	Transporte y Política Aérea
	Hoy, el impacto social y económico a nivel regional en América Latina y el Caribe puede resumirse en:	<ul style="list-style-type: none"> • Se necesita actualizar periódicamente estos estudios y hacerlos extensivos a todos los Estados de la CLAC. 	Transporte y Política Aérea
	<p>Directo</p> <ul style="list-style-type: none"> • Empleos: 570.000 • PIB: US\$20.600 millones <p>Indirecto</p> <ul style="list-style-type: none"> • Empleos: 2,2 millones • PIB: US\$122.000 millones* <p>Estudios existentes sobre el tema</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2001 ATAG – IATA: América Latina • 2005 ATAG: mundial 	<ul style="list-style-type: none"> • Revisarla con metodología de la OACI para calcular el impacto del transporte aéreo en el desarrollo económico y social en cada país en América Latina. 	Transporte y Política Aérea

	<ul style="list-style-type: none"> 2007 Se firma un Acuerdo CLAC-IATA para realizar el mismo estudio pero a nivel de cada país de América Latina (Estados miembros de CLAC) Primera fase: Panamá, Chile, Colombia, México y Bolivia. Segunda fase: los demás Estados miembros de la CLAC. 		
INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA	*	<ul style="list-style-type: none"> Se observó con satisfacción que, en algunos temas relacionados a este asunto, tanto los aeropuertos como las líneas aéreas, han trabajado conjuntamente y continuarán trabajando para encontrar soluciones que satisfagan a las partes. 	Gestión Aeroportuaria y Medio Ambiente Transporte y Política Aérea
		<ul style="list-style-type: none"> Persisten diferencias entre líneas aéreas y aeropuertos en asuntos tales como: slots, tasas y derechos aeroportuarios, regulaciones y posicionamiento en el mercado. 	Gestión Aeroportuaria y Medio Ambiente Transporte y Política Aérea
		<ul style="list-style-type: none"> Que en el futuro, la inversión responda a los costos y que se aplique las Recomendaciones de la CLAC. 	Gestión Aeroportuaria y Medio Ambiente Transporte y Política Aérea
MEDIO AMBIENTE	El tema sobre el medio ambiente ha sido considerado prioritariamente en la agenda de los Estados, organizaciones y movimientos a nivel mundial. Esto ha impactado a los diversos sectores.	<ul style="list-style-type: none"> La necesidad de trabajar con la OACI en un plan conjunto sobre el tema del medio ambiente y las emisiones antes de la próxima Asamblea. 	Gestión Aeroportuaria y Medio Ambiente

ADJUNTO

	<p>La emisión de gases, en particular CO2 ha sido relacionada al calentamiento global. La contribución de la aviación con relación a la emisión de CO2 representa apenas el 2% a nivel mundial. La IATA ha presentado su visión, la cual es la de cero emisiones para el año 2050.</p> <p>Para lograr esto, ha propuesto una estrategia basada en cuatro pilares, la cual ha sido presentada para la consideración de la comunidad aeronáutica mundial:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tecnología (investigación) • Infraestructura (aeropuertos y ATM) • Operaciones (consumo de combustible) • Incentivos económicos <p>La IATA aplaude la posición de la OACI demostrada en el 36° período de sesiones de la Asamblea de la OACI y reconoce el apoyo de la CLAC y de sus Estados miembros en los resultados obtenidos. A tal efecto, ha fijado su posición con respecto a los resultados obtenidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La estrategia de la OACI refleja la de la IATA 	<ul style="list-style-type: none"> • Motivar, informar y educar a los diferentes actores regionales sobre la importancia de atacar el tema del medio ambiente de forma responsable y a tiempo. 	Gestión Aeroportuaria y Medio Ambiente
--	---	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> • La posición aislada de la Unión Europea sobre el esquema de comercio de emisiones (ETS) es contraproducente • El ETS solo no es la solución <p>Los participantes demostraron su apoyo ante la posición presentada en cuanto a la necesidad de mantener el liderazgo de la OACI sobre el medio ambiente. Asimismo, presentaron su rechazo ante la posición de la Unión Europea o de cualquier otro Estado que pretenda unilateralmente imponer el esquema de ETS.</p> <p>También se discutió la Resolución A-17-31 de la CLAC sobre la calidad del medio ambiente y la necesidad por parte de los Estados de su uso y aplicación.</p> <p>Con relación al desarrollo urbano y los usos inadecuados de los entornos de los aeropuertos, se mencionó la necesidad de implementar una mayor coordinación por parte de las autoridades para evitar impactos negativos a la operación de los mismos y sus consecuencias.</p>		
CARGA	A pesar que la carga es cada día más importante para nuestra región, las líneas aéreas, los aeropuertos y las	<ul style="list-style-type: none"> • Debe incluirse el tema de carga en todas las reuniones de nuestra industria en la región. 	Transporte y Política Aérea

ADJUNTO

<p>autoridades en general, no le dan la importancia que se merece salvo algunas excepciones.</p> <p>El transporte de carga tiene tres áreas bien definidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Courier/correos - Carga de panza. - Cargueros puros. <p>La infraestructura de aeropuertos en general es deficiente, pero está mejorando con las nuevas facilidades e instalaciones que se están construyendo en diversos aeropuertos de la región. Lamentablemente este proceso no tiene la velocidad y envergadura necesaria.</p> <p>Se planteó cierta preocupación por la limitada velocidad del proceso de liberalización de la carga y la falta de facilitación para los exportadores de carga, necesitándose centros de consolidación.</p> <p>Es necesario tener presente el tema de las guías aéreas y su conversión a instrumentos electrónicos.</p> <p>Necesidad de generar y estimular el transporte multimodal.</p> <p>Preocupación por la tendencia a penalizar a las líneas aéreas por el transporte de cargas ilegales, cuando ésta recibe la carga partiendo de la buena fe.</p> <p>Es necesario regular al consolidador, teniendo en cuenta la responsabilidad</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se debe continuar con la tarea de eliminar el papel en los documentos de carga aérea. 	Transporte y Política Aérea
	<ul style="list-style-type: none"> • Insistir en reuniones público/privadas, para facilitar los trámites de aduana, sanitarias y otras en los aeropuertos. 	Transporte y Política Aérea
	<ul style="list-style-type: none"> • Insistir ente los gobiernos para obtener cielos abiertos, ya que el proteccionismo sólo ayuda a los inversionistas y no al usuario (importador y exportador). 	Transporte y Política Aérea
	<ul style="list-style-type: none"> • Es necesario potenciar el sistema intermodal de carga. 	Transporte y Política Aérea
	<ul style="list-style-type: none"> • La CLAC debe estimular, atender el transporte aéreo de carga con la misma importancia que se atiende al transporte aéreo de pasajeros. 	Transporte y Política Aérea

	que éste debe tener al momento de recibir la carga.		
--	---	--	--

* **Nota:** Durante el debate de Infraestructura Aeroportuaria lamentablemente no se alcanzó un consenso entre los panelistas y los asistentes, razón por la cual se acordó no incluir el texto de Antecedentes y Debate, quedando únicamente los Desafíos.