

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/77-INFORME  
09/11/09

## **LXXVII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC**

(Buenos Aires, Argentina, 30 de septiembre y 1° de octubre de 2009)

### **Presidencia, lugar y fecha de la reunión**

1. Bajo la presidencia del Sr. José Huepe Pérez, Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil de Chile y Presidente de la CLAC, se celebró la LXXVII Reunión del Comité Ejecutivo, los días 30 de septiembre y 1° de octubre de 2009, en la ciudad de Buenos Aires, Argentina, en el Salón Atalaya del Hotel Sheraton.

### **Secretaría y participantes**

2. La Secretaría estuvo a cargo del Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC y participaron en la reunión 54 delegados representando a 13 Estados miembros, 2 Estados no miembros y 6 organismos internacionales. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 1**.

### **Ceremonia de apertura**

3. El Sr. José Huepe Pérez, Presidente de la CLAC, agradeció a las Autoridades argentinas por permitir la realización de los eventos desarrollados en el marco de la LXXVII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC. De igual forma, expresó sus deseos de que la ANAC obtenga toda clase de éxitos al iniciar esta nueva etapa en las actividades de aviación civil de la República Argentina. Seguidamente, el Sr. Rodolfo Gabrielli, Administrador Nacional de la ANAC, dio la bienvenida a las delegaciones participantes y declaró inaugurada la reunión del Comité Ejecutivo. Los discursos figuran como **Adjuntos 2 y 3**, respectivamente.

### **Orden del Día**

4. El Comité Ejecutivo adoptó el Orden del Día provisional, tal como se detalla en el **Adjunto 4** del presente informe.

## SESIONES A PUERTA ABIERTA

### **Cuestión 1 del**

### **Orden del Día:      Procesos de Integración del Transporte Aéreo en la Región**

*Nota informativa CLAC/CE/77-NI/01- Secretaría*

5. Como cumplimiento al Plan Estratégico de Actividades de la CLAC (2009 - 2010) cuyo objetivo principal es la “Integración del Transporte Aéreo en América Latina”, la Secretaría presentó la Nota CLAC/CE/77-NI/01 sobre los últimos acontecimientos respecto a los procesos de integración en otros organismos, en aspectos de índole político, económico y por supuesto, de transporte aéreo, la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI); la Asociación de Estados del Caribe (AEC); la Comunidad Andina (CAN); la Unión de Naciones Sudamericanas (UNASUR); la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL); la Asociación de Transporte Aéreo Latinoamericano (ALTA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI/LAC).

6. Seguidamente, el Presidente invitó a los asistentes a que, de tener conocimiento de algún tema relacionado con el trabajo de la CLAC, lo haga saber a la Secretaría. Al respecto, el Delegado de Paraguay manifestó que en lo referente al Acuerdo de Fortaleza, este año no se han realizado mayores trabajos y que durante los primeros días de noviembre, los representantes del Acuerdo mantendrán una reunión, para lo cual ya se circularon las invitaciones incluidos aquellos Estados que deseen participar como Observadores.

### **Conclusión**

7. El Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información presentada.

### **Cuestión 2 del**

### **Orden del Día:      Informe sobre la participación de la CLAC en la Conferencia Diplomática para la Adopción de Convenios sobre Indemnización por daños causados a terceros – Modificación del Convenio de Roma**

*Nota informativa CLAC/CE/77-NI/02- Secretaría*

8. La Secretaría se refirió a la Nota informativa CLAC/CE/77-NI/02, acerca del Informe sobre la participación de la CLAC a la Conferencia Diplomática para la adopción de los instrumentos: 1) Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado aeronaves y 2) Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves, realizado en Montreal, en el mes de abril del presente año. Al respecto informó, en cuanto a los antecedentes, que una vez recibida la invitación de OACI a dicha Conferencia, la Secretaría solicitó a los Estados comentarios y posiciones respecto a ambos instrumentos para poder elaborar la “Guía de Orientación” pertinente, en base a la “Directriz de procedimientos para las reuniones de coordinación de la CLAC en las Conferencias mundiales de la OACI”, la cual permitió a la Comisión asistir a la Conferencia con una posición conjunta.

9. Asimismo, indicó que en la Reunión del Grupo de Trabajo encargado de analizar la propuesta de Brasil de Modificación Estatutaria, celebrada en enero de 2009, aprovechando la presencia de especialistas jurídicos, se presentó una Nota de estudio con el objetivo de evaluar con mayor profundidad el Proyecto relativo a “Riesgo por interferencia ilícita”, por ser el que presentaba mayores inconvenientes debido a que necesitaba el mayor número de ratificaciones posibles para su entrada en vigor, desde el punto de vista de la CLAC. También hizo referencia a que, posteriormente, el tema volvió

a ser tocado en el Comité Ejecutivo de Isla de Pascua, donde ya se adoptaron algunas posiciones, y en la cual el Presidente de la CLAC constituyó un Grupo ad hoc, que se reunió para presentar un Proyecto de conclusiones, que se incluirían en la “Guía de Orientación” y que permitiría llevar una posición consensuada de la CLAC, a la Conferencia.

10. De esta manera, la CLAC asistió a la Conferencia representada por 67 Delegados pertenecientes a 19 de los 22 Estados miembros que la conforman, apoyando el instrumento jurídico relativo a la Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves. En tanto que, en el referente a Daños causados por interferencia ilícita, se requería de una solución multilateral basada en negociaciones que debían realizarse directamente durante el transcurso del evento. Sustentando, asimismo, que para establecer mecanismos de indemnización se debería requerir un número de ratificaciones no menor a 35 para su entrada en vigor y una masa que asegure que el fondo de indemnización recibiría el aporte de, al menos, 700,000,000 pasajeros de salida anualmente.

11. Finalmente, la Secretaría informó que, como resultado de la Conferencia, se estableció que el “Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado aeronaves”, que fue el más discutido. También se creó un FONDO INTERNACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL PARA LA INDEMINIZACIÓN DE LOS DAÑOS, ofreciendo la posibilidad que las víctimas de un suceso reciban indemnización adicional a la pagada por el explotador de la aeronave hasta una suma de 3 000 millones de derechos especiales de giro (US\$ 4,500 aprox.). Por otro lado, el instrumento sobre “Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves” actualiza el marco jurídico del Convenio de Roma de 1952 y el Protocolo Conexo de 1978 y protege los daños causados por aeronaves como resultado de aspectos ajenos a los de interferencia ilícita y ofrece indemnización plena para las víctimas y que, según se tiene entendido varios Estados lo ratificarán.

12. Durante el debate, el Representante de ALADA sugirió que se organice alguna reunión o foro dedicado al análisis de estos Convenios, donde se pueda opinar sobre el resultado de la Conferencia Diplomática, con miras a la posición sobre la ratificación de uno o ambos documentos. Dicha propuesta fue apoyada por los Delegados de Guatemala y Chile, agregando este último que, un foro así permitiría a los Estados tener una visión más amplia acerca de si las ratificaciones a los instrumentos son aplicables o no a los vuelos domésticos de cada país. Asimismo, ALADA informó que el tema referente a las ratificaciones se incluirá en sus próximas jornadas, para el 2010. Finalmente, el Presidente de la CLAC propuso que el foro en mención se lleve a cabo en el marco de un GEPEJTA, al mismo tiempo que felicitó a los especialistas que participaron en la Conferencia Diplomática.

## **Conclusión**

13. El Comité Ejecutivo luego de tomar conocimiento de la información presentada, encargó a la Secretaría realizar un foro dedicado al análisis de los Convenios resultante de la Conferencia Diplomática, en el marco del próximo GEPEJTA, uno o dos días antes de la realización del mismo, para no duplicar esfuerzos.

## **Cuestión 3 del**

### **Orden del Día: Plan Estratégico de la CLAC**

### **Programa de Reuniones y Capacitación**

*Nota de estudio CLAC/CE/77-NE/02- Secretaría*

14. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/77-NE/02 acerca del Programa de Reuniones y Capacitación CLAC para el 2010, indicando que por diferentes razones, ajenas a la voluntad de la Secretaría, algunos eventos tuvieron que ser pospuestos. También se refirió a que, durante la celebración de la LXXV Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, reunido en el marco de la XVIII Asamblea Ordinaria, Chile, como Punto Focal de la Macrotarea “Seguridad Operacional”, presentó una Nota de Estudio en la que proponía organizar un Seminario / Taller sobre implantación del SMS y SSP (Gestión de la Seguridad Operacional y Programa de Seguridad Operacional) en la Región, donde se pueda discutir los desafíos de los Estados de la Región en la implementación del SMS en su interacción con el desempeño del SSP, con el propósito de compartir las mejores prácticas, experiencias y obtener conclusiones que apoyen a los Estados, idea que fue favorablemente acogida por el GEPEJTA.

15. Seguidamente, el Secretario se refirió en primer término a que el próximo año, hay Asamblea tanto de la CLAC como de la OACI, por lo que se podría aprovechar la Reunión del Comité Ejecutivo de marzo del próximo año, para la armonización de algunos temas. Por otro lado, informó que recibió una comunicación de la Comisión Europea manifestando su interés de realizar una Cumbre de Aviación Civil entre la Unión Europea (UE) y América Latina, tema que se tocará en la Sesión a Puerta Cerrada (Nota informativa referente a Negociaciones con otros Organismos Internacionales) y aclaró que aunque aún no se ha confirmado la realización de esta Cumbre, la Secretaría ha estimado conveniente incluir la realización de la misma en el Programa de reuniones de la CLAC para el próximo año, tema sujeto a la aprobación del Comité Ejecutivo.

16. Por otro lado, el Secretario pasó revista al Programa de Reuniones y Eventos de Capacitación para el 2010, sobre lo cual invitó a los Estados a ofrecer sede para la realización de los eventos cuyos lugares de celebración estaban aún por definir y solicitó el apoyo del Director de la Oficina Regional SAM/OACI para celebrar el GEPEJTA/24 en Lima en la Sala de Reuniones de dicha Oficina. Ante esta petición el Director aceptó prestar las salas de reuniones de la OACI, para realizar la reunión en el mes de abril del 2010. Asimismo, Guatemala postuló a ser sede para el Seminario sobre “Factores Humanos en la Aviación”, evento realizado con la CAAS de Singapore y para el Seminario / Taller sobre la Implantación del “Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) y Programa de Seguridad Operacional (SSP)”, Seminario al que también se propuso como sede Paraguay, encargando este tema a la Secretaría para que complete y coordine las sedes que faltan. El nuevo Programa de Reuniones y Capacitación de la CLAC para el 2010 se acompaña como **Adjunto 5**.

## **Conclusión**

17. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada y encargó a la Secretaría:
- a) incluir las propuestas de sede de los Estados en el Programa de Reuniones y Capacitación de la CLAC para el 2010;
  - b) coordinar con el Director SAM/OACI la celebración del GEPEJTA/24 (abril, 2010), en las oficinas de la OACI en Lima; y,
  - c) definir las sedes para los eventos de capacitación del 2010, que quedaron pendientes, tomando en cuenta el ofrecimiento de los Estados.

### **Informe del Seminario “Transporte y Política Aérea”**

#### *Nota de estudio CLAC/CE/77-NE/03- Secretaría*

18. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/77-NE/03 referente al Seminario / Taller sobre “Transporte y Política Aérea” (Guatemala, junio de 2009), cuyo objetivo era que los

especialistas debatan diferentes temas relacionados a la política y gestión del transporte aéreo, contribuyendo, de esta forma, a la integración regional, que es el principal objetivo de la CLAC. Informó, asimismo, que el Seminario / Taller tuvo una duración de 4 días y estuvo dividido en dos partes: la primera, de índole académico, abordó temas de política, transporte aéreo y medio ambiente; y, la segunda, de orden práctico, en que se desarrolló trabajos de análisis y debate por grupos, con el fin de preparar modelos de aplicación regional en materia de negociación bi / multilateral y el plan de desarrollo aeronáutico.

19. Agregó además que, durante el Taller se elaboraron tres proyectos de Decisión: 1) Criterios y directrices para preparar una negociación; 2) Criterios y directrices para elaborar un plan de desarrollo aeronáutico; y, 3) Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea / aeropuerto, resaltando que en el marco del nuevo esquema de trabajo de la CLAC, en los Seminarios se produce mucha información de los Especialistas que participan, lo cual contribuye de manera positiva a la armonización de proyectos. Estos Proyectos fueron, posteriormente, presentados al GEPEJTA/23, en el cual el Proyecto de Resolución “Criterios y directrices para preparar una negociación”, fue acogido favorablemente pero como una “recomendación”, con el objetivo que sirva como guía para la preparación de negociaciones, acordándose se presente al Comité Ejecutivo como un producto del GEPEJTA para su aprobación y ulterior promulgación por la parte de la Asamblea. Asimismo, con relación al Proyecto de Resolución “Criterios y directrices para elaborar un plan de desarrollo aeronáutico”, el Representante de ACI/LAC propuso incluir en el texto de este proyecto el literal e) de la Resolución A17-03 sobre “Factores a considerar en la concesión de aeropuertos”, por lo cual se le solicitó a ACI/LAC hacer llegar a la Secretaría su propuesta para la recepción de comentarios por parte de los Estados.

20. Finalmente, respecto al Proyecto de Resolución “Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea / aeropuerto”, el Representante de ALTA sugirió modificar algunos puntos para que estén acordes con la última versión del Doc 9082 de la OACI. De igual manera, el Representante de ACI/LAC sugirió tomar en cuenta que este proyecto no sólo se refería a aspectos económicos de los aeropuertos, por lo que se debía tener un esquema más amplio. Al respecto, el GEPEJTA solicitó a los Representantes de ALTA y de ACI/LAC enviar sus propuestas a la Secretaría para que ésta las circule entre los Estados para recibir comentarios y así tener el documento final en la próxima reunión del GEPEJTA y procesarlo como un proyecto de decisión para la próxima Asamblea.

## **Conclusión**

21. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada y aprobó el Proyecto de Recomendación “Criterios y directrices para preparar una negociación”, para someterlo a la próxima Asamblea Ordinaria.

### **Becas 2009 – 2010**

#### *Nota informativa CLAC/CE/77-NI/03- Secretaría*

22. La Secretaría se refirió a la Nota informativa CLAC/CE/77-NI/03 resaltando las actividades que se han venido desarrollando con el objetivo de difundir entre los Estados miembros, las posibilidades de becas que se ofrecen en el ámbito mundial, como las ofrecidas por la Autoridad de Aviación Civil de Singapur (CAAS) y la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI (TCB). Así como las becas otorgadas por la CLAC al país sede del evento de capacitación, becas que sirven para cubrir la cuota de inscripción de los participantes. Se resaltó además que, en algunos casos, debido a la amplia acogida por parte de los Estados, los organizadores de los eventos han ampliado el número de becas ofrecidas.

23. A continuación, el Secretario hizo énfasis en la estrecha relación que se tiene con la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), gracias a que la Presidencia de la CLAC ha trabajado muy de cerca con el Presidente de dicha organización e indicó que estas relaciones no se circunscriben únicamente a gestionar posiciones en el Consejo de la OACI, sino que también se dan en otros ámbitos, como el de cooperación mutua, es por eso que existe ya un programa con la CEAC que será discutido por el Presidente de la CLAC y analizado la próxima semana en la reunión de Montreal. Asimismo, se refirió al Acuerdo firmado entre la *Joint Aviation Authorities Training Organization* (JAA TO) y la CLAC, mediante el cual la CEAC pondrá a disposición gratuitamente un número de vacantes para representantes de los Estados miembros de la CLAC para asistir a los cursos de capacitación, talleres y/o seminarios sobre seguridad operacional e investigación de accidentes, seguridad de la aviación, asuntos medio ambientales y transporte aéreo.

### **Conclusión**

24. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada.

#### **Modelo de costos y tarifas para los servicios de navegación aérea**

##### *Nota de estudio CLAC/CE/77-NE/16- Brasil*

25. El Delegado de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/CE/77-NE/16 referente a la tarea Modelo de costos y tarifas para los servicios de navegación aérea, anteriormente llamado Sistema de Cobro Unificado, explicando que el nombre fue cambiado porque se dieron cuenta que durante los trabajos realizados tanto en las reuniones del GEPEJTA, como en la del último Comité Ejecutivo, observaron que el Sistema no era de interés de los Estados. Asimismo, agregó que durante GEPEJTA/22 se constituyó un Grupo ad hoc con la participación de Bolivia, Brasil, Chile, Panamá, ALTA, ACI/LAC y la Secretaría de la CLAC, para que trabajarán en la revisión y actualización del texto de la Resolución A15-13 “Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea en la región” y que en el GEPEJTA/23 se continuó con el trabajo iniciado en el GEPEJTA anterior, en el sentido de incluir algunos términos en el texto de la Resolución A15-13, en materia de “Políticas de OACI sobre Derechos Aeroportuarios de Servicios de Navegación Aérea”, “Manual sobre Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea”, “Objetivos del sistema”, entre otros temas.

26. Finalmente, concluyó invitando al Comité Ejecutivo a tomar conocimiento de lo presentado en relación a las modificaciones propuestas por Brasil a la Resolución A15-13 y que el mismo Comité analice el cumplimiento de los plazos establecidos en el Anexo presentado, con el fin de dar por terminada la tarea “Modelo de costos y tarifas para los servicios de navegación aérea”, pasando el tema a la Macrotarea Transporte y Política Aérea, con el objetivo de finalizar la revisión y actualización de la Resolución A15-13, en lo referido a modelos de costos para los servicios aeroportuarios.

### **Conclusión**

27. Sin mayores comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información presentada por Brasil y acordó encargar al próximo GEPEJTA la revisión y actualización de la Resolución A15-13, en lo referido a modelos de costos para los servicios aeroportuarios.

#### **Macrotarea Navegación Aérea**

*Nota de estudio CLAC/CE/77-NE/13- Brasil*

28. El Representante de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/CE/77-NE/13 nombrando las tareas específicas a la Macrotarea “Navegación Aérea”: utilización de nuevas tecnologías, espacios aéreos homogéneos (cielo único) y gestión de capacidad en planes de navegación. A continuación, recordó que en el Comité Ejecutivo de Isla de Pascua, Brasil como Punto Focal de la Macrotarea Navegación Aérea, presentó información que permitió que las tareas de utilización de nuevas tecnologías y espacios aéreos homogéneos sean realizados por el GREPECAS, con el apoyo de la CLAC durante su desarrollo, solicitando que lo aprobado por el Comité Ejecutivo de Isla de Pascua, se mantenga.

29. Por su parte, la Secretaría propuso que este tema se trabaje de manera conjunta con la Oficina Regional SAM/OACI, para analizar cómo puede la CLAC contribuir al trabajo realizado por la OACI en materia de Navegación Aérea. Al respecto, el Director de la Oficina SAM/OACI manifestó su deseo e intención de trabajar de manera conjunta, no sólo este tema, sino también otros, como el de retomar la realización conjunta de las Reuniones de la Junta del Sistema, como se hacía anteriormente.

### **Conclusión**

30. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada y apoyó la iniciativa de la Secretaría en lo referente a trabajar de manera conjunta con la Oficina SAM/OACI para evitar duplicar esfuerzos.

### **Cuestión 4 del Orden del Día:**

### **Informe de la Vigésima Segunda Reunión del Grupo de Expertos GEPEJTA/22 (Panamá, mayo de 2009)**

*Nota de estudio CLAC/CE/77-NE/04 – Secretaría*

31. El Comité Ejecutivo pasó revista al Informe de la Vigésima Segunda Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/22), llevada a cabo en ciudad de Panamá, Panamá, del 26 al 28 de mayo de 2009.

32. Durante la presentación, la Secretaría recordó que desde el 1º de enero de 2007 la CLAC viene trabajando con un Plan Estratégico que contiene seis Macrotareas, las cuales son lideradas por los Vicepresidentes y Presidente del Comité Ejecutivo de la CLAC, así como al Ex Presidente, trabajo que realizan apoyados en dos grupos, por un lado el GEPEJTA y, por otro el Grupo FAL/AVSEC. A continuación presentó el informe del GEPEJTA correspondiente a su Vigésima Segunda Reunión, haciendo especial énfasis en las conclusiones y propuestas al Comité Ejecutivo.

33. Durante el debate el Representante de Uruguay se refirió al tema de “Cielos Abiertos”, indicando que el Proyecto de Convenio sobre Servicios Aéreos podría regir para toda Latinoamérica pero que le gustaría poner en conocimiento que ya existe, desde el 2003 en adelante, un proyecto académico que fue presentado por Uruguay a los Delegados de los Estados miembros del Acuerdo de Fortaleza (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay), el mismo que fue elaborado sobre la base del Acuerdo Modelo de de la OACI promulgado por la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo, reunión que ha sido considerada como la más importante después de su fundación. Terminó su participación ofreciendo a la Secretaría de la CLAC hacerle llegar este Proyecto de Convenio Multilateral de Servicios Aéreos. La Secretaría solicitó a Uruguay la entrega del Proyecto al Grupo ad hoc (Chile (Ponente), Guatemala, Cuba, Costa Rica, Panamá, ACI-LAC y la Secretaría), que trabaja esta materia.

Sin embargo, además recordó que el Proyecto de Acuerdo de Cielos Abiertos que venía trabajando el Grupo ad hoc también se basaba en el Modelo de la OACI y ya había avanzado bastante su análisis.

34. Por otro lado, el Representante de Argentina agradeció la comprensión de la CLAC respecto a la transferencia de la Autoridad de lo militar a lo civil, lo cual motivo que en algunas ocasiones Argentina no haya podido cumplir con los trabajos encomendados y reiteró su firme decisión de continuar activamente su participación en la CLAC.

35. Por su parte, el Representante de Bolivia se refirió a los GDS y su relación con la OMC, tema que observó ya estaba definido en la OACI. También se refirió a las auditorías IOSA de IATA, sobre lo cual consideraba necesario definir el tipo de relación de ésta, ya que causaba confusión cuando se habla de auditorías sobre seguridad operacional, pues esto se prestaba para que los operadores se publiciten argumentando que ya están auditados a nivel internacional, por tanto era necesario aclarar que las auditorías y certificaciones son de potestad del Estado, en base a su soberanía.

36. El Representante de ALADA se refirió al Convenio Multilateral de Cielos Abiertos recordando el Proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano, proyecto que se elaboró entre 1961 y 1985 y que presentaron a la CLAC en 1986, como aporte científico y académico. Lamentablemente la CLAC no lo analizó orgánicamente, motivo por el cual ALADA sugirió que podría ser el momento de actualizarlo y tomarlo en cuenta como base o marco legislativo para los códigos o leyes aeronáuticas de cada país. Al respecto, el Secretario sugirió incluir la revisión y/o actualización del Código Aeronáutico Latinoamericano en el Programa de Trabajo de la CLAC, recalcando que, ALADA como Observador, tendría que ser avalado por algún Estado miembro, para la inclusión del tema. Brasil apoyó la propuesta hecha por ALADA a efectos de enriquecer las labores de la CLAC.

37. Seguidamente, el Representante de Chile manifestó que el Convenio Multilateral de Cielos Abiertos tiene su origen en Panamá y que tuvo acogida en varios países de la CLAC, con modificaciones tales como eliminar el cabotaje, aspecto que Chile sugirió incluir pero en un Protocolo, de modo que los países que estuvieran en condiciones de hacerlo pudieran suscribir el Convenio por un lado y el Protocolo por otro (referido al cabotaje) o sólo el Convenio Multilateral de Cielos Abiertos. Asimismo, agregó que Chile se comprometió a elaborar el Protocolo y sugirió que Uruguay se integre al Grupo ad hoc que trabaja este tema, propuesta que fue aceptada por Uruguay.

38. Por su parte, la Representante del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial se refirió a la utilización de aeronaves civiles en actos de interferencia ilícita, considerando que existe una ausencia de penalología aeronáutica en la mayoría de las normativas de los Estados. Al respecto, la Delegada de Colombia indicó que hay Estados que si tienen este tema contemplado en las legislaciones internas de cada Estado.

39. Por su parte, Cuba, expresó que las auditorías realizadas por IATA son muy útiles pero que es necesario delimitar su campo de acción, para evitar confusiones, como por ejemplo en el tema de políticas de renovación de flota.

40. Finalmente, Chile hizo una reflexión respecto a las auditorías IOSA e ISAGO, expresando que en ningún caso se interponen con las obligaciones de los Estados y aclaró que específicamente en lo que corresponde a IOSA, IATA exige esta auditoría para pertenecer a dicha asociación y es una auditoría a la línea aérea y que representa una información relevante y complementaria para la vigilancia continua. Por su parte, la Secretaría aclaró que las auditorías IOSA e ISAGO no son vinculantes y que los Estados las pueden tener en cuenta con un documento más de análisis en sus tareas de auditoría y certificación.



## Conclusión

41. El Comité Ejecutivo, luego de tomar conocimiento de la información presentada, aprobó el informe del GEPEJTA/22, acogió favorablemente la inclusión de Uruguay en el Grupo ad hoc encargado del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos y encargó a la Secretaría se incluya en el Programa de Trabajo del próximo período la revisión y/o actualización del Código Aeronáutico Latinoamericano que para tal efecto presentará ALADA.

### Cuestión 5 del Orden del Día:

### Informe de la Vigésima Tercera Reunión del Grupo de Expertos GEPEJTA/23 (República Dominicana, agosto de 2009)

*Nota de estudio CLAC/CE/77-NE/05 – Secretaría*

42. El Comité Ejecutivo pasó revista al Informe de la Vigésima Tercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/23), llevada a cabo en Santo Domingo, República Dominicana, del 25 al 27 de agosto de 2009.

43. Después de la presentación de la Secretaría, Colombia se refirió al Sistema de Seguridad Operacional de la Aviación Panamericano (RASG-PA), para extender la invitación a todos los Estados, a que asistan a su segunda reunión que se realizará del 2 al 6 de noviembre, en Bogotá.

44. Por su parte, el Delegado de Bolivia se refirió a las estadísticas, tema fundamental no sólo para las negociaciones entre países, sino para negociaciones con otras regiones, consultando sobre la posibilidad de acceder a los datos del BCP que maneja IATA, tema que se tocó en reuniones anteriores pero que quedó algo inconcluso, por lo que sería bueno volver a tocarlo en el sentido de requerir información sobre tráfico, sugiriendo que el tema sea replanteado, también se refirió a la presentación de ACI/LAC sobre el tema de certificación aeroportuaria, solicitando información respecto al Anexo 14 y al Manual de Certificación AVSEC, que sólo está referido a Safety, es decir, operacional. De este modo, Bolivia pidió una orientación para certificar aeropuertos en materia AVSEC y que se incluya este tema en el trabajo del Grupo FAL/AVSEC o, de tenerlo algún país lo pueda compartir, ya que presentan un vacío al tratar de encontrar una certificación en esta materia en su país.

45. A continuación el Representante de ACI/LAC indicó que el programa está diseñado para concentrarse en la actividad aeroportuaria en lo que se refiere a seguridad operacional únicamente, a pesar que se reconoce la importancia del componente de Security, pero que generalmente no se manejan los dos temas de manera integral sino por separado, y que igualmente recoge la sugerencia de Bolivia para gestionar la manera en la que pueden colaborar con los Estados en materia de prácticas recomendadas o mejores prácticas acerca de cómo gestionar la certificación AVSEC de la operación aeroportuaria.

46. Por su parte, el Representante de Chile indicó que no existe certificación AVSEC en lo referente a aeropuertos, lo que se viene trabajando es lo establecido por la OACI que tiene que ver con el cumplimiento del Anexo 14, en consecuencia con lo que hay que cumplir es con los protocolos de auditores de la OACI en cuanto al Anexo 17. Agregó que lo que faltaba era una Guía de cómo trabajar de la mejor forma para dar cumplimiento a los protocolos de auditoría mencionados, ya que su cumplimiento significaría buenas condiciones en la parte AVSEC. Acerca del tema de la Seguridad Operacional, en su calidad de Punto Focal, solicitó a los Estados información respecto a las “no conformidades” que detectaban los Estados respecto a las auditorías de Seguridad Operacional, para poder realizar un

diagnóstico regional objetivo y cumplir con el Plan Estratégico de la CLAC, en base a la política de cooperación horizontal.

47. La Representante de Paraguay observó que en materia de capacitación hay temas que vienen siendo tocados por la OACI en sus distintas reuniones y que era necesario unificar esfuerzos para crear una red de enlace CLAC/OACI y trabajar con benchmarking incluso en la parte de homologación y estandarización de cursos, en donde se han visto los mecanismos de entrada, duración y el contenido de los mismos.

48. El Presidente al terminar la presentación del Informe del GEPEJTA/23 instó a los Especialistas que participan en las reuniones del GEPEJTA a que conceptualicen sus tareas en términos de metas, para que la Secretaría y la Presidencia puedan medir de alguna forma cuanto se ha avanzado, ya que en algunos temas el avance ha sido mínimo, originando que un mismo tema se repita de un GEPEJTA a otro, sin ningún avance.

### **Conclusión**

49. Con las consideraciones expuestas durante el debate, el Comité Ejecutivo aprobó el informe del GEPEJTA/23 e instó a los Especialistas de los Estados que participan en las reuniones del GEPEJTA a que cumplan con las metas de sus tareas para que sus Estados, a la vez, puedan cumplir con la Resolución A18-11 “Directriz de Procedimiento para la Implementación del Plan Estratégico de la CLAC”, la cual permite a los “Puntos Focales” establecer cronogramas y aplicar parámetros de medición sobre el rendimiento de cada tarea.

### **Cuestión 6 del Orden del Día:**

### **Guía de Orientación para la participación de la CLAC en la Reunión de Alto Nivel sobre Aviación Internacional y Cambio Climático para examinar el Programa de acción recomendado por el GIACC (Montreal, Canadá, 7 al 9 de octubre de 2009)**

*Nota de estudio CLAC/CE/77-NE/06 – Secretaría*  
*Nota de estudio CLAC/CE/77-NI/04 – Brasil*  
*Nota de estudio CLAC/CE/77-NE/14 – ALTA*

50. El Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/CE/77-NE/06 refiriéndose al 36º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (Montreal, Canadá, septiembre de 2007) en la que se reconoció la importancia de dicha Organización para que ejercer el liderazgo permanente en la aviación civil internacional, particularmente en reducir las emisiones del material de vuelo como contribución al cambio climático mundial. Asimismo, recordó que en aquella oportunidad se aprobó la Resolución A36-22 “Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente”, decidiéndose convocar a la Reunión de Alto Nivel sobre el Cambio Climático, teniendo en cuenta la Décimo Quinta Conferencia de las partes (COP 15ª) de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC).

51. Seguidamente, informó que el 08 de mayo de 2009, el Secretario General de la OACI convocó a los Estados miembros y Organismos internacionales a esta Reunión cuyo propósito es la elaboración de un Programa de acción consensuado sobre la aviación civil internacional y el cambio climático, con el objetivo de presentar información adecuada a la Conferencia de las partes que se reunirá en Copenhague, en diciembre de 2009. Destacó además que, conforme la información proporcionada por la cuarta y última reunión del GIACC dicho Programa recomienda a cada Estado preparar planes de

acción adecuados a sus circunstancias, teniendo como guía las metas a las que se aspira a escala mundial para las emisiones.

52. El Secretario continuó con la presentación de la nota informando que durante el GEPEJTA/23 (República Dominicana, agosto de 2009) este tema fue analizado, resaltando que era muy importante la participación de la CLAC con una posición consensuada en esta Reunión de Alto Nivel, razón por la cual se invitó a los Estados a emitir sus comentarios de acuerdo al principio jurídico internacional, para que la Secretaría pueda elaborar la “Guía de Orientación”. Sin embargo, hasta la fecha no se recibió comentarios de ningún Estado.

53. Posteriormente, se refirió específicamente a la “Guía de Orientación”, indicando que en ella se habían plasmado ideas generales respecto a las distintas cuestiones del Orden del día de la Reunión y que luego del debate se completaría con las ideas propuestas por los participantes. Agregando que, según el acuerdo al que se llegó en el Seminario sobre “Medio Ambiente”, todos apuntan a que esto se debe solucionar de manera multilateral, siendo la OACI el organismo encargado de manejar este tema. Finalizó la presentación de nota de estudio informando a los participantes que les hará llegar, vía e mail, los datos de la sala donde se realizarán las reuniones matutinas de coordinación.

54. Durante el debate el Delegado de Brasil, recordó que ya había un movimiento de grupo de países que intenta habilitar o dar iniciativas multilaterales en el tema de emisiones o abogar que la Convención de Chicago establece el principio de No Discriminación. Agregó que este era un foro distinto al Protocolo de Kyoto, por eso no hay espacio para metas diferenciando la reducción. Expresó que Brasil reconocía el principio de no discriminación pero también reconocía la Convención sobre el Derecho de Tratados, en donde, basados en derecho internacional público y en la celebración de un Tratado, hay que tomar en cuenta todas las leyes del derecho internacional aplicadas a la relación entre las partes, es decir, el principio de interpretación sistemática de los tratados, que es un concepto muy claro; esto quería decir que, en caso haya más de un tratado, hablando de un mismo tema o asunto, no hay jerarquía de aplicación de este tratado y su interpretación deberá ser armonizada.

55. Brasil también manifestó que los principios que consagran la aviación civil internacional, Convención de Chicago de 1944 y su principio de “No Discriminación” deben ser interpretados al mismo tiempo que las reglas establecidas por las Naciones Unidas respecto al Cambio Climático y el Protocolo de Kyoto. La armonización en estos conceptos representaba la posición de Brasil en otros foros sobre la responsabilidad común, pero diferenciada. Expresó que, la base de este concepto era la racionalidad respecto a los países que históricamente han propiciado mayores emisiones, los más desarrollados, tienen mayor responsabilidad en términos de las metas de reducción.

56. Finalmente, dejó en claro que la posición de Brasil establece que debía haber una coordinación entre los objetivos de CMNUCC, el Protocolo de Kyoto y la Convención de Chicago. Si se toma este punto como un argumento válido, establecer metas en el GIACC sería una idea contrapuesta pues se habla de metas distintas, respecto a la clasificación de los países. Resaltó que esto no debe entenderse como un intento de minimizar la participación de la OACI, sino que, por el contrario, Brasil apoya a la OACI y al GIACC, sin embargo, trata de evitar de alguna manera la sectorialización del establecimiento de metas, evitando que las metas unilaterales se superpongan a los acuerdos multilaterales de reducción de emisiones.

57. Por su parte, IATA recalcó dos puntos importantes: estar a favor de un enfoque global, sectorial, y expresaron su preocupación sobre los resultados de las negociaciones del COP/15. A su vez reconocen el legítimo derecho de los Estados en cuanto al principio del CRR, preocupándoles que se

busque en la aviación un contribuyente para paliar las diferencias entre los Estados y basar la asistencia de tecnología y de fondos en ella.

58. Por otro lado, el Presidente de la CLAC manifestó que el primer día de la reunión convocada por la OACI se reunirán los Delegados de los Estados miembros, antes del inicio de la Conferencia y, estando allí se volvería a discutir el tema planteado por Brasil, para buscar un consenso de los países de la región y procurar una posición común respecto al tema, en la medida de lo posible. Agregó que en esa reunión deberían estar todos aquellos especialistas, debidamente acreditados, para expresar una nueva posibilidad de discusión y sacar adelante este tema de gran importancia para los países de la región.

59. La Presidencia pidió al Representante de Ecuador ante el Consejo de la OACI que aclaré si la posición de Brasil es apoyada por los otros Estados miembros de dicho Consejo. Por su parte, el Representante de Ecuador confirmó la posición de Brasil e indicó que aún no se llegó a un consenso, a pesar de haberse mantenido varias reuniones.

60. El Delegado de Singapore, también informó que la reunión de la próxima semana era muy importante y la OACI necesitará un apoyo muy sólido, lo cual asegurará que el tema de emisiones no sea llevado fuera de esta organización, ya que la CMNUCC trata de numerosos temas, donde la aviación civil es uno más. Observó que el Convenio de Naciones Unidas daba soluciones no realistas que traería desventajas para los Estados en desarrollo, y destacó que es muy importante que todos los Estados partes hagan un esfuerzo para elaborar una fuerte declaración de tal forma que, todo lo referente a las emisiones producidas por la aviación civil sea resuelto por la OACI, porque sólo esta organización va a cuidar el manejo adecuado y equitativo de estos aspectos.

61. Brasil participó nuevamente para aclarar que reconoce a la OACI como ente encargado, pero también considera importante resaltar que las metas cuantitativas deben ser sólo para los países desarrollados, según se estipula en el Anexo 1 del Protocolo de Kyoto, y que su posición es compartida por China, a pesar que en la reunión anterior, GIACC/4, no hubo consenso.

62. Por su parte el Representante de Ecuador ante el Consejo de la OACI, manifestó que hay un deseo del Presidente del Consejo de la OACI de presentar un Proyecto de “Declaración” en el sentido que la OACI tome el control de todo lo que respecta a emisiones de aviación civil. Asimismo, observó que se necesitará indiscutiblemente que las Delegaciones de los Estados apoyen esta iniciativa, pues será uno de los puntos básicos para que la OACI maneje este tema, evitando que pase a otras instituciones.

63. La Secretaría observó que en este tema no hay sinergia en la región por el punto de vista de Brasil. Agregó por otro lado, que el Convenio de Kyoto en su artículo 2.2 le da a la OACI la potestad de liberar los temas de Medio Ambiente y que actualmente existía el temor que esta potestad salga de la esfera de la OACI y afecte a los Estados menos desarrollados. Por tanto, consideró que este tema era difícil de manejar mientras no se conozca la posición de otros grupos, como por ejemplo, los africanos, que casi siempre han coincidido con los países latinoamericanos. Resaltó además que, quienes participarán en Copenhague no serían precisamente las Autoridades Aeronáuticas, sino las Cancillerías y Organismos especializados de medio ambiente, por tanto se debería tomar los recaudos apropiados para llevar una posición consensuada a favor de la OACI.

64. Posteriormente, Brasil habló de los MDR, es decir, del mecanismo de desarrollo limpio mediante el cual un Estado puede beneficiarse en un momento determinado de ingresos por su contribución al cambio climático. Pero se observó también que el trámite para obtener un beneficio de esta naturaleza era realmente complicado.

65. Finalmente, el Delegado de Singapore informó que la Organización Mundial de Turismo estaba interfiriendo en el tema y mostrando su interés pues esto le daría la oportunidad de obtener todo lo recaudado por impuestos a emisiones, aspecto que definitivamente no estaba dentro de los intereses de la aviación civil y solamente se podría mantener el control si el tema era manejado por la OACI y no por otros organismos. Asimismo comentó, que la Organización Mundial de Comercio, también estaba interesada en los impuestos que pueda generar la emisión de aviación civil internacional.

66. Luego del amplio debate, se decidió incluir los temas propuestos por los participantes, en la “Guía de Orientación” (**Adjunto 6**), para la participación de la CLAC en la Reunión de Alto Nivel.

### **Conclusión**

67. El Comité Ejecutivo acordó introducir en la “Guía de orientación” los aportes de los participantes y encargó a la Secretaría convocar las reuniones de coordinación antes y durante la Reunión de Alto Nivel convocada por la OACI para alcanzar el consenso regional requerido.

#### **Cuestión 7 del Orden del Día:**

#### **Actualización y revocatoria de Decisiones CLAC**

*Nota de estudio CLAC/CE/77-NE/07 – Secretaría*

*Nota de estudio CLAC/CE/77-NE/15 – República Dominicana*

68. A pedido de la Secretaría, apoyado por los Delegados de Uruguay y República Dominicana consideró conveniente pasar este punto del orden del día a la Sesión a Puerta Cerrada, por tratarse de temas estatutarios.

#### **Cuestión 8 del Orden del Día:**

#### **Otros asuntos**

#### **Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico – militar (Montreal, Canadá, 19 al 21 de octubre de 2009)**

*Nota informativa CLAC/CE/77-NI/05 – Secretaría*

69. La Secretaría se refirió a la nota informativa sobre el “Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico – militar”, a realizarse del 19 al 21 de octubre en Montreal, Canadá. El foro tenía como finalidad fomentar la sensibilización por parte de las autoridades civiles y militares encargadas de formular políticas y reglamentos, los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) civiles y militares y los usuarios civiles y militares del espacio aéreo sobre la necesidad de mejorar la cooperación y coordinación cívico-militar con miras a lograr una utilización óptima del espacio aéreo por todos los usuarios. Asimismo, agregó que se prevé que como resultado de las deliberaciones, se tomarán medidas para fomentar una mayor cooperación cívico-militar conduciendo a un uso más óptimo del espacio aéreo con la consiguiente reducción en el consumo de combustible y un menor impacto en el medio ambiente.

#### **Conferencia de la OACI sobre aviación y los combustibles alternativos (Río de Janeiro, Brasil, 6 al 18 de noviembre de 2009)**

*Nota informativa CLAC/CE/77-NI/06 – Secretaría*

70. A continuación, el Secretario se refirió a la nota informativa acerca de la Conferencia de la OACI sobre aviación y los combustibles alternativos, que se realizará en Río de Janeiro, Brasil, del 6 al 18 de noviembre, en la cual se tratará la labor de la OACI referente a la Resolución A36-22: “*Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*”, sobre la cual se reconoció la necesidad urgente de contar con medidas más efectivas para reducir la huella de carbono de la aviación internacional, así como la importancia de la investigación y el desarrollo relacionados con el rendimiento del combustible y los combustibles alternativos, sirviendo esta Conferencia para que se den a conocer las últimas novedades en materia de combustibles alternativos y la oportunidad de considerar la hoja de ruta para la implantación de los mismos.

**Décima Reunión Departamental de Estadística OACI (Montreal, Canadá, 23 al 27 de noviembre de 2009)**

*Nota informativa CLAC/CE/77-NI/07 – Secretaría*

71. Seguidamente, la Secretaría se refirió a la nota informativa relacionada con la Décima Reunión Departamental de Estadística OACI, que se realizará en Montreal, del 23 al 27 de noviembre, informando que, en dicha reunión, se discutirán propuestas resultantes de la 14ª reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/14), destinadas a introducir ajustes en el Programa de estadísticas de la OACI, ajustes que incluyen nuevas compilaciones de datos, mejoras en las compilaciones actuales, análisis y difusión de datos mediante la participación activa de los Estados contratantes, cooperación y coordinación con otras organizaciones y la adopción de nuevas clasificaciones y definiciones de la OACI. Asimismo, informó que este tema fue discutido durante la reunión del GEPEJTA/23 (República Dominicana, agosto de 2009), en donde se intercambiaron puntos de vista con miras a participar en la citada Reunión Departamental y terminó invitando a los Estados miembros de la CLAC a enviar a sus representantes a este evento.

**Simposio sobre la próxima generación de profesionales de la aviación (Montreal, Canadá, del 1º al 4 de marzo de 2010)**

*Nota informativa CLAC/CE/77-NI/08 – Secretaría*

72. La Secretaría se refirió al Simposio “*Mirando más allá de la crisis económica: movilización de la comunidad aeronáutica para contratar, educar, capacitar y conservar a la próxima generación de profesionales de la aviación*” (Montreal, Canadá, del 1º al 4 de marzo de 2010), referente a la próxima generación de profesionales de la aviación cuyo objetivo es preparar a la industria para hacer frente al constante crecimiento del sistema de transporte aéreo; elaborar políticas que aseguren la disponibilidad de un número suficiente de personal competente que pueda encargarse de la gestión y mantenimiento de un sistema de transporte aéreo mundial; así como revisar la reglamentación existente y proponer un nuevo entorno normativo en materia de contratación, educación, capacitación y conservación de la próxima generación de profesionales de la aviación. Indicó además que el propósito del Simposio es proponer medidas en dos ámbitos, por un lado el de actualizar y modificar el entorno de reglamentación a fin de mejorar la eficacia y eficiencia de la capacitación y educación; y por el otro, movilizar a la comunidad para revitalizar la imagen de los profesionales en la esfera de la aviación, medidas que están dirigidas a todos los interesados, incluidas las autoridades de aviación civil, las líneas aéreas, los ANSP, los proveedores de cursos de capacitación y formación y las organizaciones internacionales.

**Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (Montreal, Canadá, 29 al 31 de marzo de 2010)**

*Nota informativa CLAC/CE/77-NI/09 – Secretaría*

73. Para terminar con las notas informativas, la Secretaría se refirió a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (Montreal, Canadá, 29 al 31 de marzo de 2010), cuyo propósito es reunir a los miembros de la administración superior de las autoridades de aviación civil de los Estados, para que lleguen a un consenso, contraigan compromisos y formulen decisiones necesarias para el progreso eficaz y eficiente de las actividades clave de seguridad operacional de la OACI y los Estados contratantes. Al respecto, indicó que este tema fue puesto a consideración del GEPEJTA/23 (República Dominicana, agosto de 2009), donde se trabajó sobre la “Guía de Orientación” para que la CLAC asista a esa Conferencia con una posición consensuada. En ese sentido, el GEPEJTA encargó a la Secretaría que circule el contenido de la Nota de estudio para que los Estados, en un plazo de 60 días, hagan llegar sus comentarios sobre los “objetivos globales y resultados propuestos” de la Conferencia e indiquen si desean presentar notas de estudio en dicho evento, carta que fue circulada entre los Estados el 17 de septiembre de 2009.

**Conclusión**

74. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada por la Secretaría.

**Concepto Operacional ATM Nacional**

*Nota de estudio CLAC/CE/77-NE/17 – Brasil*

75. El Delegado de Brasil dio lectura a la nota de estudio CLAC/CE/77-NE/17 en la que presentaba los trabajos realizados por Brasil en lo relacionado al concepto ATM, describiendo sus usos y beneficios. Asimismo, destacó que en el seno del GREPECAS la aviación está haciendo su parte para solucionar el problema del medio ambiente. Finalizó su presentación proponiendo la adopción de un mecanismo de coordinación entre la CLAC y el GREPECAS, en el área de Navegación Aérea, con miras a evitar duplicidad de esfuerzo, tema que fue ya comentado en la cuestión 3 del orden del día.

**Conclusión**

76. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada por Brasil, respecto al concepto operacional ATM.

**Inclusión de la Cláusula de designación de aerolíneas en el Acuerdo Bilateral de Transporte Aéreo entre Colombia y el Reino Unido de Gran Bretaña**

*Nota de estudio CLAC/CE/77-NE/18 – Colombia*

77. La Delegada de Colombia presentó la nota refiriéndose a que el 31 de enero de 2008, Colombia celebró una Reunión de Consulta con el Reino Unido de Gran Bretaña, en la cual se examinaron diversos aspectos de la relación aerocomercial, tales como, la inclusión en el acuerdo bilateral de transporte aéreo entre los dos países, de la cláusula de designación de aerolíneas de la Comunidad Europea. Sobre este asunto, informó que dicho país indicó que la ley de la Comunidad Europea los

obligaba a incluir en todos sus acuerdos bilaterales algunas disposiciones estándar, ante lo cual Colombia había manifestado que en el momento no era posible aceptar estas disposiciones al no haber encontrado fórmulas de reciprocidad e igualdad de oportunidades, ya que mientras la Comunidad Europea cuenta con un marco jurídico que permite designar empresas de transporte aéreo de todos los países miembros de la Unión Europea, no es ésta la situación jurídica en el contexto de los países miembros de la Comunidad Andina, organismo multilateral al Colombia que pertenece.

78. De igual manera agregó que, el pasado 24 de septiembre de 2009, las delegaciones de Colombia y Reino Unido adelantaron negociaciones de transporte aéreo, en la cuales este asunto fue nuevamente discutido y en donde Colombia reiteró que, sobre la base de reciprocidad, le era imposible aceptar las disposiciones de Designación y Autorización propuestas por la delegación del Reino Unido, por no ser Colombia miembro de un grupo político y económico equivalente a la Comunidad Europea. A su vez, el Reino Unido expresó que Colombia era el único país en América que todavía no había aceptado el principio de designación Comunitaria y que le sugería que en la cláusula de Designación y Autorización propuesta, se podría establecer que Colombia designara líneas aéreas de Estados miembros de la CLAC.

79. La Delegada de Colombia, terminó la presentación de la nota solicitando a la Secretaría de la CLAC, se confirme si Colombia era el único país en Latinoamérica que todavía no ha aceptado el principio de Designación Comunitaria y se le informe acerca de los países miembros de la CLAC que hasta el momento han introducido este concepto en sus acuerdos de transporte aéreo con países de la Comunidad Europea, e indiquen si lo han adoptado de conformidad con la “cláusula modelo” de la CLAC, si lo han adoptado bilateral o multilateralmente y cuál ha sido su aplicación práctica, considerando que para la Autoridad Aeronáutica Colombiana es de suma importancia la información.

80. Al respecto, el Representante de Cuba recordó que este es un tema que se comenzó a tratar en la XVI Asamblea Ordinaria de la CLAC (Río de Janeiro, Brasil, noviembre de 2004), respecto a la posición de la Unión Europea acerca de la libre designación de sus líneas aéreas, es decir una política de cielos abiertos para cualquier aerolínea que pudiera volar entre sus Estados. Asimismo, mencionó que el tema se trató en otra Asamblea y se constituyó un Grupo encargado de la redacción de unas cláusulas, las cuales fueron aprobadas encajando perfectamente, independientemente del hecho que en la región no tengan una Unión Latinoamericana, como la Unión Europea, pero que si existe la CLAC. Finalmente indicó que, particularmente en el caso de Cuba, estas cláusulas fueron adoptadas para tratar bilateralmente con los países de la Unión Europea, pero no para tratar directamente con ésta, ya que Cuba no tenía relación con todos los países que la conforman, además que no hubiera sido un acuerdo equitativo por la cantidad de aerolíneas que tienen los países europeos comparada a las de los países latinoamericanos, que en algunos casos sólo tienen una.

81. El Secretario intervino en el debate refiriéndose a que tiene información que varios Estados que han firmado con la Unión Europea, amparándose en la cláusula modelo de la CLAC y que de hecho ha informado al respecto en algunas reuniones, pero, de igual manera, la Secretaría se comprometía a circular una carta para que los Estados informen acerca de este tema y poder hacer llegar información detallada a Colombia. Incluso recordó que Chile estaba en negociaciones para suscribir directamente con la Unión Europea y no individualmente con los países miembros de ésta.

82. Por su parte, el Delegado de Chile informó que lo que hicieron fue firmar un Convenio de Cooperación Horizontal con la Unión Europea, mediante el cual Chile aceptaba la designación múltiple promovida por los europeos, ese era un paso necesario para la firma de un convenio liberal con la Unión, paso que aún no se ha dado. Asimismo indicó que en cuanto a la aplicación práctica del convenio horizontal, la contrapartida de Chile es la misma que señaló Cuba y que Chile en ese convenio horizontal con la Unión Europea y en las negociaciones multilaterales, que posteriormente han tenido con países



Europeos, han indicado que Chile puede designar a cualquier línea de un país de Latinoamérica, pero que en la práctica esto tampoco se ha ejecutado. En la práctica tampoco ningún país europeo ha hecho mal uso o abuso del acuerdo horizontal o de la designación múltiple.

83. El Representante de Uruguay por su parte, informó también que ellos celebraron un Acuerdo Horizontal con la Unión Europea y añadió que considera que Colombia debe tener en cuenta que la política adoptada por algún país europeo es política de la Unión Europea, pues ya no se les permite llevar a cada Estado una política individual con países fuera de la región. Por esta razón Uruguay, considera que será bastante difícil para Colombia proponer a la Unión Europea una cosa distinta al convenio horizontal, porque ya los países europeos consideran que todo es cabotaje, sin importar que el vuelo sea entre ciudades pertenecientes a sus países miembros, esto como muestra que los países europeos ya no manejan individualmente este tema y se le ha pedido a los Estados que hagan todas las gestiones necesarias para modificar sus acuerdos antiguos y los pongan acorde con la nueva política de la Unión Europea.

84. El Delegado de Bolivia destacó su experiencia con el acuerdo que hace un año ha renovado con España, en cuyo caso ellos no han firmado ningún acuerdo de carácter horizontal, prácticamente es el mismo acuerdo que tradicionalmente se tenía, a lo que se le incluyeron algunas cláusulas por parte de España pero en consulta con las normas de la Comunidad Europea. Cree que es fundamental el criterio expuesto por el Delegado de Cuba respecto a que en un principio estas negociaciones tienen un carácter bilateral por su esencia y contenido y cree que también en principio la CLAC manifestó tener una posición a ese nivel, y que no se puede hacer mucho respecto al tema pero que si tenemos la opción que en determinado caso podamos designar a cualquier línea de un país de Latinoamérica y que en la práctica, los mismos europeos han reconocido que es muy difícil entrar en algunos temas tal como ellos lo plantean, especialmente con los países de Latinoamérica y África.

85. Finalmente, México manifestó que su posición es muy similar a la de Chile y Uruguay y enfatizó en su experiencia con Gran Bretaña e Irlanda del Norte a principios de este año, con un acuerdo muy similar y agregó que estuvieron en línea con el derecho comunitario, en los temas de designación de empresas, revocación, tasas, tarifas, oportunidades comerciales y capacidad.

86. La Secretaría concluyó recordando que existe una cláusula tipo e instó a los Estados a que la revisen y utilicen si es necesario, pues la CLAC la desarrolló precisamente para estos casos.

87. Pasando a otro tema, la Secretaría informó que acababa de recibir una nota de estudio de la Autoridad Aeronáutica del Perú, la cual entre otras cosas pedía que se someta a consideración del Comité Ejecutivo su deseo de ofrecer sede para tres eventos del próximo año, uno de ellos era precisamente el que ya se había acordado que se realizará en Lima, y los otros dos son seminarios, uno sobre Gestión del Recurso Humano y Factores Humanos y el otro el Seminario sobre Gestión y Desarrollo de la Infraestructura del Transporte Aéreo y solicitó al Comité Ejecutivo que analice esto para poder acceder al requerimiento de Perú que, como país sede de la Secretaría, contribuye substancialmente con el trabajo de la CLAC, tomando en cuenta también que el 2010 es el año de la celebración del centenario del piloto emblemático peruano, Jorge Chávez. Los Estados presentes aprobaron la solicitud y encargaron a la Secretaría las coordinaciones necesarias con la Autoridad Aeronáutica Peruana.

## **Conclusión**

88. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada y encargó a la Secretaría que circule una carta para que los Estados informen sobre la aplicación de la cláusula tipo de negociación bilateral con los países de la Comunidad Europea, para hacer llegar la información a Colombia.

89. Por otro lado, aprobó la solicitud de Perú estableciendo sede en dicho país para los siguientes eventos del 2010:

- Vigésimo cuarta reunión del grupo de expertos en asuntos políticos, económicos y jurídicos del transporte aéreo (GEPEJTA/24), del 26 al 30 de abril de 2010
- Seminario sobre “gestión del recurso humano”, del 20 al 22 de julio de 2010
- Seminario sobre “factores humanos en la aviación” (conjuntamente con la CAAS – Singapur), del 16 al 18 de noviembre de 2010

### **Clausura**

135. El Presidente de la CLAC agradeció a las Autoridades de los Estados miembros por su participación y felicitó a todos los que contribuyeron a la realización de esta Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, resaltando el éxito del evento.

136. Por su parte el Secretario agradeció al personal de la Secretaría, a las Autoridades argentinas por el apoyo recibido, a los participantes por el trabajo desarrollado en esta reunión y deseó a los presentes toda clase de éxitos.

**LXXVII COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC**

(Buenos Aires, Argentina, 30 de septiembre y 1° de octubre de 2009)

**LISTA DE PARTICIPANTES**

**ESTADOS MIEMBROS**

**ARGENTINA**

Rodolfo Gabrielli  
Administrador Nacional de Aviación Civil - ANAC  
Hipólito Yrigoyen 250, Piso 12 Of. 1211  
Buenos Aires, Argentina  
T: (54 11) 4349 7205 / 4327 3047  
F: (54 11) 4349 7206  
elondy@gmail.com  
mrodriguez@anac.gov.ar



Alex Geraige  
Director Nacional de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios  
Administración Nacional de Aviación Civil - ANAC  
Hipólito Yrigoyen 250, piso 12 Of. 1211  
Buenos Aires, Argentina  
T: (5411) 4845 0094  
F: (5411) 4845 0094  
ageraige@anac.gov.ar



Alejandro Orchansky  
Coordinador Unidad de Asuntos Institucionales  
Administración Nacional de Aviación Civil - ANAC  
Rafael Obligado s/n  
Aeroparque Jorge Newbery  
Sector C, Buenos Aires  
T: (5411) 4349 7205  
F: (5411) 4327 3047  
aorchansky@anac.gov.ar



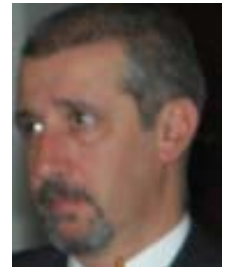
Eduardo Rodino  
Director Nacional de Servicios de Navegación Aérea  
Administración Nacional de Aviación Civil - ANAC  
Rafael Obligado s/n  
Aeroparque Jorge Newbery  
Sector C, Buenos Aires  
T: (5411) 4845 0094 / 0095  
F: (5411) 4327 3047  
erodino@anac.gov.ar

Gustavo Sánchez  
Director de Servicios Aeroportuarios  
Administración Nacional de Aviación Civil - ANAC  
Rafael Obligado s/n  
Aeroparque Jorge Newbery  
Sector C, Buenos Aires  
T: (5411) 4349 7205  
F: (5411) 4327 3047  
gsanchez@anac.gov.ar

Enrique Moujan  
Jefe Departamento de Prensa  
Administración Nacional de Aviación Civil - ANAC  
Rafael Obligado s/n  
Aeroparque Jorge Newbery  
Sector C, Buenos Aires  
T: (5411) 4845 0094 / 95  
F: (5411) 4327 3047  
emoujan@anac.gov.ar

José Manuel Sánchez  
Coordinador Internacional Proyecto OACI/Arg/07/803  
T: (5411) 4845 0094  
F: (5411) 4327 3047  
Rafael Obligado s/n  
Aeroparque Jorge Newbery  
Sector C, Buenos Aires  
jmsanchez@anac.gov.ar

Julio Postiglioni  
Sub Intendente de Relaciones Institucionales  
Policía de Seguridad Aeroportuaria  
Aeropuerto Internacional Ezeiza "Ministro Pistarini"  
Casilla de Correo 11 Buenos Aires  
T: (54 11) 4480 9656  
F: (54 11) 4480 9655  
jpostiglioni@psa.gov.ar



## **BOLIVIA**

Luis Trigo Antelo  
Director Ejecutivo  
Dirección General de Aeronáutica Civil  
Palacio de las Comunicaciones  
Av. Mariscal Santa Cruz 1278 piso 4  
Apartado Postal 2237, La Paz  
T: (59 12) 237 4142 / 7136 / 9060 Int 2731  
F: (59 12) 211 5519  
dgacbol@dgac.gov.bo



Juan Urrutia  
Director de Transporte Aéreo  
Dirección General de Aeronáutica Civil  
Palacio de las Comunicaciones  
Av. Mariscal Santa Cruz 1278 piso 4  
Apartado Postal 2237, La Paz  
T: 591 (2) 237 4142  
F: 591 (2) 211 5515  
urrutia@dgac.gov.bo



## **BRASIL**

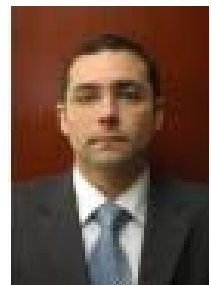
Bruno Silva Dalcolmo  
Superintendente de Relaciones Internacionales  
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil  
Av. Presidente Vargas 850, Piso 19,  
Centro, Rio de Janeiro 20071-001  
T: (55 21) 3501 5153  
F: (55 21) 3501 5152  
Bruno.dalcolmo@anac.gov.br



José Dolabela Portela  
Gerente de Coordinación con Organizaciones Internacionales - GCOI,  
Superintendencia de Relaciones Internacionales – SRI  
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil  
Av. Presidente Vargas 850, Piso 20,  
Centro, Rio de Janeiro 20071-001  
T: (55 21) 3501 5112  
F: (55 21) 3501 5152  
jose.dolabela@anac.gov.br



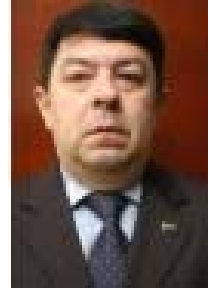
Ancelmo César Lins de Góis  
Jefe de la División de Negociaciones de Servicios  
Ministerio de Relaciones Exteriores  
Palacio Itamaraty Anexo I, Sala 509  
CEP: 70170-900  
Brasilia – DF, Brasil  
T: (5561) 3411 8897  
F: (5561) 3411 8995  
ancelmo@mre.gov.br



Rafael Rodrigues Filho  
Vice Director  
Departamento de Control del Espacio Aéreo - DECEA  
Av. Gen. Justo. 160 – 5to. Andar, 20021-130 Rio de Janeiro,  
CEP 2021-130  
T: (55 21) 21016205  
F: (55 21) 21016206  
vicea@decea.gov.br



Luiz Cláudio Ribeiro da Silva  
Chefe do Subdepartamento de Operações  
Departamento de Control del Espacio Aéreo - DECEA  
Av. Gen. Justo. 160 – 2do. Andar, 20021-130 Rio de Janeiro,  
CEP 2021-130  
+55 (21) 94996391  
+55 (21) 21016233  
ribeirolcs@hotmail.com  
sdop@decea.gov.br



Ana Luiza Membrive Martins  
Directora de Turismo  
Embajada de Brasil en Argentina  
Carlos Pellegrini 1363 – Piso 5to, Buenos Aires  
T: (5411) 4515 6500  
F : (5411) 4508 6520  
analuiza@brasil.org.ar



## CHILE

José Huepe Pérez  
Director General de Aeronáutica Civil  
Av. Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago  
T: (56 2) 439-2443  
F: (56 2) 439-2143  
director@dgac.cl  
secretaria\_director@dgac.cl  
directorgeneral@dgac.cl



Lorenzo Sepúlveda Biget  
Director de Seguridad Operacional  
Dirección General de Aeronáutica Civil  
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago  
T: (562) 439 2497  
F: (562) 439 2635  
lsepulveda@dgac.cl



Paulina Radrigan Mendoza  
Abogada  
Dirección General de Aeronáutica Civil  
Av. Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago  
T: (56 2) 439-2443  
F: (56 2) 439-2143  
pradrigan@dgac.cl



Álvaro Lisboa Montt  
Asesor Legal  
Junta de Aeronáutica Civil – JAC  
Moneda 1020, Piso 4, Santiago  
T: (562) 698 6945  
F: (562) 698 3148  
alisboa@mtt.cl



## COLOMBIA

Jazmín Alejandra Palomino  
Abogada Grupo Asuntos Internacionales y Regulatorios  
Oficina de Transporte Aéreo  
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil  
Aeropuerto Int. El Dorado, Piso 4,  
Santa Fe de Bogotá  
T: (571) 2663919 / 4139598  
F: (571) 2663779  
apalomin@aerocivil.gov.co



## CUBA

Argimiro Ojeda  
Vicepresidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC  
Calle 23 N° 64, Vedado, La Rampa,  
Plaza de la Revolución, La Habana  
T: (53 7) 8306046  
F: (53 7) 8344 5453  
vp@iacc.avianet.cu



Adys Sánchez Agüero  
Asesora Jurídica  
Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC  
Calle 23 N° 64, Vedado, La Rampa,  
Plaza de la Revolución, La Habana  
T: (53 7) 8381131 / 8381135  
F: (53 7) 8344577  
adys.sanchez@iacc.avianet.cu



## ECUADOR

Fernando Guerrero López  
Director General de Aviación Civil  
Buenos Aires 0e1-53 y Av. 10 de Agosto Edificio DAC, Piso 11  
Quito, ECUADOR  
T: (593 2) 222-3179  
F: (593 2) 256-3995  
director@dgac.gov.ec



Iván Arellano  
Representante de Ecuador ante el Consejo de la OACI  
999 University Street  
Suite 12,25  
Montreal, Quebec HC 5J9, Canadá  
T : (514) 954 6388 / 954 8317  
F : (514) 954 5708  
iarellano@icao.int

## GUATEMALA

Juan José Carlos Suárez  
Director General de Aeronáutica Civil  
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13,  
Guatemala, Ciudad  
T: (502) 23215404 / 2260 6739 / 2260 6633 / 2260 6625  
F: (502) 2331 4840  
direccion@dgac.gob.gt  
utz@dgac.gob.gt



Luis Rolando Montufar  
Jefe Dpto. Transporte Aéreo  
Dirección General de Aeronáutica Civil  
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13  
Guatemala, Ciudad  
T: (502) 2260 6630  
F: (502) 2331 4840  
luimonchi@hotmail.com



## MÉXICO

Héctor González Weeks  
Director General de Aeronáutica Civil  
Providencia 807, Piso 6, Colonia del Valle, México D.F.  
C.P. 03100, MEXICO  
T: (52 55) 5523 6642 / 5687 7660  
F: (52 55) 5523 7207  
hgonzalw@sct.gob.mx  
mlegarci@sct.gob.mx



## PANAMÁ

Robert Katz  
Director de Transporte Aéreo  
Autoridad Aeronáutica Civil - AAC  
Edificio 870, Albrook, Panamá  
T: (507) 501 9071 / 501 9072  
F: (507) 501 9079  
rkatz@aeronautica.gob.pa





## PARAGUAY

Ceferino Farias Servin  
Presidente  
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil  
Avda. Mcal. López e/Vice Pdte. Sánchez y 22 de septiembre - 2do Piso  
Asunción, Paraguay  
T: 595 (21) 203 615  
F: 595 (21) 213 406  
presiden@dinac.gov.py



Alberto Cáceres  
Asesor Jurídico  
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil  
Av. Mcal. Lopez/Vice Pdte. Sánchez y 22 de Septiembre, 3er piso  
Asunción, Paraguay  
T: 595 (21) 204 205  
F: 595 (21) 204 205  
asesorjuridico@dinac.gov.py



Aurora Torres  
Asesora de la Presidencia en el Área de Transporte Aéreo y Asuntos  
Internacionales de la Dirección de Aeronáutica Civil  
Av. Mcal. Lopez/Vice Pdte. Sánchez y 22 de Septiembre, 3er piso  
Asunción, Paraguay  
T: 595 (21) 203 615  
F: 595 (21) 210 628  
torresaurora@hotmail.com



## REPÚBLICA DOMINICANA

Bernarda Franco Candelario  
Encargada del Departamento de Transporte Aéreo  
Junta de Aviación Civil  
Calle José Joaquín Pérez N° 104, Gazcue, Santo Domingo  
T: (1 809) 6894167 Ext. 239  
F: (1 809) 6895184  
bernardadejesus@hotmail.com



José A. Pantaleón Taveras  
Miembro de la Junta de Aviación Civil en Representación del Consultor  
Jurídico del Poder Ejecutivo  
Calle José Joaquín Pérez N° 104, Gazcue, Santo Domingo  
T: (1 809) 689 4167  
F: (1 809) 689 4160  
pantaleon582004@yahoo.es



Andrés Sención Villalona  
Asistente Técnico del Presidente  
Junta de Aviación Civil  
Calle José Joaquín Pérez N° 104, Gazcue, Santo Domingo  
T: (1 809) 689 4167  
F: (1 809) 689 4160  
andressencion@hotmail.com

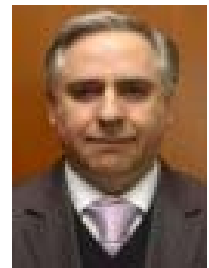


## **URUGUAY**

Daniel Olmedo  
Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica  
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519, 12.100  
Paso Carrasco, Canelones  
T: (598 2) 601-9044  
F: (598 2) 604-0427  
dinacia@adinet.com.uy



Jesús Jorge Iglesias Villos  
Director General de Aviación Civil  
Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica -  
DINACIA  
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519, Canelones, Montevideo  
T: (598 2) 6008856  
F: (598 2) 6040408 x 4054  
jiglesias@dinacia.gub.uy



Luis G. Giorello Sancho  
Asesor Jurídico  
DINACIA – Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura  
Aeronáutica  
Camino Carrasco 5519, Canelones CP 12100, Montevideo  
T: (598 2) 604 0408 int. 4223  
F: (598 2) 604 0408 int. 4232  
giosan@adinet.com.uy



María Angélica González  
Asesor Legal – Junta Nacional Aeronáutica Civil  
Rincón 575 – Piso 12- MTOP  
C.P. 11000  
Montevideo, Uruguay  
T: (598) 2915 1218  
F: (598) 2915 8598  
dintaereo@adinet.com.uy



## **ESTADOS NO MIEMBROS**

## **ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA**

Dawn R. H. Veatch  
Director Western Hemisphere Office  
FAA - Federal Aviation Administration  
800 Independence Avenue, SW,  
FOB 10B, 6th Floor, East  
Washington, DC 20591  
T: (1 202) 385-8900  
F: (1 202) 267-5032  
dawn.veatch@faa.gov



Krista Berquist  
Team Lead, Western Hemisphere Division  
FAA - Federal Aviation Administration  
800 Independence Avenue, SW  
FOB 10B, 6th Floor East, Washington, DC 20591  
T: (1 202) 385 8877  
F: (1 202) 267 5032  
krista.berquist@faa.gov



Brian J. Hedberd  
Negociador de Servicios Aéreos, Las Américas  
Departamento de Transporte Aéreo  
1200 New Jersey Ave, SE, W86-440,  
Washington, D.C. 20590  
T: (1 202) 366-7783  
F: (1 202) 366-3684  
brian.hedberg@dot.gov



## **SINGAPORE**

Bong Kim Pin  
Representante de Singapore ante el Consejo de la OACI  
999 University Street  
Suite 10,25  
Montreal, Quebec HC 5J9, Canadá  
T : (1 514) 390 7007  
F : (1 514) 390 7006  
bong\_kim\_pin@caas.gov.sg



Lim Yung Tzen  
Manager International Relations  
Singapore Changi Airport  
P.O Box 1  
Singapore 918 141  
T: (65) 6541 3086  
F: (65) 6546 5035  
lim\_yung\_tzen@caas.gov.sg



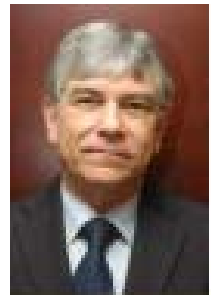
Eileen Poh  
Director International Relations  
Singapore Changi Airport  
P.O Box 1  
Singapore 918 141  
T: (65) 6541 3087  
F: (65) 6546 5035  
eileen\_poh@caas.gov.sg



## **ORGANIZACIONES INTERNACIONALES GUBERNAMENTALES**

### **OACI – Organización de Aviación Civil Internacional**

Franklin Hoyer  
Director Regional Oficina SAM  
Av. Víctor Andrés Belaúnde No 147 (Centro Empresarial)  
Edificio Real Cuatro, Piso 4,  
San Isidro, Lima, Perú  
T: (511) 611 8686  
F: (511) 611 8689  
icaord@lima.icao.int



### **CLAC – Comisión Latinoamericana de Aviación Civil**

Marco Ospina Yépez  
Secretario  
Av. Víctor Andrés Belaúnde No 147 (Centro Empresarial)  
Edificio Real Cuatro, Piso 3,  
San Isidro, Lima, Perú  
T. (511) 422 6905 / 422 9367  
F: (511) 422 8236  
clacsec@lima.icao.int



## **ORGANIZACIONES INTERNACIONALES NO GUBERNAMENTALES**

### **ACI-LAC Airports Council Internacional / Latin America – Caribbean**

Eduardo Flores  
Secretario Regional  
Airports Council International – ACI-LAC  
Guarulhos – Aeroporto Internacional de Sao Paulo  
0 JAMIL JOAO ZARIF AV. TERMINAL DE  
PASAJEROS 2, MEZANINE, ALA D  
CEP: 07.141.970, Sao Paulo, Brasil  
T: (55 11) 2445 3005 / 3143  
F: (55 11) 2445 3480  
efloresdc@aci-lac.aero



## **ALADA - Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial**

Mario Folchi

Presidente

Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial – ALADA

Arroyo 950, Buenos Aires, Argentina

+54 (11) 4327 0611

+54 (11) 4327 0611

folchi@alada.org

## **ALTA – Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo**

Alex de Gunten

Director Ejecutivo

Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo - ALTA

6355 NW 36 ST, Miami, FL 33166, Estados Unidos

T: (1 786) 388 0222

F : (1 786) 522 7315

adegunten@alta.aero



Gonzalo Yelpo

Asesor Legal

Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo - ALTA

Colonia 1066, Esc. 301, Montevideo 11.100, Uruguay

T. (598) 9 9436430

F: (598 2) 9084115, ext. 31

gyelpo@alta.aero



## **IATA - International Air Transport Association**

Juan Carlos Villate

Country Manager Colombia

International Air Transport Association – IATA

Calle 94A #13-02 Oficina 101

Bogotá, Colombia

T: 57 (1) 610 0900

F: 57 (1) 610 0120

villatej@iata.org



Alejandro Piera

Senior Legal Counsel – Legal Services

800 Place Victoria, 11th Floor

Montreal Quebec CA H4Z1M1, Canadá

T: (1 514) 874 0202

F: (1 514)

pieraa@iata.org



**INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL**

Eduardo T. Cosentino  
Vicepresidente  
Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la  
Aviación Comercial  
25 de Mayo 489, Piso 5, Buenos Aires, Argentina  
T: (5411) 4313 5031  
F: (5411) 4313 5031  
etcosentino@langbehnycosentino.com.ar

Griselda Capaldo  
Vocal del Consejo Directivo  
Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la  
Aviación Comercial  
Investigadora del CONICET y Profesora de la UBA  
Olleros 2626, Buenos Aires, Argentina  
T: (54 11) 4552 0248  
F: (54 11) 4552 0248  
gdcapaldo@yahoo.com  
gcapaldo@derecho.uba.ar



**DISCURSO DEL PRESIDENTE DE LA CLAC**  
**PARA LA APERTURA DEL LXXVII COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC**

MUY BUENOS DÍAS A TODOS QUERIDOS AMIGOS.

SR. RODOLFO GABRIELLI, ADMINISTRADOR NACIONAL DE LA ADMINISTRACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA, NUESTRO ANFITRIÓN

SR. ALEX GERAIGE, DIRECTOR NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS

SR. ALEJANDRO ORCHANSKY, COORDINADOR DE LA UNIDAD DE RELACIONES INSTITUCIONALES

SR. MARCO OSPINA, SECRETARIO DE LA COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL

SR. FRANKLIN HOYER, DIRECTOR REGIONAL DE LA OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA DE LA OACI

SEÑORES DELEGADOS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC

SEÑORES OBSERVADORES

SEÑORAS Y SEÑORES

LA VERDAD ES QUE YO NO HE TRAÍDO NINGÚN DISCURSO PREPARADO, PORQUE CREO QUE CUANDO UNO HABLA CON EL CORAZÓN, DICE MEJOR LAS COSAS QUE ESTAR RIGUROSAMENTE SEÑIDO A LA PALABRA ESCRITA.

EN ESTA OPORTUNIDAD QUIERO AGRADECER, SINCERAMENTE, A NUESTROS ANFITRIONES, EN EL NOMBRE DEL SEÑOR RODOLFO GABRIELLI Y SU EQUIPO DE TRABAJO DE LA ANAC, A QUIENES LES DESEAMOS LOS MEJORES ÉXITOS. SABEMOS QUE ESTÁN INICIANDO UNA NUEVA TAREA PARA LA AVIACIÓN CIVIL EN ARGENTINA, LUEGO DE UN ARDUO PROCESO DE TRANSICIÓN. COMO REPRESENTANTE DE TODOS LOS PAÍSES AQUÍ PRESENTES LES AUGURO LO MEJOR, PORQUE SABEMOS QUE LA AVIACIÓN ES UNA EMPRESA MUY DELICADA, MUY COMPLEJA y ES ASÍ QUE ME ATREVO, EN NOMBRE DE TODOS USTEDES, A OFRECER NUESTRO APOYO Y MEJORES OFICIOS, AL AMPARO DE NUESTRA POLÍTICA DE COOPERACIÓN HORIZONTAL PARA QUE ENTRE TODOS Y EN COMUNIDAD, PODAMOS, DE LA MEJOR FORMA, CONTRIBUIR PARA QUE ARGENTINA SALGA ADELANTE CON ESTA EXTRAORDINARIA Y DELICADA TAREA.

EN LO QUE RESPECTA A NUESTRO TRABAJO, TENEMOS DOS GRANDES METAS QUE CUMPLIR, COMO LO HE DICHO EN NUESTRA REUNIÓN TENEMOS DOS VUELOS CON UNA ESCALA. EL PRÓXIMO VUELO QUE ESTÁ RELACIONADO CON EL COMITÉ EJECUTIVO, EN EL CUAL TENEMOS MUCHAS NOTAS DE ESTUDIO QUE REVISAR, MÁS DE DOCE, Y ESPERAMOS LLEVAR TODAS ADELANTE CON UNA DISCUSIÓN FRANCA, ABIERTA, PARA QUE TODOS LOS PAÍSES PUEDAN EXPRESAR SU OPINIÓN RESPECTO A LOS VARIADOS TEMAS QUE VAMOS A DISCUTIR.

EL SEGUNDO GRAN VUELO LO TENDREMOS EL DÍA DE MAÑANA Y ES NUESTRA ASAMBLEA EXTRAORDINARIA, LA CUAL ESTÁ ORIENTADA A FINIQUITAR Y DARLE CURSO A NUESTRO ESTATUTO QUE, COMO YA LO HEMOS MENCIONADO EN ANTERIORES REUNIONES, REQUIERE DE UNA MODERNIZACIÓN PARA PODER DARLE UNA MAYOR CAPACIDAD DE GESTIÓN EN TODOS LOS ÁMBITOS A NUESTRA COMISIÓN. QUIERO RESALTAR QUE CUANDO HABLO DE CAPACIDAD DE GESTIÓN ME REFIERO A TRABAJAR EN LOS LINEAMIENTOS, EN LOS OBJETIVOS QUE NOSOTROS MISMOS NOS HEMOS FIJADO EN EL PLAN ESTRATÉGICO, TAREAS CONCRETAS, CON METAS POR ALCANZAR Y ESO ABARCA A TODOS LOS GRUPOS DE TRABAJO QUE TIENEN NUESTRA CLAC.

ESTA ES UNA EMPRESA A LA QUE QUEREMOS DARLE TÉRMINO EL DÍA DE MAÑANA Y, DE AHÍ EN ADELANTE , HACER USO DE NUESTRO ESTATUTO Y PODER DAR CURSO EN FORMA EFECTIVA, EFICIENTE, CON MÁS CALIDAD A NUESTRO TRABAJO.

ASÍ QUE REITERO MI AGRADECIMIENTO A NUESTROS ANFITRIONES Y LE DEJO LA PALABRA AL SEÑOR RODOLFO GABRIELLI, ADMINISTRADOR NACIONAL DE LA ANAC ARGENTINA.

MUCHAS GRACIAS.



**DISCURSO DEL ADMINISTRADOR NACIONAL DE LA ANAC**  
**ARGENTINA, SEÑOR RODOLFO GABRIELLI**

QUIERO AGRADECERLES PROFUNDAMENTE QUE NOS HAYAN ELEGIDO PARA LLEVAR ADELANTE ESTA ACTIVIDAD, DESEARLES POR SUPUESTO QUE TENGAN UNA BUENA ESTADÍA ACÁ JUNTO CON NOSOTROS Y EXPRESARLES QUE PARA NOSOTROS ES UN ALTÍSIMO HONOR PODER TENERLOS A TODOS USTEDES ACÁ TRABAJANDO.

CIRCUNSTANCIAS COMO ESTA DONDE LA ANAC ESTÁ EMPEZANDO CON SUS ACTIVIDADES, USTEDES SABEN QUE HACE MUY POCOS MESES SE EFECTIVIZÓ REALMENTE LAS TRANSFERENCIAS DE LAS FUNCIONES DE LO QUE ERA EL COMANDO DE REGIONES AÉREAS EN LA ARGENTINA A LA ANAC, ASÍ QUE ESTE ES NUESTRO DEBUT EN TAREAS COMO ESTA Y EN ORGANIZACIONES COMO ESTA, ASÍ QUE DESDE YA SEPAN DISCULPAR, DISIMULAR, CUALQUIER ERROR QUE PODAMOS HABER COMETIDO EN ESTE SENTIDO, VAMOS A IR APRENDIENDO EN EL TIEMPO SEGURAMENTE.

REALMENTE ES MUY GRATO PARA NOSOTROS QUE ESTÉN ACÁ Y, MÁS ALLÁ QUE HAYAMOS ESTADO MUY INMERSOS EN ESTE TIEMPO EN ESTE PROCESO DE TRANSFERENCIA DE LO MILITAR A LO CIVIL, QUE COMO TODOS USTEDES SABEN, LOS QUE ESTÁN EN ESTA ACTIVIDAD, ES UN PROCESO COMPLEJO, ES UNA OPORTUNIDAD PARA NOSOTROS, PARA LA ARGENTINA, Y COMO TAL VAMOS A APROVECHAR ESTE PROCESO, ESTA TRANSFERENCIA PARA REVISAR LAS NORMAS, LOS PROCEDIMIENTOS, PARA MODERNIZARNOS Y ACTUALIZARNOS EN LOS PROCEDIMIENTOS DE TRANSPORTE AÉREO EN LA ARGENTINA.

YO EN ESTE SENTIDO TENGO QUE RECONOCER EL APOYO QUE HEMOS RECIBIDO TANTO DE LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES COMO DE LOS MISMOS ACTORES QUE TENÍAN QUE VER CON ESTE PROCESO, EN NUESTRO CASO EL MINISTERIO DE DEFENSA EN ARGENTINA, DE QUIEN DEPENDIA EL COMANDO DE REGIONES AÉREAS. USTEDES HABRÁN VISTO QUE ESTAMOS LLEVANDO ADELANTE UN PROCESO TRANQUILO, SIN SOBRESALTOS, CON TODO LO QUE TIENEN ESTOS PROCESOS QUE TIENE QUE VER MUCHAS VECES CON LA INCERTIDUMBRE DEL TRASPASO DE TANTA CANTIDAD DE PERSONAL DE UN LUGAR A OTRO, PERSONAL QUE

ESTÁ ACOSTUMBRADO A UN SISTEMA MILITAR Y QUE PASA A UN SISTEMA CIVIL, QUE POR DEFINICIÓN ES DISTINTO Y MUY ESPECIALMENTE AL PERSONAL QUE ESTÁ PASANDO, QUE PASÓ A LA ANAC TANTO AL CIVIL COMO AL MILITAR QUE VA SER CIVIL TAMBIÉN EN EL TIEMPO, YA QUE LO ÚNICO QUE HE VISTO ES PREDISPOSICIÓN, GANAS, ENTUSIASMO POR ACOMPAÑAR ESTE PROCESO, MÁS ALLÁ DE LAS LÓGICAS INCERTIDUMBRES QUE TIENEN ESTAS SITUACIONES.

NOSOTROS POR NUESTRA PARTE, EL COMPROMISO NUESTRO ES TRABAJAR MUY FUERTEMENTE, APROVECHAR ESTA OPORTUNIDAD PARA MODERNIZAR TODO EL SISTEMA AÉREO ARGENTINO, TANTO EN LO QUE HACE A LA NAVEGACIÓN AÉREA, AL SISTEMA DE COMUNICACIONES, LA SEGURIDAD OPERACIONAL, PERO VAMOS A PONER TODO NUESTRO ESFUERZO EN NUESTRO PERSONAL. NOSOTROS QUEREMOS QUE LA GENTE QUE TRABAJE EN LA ANAC TENGA UNA PROFESIÓN, SEA RECONOCIDO PROFESIONALMENTE, SEA JERARQUIZADO COMO TAL Y AHÍ ES DONDE VAMOS A PONER TODO NUESTRO ESFUERZO Y TODAS NUESTRAS GANAS PARA DARLE A QUIENES HAN PASADO O ESTÁN PASANDO A LA ANAC, LA CARRERA QUE TIENEN QUE TENER Y LA JERARQUÍA QUE TIENEN QUE TENER PARA LLEVAR ADELANTE UNA TAREA TAN DELICADA COMO ES LA ADMINISTRACIÓN DEL ESPACIO AÉREO ARGENTINO, PARA ESO VAMOS A PONER UN GRAN ESFUERZO EN TODO LO QUE TIENE QUE VER CON LA CAPACITACIÓN, CON LOS SISTEMAS DE CAPACITACIÓN, VAMOS A APROVECHAR LO QUE TENEMOS EN NUESTRO PAÍS, VAMOS A APROVECHAR TODAS LAS EXPERIENCIAS INTERNACIONALES EN ESTE SENTIDO Y VAMOS A PONER TAMBIÉN A DISPOSICIÓN DE LA CLAC O DE LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES, ESPECIALMENTE EN LO REGIONAL, TODOS LOS SISTEMAS DE CAPACITACIÓN QUE PODAMOS TENER EN NUESTRO PAÍS, LOS VAMOS A FORTALECER, LOS VAMOS A APOYAR, LOS VAMOS A PREPARAR EN SU INFRAESTRUCTURA PARA QUE ARGENTINA TENGA UN SISTEMA DE CAPACITACIÓN DE GENTE BIEN PREPARADO, UNA BUENA INFRAESTRUCTURA Y PARA QUE TAMBIÉN PUEDA SER ÚTIL A LA REGIÓN EN TODOS SUS SENTIDOS, ASÍ QUE VA YA NUESTRO COMPROMISO EN ESTE SENTIDO.

DESDE YA QUE, AL MISMO TIEMPO ENTENDEMOS LA IMPORTANCIA QUE LA INTEGRACIÓN TIENE EN UN SISTEMA COMO EL DE LA AVIACIÓN, SI HAY ALGO INTEGRADOR POR NATURALEZA ES EL TRANSPORTE AÉREO, ASÍ QUE TAMBIÉN NUESTRO COMPROMISO DE PARTICIPAR MUY ACTIVAMENTE, DE ESTAR, DE ACOMPAÑAR TODOS ESTOS PROCESOS DE INTEGRACIÓN MUY ESPECIALMENTE CON LO NUESTRO, CON LO PROPIO

QUE ES ESTE ÁMBITO. LA ANAC, DESDE YA SEPAN, QUE ESTÁ PROFUNDAMENTE COMPROMETIDA EN APOYAR Y ACOMPAÑAR TODOS ESTOS PROCESOS PARA QUE ESTA REGIÓN PUEDA TENER UNA POSICIÓN COMÚN Y PUEDA LIDERAR UNA CANTIDAD DE PROCESOS EN DISTINTOS ÁMBITOS INTERNACIONALES, ASÍ QUE ESTO NO ES UNA FORMALIDAD SINO REALMENTE EL COMPROMISO DE QUE ENTENDEMOS REALMENTE LA IMPORTANCIA QUE TIENEN ESTOS ÁMBITOS Y ESTA ES LA ACTITUD QUE LA ANAC VA TENER EN EL TIEMPO CON ESTOS ORGANISMOS, MUY ESPECIALMENTE CON LA CLAC QUE LO CONSIDERAMOS COMO LO NUESTRO Y LO PROPIO.

REALMENTE ESTAMOS ORGULLOSOS QUE TODOS USTEDES ESTÉN ACÁ, LES QUEREMOS AGRADECER EL ESFUERZO QUE HAN HECHO, ESPECIALMENTE A LAS AUTORIDADES DE LA CLAC, A TODOS QUIENES NOS ACOMPAÑAN, A TODOS LOS QUE HAN HECHO ESTE ESFUERZO PARA ESTAR PRESENTES ACÁ EN BUENOS AIRES. YO QUIERO MUY ESPECIALMENTE AGRADECER NO SÓLO A LOS MIEMBROS DE LA CLAC SINO A LOS MIEMBROS DE OTRAS ORGANIZACIONES QUE NOS ACOMPAÑAN ESTOS DÍAS TANTO EN EL SEMINARIO QUE SE LLEVÓ A CABO SOBRE MEDIO AMBIENTE, COMO A ESTA REUNIÓN, COMO ES EL CASO DE LA FAA, DE IATA, DE OACI Y OTROS ORGANISMOS QUE NOS HAN ACOMPAÑADO EN ESTOS DÍAS, MI AGRADECIMIENTO Y MI RECONOCIMIENTO PARA ELLOS, PARA MI GENTE QUE TRABAJÓ EN TODO ESTE TIEMPO PARA QUE ESTO SEA POSIBLE, PARA EL APOYO QUE LA CLAC NOS HA DADO EN ESTE SENTIDO.

LE QUIERO AGRADECER ESPECIALMENTE A ALEJANDRO ORCHANSKY, A ROBERTO SARTI, A ERICA, A TODOS LOS QUE HAN TRABAJADO Y QUE LOS HE VISTO TRABAJADO CON MUCHO ENTUSIASMO, MÁS ALLÁ DE LA INCERTIDUMBRE DE SER LA PRIMERA VEZ DE PARTICIPAR DE UN EVENTO COMO ESTE, PARECE QUE LAS COSAS VAN SALIENDO BIEN, MEJORARÁN IGUAL EN EL FUTURO, ASÍ QUE MI AGRADECIMIENTO A TODOS. Y EN ESTE ÁMBITO DECLARÓ INAUGURADA ESTA SEPTUAGÉSIMA SÉPTIMA REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO Y ESTA SEGUNDA ASAMBLEA EXTRAORDINARIA DE LA CLAC, ESPERO QUE LAS REUNIONES SEAN FRUCTÍFERAS, SEAN PROVECHOSAS, VA YA NUESTRO COMPROMISO MUY ACTIVO DE PARTICIPAR AHORA Y EN EL FUTURO EN ESTOS TIEMPOS Y QUE TENGAN UNA FELIZ ESTADÍA ACÁ EN BUENOS AIRES.

GRACIAS.

## LXXVII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Buenos Aires, Argentina, 30 de septiembre y 1º de octubre de 2009)

### ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por la Secretaría)

#### **SESIÓN ABIERTA**

1. Procesos de Integración de Transporte Aéreo en la Región (Secretaría)
2. Informe sobre la participación de la CLAC en la Conferencia Diplomática para la adopción de Convenios sobre Indemnización por daños causados a terceros (Montreal, Canadá, 20 de abril al 2 de mayo de 2009) (Secretaría)
3. Plan Estratégico de la CLAC (Puntos Focales y Secretaría)
  - Programa de reuniones y capacitación CLAC 2010 (Secretaría)
  - Informe del Seminario “Transporte y Política Aérea” (Guatemala, Guatemala, 9 al 12 de junio de 2009) – *Proyecto de Decisión “Criterios y directrices para elaborar una negociación”* (Secretaría)
  - Becas 2009 - 2010 (Secretaría)
  - Modelo de costos y tarifas para los servicios de navegación aérea (Brasil)
  - Macrotarea Navegación Aérea (Brasil)
4. Informe de Vigésimo Segunda Reunión del Grupo de Expertos GEPEJTA/22 (Ciudad de Panamá, Panamá, 26 al 28 de mayo de 2009) (Secretaría)
5. Informe de Vigésimo Tercera Reunión del Grupo de Expertos GEPEJTA/23 (Santo Domingo, República Dominicana, 25 al 27 de agosto de 2009) (Secretaría)
6. Guía de Orientación para la participación de la CLAC en la Reunión de Alto Nivel sobre Aviación Internacional y Cambio Climático para examinar el Programa de acción recomendado por el GIACC (Montreal, Canadá, 7 al 9 de octubre de 2009) (Secretaría)
  - Consideraciones y posición brasilera presentada durante las reuniones del Grupo Internacional de Cambio Climático en la Aviación – GIACC de la OACI (Brasil)
  - Posición ALTA a enfoque sectorial global en materia medioambiental (ALTA)
7. Actualización y revocatoria de Decisiones CLAC (Secretaría)
  - Propuesta de Actualización de la Resolución A13-1 “Ampliación del área geográfica de la CLAC para la incorporación de otros Estados de América” (República Dominicana)

8. Otros asuntos

- Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico-militar (Montreal, Canadá, 19 al 21 de octubre de 2009) (Secretaría)
- Conferencia de la OACI sobre la aviación y los combustibles alternativos (Río de Janeiro, Brasil, 6 al 18 de noviembre de 2009) (Secretaría)
- Décima Reunión departamental de estadística OACI (Montreal, Canadá, 23 al 27 de noviembre de 2009) (Secretaría)
- Simposio OACI sobre la próxima generación de profesionales de aviación (Montreal, Canadá, 1° al 4 de marzo de 2010) (Secretaría)
- Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (Montreal, Canadá, 29 al 31 de marzo de 2010) (Secretaría)
- Concepto Operacional ATM Nacional (Brasil)
- Inclusión de la cláusula de designación de aerolíneas en el Acuerdo Bilateral de Transporte Aéreo entre Colombia y el Reino Unido de Gran Bretaña (Colombia)

**SESIÓN CERRADA**

9. Política de Cooperación Horizontal (Secretaría)

10. 34° período de sesiones del Comité Jurídico de la OACI (Montreal, Canadá, 9 al 17 de septiembre de 2009) (Coordinador CLAC - Comité Jurídico)

11. Participación de la CLAC en el 37° período de sesiones de la Asamblea de la OACI 2010 (Secretaría)

12. Negociaciones con otros organismos internacionales (Presidencia)

13. Gestión Presupuestaria (Secretaría)

14. Cuotas de contribución del período 2009-2010 (Secretaría)

15. Otros asuntos

- Agenda CLAC 2010 (Secretaría)
- Seminario sobre Nuevas Tecnologías (Chile)

**PROGRAMA DE REUNIONES Y DE CAPACITACIÓN DE LA CLAC AÑO 2010**

**REUNIONES AÑO 2010**

<b>Reunión</b>		<b>Fecha</b>	<b>Sede</b>
1.	<ul style="list-style-type: none"> <li>LXXVIII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC</li> <li>FIDAE / Conferencia “<i>Wings of Change</i>” IATA</li> </ul>	22 de marzo 23 – 25 de marzo	Santiago, Chile
2.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reunión de coordinación</li> <li>Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional</li> </ul>	28 de marzo 29 – 31 de marzo	Montreal, Canadá
3.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vigésimo cuarta reunión del grupo de expertos en asuntos políticos, económicos y jurídicos del transporte aéreo (GEPEJTA/24)</li> <li>Seminario de Estadística</li> <li>Quinta reunión del Grupo <i>ad hoc</i> “Sistema Estadístico Integrado”</li> </ul>	26 al 30 de abril	Lima, Perú
4.	Cumbre sobre aviación civil Unión Europea y América Latina (CE / CLAC / ANAC Brasil)	Por definir	Río de Janeiro, Brasil
5.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tercera reunión del Grupo FAL/AVSEC</li> <li>Seminario FAL-DVLM</li> </ul>	18 al 20 de mayo	Asunción, Paraguay
6.	Cuarta reunión del Grupo FAL/AVSEC	7 y 8 de julio	Montevideo, Uruguay
7.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vigésimo quinta reunión del grupo de expertos en asuntos políticos, económicos y jurídicos del transporte aéreo (GEPEJTA/25)</li> </ul>	2 al 6 de agosto	Buenos Aires, Argentina
8.	LXXIX Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC	24 al 26 de agosto	México D.F., México
9.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reunión de coordinación</li> <li>37° período de sesiones Asamblea de la OACI</li> </ul>	Septiembre/octubre	Montreal, Canadá
10.	<ul style="list-style-type: none"> <li>XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC</li> <li>Reunión de Jefes de Delegación</li> <li>LXXX Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC</li> </ul>	1 al 5 de noviembre	Punta Cana, República Dominicana

**CAPACITACIÓN AÑO 2010**

<b>Reunión</b>		<b>Fecha</b>	<b>Sede</b>
1.	Seminario sobre “control de calidad en los servicios de transporte aéreo”	6 al 8 de abril	Asunción, Paraguay
2.	Seminario sobre “informática y sistemas”	15 al 17 de junio	Por definir
3.	Seminario sobre “gestión del recurso humano”	20 al 22 de julio	Lima, Perú
4.	Seminario sobre “factores humanos en la aviación” (conjuntamente con la CAAS – Singapur)	16 al 18 de noviembre	Lima, Perú
5.	Seminario / Taller sobre la implantación del “Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) y Programa de Seguridad Operacional (SSP)”	Por definir	Ciudad de Guatemala, Guatemala

**GUÍA DE ORIENTACIÓN**

**REUNIÓN DE ALTO NIVEL SOBRE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL Y EL CAMBIO CLIMÁTICO  
(Montreal, Canadá, 7 - 9 de octubre de 2009)**

<b>CUESTIÓN</b>	<b>ASUNTOS A TRATAR</b>	<b>POSICIÓN / ACCIÓN</b>
<p><b>Cuestión 1:</b>  <b>Metas a las que se aspira y opciones en materia de implantación</b></p>	<p>Antecedentes:  Al adoptar el Programa de acción convenido por medio del consenso en el seno del GIACC, el Consejo de la OACI destacó la importancia y urgencia de encontrar la forma de limitar o reducir el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación civil internacional en el cambio climático. Reconoció el progreso que el GIACC logró para dicho fin y que, aprovechando el trabajo del GIACC, la OACI necesitaba preparar un mensaje que presentará ante la COP 15.</p> <p>El Apéndice K, “Programa de acción de la OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático”, de la Resolución A36-22 de la Asamblea abarca la identificación de posibles metas mundiales a las que podría aspirar la aviación internacional en cuanto al rendimiento de combustible y posibles opciones de implantación.</p> <p>El GIACC se centró en esta área de trabajo durante su tercera y su cuarta reuniones, teniendo en cuenta las recomendaciones de un grupo de trabajo del GIACC y la labor del CAEP relativa a la evaluación de las emisiones actuales de CO2 y la cuantificación de las futuras tendencias de las emisiones de CO2 y las mejoras en rendimiento de combustible del sistema de la aviación mundial para el período de 2006 a 2050.</p> <p>Luego de deliberar ampliamente, el GIACC adoptó las</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Respalda las consideraciones del Consejo de la OACI sobre el informe de situación del GIACC.</li> <li>• Reconocer que, en el marco del Convenio de Chicago y el Apéndice K de la Resolución A36-22 de la Asamblea de la OACI, el informe y recomendaciones del Presidente del GIACC/4 contienen elementos útiles y prácticos para orientar la implementación del Programa de acción y líneas de acción entre la OACI y sus Estados miembros.</li> <li>• Tener en cuenta el marco doctrinal establecido por la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados.</li> <li>• Reconocer los principios consagrados en la Convención sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago, 1944), como el de la no discriminación.</li> <li>• Destacar que los países en desarrollo deberían recibir una mayor tolerancia con respecto a las obligaciones, debido a que su contribución acumulativa a la política de transición climática es sustancialmente</li> </ul>



CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	<p>metas mundiales a las que se aspira en la forma de mejoras anuales en rendimiento de combustible (2%) hasta el 2050. Aunque el GIACC también consideró metas más ambiciosas para mejorar el rendimiento de combustible (2,5% y 3%), no fue posible llegar a un acuerdo sobre ninguna de ellas debido, entre otras cosas, a la incertidumbre asociada al logro de dichas metas.</p> <p>Otras metas que consideró el GIACC (sin haberse logrado un acuerdo definitivo respecto a ninguna de ellas) incluyen las basadas en un crecimiento neutro en carbono, o la neutralidad en carbono, que podrían lograrse mediante la aplicación de medidas técnicas y/o el uso de medidas basadas en criterios de mercado.</p> <p>Medidas previstas:                      Se invitará a la reunión HLM-ENV a que considere el informe del GIACC que figura en el documento HLM-ENV/09-WP/4 y la decisión del Consejo respecto al informe del GIACC que figura en la nota HLM-ENV/09-WP/3. También, dicha reunión será invitada a examinar las recomendaciones propuestas en la nota HLM-ENV/09-WP/5 acerca de las metas a las que se aspira y las opciones en materia de implantación, así como otros documentos recibidos de los Estados y las organizaciones internacionales, y a acordar medidas en cuanto a estas recomendaciones. Además, se invitará a la reunión HLM-ENV a tomar nota, entre otros, de la reciente Sesión del Foro de las Principales Economías sobre Energía y Cambio Climático que tuvo lugar en L'Aquila, Italia el 9 de julio de 2009 y a que considere si:</p> <p>a) la OACI debería presentar en la COP 15 un marco mundial para abordar la cuestión del impacto de la</p>	<p>menor.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reconocer a la OACI como el principal foro de debate sobre la influencia de la aviación sobre el cambio climático y considera que la proposición de políticas y acciones destinadas a mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación deben darse en la coordinación y la cooperación entre la OACI, la CMNUCC y el Protocolo de Kioto.</li> <li>• Apoyar la posición del Presidente del Consejo de la OACI para presentar una declaración respecto al liderazgo de la OACI, en lo que a la aviación civil internacional, se refiere.</li> <li>• Respaldar que se informe a la OACI acerca de su progreso en la reducción de las emisiones, a fin de establecer un control eficaz y las tendencias para el futuro.</li> </ul>

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	<p>aviación internacional en el cambio climático;</p> <p>b) las metas de rendimiento de combustible solas serían suficientes para reducir la contribución absoluta de emisiones de GEI de la aviación; y</p> <p>c) podría acordarse una meta más ambiciosa para reducir las emisiones de la aviación internacional.</p>	
<p><b>Cuestión 2:</b>  <b>Propuestas sobre estrategias y medidas para reducir las emisiones</b></p>	<p>Antecedentes:</p> <p>El Apéndice K, “Programa de acción de la OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático”, de la Resolución A36-22 de la Asamblea abarca la solicitud para que el Consejo prepare un enérgico Programa de acción que incluya estrategias y medidas para reducir las emisiones.</p> <p>El GIACC se centró en esta área de trabajo durante su tercera y su cuarta reuniones, teniendo en cuenta las recomendaciones de dos de sus grupos de trabajo: uno sobre medidas para reducir las emisiones y otro sobre medidas basadas en criterios de mercado y encargado de aprovechar la labor del CAEP sobre instrumentos relacionados con medidas basadas en criterios de mercado, incluido el comercio de derechos de emisión.</p> <p>El GIACC recomendó un conjunto de medidas del que los Estados puedan elegir a fin de reducir las emisiones de la aviación internacional, el cual cubre el desarrollo de tecnologías relacionadas con las aeronaves, mejor gestión del tránsito aéreo y mejor uso de la infraestructura, operaciones más eficientes, medidas económicas/basadas en criterios de mercado y medidas normativas. Cada Estado tendría la autoridad definitiva para elegir la gama de medidas que resulte apropiada a sus circunstancias, de conformidad con las metas mundiales a las que se aspira.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apoyar las siguientes recomendaciones del GIACC para la reducción de las emisiones: <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Aeronaves de nueva tecnología</li> <li>✓ Mejoras en la gestión del tráfico aéreo e infraestructura aeroportuaria</li> <li>✓ mejoras en la eficiencia de las operaciones aéreas)</li> <li>✓ Medidas de desarrollo económico y de mercado</li> <li>✓ Medidas regulatorias</li> </ul> </li> <li>• Reconocer que la adopción de estas medidas es opcional y cada Estado debe mantener su autonomía en la elección de las medidas más adecuadas, de acuerdo a sus condiciones.</li> <li>• Teniendo en cuenta que subsiste desacuerdo respecto a la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado, impulsar la gestión del Consejo de la OACI, para que, lo antes posible, elabore un marco que permita la adopción de medidas acordadas multilateralmente y no discriminatorias, evitando acciones</li> </ul>

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	<p>Debería alentarse a los Estados a que preparen y presenten a la OACI planes de acción individuales.</p> <p>La opinión de las Partes en la CMNUCC sigue dividida en cuanto al problema de cómo tratar las emisiones procedentes de la aviación y el transporte marítimo internacionales en el marco del futuro acuerdo de la CMNUCC, siendo que algunos Estados están dispuestos a establecer metas para estos sectores bajo la CMNUCC y otros apoyan la coordinación de todos los aspectos de las emisiones de la aviación y el transporte marítimo internacionales en el marco de la OACI y la OMI, respectivamente.</p> <p>Las Partes prepararon textos concretos sujetos a negociación para apoyar los debates de la CMNUCC. Entre las propuestas específicas para la aviación internacional figuran: las enmiendas del Artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto; la inclusión de metas para la aviación internacional; y la creación de un gravamen impuesto a la aviación internacional a fin de obtener recursos financieros para las medidas de mitigación y adaptación en un futuro acuerdo.</p> <p>Medidas previstas: Se invitará a la reunión HLM-ENV a que considere el informe del GIACC que figura en el documento HLM-ENV/09-WP/4 y la decisión del Consejo respecto al informe del GIACC que figura en la nota HLM-ENV/09-WP/3. También, dicha reunión será invitada a examinar las recomendaciones propuestas en las notas HLM-ENV/09-WP/6, WP/7, WP/8 y WP/9 y otros documentos recibidos de los Estados y las organizaciones internacionales, y a acordar medidas en cuanto a estas recomendaciones. Además, se invitará a la reunión HLM-ENV a considerar, entre otros, si</p>	unilaterales.

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	<p>la OACI debería:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) encargar un estudio para hacer avanzar la labor del GIACC relativa a propuestas de estrategias y medidas para reducir las emisiones y, en caso afirmativo, decidir cuál sería el contenido específico del estudio y su plazo de realización, teniendo en cuenta la urgencia de llegar a un acuerdo sobre esta cuestión;</li> <li>b) establecer una norma de emisiones de CO<sub>2</sub> para aeronaves y promover la elaboración e implantación futuras de medidas operacionales para reducir las emisiones de la aviación;</li> <li>c) establecer un proceso para desarrollar un marco de medidas basadas en criterios de mercado para la aviación internacional, teniendo en cuenta las conclusiones de la reunión HLM-ENV y los resultados de la COP 15, para el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI que se llevará a cabo en 2010; e</li> <li>d) incorporar en la postura que se entregará ante la COP 15 la hoja de ruta sobre la aviación y los combustibles alternativos que la Conferencia sobre aviación y combustibles alternativos deberá establecer.</li> </ul>	
<p><b>Cuestión 3:</b>  <b>Medios para medir el progreso</b></p>	<p>Antecedentes:</p> <p>En el seno de la CMNUCC, desde sus inicios, se ha reconocido la necesidad de que las metas sean mensurables, notificables y verificables (MRV), y la medición de las emisiones de la aviación civil internacional ha sido un desafío debido a la dificultad de atribuir dichas emisiones a los Estado en forma individual.</p> <p>El GIACC se centró en esta área de trabajo durante su tercera y su cuarta reuniones, teniendo en cuenta las recomendaciones de un grupo de trabajo del GIACC, los</p>	

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	<p>resultados de la 14ª reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/14), las deliberaciones que tuvieron lugar durante una reunión técnica para tratar la recopilación de datos de combustible y la información que proporcionó la Secretaría.</p> <p>Entre otras cosas, el GIACC reconoció que los Estados contratantes deberían desarrollar informes anuales detallados sobre las medidas que están tomando para contribuir a alcanzar la meta mundial a la que se aspira. También, reconoció que la OACI debería desempeñar una función de liderazgo en coordinar la recopilación y el análisis de datos obtenidos de todas las fuentes disponibles, aprovechando los arreglos existentes en el marco del Artículo 67 del Convenio de Chicago y las capacidades de elaboración de modelos disponibles en la Organización.</p> <p>Medidas previstas:                      Se invitará a la reunión HLM-ENV a que considere el informe del GIACC que figura en el documento HLM-ENV/09-WP/4 y la decisión del Consejo respecto al informe del GIACC que figura en la nota HLM-ENV/09-WP/3. También, dicha reunión será invitada a examinar las recomendaciones propuestas en la nota HLM-ENV/09-WP/10 y otros documentos recibidos de los Estados y las organizaciones internacionales, y a acordar medidas en cuanto a estas recomendaciones.</p>	
<p><b>Cuestión 4:</b>  <b>Recursos financieros y humanos</b></p>	<p><b>Cuestiones financieras generales</b></p> <p>Antecedentes:                      En el Programa de acción del GIACC figuran referencias específicas a aspectos relacionados con los recursos</p>	

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	<p>financieros y humanos. Concretamente, se reconoce que para el logro de metas que permitan mejorar el rendimiento de combustible (2% anual hasta 2050) “se requerirá invertir de manera considerable en desarrollo tecnológico” (párrafo 10); se propone un conjunto de medidas entre las que figuran “medidas para facilitar el acceso a asistencia, en particular en el caso de los países en desarrollo” (párrafo 14), y “aquellas relativas a la asistencia para los países en desarrollo, el acceso a recursos financieros, la transferencia de tecnología y el desarrollo de capacidad” (párrafo 15); y se recomienda que “el Consejo desarrolle enfoques que permitan proporcionar asistencia técnica y financiera a los países en desarrollo con respecto al proceso de notificación” (párrafo 19).</p> <p>También, en el proceso de la CMNUCC hay varias propuestas que se están examinando y que podrían conducir a cierta forma de gravámenes impuestos al sector de la aviación internacional y asociados a sus niveles de emisión de gases de efecto invernadero. Los fondos recolectados podrían usarse para financiar los procesos de la mitigación y la adaptación en los países en desarrollo. Ya sea como resultado de las negociaciones de la COP 15 de la CMNUCC o a través de algunos mecanismos financieros alternativos propuestos en las deliberaciones de la OACI, existe la posibilidad de que se requiera que la Organización administre fondos asociados a las iniciativas del sector de la aviación internacional en materia de cambio climático.</p> <p>En el documento HLM-ENV/09-WP/11 se resume cómo pueden utilizarse los fondos generados de los ingresos procedentes de los mecanismos financieros relacionados con las emisiones de la aviación.</p>	

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	<p><b>Cuestiones internas de la OACI sobre los recursos financieros y humanos</b></p> <p>Antecedentes:            Durante la 14ª sesión de su 182º período de sesiones, el Consejo estableció un fondo ambiental voluntario a fin de financiar las iniciativas adicionales relacionadas con el medio ambiente que se solicitaron durante el 36º período de sesiones de la Asamblea. Se pidió a los Estados contratantes que contribuyeran al fondo lo antes posible para apoyar estas iniciativas. El fondo tiene la finalidad de cubrir actividades ambientales, incluida la contratación de tres especialistas en medio ambiente, hasta el 2010, pero debido a que hasta ahora las contribuciones son insuficientes, el fondo se agotará a finales de 2009.</p> <p>Medidas previstas:            Se invitará a la reunión HLM-ENV a que examine las recomendaciones propuestas en la nota HLM-ENV/09-WP/11 y a acordar medidas en cuanto a estas recomendaciones. En particular, se invitará a la reunión HLM-ENV a reconocer la necesidad de contar con recursos adicionales para facilitar la implantación de las todas las medidas recomendadas, incluido el posible establecimiento de un marco financiero para asistir a los países en desarrollo, que deberán tomar los Estados y la Secretaría, así como a recomendar a la OACI que dé los pasos necesarios para responder a este desafío.</p>	
<p><b>Cuestión 5:            Examen del Programa de acción sobre la aviación internacional y el</b></p>	<p>La finalidad de la reunión HLM-ENV es revisar el Programa de acción, recomendado por el GIACC y examinado por el Consejo, y otras recomendaciones, a fin de que la OACI</p>	

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
<b>cambio climático</b> – <b>recomendaciones para la COP 15</b>	pueda formular comentarios a la COP 15 que se celebrará en Copenhague en diciembre de 2009.  Medidas previstas: Se invitará a la reunión HLM-ENV a que examine las recomendaciones propuestas en la nota HLM-ENV/09-WP/12 y a acordar medidas en cuanto a estas recomendaciones. Esto, junto con las decisiones previas de la reunión, se presentará en la forma de una declaración, que el Consejo examinará en su 188º período de sesiones, permitiendo a la OACI formular comentarios ante la COP 15, en diciembre de 2009.	