

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/79-INFORME  
22/09/10

**LXXIX REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC**

(Ciudad de México, México, 31 de agosto y 1º de septiembre de 2010)

**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 LXXIX Reunión del Comité Ejecutivo, los días 31 de agosto y 1º de septiembre de 2010, en la Ciudad de México, México, en el Gran Salón del Gran Hotel de la Ciudad de México.

**Secretaría y participantes**

2. La Secretaría estuvo a cargo del Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC y participaron en la reunión 74 delegados representando a 13 Estados miembros, 3 Estados no miembros y 7 organismos internacionales. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 1**.

**Ceremonia de apertura**

3. El Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC, abrió la Reunión agradeciendo al Director General de Aeronáutica Civil de México, por el apoyo brindado a la Secretaría en la realización del evento.

4. A continuación, el Sr. José Huepe Pérez, Presidente de la CLAC presentó su discurso resaltando, entre otras cosas, que en la presente reunión se tocarían temas de suma importancia como relativos a la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, facilitación, así como también a aspectos económicos, de medio ambiente y especialmente aquellos relacionados al 37º Período de Asamblea de la OACI, etc. Concluyó, solicitando a todos los presentes una participación activa para enriquecer las materias en beneficio de todos los Estados miembros y expresó su más sincero agradecimiento a las Autoridades anfitrionas.

5. Seguidamente, el Sr. Humberto Treviño Landois, Sub Secretario de Transportes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México, dio la bienvenida a las delegaciones participantes y declaró inaugurada la reunión del Comité Ejecutivo. Los discursos figuran como **Adjuntos 2, 3 y 4**, respectivamente.

## Orden del Día

6. El Comité Ejecutivo adoptó el Orden del Día provisional, tal como se detalla en el **Adjunto 5** 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/79-NI/01- Secretaría*

7. El Secretario inició la presentación de la Nota informativa CLAC/CE/79-NI/01 recordando que la XVIII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santiago de Chile, Chile, octubre de 2008), aprobó el Plan Estratégico de las Actividades de la CLAC (2009 – 2010) cuyo objetivo principal es la “Integración del Transporte Aéreo en América Latina”. En ese sentido, como cumplimiento a dicho Plan Estratégico, presentó la información sobre los últimos acontecimientos respecto a los procesos de integración en otros organismos, abarcando 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) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

8. Seguidamente, la Experta de Cuba se refirió a los Acuerdos de Complementación Económica en el contexto de la Alianza Bolivariana para los Pueblos de América (ALBA), sobre lo cual manifestó que 7 países de la Región (Bolivia, Cuba, Ecuador, Nicaragua, Venezuela, Dominica y San Vicente) ya cuentan con un Acuerdo de este tipo que incluye temas de transporte aéreo, tomando en cuenta la complementación en el campo de líneas aéreas, de colaboración en el campo aeroportuario e incluso en temas relativos a documentación de viaje. Al respecto, el Presidente solicitó a la Delegada de Cuba el documento mencionado, comprometiéndose a hacerlo llegar a la Secretaría.

## Conclusión

9. El Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información presentada y encargó a Cuba hacer llegar a la Secretaría el documento correspondiente a los Acuerdos de Complementación, en el marco del ALBA.

### Cuestión 2 del

#### Orden del Día:

#### Arreglos para la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC (Punta Cana, República Dominicana, 2 al 5 de noviembre de 2010)

*Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/02- Secretaría*

10. La Secretaría se refirió a la Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/02, respecto a los arreglos para la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC, próxima a realizarse en noviembre del presente año. Al respecto informó, en cuanto a la “Lista tentativa de invitados”, que la misma requería el análisis de los Representantes de los Estados miembros para que se realicen las modificaciones pertinentes, de ser el caso y, la misma se apruebe para circular la convocatoria a la XIX Asamblea Ordinaria, lo más pronto posible.

11. Asimismo, entre otras cosas, se refirió a los demás adjuntos de la nota de estudio “Información General”, “Orden del día provisional de las plenarios y Comité de trabajo”, “Esquema del informe del Presidente”, “Lista de Estados miembros que han conformado el Comité Ejecutivo”, “Relación de Estados miembros que han sido sede de Asambleas Ordinarias de la CLAC” y

“Candidaturas de Estados miembros a formar parte del Comité Ejecutivo”, haciendo especial énfasis en el esquema del Informe del Presidente y el Orden del día provisional de la Asamblea, asuntos que fueron aprobados por los asistentes.

12. Por otro lado, al tratar el tema de la futura composición del Comité Ejecutivo para el bienio 2011-2012, el Secretario manifestó que, se había recibido oficialmente la intención de República Dominicana en ocupar la Presidencia, de Guatemala para ocupar una de las Vicepresidencias y de Perú en el mismo sentido.

13. Seguidamente, el Delegado de Brasil manifestó el deseo de su país de ocupar la Primera Vicepresidencia y de igual manera el Delegado de Argentina expresó que su país desea postular a una de las Vicepresidencias, comprometiéndose a hacer llegar a la Secretaría su postulación de manera oficial.

### **Conclusión**

14. El Comité Ejecutivo luego de tomar conocimiento de la información presentada, encargó a la Secretaría circular la convocatoria a la XIX Asamblea Ordinaria, próxima a realizarse en Punta Cana, República Dominicana, 2 al 5 de noviembre de 2010.

#### **Cuestión 3 del Orden del Día:**

**Informe de la Vigésimo Cuarta Reunión del Grupo de Expertos GEPEJTA/24 (Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010)**

*Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/03- Secretaría*

#### **Cuestión 4 del Orden del Día:**

**Informe de la Vigésimo Quinta Reunión del Grupo de Expertos GEPEJTA/25 (Buenos Aires, Argentina, 4 al 6 de agosto de 2010)**

*Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/04 – Secretaría*

*Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/20 – Chile*

15. A solicitud del Secretario los Informes de las Reuniones del GEPEJTA/24 y GEPEJTA/25 se presentaron uno seguido del otro por tratarse, en la mayoría de casos, de temas continuativos. De esta manera el Secretario inició recordando que desde el 1º de enero de 2007 la CLAC trabaja 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 GRUFAL/AVSEC.

16. Seguidamente, el Comité Ejecutivo pasó revista al Informe de la Vigésimo Cuarta Reunión del Grupo de Expertos (GEPEJTA/24), llevada a cabo en la ciudad de Lima, Perú, del 27 al 29 de abril de 2010. Al respecto, destacó la inclusión del tema “Teléfono de Emergencia 24 horas para contactar en caso de crisis”, en el Plan Estratégico de Actividades de la CLAC para el próximo bienio 2011-2012.

17. A continuación, se pasó revista al Informe de la Vigésimo Quinta Reunión del Grupo de Expertos (GEPEJTA/25), llevada a cabo en la ciudad de Buenos Aires, Argentina, 4 al 6 de agosto de 2010. Al respecto, sobre el punto 1.1 “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos” el Delegado de Argentina ratificó la Declaración presentada en la Reunión del GEPEJTA/25.

18. El Delegado de Chile por su parte, se refirió al punto 2.1 “Política Regional y Medio Ambiente” y expresó que le parecía importante que la Región tenga una posición común en la próxima Asamblea de la OACI. Asimismo reconoció que es un trabajo que se viene impulsando fuertemente

México, por lo que ofreció sus esfuerzos para ser parte del Grupo *ad hoc*. Esta propuesta fue bien recibida por México, que también resaltó la importancia de mantener una posición común frente a la Asamblea de la OACI, sobre todo en lo referente a cambio climático.

19. El Director Regional de la Oficina SAM/OACI se refirió al punto 5.2 “Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación Panamericano” para actualizar la información presentada, pues en el GEPEJTA anterior se habló que el Grupo era tan sólo una iniciativa, no teniendo una base jurídica. Sin embargo, aclaró que sí la tiene mediante la Decisión del Consejo 190-4, que crea el RASG-PA, así como otros Grupos Regionales.

20. Finalmente el Representante de Argentina, respecto a la Macrotarea 3 “Capacitación”, indicó que la nueva Administración estaba retomando con energía renovada las actividades que se han venido llevando a cabo y pidió la colaboración de todas las administraciones nacionales para un intercambio intenso de información respecto a los temas de capacitación, para solucionar los problemas de estandarización de información que los estaba demorando

21. A continuación el Representante de Chile, en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea “Seguridad Operacional”, realizó una presentación sobre la “Situación Regional de la Seguridad Operacional” (**Adjunto 6**).

22. Seguidamente, presentó la Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/20 con el informe del trabajo del GEPEJTA sobre la OMR y SRVSOP, informando sobre los antecedentes del proceso seguido para la institucionalización del SRVSOP y el trabajo del GEPEJTA para incorporar el Sistema a la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional-OMR (**Adjunto 7**).

23. El Delegado de Argentina inició su participación felicitando al Representante de Chile por la presentación de la Nota de estudio. Asimismo, se refirió a que el Convenio de Brasilia es un instrumento que ha puesto a debido resguardo la soberanía de Argentina de las Islas Malvinas, disputa que mantiene con el Reino Unido y que está reconocida en las Naciones Unidas y respaldada por varias naciones de Latinoamérica. Agregó, que Argentina está conforme con la propuesta de ampliar el área geográfica de la OMR a Latinoamérica, sin embargo tenía algunas reservas respecto al proceso planteado, en cuanto a que un Grupo de Expertos estaría proponiendo una modificación estatutaria de una Institución que ya ha sido aprobada por una Conferencia Diplomática y que, incluso como CLAC, consideraba que se estaría excediendo en sus atribuciones al formular una propuesta de este tipo. Manifestó que, en todo caso, tal como lo expresó el Ponente, sería necesario explorar otros modos de acción para que la OMR amplíe el marco geográfico, sin proponer una modificación de su convenio estatutario tan amplia, como la presentada. Terminó agregando que, si no se encuentra otra manera y se tiene que llegar a la reformulación del Artículo 23, Argentina no podría aceptar la propuesta.

24. Posteriormente, el Delegado de Brasil manifestó que todos los trabajos sobre la OMR son trabajos que datan de hace muchos años, existiendo documentación de ella dentro de la OACI y en el GREPECAS. Añadió que antes del año 2005 ya había estudios acerca de porqué debía existir una OMR para la Región SAM, CAR, etc. y que el hecho de empezar una OMR por regiones no es porque los Estados lo hayan pedido, sino porque el GREPECAS vio que sería la mejor forma, existiendo un estudio bastante detallado al respecto. Por otro lado, se refirió al problema que tiene Brasil sobre la posibilidad de hacer cambios en un Acuerdo que ha sido aprobado en una Conferencia Diplomática por Delegados que tenían el poder legal de aprobarlo en representación de sus respectivos Estados. Y, terminó sugiriendo que, aprovechando todo el trabajo realizado, se inicie la OMR tal como está y que, los Estados que inicialmente serán parte de la OMR, empiecen el trabajo de agregar otras regiones que traiga soluciones y beneficios a toda la Región, ya que si ahora se modifica algo que ni siquiera empezó se perdería varios años de trabajo.

25. El Delegado de Uruguay inició su participación felicitando también a Chile por el trabajo presentado. Seguidamente, comentó que en el momento en que todos los Delegados del Grupo

*ad hoc* realizaron su trabajo, todas las decisiones fueron tomadas a modo de consenso, es decir, que no se realizó ninguna votación y que en el artículo de la OMR sobre la forma de tomar las decisiones, se establece que éstas serán tomadas por consenso, tal como se estableció en Naciones Unidas. Asimismo, se refirió a la unanimidad como práctica inoperante pues llevaría el trabajo a que se revise una y otra vez hasta que todos estén de acuerdo, dando a cada parte un derecho de veto. Finalmente agregó que es totalmente posible modificar el documento y puso como ejemplo que, en este momento en Beijing, se está discutiendo la modificación de dos Convenios Multilaterales Internacionales, de carácter universal, que están vigentes para muchos de los países miembros de la CLAC y que, el hecho de estar firmados, ratificados y depositados no impedía que se pudieran modificar.

26. Seguidamente, el Director de la Oficina Regional SAM/OACI manifestó que el Convenio había sido firmado por 5 Estados de la Región y que, desde el punto de vista del derecho internacional, es un instrumento jurídico perfecto. Asimismo agregó que, toda la Conferencia Diplomática había sido supervisada por el Director de Asuntos Jurídicos de la OACI, lo que daba la conformidad de ser un instrumento jurídico válido, y que, de no ser perfecto se tomarían en cuenta los comentarios que se hicieran al respecto.

27. Por su parte el Presidente agregó que, este es un Convenio que fue firmado no por la CLAC sino por los Estados que estaban presentes y debidamente acreditados en la Conferencia y en las discusiones de la misma y, por lo tanto había que mantenerlo en ese nivel. Por tal motivo cualquier discusión al respecto, se debería mantener en ese foro. Asimismo, explicó que a la CLAC a través de la Junta General del SRVSOP, se le pidió que el Grupo *ad hoc* jurídico estudie como incluir en la OMR el SRVSOP y emitir sus comentarios y el resultado de este trabajo consta en el informe presentado por el Punto Focal (Chile) y en consecuencia la CLAC ya había cumplido con su encargo, por tanto le tocaría ahora a la Junta del Sistema darle el trámite que corresponda, a este documento.

28. El Secretario concluyó indicando que enviaría una comunicación al Presidente de la Junta sobre lo acordado en la Reunión del GEPEJTA/25, acompañando el trabajo desarrollado, para que en esa instancia se acuerde lo que más convenga.

### **Conclusión**

29. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada y encargó a la Secretaría:
- a) incluir a Chile como miembro del Grupo *ad hoc* “Política Regional y Medio Ambiente”; y,
  - b) enviar una comunicación al Presidente de la Junta del SRVSOP sobre el trabajo desarrollado por el GEPEJTA, acompañando el informe presentado por el Ponente para que en esa instancia se acuerde lo más conveniente.

### **Cuestión 5 del Orden del Día:**

### **Informe de Tercera Reunión del Grupo FAL/AVSEC de la CLAC (Montevideo, Uruguay, 5 y 6 de julio de 2010)**

*Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/05 – Secretaría*

30. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/05 referente al Informe de la Tercera Reunión del GRUFAL/AVSEC de la CLAC, realizada en Montevideo, Uruguay, los días 5 y 6 de julio de 2010, detallando los puntos del orden del día, destacando aquellos de mayor interés, así como las conclusiones alcanzadas por el Grupo.

### **Conclusión**

31. Luego de tomar nota de la información proporcionada, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente el informe de la Tercera Reunión del GRUFAL/AVSEC de la CLAC.

**Cuestión 6 del  
Orden del Día:**

**Informe del Curso sobre “Planificación Estratégica de la Aviación”  
CLAC/EAU (Asunción, Paraguay, 6 al 11 de junio de 2010)**

*Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/06 – Secretaría*

32. El Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/CE/77-NE/06 refiriéndose al Informe del Curso sobre “Planificación Estratégica de la Aviación” CLAC/EAU, llevado a cabo en Asunción, Paraguay, del 6 al 11 de junio de 2010, en el marco de la suscripción del Memorándum de Entendimiento entre esta Comisión y los Emiratos Árabes Unidos (EAU), cuyo objetivo fue brindar a los participantes conocimientos y herramientas acerca de la combinación del proceso de planificación estratégica con los diversos elementos de gestión, como son la planificación, la organización, la ejecución, el control y la evaluación, así como la explicación de diversas herramientas y técnicas de apoyo a la planificación y la toma de decisiones. Informó, asimismo, que el Seminario tuvo una duración de 4 días y estuvo dividido en cinco partes: Introducción a la Planificación Estratégica / Factores Esenciales de la Planificación / Herramientas y Técnicas para la Planificación y la Toma de Decisiones / Implementación de Estrategias / Gestión del Rendimiento.

**Conclusión**

33. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información presentada por la Secretaría.

**Cuestión 7 del  
Orden del Día:**

**Informe del Seminario CLAC/OACI sobre “Documentos de Viaje de  
Lectura Mecánica, Tecnología Biométrica y Normas de Seguridad”  
(Montevideo, Uruguay, 7 y 8 de julio de 2010)**

*Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/07 – Secretaría*

34. El Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/CE/77-NE/07 acerca del Informe del Seminario CLAC/OACI “Documentos de Viaje de Lectura Mecánica, Tecnología Biométrica y Normas de Seguridad”, celebrado en Montevideo, Uruguay, los días 7 y 8 de julio de 2010, en el cual los Delegados de los organismos conexos a la actividad de Facilitación (Migraciones, Relaciones Exteriores, Líneas Aéreas, Concesionarios de aeropuertos, Empresas de turismo y Consultores, entre otras) profundizaron su conocimiento sobre las normas y métodos recomendados en materia de facilitación, así como de los procedimientos y tecnologías que se dispone para tal efecto.

35. El Seminario tuvo una duración de dos días, desarrollándose en idioma inglés con interpretación simultánea y estuvo dividido en cuatro sesiones: Normas y especificaciones internacionales sobre documentos de viaje / Aplicación de normas y especificaciones de la OACI / Documentos y registros civiles / Control de documentos, detección de fraude, uso de la biometría y refuerzo de la seguridad de la aviación.

**Conclusión**

36. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información presentada por la Secretaría.

**Cuestión 8 del**

**Orden del Día:** **Informe sobre la participación de la CLAC en la Cumbre sobre Aviación Civil Unión Europea y América Latina (CE / CLAC / ANAC-Brasil) (Río de Janeiro, Brasil, 24 al 26 de mayo de 2010)**

*Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/08 – Secretaría*

37. La Secretaría se refirió a la Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/08 respecto al Informe sobre la participación de la CLAC en la Cumbre sobre Aviación Civil Unión Europea y América Latina (CE/CLAC/ANAC-Brasil), celebrada en Río de Janeiro, Brasil, del 24 al 26 de mayo de 2010, destacando que en ella se reunieron representantes de las Autoridades Aeronáuticas y Ejecutivos de alto nivel de todos los sectores involucrados en el desarrollo de la aviación civil de Europa y Latinoamérica, incluyendo las industrias aeroespaciales y los servicios aeronáuticos. Asimismo, destacó que la Cumbre proporcionó una sólida plataforma para estimular el diálogo político, facilitar el intercambio comercial y reforzar la comunicación entre la Comisión Europea y la CLAC.

38. Seguidamente, el Presidente de la CLAC hizo referencia a la Declaración Conjunta suscrita entre el Vicepresidente de la Comisión Europea, el Ministro de Fomento del Reino de España (Presidente de la Unión Europea) y el Presidente de la CLAC, informando que, entre otras cosas, se acordó realizar una segunda Cumbre, pero esta vez en suelo europeo y sólo a nivel de Autoridades Aeronáuticas. Terminó destacando la importancia de contar con una instancia de diálogo entre ambas regiones.

**Conclusión**

39. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información presentada por la Secretaría y Presidencia.

**Cuestión 9 del**  
**Orden del Día:** **Informe del avance del Programa de Capacitación de la CLAC para el bienio 2009 – 2010**

*Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/09 – Secretaría*

40. El Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/09 recordando que la CLAC es un organismo internacional cuyo principal objetivo es proveer a las autoridades de la Aviación Civil de los Estados que lo conforman una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutir y planificar todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de la aviación civil y que, para alcanzar dicho objetivo la CLAC desarrolla todas las funciones necesarias para propiciar acuerdos para la capacitación del personal en todas las especialidades de la aviación civil y acuerdos colectivos de cooperación técnica en este campo, con el fin de obtener la mejor utilización de los recursos disponibles.

41. En ese sentido recordó que la CLAC trabajó activamente en coordinación con otros Estados y entidades internacionales a nivel mundial (OACI, IATA, ALTA, ALADA, CAN, OEA, OIP, ACI, FAA/USA, entre otros). Adicionalmente informó que, también se han suscrito acuerdos de cooperación con otras comisiones regionales de aviación civil, como son la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC), la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), y con la *Singapore Aviation Academy* (SAA) de la *Civil Aviation Authority of Singapore* (CAAS), con la cual aprovechando la LXXVIII Reunión del Comité Ejecutivo (Santiago de Chile, Chile, marzo 2010), se suscribió una nueva Addenda al MOU. De igual manera, se ha firmado el Acuerdo de Cooperación Mutua con la República de Corea (06 de mayo de 2010) y otro con los Emiratos Árabes Unidos (21 de junio de 2010), los mismos que contemplan la capacitación y el otorgamiento de becas, entre otros temas.

42. Seguidamente se refirió a que, desde el año 2008, la CLAC viene organizando cursos, seminarios, conferencias y talleres a nivel regional, con la participación de los Estados miembros y diversas organizaciones internacionales. Sobre lo cual informó que, en algunas oportunidades las becas ofrecidas no son aprovechadas por los Estados, pues de un total de 94 becas ofrecidas en el año y medio, se ha utilizado sólo el 73%. Por tanto, sugirió a los Delegados presentes que envíen a sus funcionarios, tomando en cuenta el beneficio que representa para la región, este tipo de cursos y/o seminarios. Agregó además que, por cuestiones de tiempo el Seminario sobre “Informática y Sistemas” había tenido que posponerse, quedando pendiente para el siguiente período.

43. Finalmente informó que, la Secretaría de la CLAC ha creído conveniente implementar una “base de datos sobre capacitación” para aplicar e impulsar la política de “Cooperación Horizontal”, lo que permite aunar esfuerzos, optimizar el recurso humano, generando la integración y la estandarización de programas a nivel regional. De esta manera, en materia de capacitación se pretendía contar con información de instructores, especialistas, Centros de instrucción y Escuelas de formación de pilotos.

44. Para terminar, presentó en un resumen detallado el número de Seminarios/Cursos, becas otorgadas y participantes a los diferentes eventos de capacitación, destacando que hasta la fecha se había capacitado a 606 personas y se habían entregado 68 becas.

### **Conclusión**

45. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información presentada y encargó a la Secretaría incluir el Seminario sobre “Informática y Sistemas” en el programa de reuniones y capacitación del bienio 2011-2012. De igual manera, exhortó a los Estados que envíen postulantes a las becas que ofrece la Secretaría de la CLAC.

### **Cuestión 10 del Orden del Día:**

### **Proyectos de Decisión**

*Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/10 – Secretaría*

*Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/11 – Secretaría*

*Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/12 – Secretaría*

*Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/13 – Secretaría*

*Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/14 – Secretaría*

- ***Actualización de la Recomendación A3-3 “Uso de la Parada Estancia”***

46. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/10, recordando que es tarea permanente de la Secretaría el seguimiento sobre la aplicación de su marco normativo en los Estados miembros y la revisión constante de las Decisiones. En ese sentido, en cumplimiento a la Resolución A16-9 sobre la “Aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y revisión del estado de las Decisiones de la CLAC”, la XVIII Asamblea Ordinaria (Santiago, Chile, octubre de 2008) se observó que la Rec A3-3 “Uso de la parada-estancia”, debería ser actualizada por recomendación del Grupo de Expertos.

47. Asimismo informó que, luego del análisis pertinente por parte del GEPEJTA, en sus distintas reuniones, se resolvió sugerir se mantenga la Recomendación pero incluyendo y ampliando el *stop over* para que no se restrinja a una sola línea aérea, modificándose así el literal 3 del documento “*Terminada la parada-estancia, el pasajero deberá ser reembarcado para un tercer país en un vuelo que incluya el código de la aerolínea que lo desembarcó*”.

### **Conclusión**



48. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente las modificaciones del Proyecto de Recomendación y acordó presentarlo a la próxima Asamblea (**Adjunto 8**).

- ***Actualización de la Recomendación A17-13 “Mecanismo de coordinación y cooperación regional en materia FAL/AVSEC”***

49. Seguidamente, la Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/11 recordando que la XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Panamá, noviembre de 2006), aprobó la Resolución A17-13 relativa al “Mecanismo de Coordinación y Cooperación Regional en materia AVSEC” y que, desde el 1º de enero del 2007 se viene trabajando con una Macrotarea que analiza conjuntamente los temas de Facilitación y Seguridad contra actos de interferencia ilícita, por lo que el Grupo FAL/AVSEC en su Tercera Reunión (Montevideo, Uruguay, julio de 2010), luego de analizar la Recomendación A17-13 acordó introducir las modificaciones necesarias para que el mecanismo en mención pueda ser aplicado tanto a Facilitación como a Seguridad y presentarlo a la presente reunión del Comité Ejecutivo, para ulterior aprobación de la Asamblea.

### **Conclusión**

50. No habiendo comentarios, el Comité Ejecutivo aprobó la actualización de la Resolución A17-13 para presentarla a la XIX Asamblea de la CLAC (**Adjunto 9**).

- ***Actualización de la Recomendación A15-13 “Modelo de costos para servicios aeroportuarios”***

51. En relación a la Actualización de la Recomendación A15-13 “Modelo de costos para servicios aeroportuarios”, la Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/12 recordando que el GEPEJTA reunido en mayo de 2009 constituyó el Grupo *ad hoc* (Bolivia, Brasil (Ponente), Chile, Panamá, IATA, ALTA y ACI/LAC) para revise y actualice la Resolución A15-13 “Guía metodología para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea de la Región”. Al respecto, el GEPEJTA/23 (Santo Domingo, República Dominicana, agosto de 2009) observó que una parte de la Recomendación se refería a aspectos relativos a la “Navegación Aérea” y otra a la “Gestión Aeroportuaria”, circunscribiéndose el Grupo *ad hoc* a revisar lo concerniente a la “Navegación Aérea”, mientras que el resto del documento sería analizado directamente por el GEPEJTA.

52. Posteriormente se refirió a que, durante la Reunión del GEPEJTA/24 (Lima, Perú, abril de 2010) se acordó que el Grupo *ad hoc* que se encargará del análisis y revisión del proyecto de recomendación “Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea/aeropuerto”, se encargue también del análisis y revisión de la parte correspondiente a los costos de los “servicios aeroportuarios” de la Resolución A15-13. En esta Reunión el GEPEJTA encargó al Experto de México que, en su calidad del Ponente del Grupo *ad hoc*, incluya el análisis de la parte correspondiente a costos de los servicios aeroportuarios en dicho Grupo.

53. Finalmente, en la Reunión del GEPEJTA/25 (Buenos Aires, Argentina, agosto de 2010), México presentó el análisis y la revisión de la parte correspondiente a los costos de los servicios aeroportuarios de la Resolución A15-13, informando que se estaba proponiendo ligeras modificaciones al texto del documento, particularmente en el numeral correspondiente a los “Principios de tarifación” y a la “Metodología en el análisis de los costos”, además de proponer modificaciones a los principios y criterios en materia de proposición de la recaudación tarifaria. De esta manera, el GEPEJTA acogió favorablemente las modificaciones propuestas por el Grupo *ad hoc* y encargó a la Secretaría que presente el Proyecto de Resolución para análisis del Comité Ejecutivo y ulterior aprobación de la Asamblea.

## Conclusión

54. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente las modificaciones del Proyecto de Resolución y acordó presentarlo a la próxima Asamblea (**Adjunto 10**).

- *Proyecto de Recomendación “Condiciones Generales atinentes a la comercialización de los servicios de transporte aéreo” (Cargos adicionales a los boletos)*

55. El Secretario inició la presentación de la Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/13 refiriéndose a que, durante la Reunión del GEPEJTA/24 (Lima, Perú, abril de 2010) la IATA realizó una presentación sobre “Impuestos, tasas y cargos”, en base a la solicitud que se hiciera pues los Expertos deseaban conocer el origen de los cargos que aparecen en los billetes de pasaje, sobre los cuales muchas veces del usuario desconoce su procedencia. En esa misma reunión, se observó la preocupación de las Autoridades respecto a la adquisición de billetes de pasaje a través del Internet en donde se ofertan precios bajos, sin embargo una vez terminado el procedimiento, el usuario termina pagando una tarifa más alta que la ofrecida inicialmente.

56. Agregó asimismo que, por las razones expuestas, el Grupo consideró conveniente promulgar una Recomendación a los Estados miembros mediante la cual se pida que los únicos cargos adicionales que se incluyan separado de la tarifa sean los gubernamentales y que el “consumidor/pasajero” debe ser siempre informado del precio final, incluyendo los cargos gubernamentales que son aplicables a todas las compañías aéreas. En ese sentido, se encargó al Experto de Brasil que, en coordinación con el Punto Focal (Panamá), elabore el Proyecto de Recomendación pertinente, el mismo que fue presentado en la Reunión del GEPEJTA/25 (Buenos Aires, Argentina, agosto de 2010).

57. Al respecto, el Representante de IATA se refirió a los términos que expresa esta Resolución, indicando que hay situaciones que han resultado críticas para la aviación, como es el precio del combustible, pues éste varía de acuerdo al modelo de avión, por lo que consideraba que el objeto estaba bien pero que habría que modificar la forma para evitar confusiones.

58. Por su parte, el Delegado de Brasil expresó que entendía lo expresado por IATA en relación a las diferencias en consumo de combustible de acuerdo al tipo de avión y que consideraba justo que si el avión va a recorrer una ruta más larga el precio sea más alto, pero que en todas las situaciones el usuario tiene derecho a saber cuánto le cobrarán para poder escoger. El Secretario agregó que, únicamente sería necesario realizar algunos ajustes al texto por la traducción del portugués.

59. La Delegada de Cuba por su parte manifestó que el texto de la Recomendación obliga a que las líneas aéreas publiquen su página web sus tarifas pero que en la práctica no se puede obligar a ninguna empresa a hacerlo, por lo tanto estarían aprobando una Recomendación que no sería viable y no podría aplicarse. Agregó además, que sería recomendable solicitarle a IATA la explicación del significado de todas las siglas de los billetes de pasaje.

60. A continuación, IATA volvió a tomar la palabra e indicó no estar en contra de la Recomendación sino que, por el contrario, considera importante mantener la transparencia. Sin embargo, lo que proponía era mejorar la redacción, de lo contrario sería impracticable tal como lo manifestó la Delegada de Cuba, y que dicha redacción debería ser flexible, amplia y práctica.

61. El Delegado de Brasil manifestó que, esta norma ya está vigente en Brasil desde abril de 2010 para todas las empresas que venden billetes por Internet y que funciona perfectamente.

62. En ese sentido, el Presidente de la CLAC manifestó que sería interesante tener una presentación de cómo Brasil ha implementado este Proyecto de Recomendación y sugirió se lo haga, aprovechando la Asamblea.

### Conclusión

63. Luego del debate, el Comité Ejecutivo acordó encargar a Brasil que realice una presentación acerca de cómo ha implementado este Proyecto de Recomendación en la próxima Asamblea, para luego de eso ver la mejor forma de promulgar dicha Recomendación.

- ***Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos***

64. El Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/14 recordando que, durante la Reunión del GEPEJTA/24 (Lima, Perú, abril de 2010), el Ponente del Grupo *ad hoc* sobre un “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos” presentó el proyecto de Acuerdo a los países de la CLAC, cuyo texto fue elaborado sobre la base de un texto preparado originalmente por la Secretaría en coordinación con Panamá (anterior Punto Focal de “Transporte y Política Aérea”), teniendo siempre a la vista el modelo de convenio multilateral de corte liberal elaborado por la última Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI para adaptado a la realidad latinoamericana, introduciendo además los textos de la OACI, así como los aportes recibidos por parte de los miembros del Grupo *ad hoc* Guatemala, República Dominicana y Uruguay.

65. Asimismo el Secretario añadió que, la Delegación de Brasil había presentado un proyecto paralelo que contenía algunas diferencias con el proyecto presentado por el Grupo *ad hoc*, consideraciones que, en términos generales, se estimaron conciliables con el texto propuesto. Adicionalmente, se hizo notar que en la Reunión del GEPEJTA/24 había quedado pendiente de resolver si era mejor disponer un Protocolo adicional al Proyecto de Convenio que incluya el cabotaje, o contar con en el texto del mismo convenio con el derecho a formular reservas, para lo cual Brasil ofreció ser sede a efectos de realizar una reunión del Grupo *ad hoc*.

66. En ese sentido, el 24 de mayo en Río de Janeiro se reunieron los Expertos miembros del Grupo *ad hoc* (Brasil, Chile, Panamá, República Dominicana y Uruguay) y representantes de Paraguay (Observador), para revisar el Proyecto de Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos preparado por el Ponente y las modificaciones propuestas por Brasil para elaborar un proyecto definitivo, el cual, luego de un intenso debate, elaboró un texto consensuado que incluyó el procedimiento de “Reservas” y no el de contar con un protocolo adicional, esto con la convicción de facilitar la ratificación y adhesión al Acuerdo, observándose que, las reservas que se formulen al firmar, ratificar o adherir al Acuerdo se podrían levantar en cualquier momento, lo que le otorga flexibilidad.

67. Finalmente el Secretario agregó que, en la Reunión del GEPEJTA/25 (Buenos Aires, Argentina, agosto de 2010), el Grupo analizó el Proyecto presentado y lo acogió favorablemente, encargando a la Secretaría que lo presente al Comité Ejecutivo en la presente reunión, además de constituir a la Secretaría como depositaria del Acuerdo y encargar a la misma realice los arreglos pertinentes para que, aquellos Estados que lo deseen, lo suscriban en ocasión de la próxima Asamblea Ordinaria de la CLAC (Punta Cana, República Dominicana, 2 al 5 de noviembre de 2010).

### Conclusión

68. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo aprobó el Proyecto de Resolución “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos” (**Adjunto 11**) presentado y encargó a la Secretaría realizar los arreglos pertinentes para que, los Estados que así lo deseen puedan suscribirlo, en ocasión de la XIX Asamblea de la CLAC y que se constituya como depositaria del Acuerdo.

### Cuestión 11 del

**Orden del Día:**                    **Otros Asuntos**

*Presentación IATA*  
*Nota informativa CLAC/CE/79-NI/03 – ALTA*  
*Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/21 – ALTA*  
*Presentación FAA*

- ***Elaboración de un marco mundial para abordar las emisiones de CO2 de la Aviación***

69. El Representante de IATA inició la presentación de su nota recordando que la misma fue presentada en ocasión del GEPEJTA/25 y que la misma corresponde a la Cuestión 17 del Orden del día del 37 Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI “Protección del medio ambiente”. De esta manera, se refirió a la nota de estudio “Elaboración de un marco mundial para abordar las emisiones de CO2 de la Aviación”.

70. Respecto a lo presentado, el Representante de Chile manifestó que la nota presentada por IATA le parecía razonable y por lo tanto, Chile no tenía ningún inconveniente en respaldarla.

**Conclusión**

71. Sin mayores comentarios, el Comité Ejecutivo concordó con la posición de IATA respecto a que la OACI es el Organismo que debía liderar esta materia y destacó que toda la Industria (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, etc.) deberían asistir con una sola posición a la COP/16 de México.

- ***Posición de la Industria respecto a las emisiones de CO2***

72. El Representante de ALTA recordó que en la Reunión del GEPEJTA/25 (Buenos Aires, Argentina, agosto de 2010) al tratar la cuestión 2.1 del Orden del día sobre Política Regional de Medio Ambiente, ALTA se había comprometido a hacer llegar a la Secretaría información sobre la situación del Aeropuerto de Guarulhos, Brasil, en relación a que las autoridades municipales de Sao Paulo solicitaron a las líneas aéreas información sobre sus operaciones en los últimos diez años relativa a consumo de combustible, ocupación y cantidad de vuelos diarios. Agregó además que, la Prefectura Municipal de la ciudad de Guarulhos había emitido la nota de prensa que presentaban indicando que se estaría buscando algún tipo de compensación por el daño ambiental, provocado por las aeronaves en el tiempo señalado.

**Conclusión**

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

- ***Posición de ALTA para la 37º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI y COP/16***

74. Seguidamente, el Representante de ALTA inició la presentación de la Nota de estudio CLAC/CE/79-NE/21 recordando que en la LXXVIII Reunión del Comité Ejecutivo (Santiago de Chile, 22 de marzo de 2010), se refirió a la Conferencia de las Partes (COP15) (Copenhague, Dinamarca, diciembre de 2009), cuyo objetivo era establecer el marco regulatorio global sobre cambio climático post-Kioto, entre otros. Asimismo, resaltó el principal logro obtenido en la COP/15 al quedar sentado el precedente para que OACI sea quien se encargue de elaborar las bases del sistema para la aviación.

75. Por otro lado, manifestó que la amenaza de regulaciones independientes, superpuestas y sin un claro foco pro-medioambiente sigue latente, motivo por el cual la Resolución de ALTA de su pasada Asamblea General en Cartagena de Indias cobró relevancia especialmente en su llamado para la adopción de un enfoque sectorial global para la industria de la aviación bajo el esquema post-Kioto con el liderazgo de OACI, que pueda arribarse en la próxima COP/16 (Cancún, México, 30 de noviembre al 10 de diciembre de 2010). En ese sentido, este enfoque sectorial global consideraba las situaciones y necesidades especiales de las aerolíneas de países en desarrollo, siendo esto de especial relevancia en el caso de Latinoamérica y del Caribe, donde el transporte aéreo no ha llegado a un grado de madurez comparable al de economías desarrolladas, por lo que además, poner límites a su natural crecimiento implicaría serias amenazas al desarrollo de los países de Latinoamérica y del Caribe y se crearían barreras adicionales al desarrollo del transporte aéreo.

76. En tal sentido, ALTA hizo un llamado a los Gobiernos para que apoyen los objetivos colectivos de la industria que fueran presentados a OACI: 1) Mejoramiento promedio de eficiencia en combustible de 1,5% por año hasta el 2020; 2) Crecimiento neutral en emisiones de CO<sub>2</sub> desde 2020; y, 3) Un 50% de reducción en las emisiones netas de CO<sub>2</sub> para el 2050, comparadas con el año base de 2005. Por tal motivo, ALTA solicitó al Comité Ejecutivo de CLAC y a sus Estados miembros adoptar como suyos los principios enunciados, de cara a la 37 Asamblea de la OACI y la COP/16.

77. Iniciando el debate el Representante de Brasil se refirió a la información presentada por ALTA en relación a la situación del Aeropuerto de Guarulhos, dejando claro que la posición de Brasil en términos de medio ambiente y cambio climático es 100% coordinada entre las distintas entidades o instituciones del Estado brasilero y que, en este caso el enfoque del Ministerio Público no responde a las negociaciones internacionales, sino más bien lo que se busca es proteger los intereses de los ciudadanos que viven cerca del aeropuerto, respondiendo a los principios que rigen su Constitución. Por otro lado, agregó que apoyaba la nota presentada por IATA y que Brasil defiende el principio de las “responsabilidades comunes pero diferenciadas”, con base en los datos históricos de acumulación de gases de efecto invernadero en la atmósfera, consideró a éste un posicionamiento justo que reflejaba el posicionamiento de todas las empresas aéreas de los países de América Latina y por ello apoyan a Chile, ALTA e IATA, en lo concerniente a este asunto.

78. Por su parte, el Delegado de Argentina consideró oportuno hacer una reflexión respecto a las intervenciones de Chile, ALTA, IATA y Brasil, con relación al posicionamiento que llevará la CLAC sobre este tema en la Asamblea de la OACI. De esta manera, se refirió a algunos principios como son que la OACI es, indiscutiblemente, el Organismo para resolver las cuestiones entre el medio ambiente y la aviación; que no hay lugar a medidas unilaterales en este campo; y, la posición que todos los países mantienen en los distintos foros, es decir, la “responsabilidad común pero diferenciada”, sobre el cual se espera se considere para que no quede diluido dentro de principios generales. Terminó su participación indicando que no puede haber medidas económicas que afecten a la aviación, cuando los fondos no están destinados de una manera probada a mitigar los impactos del medio ambiente, creyendo conveniente mantener esta postura.

79. Seguidamente, el Representante de México notificó que el Presidente del Consejo y la Secretaría de la OACI van a presentar un Proyecto de Resolución para ser aprobado por el Consejo, con vistas a presentarlo posteriormente al 37º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI. Agregó además que, este proyecto contiene los principios de la CVDR y el principio de no discriminación, concentrándose la discusión en dos aspectos, por un lado en la cuestión de metas aspiracionales y por otro, en metas basadas en el mercado.

## **Conclusión**

80. Luego del debate, el Comité Ejecutivo coincidió en que este es un tema de suma importancia y encargó a la Secretaría la verificación de la Resolución que presentará el Consejo de la OACI en la próxima Asamblea, para asumir una posición regional de apoyo si así se estima pertinente.

- **Presentación de la FAA**

81. La Representante de la FAA de los Estados Unidos de América se refirió en su presentación a la Nota de estudio que presentarán en la próxima Asamblea de la OACI, respecto a las emisiones de gas de efecto invernadero “A more ambitious, collective approach to international aviation greenhouse gas emissions” (**Adjunto 12**), nota que será presentada por Canadá, Estados Unidos y México.

82. La Representante de Singapur tomó la palabra y expresó que en la COP/15 en Copenhague no se llegó a una conclusión respecto a la emisión de gases, agregó además que para mitigar este efecto se estaba requiriendo el apoyo de diversos sectores como el de energía, fondos gubernamentales, fondos de instituciones financieras y también de la aviación y que a ésta última se le pide una contribución mayor, alegando que tienen de donde aportar por la cantidad de vuelos, los pasajeros y carga que transportan, etc.. Terminó su participación, expresando que era muy importante que la aviación llegue a la Conferencia de las Partes con una posición consensuada.

83. Seguidamente, el Delegado de México complementó dicha intervención manifestando que, lo dicho por Singapur es definitivamente un riesgo que hay que tener en cuenta, pues si la aviación civil no alcanza un producto tendrá que aceptar las medidas que la Conferencia de las Partes le imponga, las mismas que podrían ser hasta devastadoras para la Industria y, resaltó que allí radica la importancia que en la OACI se elabore un documento que sirva como respuesta clara y sólida del sector aéreo, pues ya se contaría con los elementos necesarios para llegar con una posición consensuada a la COP/16.

84. Al respecto, el Representante de ALTA complementó la presentación de la FAA y añadió que, esta Convención Marco para el Cambio Climático tiene varios objetivos, siendo el principal el reducir el impacto climático de las emisiones, mediante fondos que son dinero para mitigar estas emisiones y que se utilizan para aplicar en ciertos proyectos. Manifestó asimismo que, en la reunión del COP/14 en Kyoto la aviación quedó fuera por ser una fuente móvil, pues ellos se fijaban sólo en fuentes fijas. Posteriormente, en la reunión de Copenhague se buscaron nuevos fondos y surgió el concepto de fuentes innovadoras de fondos, que son varias y principalmente transporte internacional, marítimo y aéreo. Finalizó señalando que apoya las menciones de Estados Unidos y Singapur y que la industria estaba de acuerdo en pagar por el impacto medio ambiental, pero que hay que hacerlo en su justa medida y no pagando por cosas que no corresponden.

85. El Presidente terminó resaltando lo dicho por la Representante de Singapur, respecto a que se debe reconocer a la aviación civil como un sector y que todas las medidas y recomendaciones emanen de la OACI

### **Conclusión**

86. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada.

### **Clausura**

87. El Director General de Aeronáutica Civil de México agradeció la participación de todos los asistentes y el apoyo de todas las personas que hicieron posible la realización de la Septuagésima Novena Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC.

88. Seguidamente, 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.

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