

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/79-NE/04
25/08/10

LXXIX REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

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

**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 presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. Como **Adjunto** a la presente se acompaña el Informe de la Vigésimo Quinta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/25), llevada a cabo en la ciudad de Buenos Aires, Argentina, del 4 al 6 de agosto de 2010.
2. En dicho documento se presenta un resumen de los temas tratados, las conclusiones alcanzadas y las acciones propuestas al Comité Ejecutivo.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

3. Se invita al Comité Ejecutivo a examinar el documento **adjunto** y aprobar las propuestas del Grupo de Expertos.

WEB SITE: *clacsec.lima.icao.int*
E-mail: *clacsec@lima.icao.int*

TELEFONO: (51-1) 422-6905, 422-9367
FAX: (51-1) 422-8236

**COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL**



**LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION**

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ**

CLAC/GEPEJTA/25-INFORME
09/08/10

**VIGÉSIMO QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/25)**

(Buenos Aires, Argentina, 4 al 6 de agosto de 2010)

RESUMEN

Lugar y fecha de la reunión

1. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) celebró su vigésimo quinta reunión entre los días 4 y 6 de agosto de 2010, en Buenos Aires, Argentina, en las instalaciones del Hotel Sheraton Libertador.

Ceremonia de apertura

2. El Sr. Mario García, Director Nacional de Seguridad Operacional de la Administración Nacional de Aviación Civil de la República Argentina, inauguró la reunión el día miércoles 4.

Coordinación, Secretaría y participantes

3. Actuó como coordinador de la reunión el Sr. Alejandro Orchansky, Coordinador de relaciones Institucionales Internacionales de la Administración Nacional de Aviación Civil de Argentina, asistido por el Secretario de la CLAC, el Sr. Marco Ospina. Participaron 65 delegados representando a 16 Estados miembros, 1 Estado no miembro y 7 organismos internacionales. La lista completa de participantes figura como **Adjunto 1**.

Orden del Día

4. El Grupo de Expertos adoptó el Orden del Día presentado por la Secretaría, tal como se detalla en el **Adjunto 2** del presente Informe.

Cuestión 1 del
Orden del Día: **Transporte y Política Aérea.**

Cuestión 1.1 del
Orden del Día: **Acuerdo multilateral de cielos abiertos**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/08 *Chile*

5. El Experto de Chile, en su calidad de Ponente del Grupo *ad hoc* sobre “Proyecto de acuerdo multilateral de cielos abiertos”, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/08 recordando que en la reunión del GEPEJTA/24 (Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010) presentó el proyecto de Acuerdo para los países de la CLAC. En aquella oportunidad, la delegación de Brasil también presentó un proyecto paralelo que contenía algunas diferencias con el de Chile.

6. Recordó también, que Brasil ofreció ser sede de una reunión del Grupo *ad hoc* para conciliar los textos y avanzar en las definiciones pendientes. En ese sentido, dicha reunión se realizó aprovechando la Cumbre de Aviación Civil LATAM-UE (Río de Janeiro, Brasil, 24 – 26 de mayo de 2010) y, producto de ésta, Chile presentaba como adjunto el proyecto final con un texto consensuado y de común acuerdo (**Adjunto 3**).

7. Finalmente, el Experto de Chile, invitó al GEPEJTA a tomar conocimiento de la nota de estudio y su adjunto, acogerlo favorablemente y someterlo a consideración del Comité Ejecutivo en su próxima reunión.

8. Por su parte, el Experto de Argentina dio lectura a una Declaración Unilateral, con la posición de dicho país en esta materia, misma que se acompaña como **Adjunto 4**.

9. Seguidamente, el Representante de la IATA manifestó que las líneas aéreas piensan que los Estados soberanamente pueden adoptar la política aérea que sea más conveniente para sus intereses, sin embargo, en el caso de Latinoamérica, teniendo en cuenta que el transporte aéreo es un motor esencial en la generación de desarrollo económico, era fundamental abrir los mercados ya sea a través de un convenio o posturas más abiertas flexibilizando las fronteras o a través de la iniciativa IATA “*Agenda for Freedom*”, todo con el objeto de hacer crecer de manera más dinámica y sostenida el transporte aéreo, permitiendo el desarrollo económico, la generación de riqueza y la disminución de pobreza.

10. El Secretario observó que lo único que restaba era la aprobación del Comité Ejecutivo, a efectos que se presente el proyecto de Resolución a la Asamblea y los Estados que deseen lo puedan suscribir en ese mismo evento.

Conclusión

11. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acogió favorablemente el proyecto de Acuerdo, encargando a la Secretaría presentarlo como en la próxima reunión del Comité Ejecutivo (Ciudad de México, México, 31 de agosto y 1ero de septiembre de 2010), constituirse como depositaria del mismo y realizar los arreglos pertinentes para que, aquellos Estados que lo deseen, lo suscriban en ocasión de la Asamblea Ordinaria de la CLAC.

Cuestión 1.2 del
Orden del Día: **Participación de la CLAC en el 37º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI 2010**

- **Guía de Orientación**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/09 *Secretaría*

12. El Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/09, recordando que el 29 de marzo de 2010 la OACI convocó al 37° Período de Sesiones de su Asamblea. Asimismo, informó que durante la LXXVII reunión del Comité Ejecutivo (Buenos Aires, Argentina, 30 de septiembre y 1° de octubre de 2009) se aprobaron los temas de interés de la CLAC para desarrollar la “Guía de Orientación” para la participación armónica y coordinada durante la Asamblea.

13. Informó así mismo, que en la LXXVIII reunión del Comité Ejecutivo (Santiago de Chile, Chile, 22 de marzo de 2010) ya se habían acordado algunos temas, entre ellos, el relacionado a las Elecciones del Consejo de la OACI, pues en aquella oportunidad ya se había definido la lista de Estados miembros de la CLAC que postularán en las próximas elecciones del Consejo de la OACI. Dio a conocer también que la Presidencia y Secretaría ya habían iniciado sus negociaciones con otros Estados y Organismos Internacionales y se había aprobado la estrategia, misma que también fue circulada oportunamente entre los Estados miembros.

14. Resaltó además, que esta sería la primera oportunidad en que la CLAC negocia su “Plancha” con suficiente antelación lo que permitirá fortalecer los apoyos extrarregionales y evitar distorsiones como las que se presentaron en la anterior Asamblea.

15. Solicitó a los Estados que vayan a presentar notas de estudios en la Asamblea de la OACI, las hagan llegar a la Secretaría de la CLAC para obtener el respaldo de todos los Estados miembros. Al respecto, informó que se había recibido únicamente una nota de estudio de Cuba, misma que se acompañaba como apéndice a la “Guía de Orientación”, para obtener el apoyo correspondiente.

16. Durante la revisión de la “Guía de Orientación”, recordó que en la reunión del GEPEJTA/24 (Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010), se acordó que Colombia haga llegar a la Secretaría una nota de estudio sobre *scanners* corporales, a efectos de consensuar una posición por parte de la CLAC en esta materia. Al respecto, informó que se recibió una comunicación de la Autoridad Aeronáutica de Colombia (**Adjunto 5**) en la que manifestaban que dicho país no contaba con los insumos suficientes para realizar una nota de estudio sobre este tema.

17. Por otro lado, el Secretario informó que también se habían realizado negociaciones con el “Grupo de Montreal” para intercambiar votos. Sobre este asunto, se ampliaría la información en la reunión del Comité Ejecutivo.

18. El Experto de Brasil comentó que era muy difícil adoptar una posición sobre los asuntos si no se tenía conocimiento de las notas de estudio que el Consejo de la OACI presentaría en cada Cuestión por lo que se debería esperar la publicación de los *working papers*. El Secretario aclaró que bien se podría tomar en cuenta la documentación presentada por la Secretaría al Consejo de la OACI, lo que serviría como base para ir adoptando una posición consensuada y hacer llegar sus comentarios a la Secretaría.

19. En la Cuestión 52, sobre “Liberalización de los Servicios Internacionales de Transporte Aéreo”, se solicitó a Chile (Sr. Álvaro Lisboa, JAC) que elabore un Proyecto de nota informativa sobre este tema y la haga llegar a la Secretaría para incluirla en la “Guía de Orientación”.

Conclusión

20. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acordó:

- a) solicitar a los Estados que tengan intención de presentar notas de estudio para la Asamblea de la OACI, las hagan llegar a la Secretaría, con suficiente antelación, para obtener el respaldo de todos los Estados miembros y presentarlas, si así se

decide, como notas de la CLAC;

- b) apoyar la nota de estudio de Cuba e incluir esta posición en la “Guía de Orientación”; y
- c) que Chile haga llegar a la Secretaría un proyecto de nota informativa sobre la Cuestión 52 para dar a conocer a la comunidad internacional los avances de la región en el proceso de liberalización.

**Cuestión 1.3 del
Orden del Día:**

Panel “Sistema Estadístico Integrado”

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/31 *Ponentes (Brasil – Ecuador)*

21. El Sr. Ronei Saggiaro Glanzmann, Gerente de Análisis Estadística y Acompañamiento de Mercado de la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil, se refirió a la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/31, la cual contenía el informe de la reunión del Grupo *ad hoc* realizado el día anterior, 2 de agosto de 2010. Se remitió exclusivamente a las Decisiones, tareas y puntos focales, así como al cronograma de trabajo, presentando el informe a consideración del GEPEJTA.

Conclusión

22. El informe fue acogido favorablemente por el GEPEJTA, de conformidad al siguiente detalle:

- ***Decisiones***
 - a) *Mantener el nivel de confidencialidad que ya está puesto actualmente;*
 - b) *Hacer las discusiones por correo electrónico – elegir los puntos focales;*
- ***Tareas y punto focales:***
 - a) *Estudiar/analizar los conceptos básicos del programa estadístico de la OACI (Chile);*
 - b) *Hacer un listado de las variables, o grupo de variables, que pueden ser recopiladas y para qué sirven (Brasil);*
 - *Elegir las variables, o el grupo de variables, más importantes y justificar (Brasil);*
 - *Definir los próximos pasos, es decir, las otras variables importantes – ponerlas en orden (Brasil);*
 - c) *Elegir las fuentes de información prioritarias – ventajas y desventajas de cada una de ellas (Ecuador);*
 - *Presentar/explicar el acuerdo que ya está hecho con la administradora aeroportuaria (Ecuador);*
 - d) *Hacer un listado de las herramientas disponibles y sus aplicaciones. Costos (Brasil);*

- e) *Definir la periodicidad del reporte, periodicidad de la información y granularidad de la recopilación (México);*
 - f) *Estudiar la manera como los Estados reciben las informaciones y proponer un archivo modelo (México – Centroamérica – Uruguay y Paraguay - Suramérica);*
 - g) *Tener en cuenta la posibilidad de cambio de experiencia, practicas e capacitación (Secretaría);*
 - h) *Hacer un listado de las direcciones disponibles (links directos) para acceder a los datos estadísticos y informes de los estados (Secretaría);*
- ***Cronograma de trabajo:***
 - a) *Para la próxima reunión del GEPEJTA (1º semestre 2011):*
 - *Presentar una propuesta de Guía;*
 - *Presentar una propuesta de archivo modelo;*
 - *Recoger las sugerencias y criticas;*
 - b) *Para la Reunión de GEPEJTA (2º Semestre):*
 - *Proponer una Resolución de la CLAC que apruebe la Guía.*

**Cuestión 1.4 del
Orden del Día:**

Infracciones aeronáuticas

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/19 Panamá

23. El Experto de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/19 referida a la tabulación de las respuestas a la encuesta circulada en materia de infracciones aeronáuticas, resaltando que aún no contaba con un número suficiente de respuestas, por lo que solicitó extender el plazo para que aquellos Estados, que aún no lo han hecho, envíen la información solicitada.

24. Señaló que los doce (12) Estados tabulados manifestaban no tener sugerencias u observaciones que impliquen alguna modificación al texto de la Recomendación A17-04 y siete (7) de ellos estarían de acuerdo en incorporar una cláusula sobre infracciones aeronáuticas en los acuerdos bi o multilaterales, por consiguiente se podía sugerir que los Estados que estén de acuerdo con el texto de esta Recomendación, lo incluyan en sus Acuerdos bilaterales existentes y futuros.

25. Considerando los resultados obtenidos y las opiniones presentadas sobre este tema, se entendía que la inclusión de la Recomendación A17-04 en las Normas y Leyes de Aviación Civil de los Estados, en algunos casos, implicaría un extenso proceso que conlleva tiempo ya que estas modificaciones debían ser llevadas a otras instancias administrativas para completar su aprobación. En todo caso era necesario reiterar a los Estados que tengan en cuenta la citada Recomendación en su normativa.

26. Finalmente, invitó al GEPEJTA a tomar conocimiento de su Nota de Estudio, recomendar la implementación de la propuesta contenida en la nota y presentar las consideraciones que estime conveniente.

Conclusión

27. El GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada por Panamá y aprobó la propuesta hecha por dicho país, en el sentido que los Estados deberían tener en cuenta la citada Recomendación en su normativa.

Cuestión 1.5 del Orden del Día:

Sistema de reservas por computadora

- **Informe Grupo *ad hoc* sobre código de conducta GDS**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/18 *Panamá*

28. En este punto del Orden del Día, el Secretario recordó que estaba prevista una presentación de AMADEUS, pero lamentablemente nuevamente esta empresa no pudo enviar su representante.

29. Por su parte, el Experto de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/18 recordando que en el GEPEJTA /24 se observó la necesidad de realizar estudios adicionales, específicamente en lo relativo a la diferencia de precio entre regiones, volúmenes de tráfico y de ventas y que se tenga en cuenta la aplicación del Código de Conducta de la OACI sobre esta materia.

30. Del análisis realizado sobre las respuestas a la encuesta circulada entre los Estados miembros, llegaron a la conclusión que estos no disponen de una normativa específica que regule el uso de los Sistemas GDS ni tampoco habían adoptado las recomendaciones del Código de Conducta de la OACI para reglamentar estos sistemas. Informó asimismo, que ALTA se había comprometido a presentar un estudio más completo sobre los costos de los GDS y una descripción exhaustiva para la próxima reunión del GEPEJTA.

31. El Representante de ALADA manifestó que este era un tema muy importante e informó que dicha Asociación también estudió este asunto en profundidad y que había presentado una nota de estudio con un proyecto de bases legislativas para que los Estados pudieran regular el funcionamiento de estos sistemas que, como lo dijo el Experto de Panamá, tenía como objetivo la competencia legal en la distribución del producto de transporte aéreo en general. Además, creyó conveniente insistir para que los países latinoamericanos se vinculen con el Código de Conducta de la OACI y que sería importante y positivo que quizás dentro de este Grupo de estudio se analice algún tipo de bases legislativas que los Estados latinoamericanos podrían incorporar a su legislación ya que este problema no sólo afectaba a las líneas aéreas sino también a usuarios individualmente.

Conclusión

32. Sin mayores comentarios, el GEPEJTA aprobó las propuestas de Panamá y ALADA en solicitar a los Estados notifiquen su situación actual y se adhieran al Código de Conducta SRC de la OACI. De igual manera, que ALTA presente el informe completo de su afectación respecto a los GDS en la próxima reunión del Grupo.

Cuestión 1.6 del Orden del Día:

Actualización de Decisiones CLAC

- **Rec. A10-6 “Sobre del servicio al *courier*” – Respuestas al cuestionario**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/20 *Panamá*

33. El Experto de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/20, recordando que en la reunión del GEPEJTA/24 (Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010) se encargó a la Secretaría instar a los Estados, que aún no lo habían hecho, respondan al cuestionario de la Recomendación A10-6 “Sobre el servicio al *courier*”. Pese a los continuos reiteros por parte de la Secretaría, se había obtenido respuesta de únicamente siete (7) Estados.

34. De la tabulación realizada, llegó a las siguientes conclusiones: que la Reglamentación de los Servicios *Courier* en la Región Latinoamericana, considerando las opiniones de los Estados en las encuestas realizadas nos indicaba que este servicio está evolucionando en atención a la demanda de sus usuarios a nivel internacional; que los Estados han señalado que, si bien solo consideran la carga aérea en forma general en sus negociaciones de Transporte Aéreo, existía la necesidad de disponer de una reglamentación, a fin de autorizar empresas nacionales y extranjeras; como también para facilitar los procedimientos de los trámites de carga, donde intervienen otras autoridades; y que, tomando en cuenta las respuestas enviadas por los Estados y las discusiones en el seno del GEPEJTA sobre este tema, la Secretaría presente un Proyecto de actualización para esta Recomendación.

Conclusión

35. El GEPEJTA tomó nota de la información presenta y se encargó a la Secretaría presentar el proyecto de actualización de la Recomendación A10-6 sobre el “Servicio al *Courier*” en la próxima reunión.

Cuestión 1.7 del Orden del Día:

Proyectos de Decisión

- “Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea/aeropuerto”

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/23 *México*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/41 *México*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/12 *ACI-LAC*

36. El Experto de México, en su calidad de Ponente del Grupo *ad hoc* encargado de analizar el proyecto de decisión en mención presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/23 recordando que en la reunión del GEPEJTA/24 (Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010), se encargó al Grupo *ad hoc* constituido por: Argentina, Chile, Costa Rica, Guatemala, México (Ponente), ALTA, ACI LAC e IATA analizar en profundidad el proyecto y que México, en su calidad de Ponente y Punto Focal de esta tarea, presente el proyecto final en esta reunión.

37. En ese sentido, de acuerdo a la tarea encomendada de concluir el trabajo iniciado por los participantes en el Seminario / Taller sobre “Transporte y Política Aérea” (Ciudad de Guatemala, Guatemala del 9 al 12 de junio de 2009), México había incorporado en el Proyecto de Recomendación “Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea / aeropuerto”, los comentarios proporcionados por los integrantes del Grupo *ad hoc*. Entre los comentarios recibidos, de manera particular, el Representante de ACI-LAC, hacía un análisis sobre el tema y sugería que el GEPEJTA tome en cuenta la posibilidad de realizar una consulta con el propósito de evaluar en cada Estado la concreta relación existente entre las líneas aéreas y los aeropuertos, para constatar si efectivamente existía un desequilibrio en dicha relación.

38. Finalmente, invitó al GEPEJTA a tomar nota de la información presentada, realizar los comentarios que se consideren pertinentes en relación al tema y al proyecto de recomendación Adjunto; consensar la factibilidad de fortalecer los criterios y las directrices propias del proyecto de recomendación, con el análisis de los resultados de la aplicación de la encuesta mencionada anteriormente; y encargar al Grupo *ad hoc* la elaboración de la encuesta.

39. El Representante de ALADA manifestó que las Notas de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/03 y 04 de su representada estaban relacionadas al tema, tanto como el de manual regulatorio de aeropuertos. Además, informó que su Asociación venía trabajando el tema aeroportuario, sobre dos bases fundamentales: la primera, referente a la diversidad de situaciones existentes en América Latina entre los Estados miembros en materia territorial, política aerocomercial, nivel, porcentaje de transporte aéreo, etc..., y la segunda, que en la región se produjo en los últimos 15 años un proceso de privatización de la gestiones aeroportuarias y explotación de los servicios aeroportuarios. Sugirió, que estos dos pilares conceptuales se deberían tomar en cuenta para analizar el tema.

40. Agregó también, que luego de un análisis del proyecto surgieron algunos aspectos que llamaron la atención de ALADA y motivaron la presentación de las dos notas de estudio. La primera nota contiene tres trabajos realizados en una comisión conjunta que ALADA viene manteniendo con ACI-LAC desde el 2007 que es un estudio efectuado concienzudamente teniendo en cuenta todo los aspectos y promulgado en forma de “proyecto legislativo” con su respectivo articulado y notas

41. A continuación, el Representante de ACI-LAC presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/12 haciendo notar que la propuesta de dicha Asociación estaba contenida en la Nota de estudio presentada por México en el sentido de encuestar este sobre que se el “desequilibrio entre líneas aéreas y aeropuerto”, ya que no existía claridad del objetivo del tema.

42. En sentido de lo expuesto, la Secretaría solicitó que se reúna el grupo *ad hoc* para analizar este tema y de ser necesario reprogramar su trabajo para cambiar el título del proyecto, pues parecía que este generaba confusión. Asimismo, ver la posibilidad de juntar los trabajos evitando la duplicación de esfuerzos con las tareas de la Macrotarea de “Gestión aeroportuaria y medio ambiente”. El Grupo *ad hoc* se reunió durante el *break* y México, en su calidad de Ponente, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/41 cuyo resultado fue el siguiente:

Resultado

5. *Los integrantes del Grupo ad hoc constituido por: Argentina, Chile, México (Ponente), ALTA, ACI LAC e IATA, coincidieron en que:*

- *Se requiere más tiempo para atender los temas relacionados.*
- *Se requiere la realización de la consulta propuesta por ACI-LAC.*
- *Se requiere la realización del estudio para definir los aspectos que deben considerarse en la encuesta para aclarar que se requiere analizar de la relación entre las líneas aéreas y los aeropuertos.*
- *Por su relación con las tareas “Manual Regulatorio de Aeropuertos” y “Eficiencia Aeroportuaria”, se requiere realizar el estudio para la incorporación al Proyecto de Recomendación “Factores a considerar en una regulación aeroportuaria”.*

6. *Para estas nuevas actividades, los integrantes del Grupo ad hoc determinaron el siguiente cronograma de trabajo:*

- *El Intercambio de propuestas e información vía correo electrónico, durante los siguientes días, previos a la reunión del Comité Ejecutivo a realizarse en la Ciudad de México (31 de agosto y 01 de septiembre de 2010);*
- *Reunión del Grupo ad hoc durante los días de la reunión del Comité Ejecutivo en México para elaborar y revisar el proyecto de encuesta;*

- Una vez elaborada la encuesta, solicitar a la Secretaría de la CLAC, que circule la encuesta a los Estados, solicitando se dé respuesta a la misma en un plazo no mayor de 60 días;
- En los siguientes 60 días, realizar la revisión y análisis de las respuestas recibidas, iniciando la elaboración del reporte de resultados;
- Presentar el reporte de resultados en la próxima reunión del GEPEJTA/26;
- De los comentarios y opiniones recibidos por parte del GEPEJTA, elaborar el documento que proponga al Comité Ejecutivo, la conclusión de las Cuestiones 1.7, 2.3 y 2.4.

Conclusión

43. El GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada por México, Ponente del Grupo *ad hoc*, a efectos que reprogramme su trabajo tal como lo señala el párrafo precedente.

Cuestión 1.8 del Orden del Día:

Cargos adicionales en los boletos – Proyecto de Resolución

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/02 *Brasil*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/37 *ACI-LAC*

44. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/02 realizando una presentación detallada sobre el análisis de los cargos adicionales en los boletos y proponiendo un proyecto de recomendación que establecía ciertas pautas sobre las condiciones generales relacionadas a la comercialización de los servicios de transporte aéreo. Se acompaña en detalle la presentación señalada como **Adjunto 6**.

45. Durante el debate, el Experto de Ecuador manifestó que el tema era de mucha importancia pues para los pasajeros era difícil identificar los cargos y tasas que se ponen en el boleto y determinar con precisión la tarifa que debía pagar. Destacó que en su país se había realizado una encuesta y venían haciendo un seguimiento de este tema para adoptar las medidas más apropiadas.

46. Luego de pasar revista al Proyecto de Recomendación y sin mayores comentarios, el GEPEJTA lo aprobó, quedando de la siguiente manera:

RECOMENDACIÓN A19-xx

CONDICIONES GENERALES ATINENTES A LA COMERCIALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO

CONSIDERANDO que la practica que vienen ejerciendo las compañías aéreas de sumar a la tarifa aérea publicada una serie de costos y tasas adicionales, a través de códigos desconocidos del usuario, incrementando el precio final del billete, pueda tratarse de propaganda engañosa y dificultar la comparación de precios;

CONSIDERANDO la dificultad de las autoridades responsables en controlar y conocer estos costos y tasas; y

CONSIDERANDO que la tarifa del servicio de transporte aéreo de pasajero debe ser expresada en un único valor que represente el total a ser pagado al transportador por la prestación del servicio a ser prestado de acuerdo con el itinerario discriminado,

LA XIX ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que emitan Resoluciones u otra forma de reglamentación que reflejen las siguientes obligaciones por parte de las Compañías Aéreas y/o sus representantes:

- 1. La tarifa del servicio de transporte aéreo debe ser expresada en un único valor que represente el total a ser pago, por el adquirente, al transportador por la prestación del servicio de transporte aéreo conforme el itinerario allí discriminado, no siendo permitido el cobro adicional de valores relativos a costos o servicios sin los cuales no es posible la realización del servicio de transporte aéreo.*
- 2. Solamente podrán ser cobrados en separado de la tarifa los valores relativos a servicios opcionales o a tasas e impuestos gubernamentales, tarifas aeroportuarias o cualquier otro valor debido por el adquirente del billete a entes gubernamentales y que deben ser pagados a través del transportador, debiendo ser presentados en el billete de forma individualizada.*
- 3. Durante todo el proceso de comercialización del servicio de transporte aéreo, o sea, desde cuando el interesado en comprar un servicio aéreo informa al transportador, o a sus representantes, el itinerario y las fechas deseadas, hasta el pago efectivo del mismo, las empresas aéreas deberán presentar al consumidor la tarifa expresada en valor único, independientemente del canal de comercialización utilizado, garantizando, así, la posibilidad de comparación directa entre los diversos precios para el mismo servicio disponible en el mercado.*

47. De igual manera, a pedido del Experto de Brasil, el GEPEJTA acordó que se busque la forma de que este tema sea presentado para discusión en la próxima Asamblea de la OACI. Una vez la Secretaría haya identificado dicha forma y el punto del Orden del Día más apropiado, Brasil se comprometía a preparar una nota de estudio para presentarla en la Asamblea, si es posible, con el apoyo de los Estados miembros de la CLAC.

48. A continuación, el Representante de ACI-LAC presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/37 referente a la "Claridad y transparencia de la Información. Metodologías de cálculo, cobro y rendición. Presentación sobre la Metodología de Auditoría". Terminó invitando al GEPEJTA a tomar conocimiento de la presente, crear un grupo de reflexión con los Estados, IATA y todos aquellos interesados sobre los procesos de rendición y auditoría de los impuestos, cargos y tasas percibidas por las aerolíneas en el billete aéreo.

49. Se solicitó a ACI-LAC que ampliara la presentación de su Nota de estudio para que quede claro cuál era el requerimiento, por lo que, el Representante de dicha Asociación expresó que la idea central era compartir con el GEPEJTA y los Estados un proceso que desde la República de Argentina se puso en marcha que tiene que ver con auditar y tener un sistema de seguimiento y auditoría real de los que se percibe a la hora de comprar el boleto y lo que se rinde al estado y aeropuerto al momento del cobro de la tasa de uso de terminal, siendo objetivo del sistema acortar el tiempo de cobro y la optimización del flujo de recursos pasajero/aeropuerto.

50. Seguidamente, el Secretario observó que si se trataba de acortar tiempos en el flujo de los pasajeros en la terminal y optimizar la recaudación, este asunto atañería más a la "Facilitación". Agregando que ya existía en la CLAC un Grupo que se encargaba de estudiar esos temas (GRUFAL/AVSEC). Por lo que, sugirió que esto se incluya en el programa de trabajo del próximo período pero más objetivamente.

Conclusión

51. Se encargó a la Secretaría incluir el tema en el programa de trabajo del próximo período como una tarea continuativa para evaluar la forma de pago de la tasa de uso de terminal y optimización del flujo de recursos pasajero/aeropuerto.

Cuestión 1.9 del Orden del Día:

Protección de viajeros por quiebra de aerolíneas

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/10 *Corrigendum Secretaría*
Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/33 *IATA*

52. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/10 *Corrigendum* recordando este tema se originó a raíz de una solicitud de la Autoridad Aeronáutica Colombiana, cuando requirió de la Secretaría información relacionada a las acciones que los Estados hubiesen emprendido o si existía alguna reglamentación que proteja a los usuarios, especialmente por las últimas quiebras de aerolíneas, como fue el caso de Aircomet.

53. Puso en conocimiento del Grupo que la Secretaría había solicitado a los Estados esta información, recibiendo, en principio, respuestas de Chile, Cuba y Guatemala. Los dos primeros, respondieron que en su legislación no disponían de reglamentación alguna, sólo Guatemala confirmó que “...el Artículo 110 de la Ley de Aviación Civil establece que el explotador está obligado a constituir los seguros para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que contrae mediante el contrato de transportación aérea. A más de eso, para los vuelos no regulares generados en Guatemala se exige la presentación de una póliza que cubre US\$ 300.00 por pasajero cuando estos se queden varados en el extranjero”.

54. Considerando que este tema se ha hecho repetitivo en el último tiempo, la Secretaría observó que debía ser debatido en el GEPEJTA a efectos de proponer medidas que protejan al usuario en el evento de interrupción de viaje por motivos que no consten en la cartilla de derechos del mismo. Finalmente, invitó al GEPEJTA a analizar este tema y, de ser necesario, elaborar directrices que faciliten la protección de los viajeros.

55. Recordó así mismo que el tema fue analizado por el GEPEJTA/24 (Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010) y generó interés en los Expertos, pues durante el debate se observó que lamentablemente los pasajeros estaban desamparados cuando quiebran las líneas aéreas y no existen recursos que garanticen el prestatamento del servicio. En ese sentido, el GEPEJTA encargó a la Secretaría la inclusión de este tema en el programa de trabajo del próximo período, continuar requiriendo información a los Estados sobre el tratamiento dado a este tema en sus respectivos territorios y que IATA y ACI-LAC hagan llegar a la Secretaría información sobre las garantías que estas organizaciones disponen para amparar a los pasajeros en caso de quiebra de una aerolínea.

56. En ese orden de ideas, informo que la Secretaría había solicitado a ACI-LAC que haga llegar sus comentarios respecto a las garantías disponibles, recibiendo la siguiente respuesta: “Queremos aclarar que la intervención de ACI-LAC en el tema en cuestión tuvo como fin proteger a los aeropuertos ante los serios inconvenientes, no sólo de orden económico, que genera la quiebra de aerolíneas. Es decir, la intención de ACI-LAC es que el GEPEJTA analice los inconvenientes que genera la quiebra de una aerolínea en los aeropuertos de la región, buscando una solución normativa a dicha situación. En relación a los viajeros, no existe ninguna reglamentación o procedimiento preestablecido por los aeropuertos para dar una solución ante una situación de quiebra...”

57. Hasta la fecha de la elaboración de la nota, la Secretaría había recibido respuestas de Brasil, Bolivia, Chile, Costa Rica, Cuba, Guatemala, Paraguay y República Dominicana, las mismas que presentó como adjuntos.

58. Durante el debate, el Experto de Panamá sugirió que se analice la exigencia de una póliza de seguro a favor de la autoridad para cubrir la repatriación de los pasajeros.

59. La Experta de Colombia manifestó *a priori* le surgían inquietudes de carácter jurídico pues el contrato de transporte entre la línea aérea y un particular, por lo que un seguro de disposición legal a favor de la autoridad aeronáutica no tendría el sustento pertinente, la póliza tiene sus reaseguros sugiriendo que se debe estudiar un mecanismo que las líneas aéreas suscriban una póliza por un período y monto determinado y buscar la forma de repatriación.

60. El Experto de Brasil agregó que éste era un punto delicado y que habría que buscar una solución que de verdad pueda dar una garantía a los usuarios de un problema como este. Además, sugirió la creación de un grupo *ad hoc* que estudie todas las posibilidades que existen para que se pueda proteger a los usuarios de alguna posible quiebra, y que era necesario la presencia de IATA y ALTA en este grupo y de los estados que deseen formar parte del mismo, con el propósito de estudiar las posibles soluciones que beneficie a todos los actores o involucrado en este servicio.

61. El Experto de Panamá aclaró lo expresado por Colombia en que sí jurídicamente la autoridad aeronáutica estaba involucrada ya que esta es la responsable ante los pasajeros si quiebran las compañías porque recurren a ellos porque los responsables desaparecen.

62. El Representante de ALADA expresó que este era un tema importante y si se llegaba a constituir el Grupo *ad hoc* con mucho gusto lo integraría. Agregó además, que no sólo este tema traía consecuencias de aspectos jurídicos sino que también está de por medio la legislación de cada país en materia de quiebra y, por lo tanto, esto derivaba en cuestiones de derecho internacional privado.

63. El Representante de ACI-LAC sugirió que se tenga en cuenta la resolución de la CLAC donde se fijan las condiciones generales de la calidad de servicio del transporte aéreo e incorporar el trabajo que ya ha trabajado la CLAC en este tema y terminó expresando su deseo de formar parte del Grupo *ad hoc*.

64. El Grupo *ad hoc* quedó constituido de la siguiente manera: Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, Guatemala, Panamá, Uruguay, ALADA, ALTA e IATA. La Secretaría elaborará los términos de referencia del Grupo *ad hoc*.

65. El Representante de la IATA realizó la presentación de su Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/33 sobre la protección a pasajeros en el evento de que una aerolínea se declare en bancarrota. El GEPEJTA acordó que esta nota de estudio se la traslade como documento de trabajo para el Grupo *ad hoc*.

Conclusión

66. El GEPEJTA acordó:

- a) tomar nota de la información presentada y constituir el Grupo *ad hoc* que quedó conformado por Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, Guatemala, Panamá, Uruguay, ALADA, ALTA e IATA;
- b) Que La Secretaría elabore los términos de referencia del Grupo *ad hoc*; y

- c) que el Grupo *ad hoc* tenga en cuenta durante su trabajo, entre otros; la nota de estudio presentada por IATA.

Cuestión 1.10 del**Orden del Día:****Precio del combustible en aviación**Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/35 *Panamá*

67. El Experto de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/35 recordando que en la reunión del GEPEJTA/21, Colombia presentó la Nota de estudio 06 referida a los incrementos del precio de combustible de aviación a nivel internacional, sus efectos en la estructura de costos de las aerolíneas, y el reglamento aplicado en Colombia a los cargos por combustible, invitando a los delegados y a la Secretaría de la CLAC, a encontrar alternativas para mitigar los aumentos.

68. Como resultado de los debates, se propuso que el tema de combustible fuera discutido a niveles superiores, lo que motivó la creación de una comisión formada por IATA, ALTA, ACI/LAC, ALAICO y la Autoridad Aeronáutica de Colombia para que prepararan una agenda de reunión entre las Autoridades de más alto nivel, considerando que las Autoridades Aeronáuticas no son las más competentes en los asuntos de combustible.

69. También recordó, que IATA durante la reunión de GEPEJTA/19 (Río de Janeiro, Brasil, abril 2007) presentó el tema “Combustibles de Aviación en América Latina”, el cual se refirió al impacto económico de la industria del transporte aéreo en el PIB en América Latina y el problema a nivel político que generan los costos del combustible.

70. En el contenido de la presentación se mostraron tablas sobre incrementos de los costos de combustible por año, porcentaje de ventas de las petroleras, razones y comentarios sobre los monopolios, caso específico de los cargos y desglose del precio. En este informe se explicó claramente la situación del precio de combustible de aviación en la región latinoamericana.

71. El GEPEJTA retoma en esta ocasión, el tema del “Precio de Combustible de Aviación” por su incidencia en el costo de los pasajes aéreos y los constantes aumentos que se presenta en nuestra región.

72. El Experto de Panamá expresó que con la nota que estaba presentando, continuaba la tarea sobre “Precio de Combustible en Aviación” e informó que solicitó a la IATA su colaboración para que presentar un informe preliminar que refleje la situación actual, en particular sobre la conformación del precio de combustible en los países de Latinoamérica. Habiendo recibido el informe de los temas solicitados, lo presentó como adjunto a la Nota de Estudio. Finalmente, consideró procedente el interés de IATA para que, en una segunda instancia, se desarrolle un trabajo conjunto con la CLAC, que trate sobre los siguientes temas:

- a) Tasas e impuestos aplicados en cada país.
- b) Reglamentación del suministro por parte de los proveedores.
- c) Excepción del IVA para los vuelos internacionales.

73. El Representante de la IATA se refirió al Adjunto de la nota de estudio sobre los datos del combustible de aviación, ofreciendo trabajar conjuntamente con la CLAC en este asunto y aclarar cualquier duda sobre el documento presentado.

74. El GEPEJTA acordó incluir el tema en el próximo período de trabajo de la CLAC, teniendo en cuenta las consideraciones del párrafo 8 de la nota de estudio agregándole la transparencia de los precios de paridad de importación.

Conclusión

75. El GEPEJTA acordó se retome el tema para el próximo período con las consideraciones señaladas como elementos de trabajo y análisis.

Cuestión 1.11 del

Orden del Día: Transporte de carga – optimización de procedimientos y documentación

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/34 *Panamá*

76. El Experto de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/34 invitando a los participantes del GEPEJTA se intercambien opiniones sobre esta materia. Asimismo, informó sobre los resultados del Foro del Arco del Pacífico Latinoamericano (ARCO) y del SELA. Consideró que el trabajo iniciado en el Grupo ARCO podía ser considerado para la propuesta de examinar los procedimientos y documentación utilizada en los Estados para tramitar el embarque de mercancía por vía aérea. Observó asimismo, que otra fuente de información pueden ser las empresas aéreas al ofrecer datos sobre sus procedimientos y comentarios del resultado.

77. El Representante de la IATA por su parte, informó que esa Asociación viene trabajando en el *E-freight* para eliminar el procedimiento de papel en lo que a los envíos se refiere. Destacó que, esto lo viene liderando la IATA y ha traído beneficios para todas las modalidades de transporte, por lo que sería conveniente contar con la participación de todos los actores para estandarizar grupos de documentos, medios de transmisión asequibles a cualquier tamaño de operador, reduciendo la carga de papel y administrativa y el tiempo de tránsito.

78. La Secretaría observó que se debería circunscribir el trabajo a la tarea encomendada, es decir, realizar un análisis completo del procedimiento que se sigue en toda la cadena del contrato de porte aéreo, por tanto, desde que se inicia la contratación hasta que se entrega el producto. Esto obviamente implicará conocer tangencialmente los procedimientos de otros modos de transporte, incluido el trabajo del SELA. Sugirió que, en primera instancia, se debería realizar un diagnóstico de situación en la región y que la IATA informe sobre el trabajo que viene realizando en cada uno de los Estados miembros y las autoridades aeronáuticas de estos a su vez presenten la documentación a que ellos tienen acceso, incluida la normatividad vigente. Consecuentemente, sugirió que no habiéndose tratado este tema en el transcurso del presente período, se lo incluya como tarea para el próximo.

79. El Representante de Lima Airport Partners (observador en la Delegación del Perú) manifestó el interés de apoyar al Punto Focal en el análisis e investigación que se vaya a realizar.

Conclusión

80. El GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada por Panamá y acordó encargar a la Secretaría se incluya el tema en el programa de trabajo del próximo período.

Cuestión 1.12 del

Orden del Día: Base de datos – acuerdo interlineales

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/21 *Panamá*

81. El Experto de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/21 refiriéndose a las alianzas y acuerdos entre las empresas aéreas. Destacó que este tipo de acuerdos contribuye al desarrollo económico de las compañías de aviación, basado en los cambios del entorno económico que se ha presentado en la región en los últimos años así como, la internacionalización de las empresas, el avance tecnológico, la integración entre sectores y la entrada de nuevos competidores.

82. Observó asimismo, que las alianzas estratégicas tenían como objetivo profundizar la cooperación entre sus miembros, ofreciendo más beneficios a sus clientes y accionistas como mejores tarifas, mayores conexiones de vuelo y uso de e-ticket en acuerdos conjuntos.

83. Por otro lado, se destacan los acuerdos de cooperación conocidos como Código compartido o *Codeshare* suscrito entre empresas aéreas para operar rutas en forma conjunta que se identifican mediante códigos, lo que genera múltiples beneficios a las aerolíneas involucradas, permitiéndoles el acceso a nuevos destinos y su conexión con nuevos mercados, incrementando su coeficiente de ocupación.

84. En este punto, las Autoridades Aeronáuticas de los Estados deberían velar por la autorización y el registro de los acuerdos de Código compartido o *Codeshare* de tal forma que se garanticen los derechos de tráfico otorgados a las empresas aéreas y se cumpla con la responsabilidad que tiene el transportista aéreo con los usuarios de este servicio.

85. En base de lo expuesto, destacó la necesidad de disponer de bases de datos con la información general que contengan dichos acuerdos, que debería ser de conocimiento de todos. Para tal efecto, presentó un modelo de tabla con el detalle de los datos generales que se debería captar de los acuerdos interlineales celebrados entre las empresas aéreas de la región para que sea evaluada por el GEPEJTA y proponía que la Secretaría se encargue de actualizar los datos con la información que envíen los Estados, a fin de iniciar esta etapa.

86. El Especialista de Brasil solicitó al Experto de Panamá aclarar el real objetivo de la tarea ya que esta podría ser complicada en cuanto a obtener la información, pues muchos de los acuerdos siendo de índole comercial son reservados.

87. Por su parte, el Experto de Panamá aclaró que el objetivo de la tarea sería el de poner orden a través de un cuadro estandarizado que sirva a las autoridades para observar de manera rápida y expedita donde comienza y termina los derechos de uno y otro. Destacó además, que algunas aerolíneas negocian códigos no registrados.

88. El Experto de Chile apoyó la duda de Brasil y sugirió que se podría empezar el trabajo elaborando una lista de los acuerdos interlineales como por ejemplo, el de los de códigos compartidos para que las aerolíneas no hagan uso de derechos que no tienen.

89. En ese orden de ideas, entendiendo las inquietudes de los Expertos, el Especialista de Panamá estuvo de acuerdo en empezar el trabajo desarrollando una lista de los acuerdos interlineales teniendo en cuenta el ofrecimiento de apoyo por parte de la IATA, que podría realizar una presentación en una próxima reunión del GEPEJTA sobre los tipos de acuerdos que suscriben las líneas aéreas y las características específicas de cada uno de ellos.

Conclusión

90. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada por Panamá y acordó que en la próxima reunión del GEPEJTA la IATA realice una presentación sobre los acuerdos interlineales que suscriben las líneas aéreas y las características específicas de cada uno de ellos.

Cuestión 1.13 del

Orden del Día:

Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A18-11

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/36 *Panamá*

91. En su calidad de Punto Focal de la Macrotarea “Transporte y política aérea, el Experto de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/36 que contenía el informe

preliminar de cumplimiento de las tareas, mismo que servirá de base para presentar el avance del trabajo a la próxima Asamblea.

92. Por su parte, el Secretario solicitó dejar en manos de la Secretaría el análisis de la información presentada en caso se tenga comentarios y/o mejorar el formato de la tabla, para presentarla a la Asamblea conjuntamente con los informes del resto de Macrotareas. Destacó asimismo, que esto servirá para identificar con claridad las tareas que deberán continuar desarrollándose e incluirlas en el Plan Estratégico 2011-2012.

Conclusión

93. El acogió favorablemente la propuesta de la Secretaría señalada en el párrafo precedente.

Cuestión 2 del Orden del Día:

Gestión aeroportuaria y medio ambiente

Cuestión 2.1 del Orden del Día:

Política regional de medio ambiente – proyecto nota de estudio / Asamblea OACI

- **Ruido y emisiones**
- **Presentación IATA**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/25 – *México*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/24 – *México*

94. El Experto de México presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/25 referente a la actualización de la Resolución A18-07 en materia de cambio climático, considerando los antecedentes del trabajo de la CLAC durante el 2008 y 2009 por conducto de la aviación internacional y el cambio climático GIACC que fueron la preparación de un programa de acción presentado y aprobado por el Consejo de la OACI adoptando un conjunto de principios y políticas que, en su oportunidad, fueron propuestas. Destacó asimismo que, en la reunión de Alto Nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático se consideró el programa de acción propuesto, obteniéndose como resultado una declaración basada en el programa de actividades y una recomendación para avanzar el trabajo de la OACI con miras al 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

95. Informó que, de igual manera, se convino la revisión de los Apéndices I a L de la Resolución A36-22, con la finalidad de manejar por separado estos temas. Se espera por tanto que la Secretaría General de la OACI presente un borrador de proyecto de resolución en la próxima Asamblea. Por otro lado, en el DGCIG (*Directors General Informal Climate Group*) se resolvió incluir disposiciones que reflejen el acuerdo en el logro de un crecimiento neutral del carbono y seguir explorando la viabilidad de objetivo basado en estudios existentes y resultado del análisis económico adicional. Se señaló también que el Grupo de Trabajo debería basarse en criterios de mercado aportando orientación sobre el tema. Por otra parte, en el proyecto resolución se incluirán cuestiones sobre combustibles alternativos para la aviación y adaptación al cambio climático. Finalmente informó que se preparará el proyecto con metas a mediano plazo basándose en los siguientes principios:

1. La OACI trata únicamente con la aviación internacional, que es de carácter global;
2. La OACI debe abordar la meta mundial de mediano plazo a la que se aspira del crecimiento neutral de carbono;

3. Los objetivos globales no deben atribuir obligaciones específicas a los Estados individuales;
4. Los planes de acción preparados y presentados por los Estados deben ser sobre una base voluntaria; y
5. No se tomará ninguna decisión que limite o afecte el crecimiento sostenible de la aviación internacional.

96. Por otro lado, informó que el Presidente del Consejo de la OACI decidió que la Secretaría General, bajo su dirección, preparara el texto relacionado con medidas basadas en el mercado del proyecto de Resolución de la Asamblea para examen y aprobación del Consejo. El Presidente del Consejo también había destacado, que esta cuestión debería abordarse de manera constructiva y con visión de futuro, con el fin de superar el estancamiento en la 36ª sesión de la Asamblea, y que “el proyecto de Resolución de la Asamblea sólo incluiría texto sobre “qué hacer”, pero no se incluiría ningún texto relacionado con “qué no hacer””. También recalcó que el trabajo de la OACI camina hacia la definición de soluciones globales y esto también debe abordarse en el proyecto de Resolución de la Asamblea de manera que se proporcione la base de acuerdos entre los Estados o grupos de Estados como parte de las soluciones globales.

97. Sobre las enmiendas propuestas a la actual declaración consolidada, como se indicó anteriormente, los Apéndices A a L de la Res. A36-22, en lo que se refiere al cambio climático, será objeto de una resolución aparte que incluirá elementos y propuestas que se basan en los trabajos desarrollados entre el 2008 y el 2010 y los resultados de la Reunión de Alto Nivel y la DGCIG.

98. La actual política de la CLAC relativa a la protección del medio ambiente, se establece en la Resolución A18-07 titulada “Declaración de la Política y Establecimiento de Prácticas Permanentes de la CLAC relativas a la Protección del Medio Ambiente”. Observó que esta Resolución necesariamente debería actualizarse para reflejar los progresos realizados por la OACI en el actual trienio, en consecuencia, recomendó realizar dicha actualización a la luz de lo que se apruebe en la próxima Asamblea de la OACI.

99. Finalmente, sometió a consideración del GEPEJTA:

- a) Recomendar al Comité Ejecutivo que se respalde los principios enumerados anteriormente (párrafo 95) conjuntamente con lo señalado en el párrafo 96;
- b) Recomendar al Comité Ejecutivo que la nota de estudio sobre la Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — cambio climático, que presente el Consejo de la OACI a la 37 Asamblea, que sea analizado por los Estados miembros de la CLAC para establecer una posición de consenso en la “guía de orientación” para la participación de los Estados miembros de la CLAC durante la Asamblea ; y
- c) Considerar la Resolución que promulgue el 37 Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI sobre esa materia para actualizar la Resolución A18-07 de la CLAC (“Declaración de la Política y Establecimiento de Prácticas Permanentes de la CLAC relativas a la Protección del Medio Ambiente”).

100. Por su parte, la Secretaría realizó algunos comentarios relativos a las notas de estudio, observando que dicho documento reflejaba el trabajo del Consejo de la OACI sobre este tema y sugería que se actualice en el momento que corresponda la Res. A18-07. En ese sentido, recordó que la CLAC en esta materia ha trabajado apoyando a la OACI y, por tanto, la Res. A18-07 será modificada una vez que se promulgue la Resolución de la OACI que actualice la Res. A36-22. En ese orden de ideas, teniendo en cuenta el limitado tiempo disponible entre la Asamblea de la OACI y la

Asamblea de la CLAC, sugirió encargar la Secretaría que realice las modificaciones pertinentes y las someta directamente a consideración de la Asamblea de la CLAC, prevista a realizarse en Punta Cana, República Dominicana, 1 al 5 de noviembre de 2010.

101. A continuación, el Experto de México presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/24 *Corrigendum* referente también a la actualización de la Resolución A18-07 en materia de ruido y calidad del aire local. Al respecto, expresó que la Resolución A36-22 de la OACI incorpora 12 Apéndices de la A a la L que constituyen la declaración consolidada y que en la nueva resolución propuesta por el Consejo de la OACI a la Asamblea se presentan las revisiones a la Resolución A36-22 respecto a los Apéndices A, B, C, F y H. Los Apéndices D, E y G no tienen cambios. Asimismo, informó que la revisión de los Apéndices I a L, referentes a cambio climático será objeto de una Resolución aparte, (*Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático*).

102. Añadió que las revisiones propuestas reflejan la evolución de las actividades del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) incluida su octava reunión (CAEP/8), así como de la labor realizada en el seno de la Secretaría y en cooperación con otras organizaciones.

103. Teniendo en cuenta lo anterior, expresó que sería conveniente aprovechar la presente reunión para recibir comentarios de los asistentes sobre el proyecto de Resolución de la OACI, mismo que podría representar la base para establecer una posición regional durante la 37 Asamblea de la OACI sobre esta cuestión y al concluir la Asamblea de la OACI se dispongan los elementos para la actualización de la Resolución A18-07 de la CLAC en lo que concierne a disposiciones generales, ruido y calidad del aire local.

104. Finalmente, sugirió recomendar al Comité Ejecutivo que avale las enmiendas propuestas por la Secretaría General de la OACI a la actual declaración consolidada y proceder a la modificación de la Res. A18-07 de la CLAC en los temas que corresponda, una vez que la Asamblea de la OACI haya promulgado su propia Resolución.

105. Terminada la presentación del Especialista de México, El Representante de la IATA realizó una presentación sobre “Marco mundial para abordar las emisiones”. Comenzó destacando que la aviación es un motor de desarrollo social y económico que fomenta el comercio y el turismo y se constituye como un generador de crecimiento a nivel mundial. A este modo de transporte están vinculados 32 billones de empleos que mueve 2.2 billones de pasajeros al año y contribuye al 8% del PIB mundial, sin embargo, se sabe que es un generador de emisiones de gases de efecto invernadero pero sólo contribuye con el 2% de dichas emisiones a nivel mundial, por lo que era muy importante observar con claridad el panorama de los beneficios que produce el transporte aéreo frente a las emisiones que genera.

106. Luego se refirió a los avances tecnológicos alcanzados desde 1990 y que se continuaban desarrollando iniciativas para mantener el control de las emisiones con metas ambiciosas y coordinadas a nivel aeronáutico. Informó asimismo, que las metas propuestas por la IATA incluía una eficiencia del 1.5% anual de combustible a partir del 2010 hasta el 2020, lo que generaría una reducción acumulada aproximada de un 17%, en el 2020 logrando un crecimiento neutral, es decir, no más incremento año contra año en las emisiones y para el 2050 una reducción del 50% en las emisiones de carbono respecto a los niveles del 2005.

107. Para cumplir con las metas señaladas, se requeriría de una estrategia coordinada a nivel de industria global, invertir en nuevas tecnologías en aeronaves, materiales y motores, volar de manera más eficiente, contar con procedimientos operacionales que generen mayor eficiencia, utilizar de mejor manera la infraestructura con mejores rutas espacios aéreos flexibles y finalmente utilizar las

medidas económicas, priorizando que los ingresos que se genere por la reducción de carbono se reinviertan, por lo menos en parte, en la propia industria.

108. Destacó asimismo, que en esta materia debería existir la transparencia en las operaciones del mercado y debía evitarse acciones unilaterales, poniendo como ejemplo el esquema de intercambio de emisiones que planteaba la Unión Europea, mismo que generaría distorsión competitiva. Finalizó su presentación solicitando a las autoridades que impulsen un enfoque coordinado de las políticas en un marco global, divulgando al interior de los gobiernos y de quienes toman la decisión, las características particulares de la industria del transporte aéreo que las diferencian de todas las demás. De igual manera, expresó que las emisiones de la aeronave van consigo mismo a medida que se va desplazando y no son asignables a ningún territorio geográfico, siendo una industria en la que los Estados que disponen de mayor tecnología no están cerca de otros que no la producen.

109. Aprovechando su presentación, circuló entre los Estados miembros, el proyecto de nota de estudio que se presentaría en la reunión del Comité Ejecutivo de la Asamblea de la OACI, cuyo texto se acompaña como **Adjunto 7** y que requeriría el apoyo de todos los Estados miembros de la CLAC, cuando se analice la cuestión 17 en la Asamblea de la OACI sobre protección del medio ambiente, cuyo propósito final era la elaboración de un marco mundial para abordar las emisiones de CO2 de la aviación. La presentación completa se acompaña como **Adjunto 8**.

110. Por su parte, el Experto de Argentina expresó que era necesario dejar en claro algunos principios sobre el enfoque que se tome en materia de control y política de emisiones durante la Asamblea de la OACI, el mismo que debería hacerse en el marco de los principios que manejan el tema del cambio climático consagrado en la Convención de las Naciones Unidas para el Cambio Climático y el Protocolo de Kyoto, es decir, la vigencia plena de las responsabilidades comunes pero diferenciadas.

111. Agregó que los países en desarrollo por sus propios intereses, no pueden aceptar que se tome un estándar en materia de control de emisiones o de reducción que sea igual para todos los Estados, dado que en el marco normativo de este tema los artículos y los principios son muy claros con relación a los compromisos de los Estados en materia de reducción de emisiones que corresponden a los Estados desarrollados que figuran en el Anexo 1, en tanto que los Estados en desarrollo están completamente “no obligados” a cumplir estos compromisos y la única manera de que estos Estados hagan algún esfuerzo va a ser bajo dos condiciones, primero que sean los Estados en desarrollo que hayan dado la iniciativa y que el tema de emisiones debe ser tratado en el marco de la OACI y la OMI.

112. Expresó asimismo, que la CLAC debería tener una posición clara junto a la China, India, Grupo del 77 cuando esta discusión se de en el marco de la COP, debiendo tener en cuenta además: el principio de igualdad y de igual trato para todos los Estados de la OACI. Destacó también, que Argentina considera que esto tenía una solución jurídica en la aplicación de la Convención de Viena sobre derechos de los tratados y la primacía del derecho de igualdad. Se debía tener en cuenta que éste era un tema político y que los Estados no sólo Latinoamericanos se veían perjudicados por la directiva europea debido a su extraterritorialidad, lo cual es absolutamente contrario al derecho, además por violar principios de la OACI, de la OMC, del Protocolo de Kyoto y la Convención Marco de las Naciones Unidas.

113. El Representante de la IATA agregó que el problema en discusión es una realidad que está afectando y afectará a largo plazo de manera exponencial restringiendo el crecimiento y viabilidad de las líneas aéreas de la región cuando se considere e crecimiento de las operaciones. Asimismo, era importante que la OACI reconozca las necesidades específicas y se acomoden las diferencias entre los países desarrollados y en desarrollo, lo cual constituía un elemento clave en el marco global que promulga la OACI en el que tradicionalmente se había logrado reconocer las diferencias y acomodar

las necesidades específicas a través del apoyo tecnológico/financiero o en la diferenciación de cronogramas en la implementación de medidas. Reiteró la necesidad de considerar un enfoque global sectorial y que se tenga en cuenta que es una industria totalmente diferente a las demás.

114. El Representante de ALTA manifestó estar de acuerdo con las posiciones manifestadas anteriormente en el sentido que el principio de responsabilidades comunes y diferenciadas se oponía con la OACI y puso como ejemplo la implementación de política de reducción de ruido que permite adoptar y reconocer la diferencia entre las aerolíneas de países en desarrollo.

115. Sobre lo expresado anteriormente, la Secretaría recordó que este lo venía discutiendo y recordó que inclusive se organizó un Seminario de Medio Ambiente (Buenos Aires, Argentina, 28 y 29 de septiembre de 2009) cuyo objetivo era ponerse a tono en el conocimiento de este tema, preparar la posición para la Conferencia de Alto Nivel que convocó la OACI previo al COP/15 de Copenhage. Expresó asimismo, que el Consejo de la OACI estaba trabajando en este tema con miras al COP/16 de México, donde se aspiraba nuevamente llevar una posición conjunta que recoja todo lo expresado y por tanto era muy importante definir el posicionamiento de la CLAC en la "Guía de Orientación" para la próxima Asamblea de la OACI.

116. Resaltó asimismo, que jugaba un papel fundamental en esta materia las coordinaciones internas que realicen las autoridades aeronáuticas al interior de sus gobiernos, ya que los que participan en las COP no son precisamente ellos sino las autoridades de medio ambiente, por lo que, sería necesario que, una vez terminada la Asamblea de la OACI, se reúnan al interior de cada Estado con los delegados que participarán en el COP/16 para darles a conocer lo resuelto en el campo aeronáutico a efectos que lo tengan en cuenta en las negociaciones pertinentes.

117. El Representante de ALTA destacó que si no se llegaba con un acuerdo común, se correría el riesgo de que se proliferara la aplicación de medidas unilaterales para imponer cargos sobre afectación de medio ambiente. En ese orden de ideas, comentó que en Brasil se estaba requiriendo a las aerolíneas que operan en el aeropuerto de Guarulhos información para promulgar una resolución en esa línea. Añadió que las líneas europeas están reportando la ocupación y la capacidad de vuelo en el marco de la regulación ya vigente.

118. La Experta de Cuba apoyó la intervención de ALTA y en gran medida la de Argentina en el sentido de lo que está sucediendo con la regulación de medio ambiente es una realidad y que los Estados deberían unirse no para un futuro sino para un presente. Informó además, que su país está preparando una nota de estudio teniendo en cuenta las propias regulaciones internas con relación a la Convención de Kyoto, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores, informó asimismo, que se les había requerido información por parte de la Unión Europea. Finalizó exhortando a tener una posición común en la próxima Asamblea de la OACI.

119. Durante el debate, se solicitó al Representante de ALTA que aclare sobre lo que estaba sucediendo en el Aeropuerto de Guarulhos, Brasil, a lo que respondió que, dos semanas atrás, las autoridades de Sao Paulo enviaron una solicitud de información sobre las operaciones de las líneas aéreas en los últimos diez años relativa a consumo de combustible, ocupación y cantidad de vuelos diarios, una lista extensa y la prensa publicó que se estaría buscando algún tipo de compensación por el daño ambiental provocado por las aeronaves en el tiempo señalado y se hablaba de buscar el pago de la siembra de 3 millones de árboles. Se comprometió a hacer llegar esta información a la Secretaría.

120. El Experto de Brasil aclaró que la nota de prensa referida era de la alcaldía municipal de la ciudad de Guarulhos y que, según parecía, era un problema más de ruido que de emisiones, considerando que el aeropuerto había crecido en forma desmesurada y que los habitantes reclamaban por el ruido. Finalmente, agregó que en la ANAC no sabían sobre el tema a profundidad pero la información que disponían se refería sólo al ruido.

121. El Secretario solicitó a los Expertos y organismos observadores hagan llegar a la Secretaría en forma resumida el criterio de posicionamiento que se podría incluir en la “Guía de Orientación” pero no como nota de estudio, esto para poder presentarlo en la próxima reunión del Comité Ejecutivo. Asimismo, solicitó a Cuba y a los Estados que tengan previsto presentar notas de estudio también las hagan llegar lo antes posible a la Secretaría para buscar el apoyo del resto de Estados, a fin de llegar con una posición común sobre este tema y, finalmente, pidió tengan en cuenta el tiempo limitado que existía antes de la reunión del Comité Ejecutivo.

Conclusión

122. El GEPEJTA resolvió:

- a) encargar a la Secretaría la actualización de la Resolución A18-07, una vez que la OACI promulgue su resolución sobre el tema, a efectos que se la presente directamente a la Asamblea Ordinaria de la CLAC;
- b) instar a las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros que realicen las coordinaciones pertinentes al interior de sus gobiernos con los organismos involucrados para que estos últimos conozcan la posición mundial (OACI) que se debería apoyar en la COP/16, prevista a realizarse en México, en noviembre del presente año;
- c) que los Expertos hagan llegar a la Secretaría en forma resumida el criterio de posicionamiento que estimen conveniente incluir en el proyecto de “Guía de Orientación” que se analizará en la próxima reunión del Comité Ejecutivo; y
- d) solicitar a los Estados que tengan previsto presentar notas de estudio para la Asamblea de la OACI, las hagan llegar a la Secretaría de la CLAC para buscar el apoyo del resto de Estados miembros.

Cuestión 2.2 del Orden del Día:

Procesos de concesión

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/26 – *México*

123. El Experto de México inició la presentación de la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/26 recordando los antecedentes del tema y proponiendo una modificación a la Res. A17-03, la misma que no cambiaría en la parte considerativa sino sólo en la resolutive, dándole mayor fuerza a los factores que debían tener en cuenta los Estados en el proceso de certificación aeroportuaria, asimismo, señaló la importancia de mantener de manera continua y permanente la actualización de la encuesta sobre “Seguimiento de los Aspectos Económicos, Gestión de Aeropuertos, Servicios de Navegación Aérea y Procesos de Concesión de Aeropuertos” con el objetivo de contar con una fuente de información que de manera oportuna permita una visión clara del comportamiento y tendencia regional en materia de concesión de aeropuertos. Con lo señalado, el Experto de México presentó a consideración del GEPEJTA el proyecto de Recomendación sobre “Reporte del seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos”. Finalmente, instó a los Estados que aún no lo había hecho respondan la encuesta actualizada para conocer los cambios que se hayan generado.

124. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y sin mayores comentarios acogió favorablemente el proyecto de recomendación, solicitando a la Secretaría realizar las modificaciones que estime pertinente a dicho proyecto y adopte las medidas necesarias para publicar en su página web la información en forma estandarizada.

Conclusión

125. El GEPEJTA acordó:

- a) acoger favorablemente el proyecto de recomendación que se detalla a continuación:

RECOMENDACIÓN AXX-XX
REPORTE DEL SEGUIMIENTO DE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS,
GESTIÓN DE AEROPUERTOS, SERVICIOS DE NAVEGACIÓN
AÉREA Y PROCESOS DE CONCESIÓN DE AEROPUERTOS

CONSIDERANDO la importancia de que cada Estado determine de manera libre y soberana la modalidad de concesión de los aeropuertos de conformidad con las características y niveles de tráfico de cada uno de los mismos, de forma tal que se pueda elegir válidamente entre la modalidad de red aeroportuaria, la auto financiación de cada aeropuerto o la que resultare más conveniente a sus propias necesidades y realidad local.

CONSIDERANDO la necesidad de contar con una fuente de información que de manera oportuna permita dar a la Región una visión clara del comportamiento y tendencia en materia de concesión de aeropuertos, a fin de procurar un desarrollo equilibrado y apoyo en la toma de decisiones.

LA XXXXX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Que los Estados miembros apliquen los siguientes criterios en materia de seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos:

REPORTE DEL SEGUIMIENTO DE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS,
GESTIÓN DE AEROPUERTOS, SERVICIOS DE NAVEGACIÓN
AÉREA Y PROCESOS DE CONCESIÓN DE AEROPUERTOS

1. *Proporcionar a la Secretaría de manera oportuna y sistemática el reporte de la encuesta “seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos”.*
2. *Que los Estados debieran de implementar las medidas pertinentes para el seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos, a través de procedimientos auditables, en la medida que sean compatibles con sus legislaciones.*
3. *Participar en el perfeccionamiento de seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos, aportando sus experiencias en esta materia.*

- b) *encargar a la Secretaría adopte las medidas necesarias para publicar en su página web la información en forma estandarizada*

Cuestión 2.3 del Orden del Día:

Manual regulatorio de aeropuertos

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/27 – *México*
Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/03 – *ALADA*
Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/04 – *ALADA*

Cuestión 2.4 del Orden del Día:

Sistema de Gestión del rendimiento de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (Eficiencia aeroportuaria)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/28 – *México*

Conclusión

126. De conformidad a lo expresado en la Cuestión 1.7, el GEPEJTA resolvió juntar en un solo análisis los temas relativos a:

- “Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea/aeropuerto”,
- Manual regulatorio de aeropuertos, y
- Sistema de Gestión del rendimiento de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (Eficiencia aeroportuaria)

Para tal efecto, el Grupo *ad hoc* adoptó la conclusión que aparece en el párrafo 42 del presente informe.

127. En consideración de lo acordado, el Secretario sugirió al Experto de México, en su calidad de Punto Focal de esta Macrotarea y Ponente del Grupo *ad hoc*, que cuando realicen el trabajo se tenga en cuenta todas las resoluciones y recomendaciones promulgadas por la CLAC en materia aeroportuaria, a efectos de estructurar, en el próximo período, un solo documento, asunto que también fue acogido favorablemente por el GEPEJTA.

Cuestión 2.5 del Orden del Día:

Actualización Res. A15-13 (Modelo de costos para servicios aeroportuarios)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/29 – *México*

128. El Experto de México presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/29 recordando que el Comité Ejecutivo al aprobar el informe del GEPEJTA/23 (Santo Domingo, República Dominicana, 25 al 27 de agosto de 2009), encargó nuevos estudios en lo referente a los costos de los servicios aeroportuarios. Correspondiéndole por tanto actualizar la parte relativa al Grupo *ad hoc* encargado de dichos temas.

129. Recordó asimismo que en el GEPEJTA/24 (Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010), luego de revisar la Resolución A15-13 “Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea en la región”, se encargó al Grupo *ad hoc* (Argentina, Chile, Costa Rica, Guatemala, México (Ponente), ALTA, ACI LAC e IATA), entre otras cosas, el análisis y revisión de la parte pertinente de la Resolución A15-13, es decir, lo concerniente a la gestión aeroportuaria, pues el resto ya había desarrollado por los especialistas de navegación aérea.

130. Cumpliendo con lo expuesto, el Experto de México, Punto Focal y Ponente del Grupo *ad hoc*, presentó el proyecto de modificación en la parte correspondiente, sugiriendo cambios que hacían relación a la rentabilidad y rendimiento de las inversiones, y teniendo en cuenta además que el sistema aeronáutico se caracteriza por tener dos grupos de aeropuertos:

- los operados por el Estado, y
- los operados y administrados por concesionarios privados.

Cuyas políticas de tarificación en cada caso obedecen a criterios distintos:

- por parte del Estado, como recuperación de costos, mientras que
- por parte de los concesionarios, como recuperación de costos más un rendimiento razonable de las inversiones que realicen.

Conclusión

131. El GEPEJTA aprobó las modificaciones propuestas por el Experto de México, quedando la Resolución, tal como figura en el **Adjunto 9**.

Cuestión 2.6 del Orden del Día:

Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A18-11

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/30 – *México*

132. En esta Cuestión del Orden del Día el Experto de México presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/30 que contenía el reporte de avance y cumplimiento de las tareas encargadas a su país, como Punto Focal de la Macrotarea de “Gestión aeroportuaria y medio ambiente”. Sin embargo, teniendo en cuenta la fusión de las cuestiones 1.7, 2.3 y 2.4 señaladas párrafos precedentes, elaboró un *Corrigendum* modificadorio del informe que contiene la reprogramación del trabajo encargado.

Conclusión

133. Conforme el procedimiento empleado en la Macrotarea precedente, se encargó a la Secretaría la revisión del documento elaborado por México, para presentarlo conjuntamente con el resto de Macrotareas a la próxima Asamblea.

Cuestión 2.7 del Orden del Día:

Enfoque Sectorial Global para la Aviación y el Cambio Climático

134. Sobre este tema, no se presentó ninguna nota de estudio y, únicamente el Experto de México realizó algunas precisiones que consideraban lo solicitado en el GEPEJTA anterior. Destacó que la palabra “sectorial” era empleada en el nivel marco de las Naciones Unidas y se refería a sectores económicos nacionales, en tanto que los trabajos que se han realizado en el seno de la OACI son para incluirse en lo referente a la aviación civil internacional, por lo que no creía conveniente utilizar este título para evitar ambigüedad y distorsión con la Convención Marco de las Naciones Unidas. Destacó asimismo que en las notas presentadas por México, en su calidad de Punto Focal, en los temas anteriores, se destacó el trabajo realizado por la OACI en el actual trienio, incluyendo los resultados del GIACC, de la Conferencia de Alto Nivel, del DGCIG y la propuesta para la resolución de la asamblea.

135. El Representante de ALTA expresó que existen ciertas diferencias en la región respecto a la posición global que a su criterio son reconciliables y que el hecho de llamarlo “sectorial” querría decir que sacan de la discusión de país por país a la aviación internacional y quieren que sea tratado como un sector o como un país aparte y piensan que existe una contradicción, cuando es algo que se puede acomodar dentro de ese esquema.

136. El Secretario reiteró que ALTA haga llegar a la Secretaría, antes de la reunión Comité Ejecutivo, su criterio para buscar el posicionamiento común que evite utilizar el criterio “sectorial”, caso contrario se estaría reconociendo que en la región hay interés en algún momento de reportar información sobre emisión de gases y de cobrar tasas lo cual pondría a la región en real desventaja respecto a los europeos. Finalizó, resaltando que era muy importante tener clara esta situación antes de llevar adelante una posición regional.

Conclusión

137. El GEPEJTA tomó nota del intercambio de opiniones y acordó solicitar a ALTA que envíe su criterio sobre el tema para que la Secretaría lo incluya en la “Guía de Orientación” que se considerará en la próxima reunión del Comité Ejecutivo para llevar una posición común a la Asamblea de la OACI.

Cuestión 3 del Orden del Día:

Capacitación

Cuestión 3.1 del Orden del Día:

Diagnóstico regional sobre centros de instrucción

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/13 *Argentina*

138. El Experto de Argentina presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/13 que estaba en línea también con el diagnóstico de los centros de formación de pilotos, es decir, análogo con la cuestión 3.4 porque la problemática encontrada era similar y lo que se diferenciaría con la referencia era el formulario de recopilación de datos. Destacó la importancia de evaluar el nivel de validez de realizar, en una segunda etapa, un análisis comparativo debido a que, con la información recibida de un número reducido de Estados, las conclusiones podrían ser estadísticamente poco significativas. Finalmente, sometió a consideración del Grupo de Expertos una propuesta para el realizar el diagnóstico en cuestión a través de un formulario e instructivo, solicitando a la Secretaría que incluya en la página web de la CLAC un hipervínculo para acceder tanto a los formularios estandarizados, como a sus respectivos instructivos.

139. El Secretario solicitó a los Expertos remitirse al Adjunto 4 de la nota para que emitan sus comentarios sobre el formulario modificado y observó que no existía ningún inconveniente para crear un vínculo en la página web, a efectos que los Estados puedan completar el formulario y/o actualizar su información para crear la base de datos. Por tanto, lo único que restaría sería estandarizar el formato.

140. Seguidamente el Experto de Brasil expresó que las Notas de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/13, 14 y 16 trataban de un proceso de integración y armonización de la formación del personal de la aviación civil, consecuentemente, se trataba de una cuestión muy amplia cuyo proceso necesitaría más de una encuesta para analizarlo. En ese orden de ideas, resaltó que el proyecto de trabajo era demasiado ambicioso en cuanto a la discriminación pormenorizada de los centros de instrucción, puso como ejemplo que la OACI tiene cada vez más detallado los elementos de capacitación en un modelo llamado ATO (*Approval Training Organizations*) donde cada centro de instrucción tiene detallado su currículo basado en un estándar. Resaltó asimismo, que en su país tenían aproximadamente 300 escuelas que preparaban 1700 cursos distintos y si cada currículo tenía

150 páginas, se trataría de analizar dos millones quinientas mil páginas, por lo que consideró que sería más interesante que, en una primera, etapa se estudie una currícula de cada Estado para cada una de las licencias y, en una segunda etapa, se realice un estudio más profundo.

141. Como segunda observación, indicó que algunos ítems podrían causar dificultades desde el punto de vista del análisis estadístico y de recolección de datos, como por ejemplo los ítems 10) E-learning y 11) Presencial ya que, en el caso de su país, habían cursos que tenían las dos modalidades, en ese caso, ¿cómo se recolectaría ese dato?; asimismo, se refirió a las horas señaladas en las Notas de estudio 13 y 16, ¿horas cátedra u horas reloj? Terminó resaltando la necesidad que todos los documentos utilicen un mismo elemento de comparación.

142. Por su parte, el Secretario, al coincidir con el Experto de Brasil, recordó que los temas planteados no habían sido analizados debido a que el Grupo *ad hoc* constituido por el GEPEJTA del que formaban parte Argentina y Brasil nunca se reunió ni trabajó, por lo que solicitó que aprovechando esa reunión se junten, reordenen su trabajo y presenten todas las consideraciones que estimen necesarias para continuar con su tarea.

143. Seguidamente, el Representante de ALADA informó que su Asociación ofrece tres cursos basados en Buenos Aires sobre Seguridad y Facilitación, Economía del Transporte Aéreo y Derecho Aeronáutico y, en ese orden de ideas, expresó su deseo de formar parte del Grupo *ad hoc*. Acotó que la capacitación no era un gasto sino todo lo contrario, una inversión.

144. Sobre esto último, el Secretario solicitó a los Expertos diferenciar claramente los cursos que dictan las escuelas de capacitación que tiene cada administración de aviación civil en las que forman sus propios especialistas, entiéndase, controladores de tránsito aéreo, meteorólogos, especialistas de operaciones, etc... de aquellos cursos o seminarios que se desarrollan fuera de ese entorno, que lo dictan diferentes organismos como el caso de ALADA y la propia CLAC que desarrolla Seminarios y/o cursos por cuenta propia o con el apoyo de otras organizaciones y Estados de fuera de la región.

145. El Experto de Chile, a modo reflexión, destacó que los cursos deberían direccionarse al rol que desarrolla la autoridad aeronáutica por un lado y, por otro, a la capacitación regular del personal al interior de las escuelas técnicas de aviación civil o de las organizaciones. En ese sentido, recordó que en la anterior reunión del GEPEJTA, cuando se presentó el resultado del USOAP correspondiente a los Estados miembros de la CLAC, se observó que habían ocho países con el 70% de “no cumplimiento” de normas y métodos recomendados relacionados a la capacitación del personal y un 51% de “no cumplimiento” regional y éste era un elemento esencial para planificar adecuadamente las necesidades de capacitación, debiendo priorizarse este tema. Reflexionó asimismo, que no se trata de tener una lista de cursos sino de priorizar aquellas áreas en las que existen falencias reflejadas en los resultados de las auditorías y sugirió emitir una recomendación para ser más eficientes con los recursos disponibles. En ese sentido, se comprometió a entregar al Grupo *ad hoc* la información señalada.

146. El Representante de IATA por su parte, expresó su deseo de formar parte del Grupo *ad hoc*, informando que dicha Asociación tiene mucho para aportar al Grupo ya que a través del *IATA Training and Development Institute (ITDI)* se dictan más de 225 cursos y 30 programas de diploma dirigidos no sólo a líneas aéreas sino también a autoridades de aviación civil y aeropuertos en variados temas incluidos los de *management*, manejo de programas, de recursos humanos, además de temas específicos sobre operaciones. Informó asimismo que anteriormente, estos cursos se dictaban solo en la sede de la IATA pero desde hace algún tiempo se ha implementado la modalidad *in company* o *in situ*.

147. El Secretario de la CLAC por su parte, informó que desde hace algunos años la Secretaría de la CLAC ha realizado levantamiento de información respecto a las necesidades de los

Estados miembros, operadores aeroportuarios, organismos reguladores y líneas aéreas en cursos a nivel gerencial. Tal es así, que se han dictado varios seminarios y/o cursos, pues se dispone de información prevista hasta el 2013. Por otro lado, informó que Guatemala expresó su deseo de también formar parte del Grupo *ad hoc*.

148. Conforme lo acordado, el Grupo *ad hoc* mantuvo su reunión y el Experto de Argentina (Ponente) informó que habían establecido algunos lineamientos a seguir en lo que respecta a la armonización de programas y que se iba a utilizar el formulario presentado anteriormente para la recopilación de la información, el mismo que sería circulado entre los Estados y que, conforme se había acordado anteriormente, se iniciará el trabajo con el análisis y armonización de programas así como de pilotos comerciales. De igual manera, informó que el Grupo mantendría una reunión en octubre sin haber definido fecha y sede.

149. El Secretario por su parte, recordó que en la Macrotarea de “Capacitación” figuraban las siguientes tareas: diagnóstico regional sobre centros de instrucción, armonización de programas, divulgación de cursos, centros de formación de pilotos, optimización del recurso humano. En ese orden de ideas, resumió que, de acuerdo a lo expresado por el Experto de Argentina, el trabajo se iniciaría con el diagnóstico regional de los centros de instrucción utilizando el adjunto 4 de la nota de estudio presentada. Por otro lado, se juntarían las tareas de diagnóstico regional de centros de instrucción y de formación de pilotos, todo esto en una primera fase. En una segunda fase se realizaría la armonización de programas.

150. Posteriormente, en una tercera fase se efectuaría la divulgación de cursos a través de la Secretaría y, por último, se abordaría el tema de la optimización del recurso humano, en la misma línea que venía trabajando la Secretaría, esto es, conformando una base de datos de especialistas de las seis Macrotareas del Plan Estratégico.

151. Asimismo, se tomó nota que el trabajo de diagnóstico regional sobre centros de instrucción y armonización de programas y de formación de pilotos lo iba a trabajar el Grupo *ad hoc* y lo demás se lo realizaría a través de la Secretaría. Finalmente, solicitó al Grupo *ad hoc* entregue a la Secretaría el cronograma de trabajo independientemente de su reunión de octubre, esto para cumplir con la Res. A18-11 e incluir en el informe que se presentará a la Asamblea sobre el avance del trabajo realizado en cada Macrotarea.

Conclusión

152. El GEPEJTA acogió favorablemente la propuesta detallada por la Secretaría en el párrafo precedente y constituyó el Grupo *ad hoc* de la siguiente manera: Argentina (Ponente), Brasil, Guatemala, IATA y ALADA y se espera que el Ponente del Grupo haga llegar a la Secretaría, lo antes posible, el cronograma de trabajo.

Cuestión 3.2 del Orden del Día:

Armonización de programas

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/14 *Argentina*

Cuestión 3.3 del Orden del Día:

Divulgación de cursos

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

**Cuestión 3.4 del
Orden del Día:**

Centros de formación de pilotos

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/16 *Argentina*

**Cuestión 3.5 del
Orden del Día:**

Optimización del recurso humano

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/17 *Argentina*

153. En consideración de lo expuesto en la Cuestión 3.1 del Orden del Día, no se presentaron las notas de estudio 14, 15, 16 y 17 que correspondían a Argentina, pues el Grupo *ad hoc* debería replanificar su trabajo y presentar el cronograma para incluirlo en el Programa del próximo período.

**Cuestión 3.6 del
Orden del Día:**

Gestión de la CLAC en materia de capacitación

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/07 *Secretaría*

154. El Secretario de la CLAC presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/07 para actualizar la información que regularmente presenta la Secretaría sobre su gestión en materia de capacitación, destacando los antecedentes de este tema y haciendo relación tanto al plan de trabajo como a los cursos, seminario, conferencias y talleres que ha desarrollado desde el 2008. De igual manera, se refirió a las becas otorgadas en el mismo período, resaltando que lamentablemente en algunas oportunidades los Estados no aprovechando de las becas por lo que era necesario exhortar a las autoridades de aviación civil que envíen sus funcionarios, teniendo en cuenta el beneficio que representa para el estado y la región la formación del recurso humano.

155. Por otro lado, se refirió a los últimos acuerdos suscritos en materia de capacitación, especialmente el firmado con el Gobierno de Corea y los Emiratos Árabes Unidos. De igual manera, informó que Malasia estaba interesada en apoyar a la CLAC en algunos temas de capacitación y que esta información se había circulado directamente a los Estados por parte de las autoridades de dicho país, en consideración que todavía no se disponía de ningún acuerdo firmado con Malasia.

156. Terminó invitando a los Expertos a participar en los próximos eventos de capacitación del presente año, esto es el Seminario sobre Gestión de la Seguridad Operacional en la Aviación que se convocó conjuntamente con la Autoridad de Aviación Civil de Singapur y el Seminario sobre Gestión del Recurso Humano que se realizarán en septiembre y noviembre respectivamente, los dos en la ciudad de Lima, Perú. Respecto al Seminario sobre Informática y Sistemas, informó que por el momento no se había definido el programa del mismo por la dificultad en conseguir especialistas aeronáuticos en la materia, razón por la cual se estaba haciendo un levantamiento de información en la región con el objeto de incluir dicho seminario en el programa del próximo año.

Conclusión

157. El GEPEJTA luego de tomar nota de la información presentada, alentó a la Secretaría a continuar desarrollando el trabajo de capacitación y exhortó a los Estados a aprovechar las becas que regularmente ofrece la Secretaría.

**Cuestión 3.7 del
Orden del Día:**

Reactivación del IPAC

- **Informe de Panamá**

- **Informe verbal de la Secretaría**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/38 *Panamá*

158. El Experto de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/38 relativa la Reactivación del IPAC, recordando que en la reunión del GEPEJTA/23 (Santo Domingo, República Dominicana), entre otras cosas, se acordó que en un plazo de doce meses la autoridad aeronáutica panameña consultaría con las autoridades correspondientes en su país la factibilidad de ofrecer sede para Instituto. Al respecto, informó que, luego del análisis de la documentación para la mencionada reactivación, la autoridad aeronáutica trabajará con el presupuesto asignado a la administración de aviación civil y con relación a las instalaciones, esperaban reestructurar una parte de sus edificaciones donde se propondría establecer oficinas y salones de adiestramiento que serían utilizadas en los cursos y seminarios regionales.

159. En sentido de lo expuesto, presentó a consideración del GEPEJTA las siguientes propuestas:

- a) Panamá organizará cursos que ofrezcan instrucción a nivel gerencial y técnico de aviación civil en beneficio de todos los Estados Latinoamericanos.
- b) Como país Sede, Panamá ofrecerá las instalaciones necesarias, aulas, oficinas y personal de apoyo, cuando se realicen los cursos y seminarios.
- c) Las instalaciones estarán ubicadas en el Instituto Superior de Formación Profesional Aeronáutica (ISFPA) de la Autoridad Aeronáutica Civil.

160. Durante el debate, el Secretario informó que conforme lo resuelto en el GEPEJTA/23, la Secretaría había recibido el acercamiento de dos Estados de la región que en principio tendrían interés de ofrecer sede y patrocinar el IPAC, al respecto, aclaró que para constituir el Instituto se debería conformar como lo hace un organismo internacional para que tenga solvencia e independencia institucional de tal forma que todos los Estados puedan recurrir a este, pues todos los Estados disponen de infraestructura, aulas y/o oficinas en sus respectivas escuelas de formación, por tanto lo que habría que hacer es suscribir un acuerdo sede que contenga las inmunidades respectivas que se otorgan a organismos de esta naturaleza. En ese sentido, habría que desarrollar algunas bases para circular a los Estados a efectos de recibir las propuestas de aquellos que estén interesados en ser sede del IPAC.

161. En consideración de lo expuesto, el Experto de Panamá sugirió que el Secretario visite su país para mantener una reunión con las autoridades y retomar este asunto involucrando tanto a la autoridad aeronáutica como a las de Relaciones Exteriores para ver la posibilidad de mantener el IPAC en su país. Esta sugerencia fue acogida favorablemente por el Grupo de Expertos.

Conclusión

162. El GEPEJTA acordó que la Secretaría mantenga una reunión con las autoridades panameñas para definir el tema de la reactivación del IPAC en su territorio e informar al Comité Ejecutivo oportunamente. Esto, antes de desarrollar acercamientos con otros Estados o circular las bases de postulación.

Cuestión 3.8 del Orden del Día:

Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A18-11

Conclusión

163. En este punto del Orden del Día, el Punto Focal (Argentina) no presentó ninguna nota de estudio, en todo caso, habiéndose reprogramado las tareas en función del trabajo del Grupo *ad hoc*, se esperaba contar con el informe preliminar de cumplimiento lo antes posible, motivo por el cual se acordó que Argentina haga llegar dicho informe a la Secretaría, de manera urgente.

Cuestión 4 del Orden del Día:

Navegación Aérea

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/39 *Brasil*

164. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/39 remitiéndose a los antecedentes en particular sobre el Plan Estratégico de la CLAC del bienio 2009-2010 y recordando que la Macrotarea de Navegación Aérea se refería a dos tareas específicas, esto es, el sistema de cobro unificado para los servicios de navegación aérea, la utilización de nuevas tecnologías, espacios aéreos homogéneos (cielo único) y gestión de la capacidad en planes de navegación aérea. De igual manera, se refirió al trabajo que viene desarrollando el GREPECAS, señalando La Navegación Aérea en la Región CAR/SAM sufrió un incremento después de la aprobación por el Consejo de la OACI, en 1990, de la Recomendación 14/6 de la Segunda Reunión de Navegación Aérea, realizada en Santiago del Chile, en 1989, creando un grupo regional con el propósito de planear y ejecutar las acciones con vistas al desarrollo de la Navegación Aérea en las Regiones del Caribe y de la América del Sur – GREPECAS.

165. Además informó, que existen otros dos Grupos importantes tratando de los temas relativos a la planificación e implantación de la navegación aérea en la Región SAM (Grupo de Implantación de Sudamérica – SAM/IG) y en el Atlántico Sur (Grupo para Mejorías de los Servicios de Tránsito Aéreo en el Atlántico Sur - SAT). Consideró que era importante para la CLAC tomara conocimiento de las tareas que son desarrolladas en dichos grupos, teniendo en cuenta la relevancia de las actividades, como por ejemplo, los programas AIRE y OPTIMI, que deberían ser evaluados y considerados en el Grupo SAT con la participación de expertos de las Regiones AFI y CAR/SAM.

166. Con relación al Memorándum de Entendimiento que la Comisión Europea propone suscribir con la CLAC objetó que España nuevamente no había realizado la presentación ofrecida por lo que de esos dos programas, tal como decía en su nota, la posición de Brasil sería la de no apoyar el Memorándum de Entendimiento, si así se llegare a acordar en el seno de la CLAC. Finalmente, invitó a la reunión a tomar conocimiento de su nota de estudio, en especial en lo referente a la actualización de las actividades del GREPECAS, desde su última reunión, de acuerdo al contenido del Apéndice “A”, las actividades del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG), contenida en el Apéndice “B”, las actividades del Grupo para Mejorías de los Servicios de Tránsito Aéreo en el Atlántico Sur (SAT), contenida en el Apéndice “C” y la Resolución A18-11 Directriz de Procedimiento para la Implementación del Plan Estratégico de la CLAC, contenida en el Apéndice “D”. Terminó reiterando que todo lo referente a la planificación e implantación de los Servicios de Navegación Aérea deben ser conducidas por los Grupos de la OACI mencionados.

Conclusión

167. El Grupo tomó nota de la información presentada.

Cuestión 4.1 del Orden del Día:

Proyecto de Acuerdo CE/CLAC (Acuerdo de Cooperación – Programa AIRE y OPTIMI)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/06 *Secretaría*

168. El Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/06 en la que informaba que en ocasión de la LXXVIII Reunión del Comité Ejecutivo (Santiago de Chile, Chile, 22 de marzo de 2010) se presentó la Nota de estudio CLAC/CE/78-NE/07, referente a la propuesta de la Comisión Europea de suscribir un Acuerdo Específico de Cooperación – Programa AIRE y OPTIMI entre dicha Comisión y la CLAC. Sobre este asunto, el Comité Ejecutivo había resuelto trasladar el análisis de este documento al GEPEJTA, a efectos de contar con sus sugerencias antes de la próxima reunión que el Comité Ejecutivo tiene previsto realizar en México.

169. De igual manera, informó que para profundizar en el análisis, la Autoridad Aeronáutica Española había ofrecido realizar una presentación durante la reunión del GEPEJTA/24 y 25, a efectos de explicar en detalle el funcionamiento de la Iniciativa para la Interoperabilidad Atlántica y la Reducción de Emisiones (Programa AIRE), así como, el *Oceanic Position Tracking Improvement & Monitoring* (Programa OPTIMI), pero lamentablemente el Especialista que debía realizar dicha presentación no pudo asistir a ambas reuniones comprometiéndose a hacerlo en una próxima oportunidad, motivo por el cual ponía en consideración del GEPEJTA la propuesta enviada por la Comisión Europea.

170. Informó además, que hasta la fecha de elaboración de la nota de estudio, se recibió únicamente la posición de Brasil.

171. Durante el debate, no habiéndose realizado la presentación por parte de la Comisión Europea independientemente de la documentación presentada, el GEPEJTA vio necesario informar al Comité Ejecutivo que por el momento no había posibilidad de pronunciamiento y se deberá esperar que realicen la presentación y luego se podrá tomar cualquier decisión.

172. El Experto de Brasil por su parte, solicitó a la Secretaría presentar al Comité Ejecutivo la carta enviada con la posición de su país. Asimismo, aclaró que la posición de Brasil estaba basada en que, todo el trabajo que esta propuesta de Memorándum de Entendimiento nos está direccionando, ya está siendo desarrollado en el área del GREPECAS en los Grupos SAM/IG y SAT y se estaría duplicando esfuerzos en estos temas.

Conclusión

173. El Grupo de Expertos acordó que, no habiéndose realizado la presentación por parte de la Comisión Europea independientemente de la documentación presentada, vio necesario informar al Comité Ejecutivo que por el momento no había posibilidad de pronunciamiento y se deberá esperar que realicen la presentación para luego se podrá tomar cualquier decisión. Asimismo, tomó nota de la posición de Brasil en sentido de que no estaban dispuestos a apoyar la suscripción de dicho Memorándum, pues esto implicaría duplicación de esfuerzos con el trabajo que desarrolla el GREPECAS.

Cuestión 4.2 del Orden del Día:

Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A18-11

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/25-NI/02 *Secretaría*

Conclusión

174. En este punto del Orden del Día, la Secretaría recordó que Brasil en anterior reunión ya había cumplido en presentar el informe preliminar sobre la Macrotarea de “Navegación Aérea” en aplicación a la Resolución A18-11. En ese sentido, se refirió a la Nota Informativa

CLAC/GEPEJTA/25-NI/02 y, conforme lo acordado en las anteriores Macrotareas, la Secretaría se encargará de presentar el informe conjunto en la próxima Asamblea en forma estandarizada.

Cuestión 5 del

Orden del Día: **Seguridad operacional**

Cuestión 5.1 del

Orden del Día: **Informe preliminar sobre seguridad operacional en la región**

175. En este punto del Orden del Día, la Secretaría observó que Chile ya había presentado el informe preliminar sobre seguridad operacional en la región en la anterior reunión, referido a los resultados de las auditorías del USOAP y la investigación realizada por el Punto Focal sobre dichos resultados.

176. Seguidamente, el Experto de Chile se refirió al informe preliminar presentado en el anterior GEPEJTA destacando que este trabajo requirió de un análisis profundo y extenso para determinar efectivamente cual fue la problemática objetiva y real producto de la auditoría de la OACI y, tal como se dijo en ese momento, el informe constituía una “fotografía de momento” en que efectivamente se había pasado la auditoría en los países evaluados. Consideró que el paso siguiente sería identificar aquellos “problemas comunes” que pudieran tener también soluciones comunes, con el propósito de aunar esfuerzos, recursos e implementar la cooperación horizontal entre los países para avanzar en el cumplimiento de las “no conformidades” o la falta de implementación efectiva de las normas y métodos recomendados de la OACI, teniendo en cuenta que la región está bajo el promedio mundial y todavía es preocupante la cantidad de observaciones determinadas. Sin embargo, para poder avanzar, dado que era una “fotografía de momento” y en algunos países probablemente ya se habían tomado algunas medidas, era necesario realizar un seguimiento continuo para lo que se requería la contribución explícita de los Estados.

177. Informo asimismo, que en su calidad de Especialista de la Autoridad Aeronáutica Chilena tuvo la oportunidad de viajar y observar que el informe dejó inquietudes en algunas autoridades aeronáuticas sobre algunos temas que ya se habían solucionado. En consecuencia, faltaba información para poder avanzar y no perder tiempo. En la visita señalada, también salió a la luz que en temas que supuestamente los Estados visitados ya habían solucionados, en la práctica no lo estaba, por lo que, se requería disponer de una retroalimentación y saber exactamente si esas “no conformidades” presentadas en el GEPEJTA anterior, efectivamente estaban solucionadas. En este punto observó que se debería ser lo más transparente posible pues se tenía la percepción que a algunos Estados no les gustaba mucho enviar este tipo de información.

178. En consideración de lo expuesto, se debería pensar en otra metodología para avanzar en el tema. Si los países, efectivamente están interesados en lograr una cooperación real integral, se requiere saber con exactitud cuales son los temas que aún tienen pendientes y cómo los solucionaron y saber si los Estados requieren o no de la ayuda para buscar los mecanismos de solución más apropiados.

179. Durante el debate, se observó la necesidad de buscar la mejor salida para la cooperación horizontal, pues parecería que el tema se estaba quedando a nivel de mandos medios, los mismos que aseguraban que ya se habían cumplido con las correcciones, cuando en realidad no lo era lo apropiado y se necesitaba que algún especialista externo les haga notar la realidad. En ese sentido y para poder desarrollar una estrategia de trabajo futuro, se sugirió que Chile, en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea, haga una presentación directa a los directores de aviación civil tanto en el comité ejecutivo como en la asamblea sobre esta realidad, para que sea a ese nivel en que se tomen las medidas más apropiadas y se defina una estrategia de intercambio y apoyo mutuo. Otra alternativa sería la de crear un procedimiento de visitas para que especialistas de la región en materia de seguridad operacional puedan observar lo que está pasando y que no tengan que esperar que se

publique el informe de la OACI o se realice una nueva auditoría.

180. Por otro lado, el Experto de Chile informó que tuvo una experiencia al presentar esta información al director de aeronáutica de uno de los países miembros, quien se dio cuenta que la información que él disponía era distinta respecto a la proporcionada en su propia organización. Razón por la cual consideraba apropiada la propuesta señalada.

Conclusión

181. El GEPEJTA acordó solicitar a Chile que realice una presentación, lo más clara posible del tema y la situación real en la próxima reunión del Comité Ejecutivo y Asamblea a efectos de establecer la estrategia más apropiada para continuar impulsando el trabajo de esta Macrotarea.

Cuestión 5.2 del

Orden del Día:

Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación Panamericano

182. Sobre este tema, el Secretario informó que había contactado directamente con la Directora de la Oficina Regional de la OACI con sede en México para, conforme lo encargado, verificar la mejor alternativa de participación de la CLAC en el mencionado Grupo. En ese sentido, fue informado por la Directora que habría posibilidad de incluir a la CLAC en el Comité Directivo de dicho Organismo y colaborar con los trabajos que se desarrollan en el señalado Grupo.

Cuestión 5.3 del

Orden del Día:

Institucionalización del Sistema y seguimiento

- **Acuerdo Constitutivo para el establecimiento, operación y administración de una Organización Multinacional Regional (OMR)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/32 *Chile*

183. En este punto del Orden del Día, acogiendo lo resuelto por el GEPEJTA, el Grupo *ad hoc* constituido por Expertos Jurídicos y Técnicos de: Argentina, Brasil, Chile (Ponente), Costa Rica, Paraguay, Perú y Uruguay se reunió el día 3 de agosto para desarrollar la tarea encomendada referente a “emitir sus comentarios sobre el Convenio Constitutivo para la formación de la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional y analizar la mejor alternativa de incorporar al Sistema Regional en la futura OMR”.

184. En sentido de lo expuesto, la Experta de Chile realizó la presentación de la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/32 sobre la tarea encomendada. Tratándose de un tema de singular importancia, a continuación se detalla inextenso la Nota de estudio presentada y su adjunto:

Resumen

Esta Nota de Estudio presenta un análisis del Convenio que creó la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional y somete a consideración una serie de observaciones al mismo.

Referencias:

- 1. Memorando de Entendimiento OACI-CLAC para la creación del SRVSOP.*
- 2. Acta Final de la Conferencia Diplomática realizada en Brasilia del 7 al 9 de diciembre de 2009.*
- 3. Convenio constitutivo de la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional.*
- 4. Informe de la Séptima Reunión de Coordinación de Puntos Focales del SRVSOP (Lima, 24-26 febrero 2010).*
- 5. Informe de la 21a. Reunión Ordinaria de la Junta General del SRVSOP (Santiago, 22 marzo 2010).*

Antecedentes

- 1. En cumplimiento a la decisión de la Junta del Sistema de Cooperación de la vigilancia a la Seguridad Operacional, Chile en su calidad de punto Focal de Seguridad Operacional, en la Décima cuarta reunión del GEPEJTA (Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010), presentó una Nota de estudio, en la cual informó sobre el proceso seguido para la institucionalización del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), solicitando al GEPEJTA que se analice la forma como podría incorporarse el Sistema Regional a la futura (OMR) “Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional”, teniendo presente que en diciembre de 2009, se concretó la Conferencia Diplomática para aprobar el Convenio Constitutivo de esta Organización.*
- 2. El GEPEJTA, luego de revisar la Nota de estudio, acordó constituir un Grupo ad hoc para que realizar el trabajo solicitado, conformado por Argentina, Brasil, Costa Rica, Paraguay, Perú, Uruguay y Chile como Ponente.*
- 3. Después de un largo debate el grupo ad hoc estimó necesario proponer un instrumento que pueda vincular a cualquier Estado de la Región CAR con la OMR, con las mismas prerrogativas, derechos y obligaciones de un Estado sudamericano, especialmente considerando que actualmente participan en proyectos regionales de cooperación técnica cuya institucionalización se buscaba como uno de sus objetivos. Sin embargo, durante el proceso de análisis el Grupo ad hoc, estimó que para poder cumplir la tarea encomendada, era necesario realizar un análisis integral al Convenio de constitución de la OMR, dado que este contiene un conjunto de artículos que deben ser revisados de manera correlacionada.*

Análisis

4. *Analizado el articulado del Convenio, se concluye que éste presenta una serie de inconvenientes para integrar el SRVSOP a la OMR, incluso algunos artículos de aquel, independientemente de que el sistema se integre o no a la OMR, podrían presentar impedimentos para su entrada en vigencia, como los que a continuación se señalan:*

- *Respecto al ámbito geográfico cabe señalar que el mismo está circunscrito a “la Región Sudamericana (SAM) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)...” presentándose de esta forma limitantes para aquellos Estados miembros del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional que no pertenecen a esta Región.*

Esta limitante se repite a lo largo del Convenio; en el Artículo 1 Ámbito de aplicación; Artículo 20 firma y ratificación y artículo 22 sobre adhesiones. Por ello el grupo ad hoc, estima que es necesario modificar este aspecto, proponiendo sustituir el ámbito de aplicación a la región LATINOAMERICANA, para permitir la participación de todos los Estados que hoy están en ambos Sistemas (Navegación Aérea y el SRVSOP).

Por otra parte, el Convenio considera las materias de seguridad operacional limitadas exclusivamente a su vigilancia, y específicamente con relación a los servicios de tránsito aéreo. Es decir, no se ha dado suficiente importancia al resto de los elementos críticos de la seguridad operacional, como por ejemplo la reglamentación, la certificación, la capacitación, estructura organizacional entre otros. Consecuentemente, el grupo de expertos consideró que era indispensable modificar las disposiciones que se refieren a esta materia, generalizando la aplicación al concepto integral de la seguridad operacional.

- *Asimismo, el grupo observó todas aquellas disposiciones del Convenio en las cuales se requiere de “la aprobación unánime”, tales es el caso para aprobar una adhesión al Convenio por parte de un Estado (art.22); respecto de permitir a Observadores (art.23) y en cuanto a enmiendas o modificaciones al Convenio (art.24), llegándose incluso a permitir que Estados que no son partes puedan impedir la participación de observadores, solución inexistente en otro instrumento internacional de que los expertos tengan conocimiento y evidentemente contraria a toda norma o principio del Derechos de los Tratados.*

La misma solución de la unanimidad ha sido abandonada por las Organizaciones internacionales hace muchos años, entre otras razones porque confiere a cada una de las Partes un verdadero derecho de veto. Desde un punto de vista práctico la experiencia de la Sociedad de Naciones entre otras, donde regía el principio de la unanimidad, se caracterizó por su inoperancia, circunstancia que los expertos no quisieran que se repitiera respecto de la Organización que se intenta crear.

- *Otro tema relevante hace relación con los artículos 16, 17 y 18 del Convenio, sobre inmunidades, privilegios y exenciones que*

debieran ser objeto de un nuevo convenio con el Estado sede y cada Estado Parte.

- *Adicionalmente, se consideró necesario aumentar las facultades del Consejo Directivo y del Director Ejecutivo para que no se vea reducido a un papel meramente representativo del Organismo, sino que tenga el rol requerido para su gestión. Otras modificaciones propuestas han tenido por objeto mejorar la redacción y el sentido jurídico y técnico de las disposiciones.*
- *Se adjunta a esta nota de estudio el resultado del trabajo realizado por el grupo ad hoc, en la forma de un nuevo articulado y lista de participantes.*

ACTUAL	PROPOSICIÓN
CONVENIO CONSTITUTIVO DE LA ORGANIZACIÓN SUDAMERICANA DE NAVEGACIÓN AÉREA Y SEGURIDAD OPERACIONAL	CONVENIO CONSTITUTIVO DE LA ORGANIZACIÓN LATINOAMERICANA DE NAVEGACIÓN AÉREA Y SEGURIDAD OPERACIONAL
<p>1. Considerando que los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia y la gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) son en un todo compatibles con las disposiciones y principios del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional, así como con las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).</p>	<p>1. Considerando que los Estados han de conservar, en todo momento y circunstancia, su autoridad y responsabilidad en materia de control de la navegación aérea y cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la seguridad operacional, dentro del espacio aéreo sometido a su soberanía, conforme con el artículo 28 del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional.</p>
<p>2 Afirmando que los Estados han de conservar, en todo momento y circunstancia, su autoridad y responsabilidad en materia de control de la navegación aérea y cumplimiento de las normas sobre vigilancia de la seguridad operacional, dentro del espacio aéreo sometido a su soberanía, conforme con el artículo 28 del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional.</p>	<p>2. Valorando la importancia de las iniciativas regionales respecto a la cooperación entre los Estados para lograr el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades en materia de seguridad operacional y para el desarrollo y planificación de los principios y técnicas de la navegación aérea internacional en la esfera de la aviación civil internacional para optimizar el funcionamiento de los sistemas CNS/ATM.</p>
<p>3. Haciendo suyo el llamado a la cooperación y a la asistencia mutua entre los Estados, formulado por la Asamblea de la OACI, a fin de lograr la mayor uniformidad en la provisión de los servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia y la gestión del tránsito aéreo.</p>	<p>3. Recordando que la OACI alienta a los Estados a fomentar la creación de asociaciones regionales o subregionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer la capacidad individual de los Estados en materia de seguridad operacional.</p>

<p>4. Valorando la importancia de las iniciativas regionales respecto al desarrollo y planificación de los principios y técnicas de la navegación aérea internacional, la mejora de la seguridad operacional en la esfera de la aviación civil internacional para optimizar el funcionamiento de los sistemas CNS/ATM y mejorar el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades en términos de la vigilancia de la seguridad operacional.</p>	<p>4. Haciendo suyo el llamado a la cooperación y a la asistencia mutua entre los Estados, formulado por la Asamblea de la OACI, a fin de mejorar los índices de seguridad operacional en la Región latinoamericana y lograr la mayor uniformidad en la provisión de los servicios de comunicaciones, navegación la gestión del tránsito aéreo.</p>
<p>5. Reconociendo la necesidad de implementar, en el ámbito regional, los sistemas CNS/ATM y de proporcionar cooperación para la seguridad operacional, con miras a la obtención de una gestión del tránsito aéreo mundial, mediante la aplicación de las normas, métodos recomendados y orientaciones de la OACI.</p>	<p>5. Considerando que los sistemas de comunicaciones, navegación, y gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) son en un todo compatibles con las disposiciones y principios del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional, así como con las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).</p>
<p>6. Recordando que la OACI alienta a los Estados a fomentar la creación de asociaciones regionales o subregionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer su capacidad individual de vigilancia de la seguridad operacional.</p>	<p>6. Reconociendo la necesidad de implementar, en el ámbito regional, los sistemas CNS/ATM con miras a la obtención de una gestión del tránsito aéreo mundial, mediante la aplicación de las normas, métodos recomendados y orientaciones de la OACI.</p>
<p>7. Conscientes de la necesidad de establecer un sistema equitativo a efectos de determinar, repartir y recuperar los costos que genere la prestación de los servicios entre los usuarios, tomando en consideración particularmente el Artículo 15 del Convenio de Chicago de 1944.</p>	<p>7. Conscientes de la necesidad de establecer un sistema equitativo a efectos de determinar, repartir y recuperar los costos que genere la prestación de los servicios, tomando en consideración particularmente el Artículo 15 del Convenio de Chicago de 1944.</p>

<p>8. Considerando que se requiere de un marco jurídico adecuado para regir la explotación de los sistemas regionales CNS/ATM y la cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional, permitiendo el acceso del mayor número posible de Estados, en aras de lograr la concreción del principio de uniformidad en las normas y procedimientos relativos a la navegación aérea internacional y la seguridad operacional.</p>	<p>8. Considerando que se requiere de un marco jurídico adecuado para regir la explotación de los sistemas regionales CNS/ATM y la cooperación entre los Estados en materia de la seguridad operacional, permitiendo el acceso del mayor número posible de Estados latinoamericanos, en aras de lograr la concreción del principio de uniformidad en el cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la OACI en materia de seguridad operacional y de los procedimientos relativos a la navegación aérea internacional.</p>
<p>Artículo 1 – Ámbito de Aplicación</p> <p>Los Estados Parte de la Región Sudamericana (SAM) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) crean, en la Región, la ORGANIZACIÓN SUDAMERICANA DE NAVEGACIÓN AÉREA Y SEGURIDAD OPERACIONAL, para la prestación y gestión de servicios e instalaciones de naturaleza multinacional, a efectos de facilitar la implantación del concepto operacional de la Gestión del Tránsito Aéreo (ATM), con el fin de alcanzar la ATM mundial y de prestar asistencia con relación a la vigilancia de la seguridad operacional, así como en otras materias, de conformidad con las normas y métodos recomendados por la OACI.</p>	<p>Artículo 1 – Ámbito de Aplicación</p> <p>Los Estados Parte de la Región Latinoamericana crean la ORGANIZACIÓN LATINOAMERICANA DE NAVEGACIÓN AÉREA Y SEGURIDAD OPERACIONAL, para la prestación y gestión de servicios e instalaciones del Tránsito Aéreo, con el fin de facilitar la implementación del concepto operacional de la gestión del tránsito aéreo para alcanzar la ATM mundial y de prestar asistencia con relación a la seguridad operacional, de conformidad con las normas y métodos recomendados por la OACI; en el territorio de los Estados Partes y en otros Estados u Organizaciones que se establezcan, en virtud de algún convenio bilateral o multilateral con la Organización.</p>

<p>Artículo 2 – Capacidad Jurídica</p> <p>La Organización tendrá personería jurídica internacional, así como también tendrá personería jurídica en cada Estado parte, podrá ejercer derechos y contraer obligaciones y gozará de la autonomía de gestión y financiera que resulte apropiada para contratar, adquirir y disponer de los bienes y servicios de la Organización, así como iniciar acciones legales, comparecer en juicio y ser representado extrajudicialmente.</p>	<p>Artículo 2 – Capacidad Jurídica</p> <p>La Organización tendrá personería jurídica internacional <u>e interna en cada Estado Parte</u>, podrá ejercer derechos y contraer obligaciones y gozará de la autonomía de gestión y financiera que resulte apropiada para contratar, adquirir y disponer de los bienes y servicios de la Organización, así como iniciar acciones legales, comparecer en juicio y ser representado extrajudicialmente.</p>
<p>Artículo 3 – Objeto</p> <p>La Organización tiene como objeto la prestación y gestión de los servicios e instalaciones multinacionales del Plan Regional de Navegación Aérea aplicable conforme al Artículo 28 del Convenio de Chicago y de asistencia para el cumplimiento efectivo de las responsabilidades de los Estados en materia de vigilancia de la seguridad operacional, de conformidad con lo que se establecerá en el respectivo Estatuto, en el territorio de las Partes Contratantes y en todos aquellos ámbitos de responsabilidad en correspondencia a los Acuerdos Regionales de Navegación Aérea y con otros Estados u Organizaciones que se establezcan, en virtud de algún convenio bilateral o multilateral con la Organización.</p>	<p>Artículo 3 – Objeto</p> <p>La Organización tiene como objeto:</p> <ol style="list-style-type: none">1.- La prestación y gestión de los servicios e instalaciones multinacionales considerando lo establecido en los Planes Regionales de Navegación Aérea, conforme al Artículo 28 del Convenio de Chicago.2.- La asistencia a los Estados para el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades en materia de seguridad operacional. Todo lo anterior, de conformidad con lo que se establecerá en el respectivo Estatuto-

<p>Artículo 4 – Funciones y Atribuciones</p> <p>La Organización tendrá las funciones y atribuciones siguientes:</p> <p>a) Ejercer derechos en lo relativo a la prestación y administración de los servicios enunciados en el artículo anterior así como la fijación y percepción de los derechos y tarifas relativos a los mismos;</p> <p>b) Establecer una política económica que permita lograr un equilibrio financiero, mediante la obtención de recursos propios;</p> <p>c) Proponer a los Estados Parte la uniformidad de las reglamentaciones y procedimientos nacionales en materia de servicios de navegación aérea y en otros asuntos, de conformidad con las normas y métodos recomendados por la OACI;</p> <p>d) Conforme al Convenio de Chicago, realizar los estudios técnicos, operacionales y administrativos necesarios, y ejecutar las acciones correspondientes para el cumplimiento de su objeto, teniendo en cuenta la evolución y el desarrollo de la aviación civil internacional;</p> <p>e) Recomendar a los Estados parte las enmiendas pertinentes al Plan Regional de Navegación Aérea aplicable;</p> <p>f) Capacitar en forma apropiada y permanente a su personal;</p> <p>g) Establecer con los Estados y Organismos internacionales, los vínculos necesarios para el ejercicio de sus funciones y atribuciones;</p> <p>h) Solicitar a las autoridades competentes y comunicarles toda la</p>	<p>Artículo 4 – Funciones y Atribuciones</p> <p>La Organización tendrá las funciones y atribuciones siguientes:</p> <p>a) La prestación y administración de los servicios enunciados en el artículo anterior así como la fijación y percepción de los derechos y tarifas relativos a los mismos;</p> <p>b) Establecer una política económica que permita lograr un equilibrio financiero, mediante la obtención de recursos propios;</p> <p>c) Proponer a los Estados Parte la uniformidad de las reglamentaciones y procedimientos nacionales en materia de servicios de navegación aérea y <u>seguridad operacional</u>, de conformidad con las normas y métodos recomendados por la OACI;</p> <p>d) Conforme al Convenio de Chicago, realizar los estudios técnicos, operacionales y administrativos necesarios, y ejecutar las acciones correspondientes para el cumplimiento de su objeto, teniendo en cuenta la evolución y el desarrollo de la aviación civil internacional;</p> <p>e) Recomendar a los Estados parte las enmiendas pertinentes en los <u>Planes Regionales de Navegación Aérea aplicables</u>;</p> <p>f) Capacitar en forma apropiada y permanente a su personal;</p> <p>g) Establecer con los Estados y Organismos internacionales, los vínculos necesarios para el ejercicio de sus funciones y atribuciones;</p> <p>h) Solicitar e informar a las autoridades competentes toda la</p>
--	--

<p>información pertinente, además de notificar las presuntas infracciones a las normas aplicables de navegación aérea cometidas dentro del ámbito de sus responsabilidades;</p> <p>i) Efectuar evaluaciones de normalización de los sistemas en el territorio de los Estados Parte, conforme con las normas y métodos recomendados por la OACI;</p> <p>j) Estudiar, asesorar, recomendar, facilitar, decidir y ejecutar todas aquellas cuestiones vinculadas con el desenvolvimiento normal u ordinario de la Organización; y</p> <p>k) Desarrollar cualquier otra actividad que le sea requerida por los Estados Parte, que se relacione con su objeto y se encuentre dentro de su capacidad.</p>	<p>información pertinente y notificar las presuntas infracciones a las normas aplicables dentro del ámbito de sus responsabilidades;</p> <p>i) Proponer la normalización de los sistemas en el territorio de los Estados Parte, conforme con las normas y métodos recomendados por la OACI;</p> <p><u>j) Contratar los préstamos que la Organización requiera para el cumplimiento de sus fines.</u></p> <p>k) Analizar estudiar, , decidir y ejecutar todas aquellas cuestiones vinculadas con el desenvolvimiento normal u ordinario de la Organización; y</p> <p>l) Desarrollar cualquier otra actividad que le sea requerida por los Estados Parte, que se relacione con su objeto y se encuentre dentro de su capacidad.</p>
<p>Artículo 5 – Responsabilidad Civil y Seguros</p> <p>La Organización deberá cubrir los riesgos derivados de la responsabilidad civil por daños resultantes del funcionamiento de las instalaciones u operación de los servicios frente a terceros, por medio de la contratación de los seguros correspondientes.</p>	<p>Artículo 5 – Responsabilidad Civil y Seguros</p> <p>La Organización deberá cubrir los riesgos derivados de la responsabilidad civil por daños resultantes del funcionamiento de sus instalaciones o prestación de los servicios frente a terceros, por medio de la contratación de los seguros correspondientes.</p>
<p>Artículo 6 – Sede</p> <p>La Organización tendrá su sede en una ciudad de un Estado Parte a determinar, de acuerdo a las ventajas ofrecidas para su establecimiento, a cuyo efecto se celebrará el respectivo Acuerdo de Sede con dicho Estado.</p>	<p>Artículo 6 – Sede</p> <p>La Organización tendrá su sede en una ciudad de un Estado Parte a determinar, de acuerdo a las ventajas ofrecidas para su establecimiento, a cuyo efecto se celebrará el respectivo Acuerdo de Sede con dicho Estado.</p>

<p>Artículo 7 – Estructura</p> <p>La Organización estará integrada por un Consejo Directivo, un Director Ejecutivo y las Direcciones técnicas, operacionales y administrativas necesarias y apropiadas para el ejercicio de las funciones encomendadas.</p>	<p>Artículo 7 – Estructura</p> <p>La Organización estará integrada por un Consejo Directivo, un Director Ejecutivo y las Direcciones necesarias y apropiadas para el ejercicio de las funciones encomendadas.</p>
<p>Artículo 8 – Consejo Directivo</p> <p>1. El Consejo Directivo será el órgano superior de la Organización y estará integrado por un representante de cada Estado Parte. Cada uno tendrá un suplente. Ambos serán designados por el Estado Parte y tendrán competencia deseable en materia de aeronáutica civil.</p> <p>2. El Consejo Directivo tendrá un Presidente y un Vice-presidente, que serán elegidos entre sus miembros en forma rotativa y por el período de tres años, pudiendo ser reelegidos por una sola vez.</p>	<p>Artículo 8 – Consejo Directivo</p> <p>1. El Consejo Directivo será el órgano superior de la Organización y estará integrado por un representante de cada Estado Parte. Cada uno tendrá un suplente. Ambos serán designados por el Estado Parte y es deseable que tengan competencia en materia de aeronáutica civil.</p> <p>2. El Consejo Directivo elegirá un Presidente y un Vice-presidente, entre los representantes de los Estados miembros por el período de tres años, pudiendo ser reelegidos por una sola vez.</p>
<p>Artículo 9 – Funciones del Consejo Directivo</p> <p>El Consejo Directivo tendrá las siguientes funciones:</p> <p>a) Adoptar políticas relativas al funcionamiento de la Organización y la administración de los sistemas multinacionales;</p> <p>b) Fijar las tarifas y derechos que abonarán los usuarios de los servicios que preste la Organización;</p> <p>c) Designar al Director Ejecutivo y a los Directores técnico, operacional y administrativo a propuesta del Director Ejecutivo;</p>	<p>Artículo 9 – Funciones del Consejo Directivo</p> <p>El Consejo Directivo tendrá las siguientes funciones:</p> <p>a) Adoptar políticas relativas al funcionamiento de la Organización y la administración de los sistemas multinacionales;</p> <p>b) Fijar las tarifas y derechos que abonarán los usuarios de los servicios que preste la Organización;</p> <p>c) Designar al Director Ejecutivo y a los Directores técnico, operacional y administrativo a propuesta del Director Ejecutivo;</p>

<p>d) Aprobar la contratación de los seguros determinados por el artículo 5, con las empresas o sociedades que considere apropiadas;</p> <p>e) Aprobar el presupuesto anual y sus eventuales reformas;</p> <p>f) Aprobar el Estatuto y Reglamentos internos de la Organización, y generar enmiendas o modificaciones a los mismos;</p> <p>g) Aprobar propuestas y condiciones para los préstamos a ser obtenidos para la realización de los objetivos de la Organización;</p> <p>h) Considerar las propuestas de enmiendas o modificaciones a este Convenio; y</p> <p>i) Fijar la política de contratación de personal.</p>	<p>d) Aprobar la contratación de los seguros determinados por el artículo 5, con las empresas o sociedades que considere apropiadas;</p> <p>e) Aprobar el presupuesto anual y sus eventuales reformas;</p> <p>f) Aprobar el Estatuto y Reglamentos internos de la Organización, y generar enmiendas o modificaciones a los mismos;</p> <p>g) Aprobar propuestas y condiciones para los préstamos a ser obtenidos para la realización de los objetivos de la Organización;</p> <p>h) Sugerir las propuestas de enmiendas o modificaciones a este Convenio; y</p> <p>i) Fijar la política de contratación de personal.</p>
<p>Artículo 10 – Director Ejecutivo</p> <p>El Director Ejecutivo deberá tener la nacionalidad de cualquiera de los Estados Parte y será elegido por el Consejo Directivo por mayoría. El Director Ejecutivo permanecerá en sus funciones según se establezca en el Estatuto.</p>	<p>Artículo 10 – Director Ejecutivo</p> <p>El Director Ejecutivo deberá tener la nacionalidad de cualquiera de los Estados Parte y será elegido por el Consejo Directivo por mayoría. El Director Ejecutivo permanecerá en sus funciones según se establezca en el Estatuto.</p>

<p>Artículo 11 – Funciones del Director Ejecutivo</p> <p>El Director Ejecutivo será el representante legal y administrador ejecutivo de la Organización, y tendrá las siguientes funciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Firmar la documentación para el funcionamiento de la Organización, dentro del ámbito de su competencia; b) Presentar todos los informes que le sean requeridos por el Consejo Directivo; c) Contratar y ejercer la función de gestión del personal que requiera la Organización, conforme con la política establecida por el Consejo Directivo; d) Proponer al Consejo Directivo las nominaciones de los Directores técnico, operacional y administrativo, a fin de su contratación; e) Proponer al Consejo Directivo los proyectos de enmiendas o modificaciones al Estatuto y Reglamentos internos de la Organización; f) Proyectar y proponer al Consejo Directivo las tarifas y derechos a percibir por la Organización; g) Elaborar el presupuesto anual y asesorar en el tema al Consejo Directivo; h) Desempeñar la función de Secretario del Consejo Directivo; y i) Realizar cualquier otra tarea que le sea confiada por el Consejo Directivo. 	<p>Artículo 11 – Funciones del Director Ejecutivo</p> <p>El Director Ejecutivo será el representante legal y administrador ejecutivo de la Organización, y tendrá las siguientes funciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Gestionar y administrar el recurso humano y financiero que requiera la Organización, conforme con la política establecida por el Consejo Directivo; b) Proponer al Consejo Directivo el Plan Estratégico de la Organización por el periodo de tres años. c) Proyectar y proponer al Consejo Directivo las tarifas y derechos a percibir por la Organización; d) Elaborar el presupuesto anual y asesorar en el tema al Consejo Directivo; e) Firmar la documentación para el funcionamiento de la Organización, dentro del ámbito de su competencia; f) Presentar todos los informes que le sean requeridos por el Consejo Directivo; g) Proponer al Consejo Directivo las nominaciones de los Directores , a fin de su contratación; h) Proponer al Consejo Directivo los proyectos de enmiendas o modificaciones al Estatuto y Reglamentos internos de la Organización; i) Desempeñar la función de Secretario del Consejo Directivo; y j) Realizar cualquier otra tarea que le sea confiada por el Consejo Directivo.
---	--

<p>Artículo 12 – Modalidades de las Decisiones</p> <ol style="list-style-type: none">1. Cada Estado Parte dispondrá de un voto en el Consejo Directivo a través de su representante.2. Las reuniones del Consejo Directivo requerirán de un quórum de dos terceras partes de los miembros para sesionar.3. Las decisiones serán adoptadas por las dos terceras partes de los presentes, salvo los casos expresamente determinados que requerirán de decisión unánime conforme se establezca en el Estatuto. Las mismas serán obligatorias para cada Estado Parte.	<p>Artículo 12 – Modalidades de las Decisiones</p> <ol style="list-style-type: none">1. Cada Estado Parte dispondrá de un voto en el Consejo Directivo a través de su representante.2. Las reuniones del Consejo Directivo requerirán de un quórum de dos terceras partes de los miembros para sesionar.3. Las decisiones serán adoptadas por consenso, excepto en aquellos casos en que el Estatuto establezca un procedimiento de votación. Las mismas serán obligatorias para cada Estado Parte.
<p>Artículo 13 – Personal</p> <ol style="list-style-type: none">1. La Organización contratará personal de la nacionalidad de los Estados Parte, salvo circunstancias o situaciones excepcionales debidamente justificadas.2. El personal tendrá un régimen laboral propio, a cuyo efecto se elaborará y aprobará el respectivo Reglamento, considerando como base el de la OACI.	<p>Artículo 13 – Personal</p> <ol style="list-style-type: none">1. La Organización contratará personal de la nacionalidad de los Estados Parte, salvo circunstancias o situaciones excepcionales debidamente justificadas.2. El personal tendrá un régimen laboral propio, a cuyo efecto se elaborará y aprobará el respectivo Reglamento, considerando como base el de la OACI.

<p>Artículo 14 - Régimen financiero</p> <p>1. La Organización no tendrá fines de lucro, operará bajo un régimen de recuperación de costos y se financiará mediante contribuciones obligatorias de los Estados Parte, contribuciones voluntarias y otras fuentes.</p> <p>2. La Organización deberá tratar de conseguir su equilibrio financiero, tomando en consideración, en particular, el artículo 15 del Convenio de Chicago.</p>	<p>Artículo 14 - Régimen financiero</p> <p>1. La Organización no tendrá fines de lucro, operará bajo un régimen de recuperación de costos y se financiará mediante contribuciones obligatorias de los Estados Parte, contribuciones voluntarias y otras fuentes.</p> <p>2. La Organización deberá tratar de conseguir su equilibrio financiero, tomando en consideración, en particular, el artículo 15 del Convenio de Chicago.</p>
<p>Artículo 15 – Auditorias</p> <p>La Organización estará sometida a auditorias interna y externa, según lo que determine el Estatuto respectivo.</p>	<p>Artículo 15 – Auditorias</p> <p>La Organización estará sometida a auditorias interna y externa, según lo que determine el Estatuto respectivo.</p>
<p>Artículo 16 – Privilegios e Inmunidades de la Organización</p> <p>En el ámbito de sus actividades oficiales:</p> <p>a) La Organización, sus bienes y haberes, cualquiera sea el lugar donde se encuentren y quienquiera los tenga en su poder, tendrán inmunidad de jurisdicción, salvo en la medida en que en algún caso particular haya renunciado expresamente a esta inmunidad. La renuncia a la inmunidad de jurisdicción no implicará renuncia a la inmunidad de ejecución.</p> <p>b) Los locales de la Organización serán inviolables. Los bienes y haberes de la Organización cualquiera sea el lugar donde se encuentren y quienquiera los tenga en su poder, estarán exentos de registro, requisición, confiscación y de cualquiera otra forma de ingerencia, sea por acción ejecutiva, administrativa, judicial o legislativa.</p> <p>c) Los archivos de la Organización y en general todos los documentos</p>	<p>Artículo 16 – Privilegios e Inmunidades de la Organización</p> <p>La organización deberá negociar separadamente con el Estado sede y con cada Estado Parte los privilegios, inmunidades y exenciones aduaneras</p>

<p>que le pertenezcan o se hallen en su posesión serán inviolables dondequiera se encuentren.</p> <p>d) La Organización podrá tener fondos o divisas de toda clase y llevar sus cuentas en cualquier moneda sin hallarse sometida a fiscalizaciones, reglamentos o moratorias de clase alguna. Asimismo, podrá transferir libremente sus fondos y divisas de un país a otro y de un lugar a otro dentro de cualquier país y convertir en otra moneda las divisas que tenga en su poder.</p> <p>e) En el ejercicio de los derechos que le son conferidos en virtud del literal anterior, la Organización prestará debida atención a toda inquietud formulada por el gobierno de cualquier Estado Parte en la medida que estime dar curso a dichas inquietudes sin detrimento de sus propios intereses.</p>	
<p>Artículo 17 – Inmunidades y Privilegios de los Funcionarios</p> <p>1. El Director Ejecutivo y los altos funcionarios de la Organización gozarán de los privilegios e inmunidades que se otorgan a los agentes diplomáticos por la Convención de Viena de 1961 sobre Relaciones Diplomáticas.</p> <p>2. Los funcionarios Administrativos y Técnicos de la Organización gozarán de los privilegios e inmunidades funcionales previstos para dicho personal en la mencionada Convención.</p>	<p>Artículo 17 – Inmunidades y Privilegios de los Funcionarios Eliminado</p>

<p>Artículo 18 – Exenciones Fiscales y Aduaneras</p> <p>En el ámbito de sus actividades oficiales, la Organización, sus haberes, ingresos y otros bienes estarán exentos, en el territorio de los Estados Parte:</p> <p>a) De todo gravamen directo, salvo los que constituyan una remuneración por servicios prestados;</p> <p>b) De derechos de aduana y de prohibiciones y restricciones a la importación y a la exportación, respecto de los artículos para su uso oficial, entendiéndose sin embargo que los artículos importados con tal exención no serán vendidos en el país en que hayan sido introducidos; y</p> <p>c) De derechos de aduana y prohibiciones y restricciones respecto de la importación y exportación de sus publicaciones.</p>	<p>Artículo 18 – Exenciones Fiscales y Aduaneras</p> <p>Eliminado</p>
<p>Artículo 19 – Solución de Controversias</p> <p>Toda controversia relativa a la interpretación o aplicación del presente Convenio será resuelta por las Partes mediante consultas directas. Si la controversia no fuera solucionada mediante tales consultas, dentro de los tres meses siguientes al inicio de éstas, cualquiera de las Partes involucradas podrá, mediante solicitud escrita, someterla a la mediación del Consejo Directivo. Si la controversia no fuera resuelta a través de las consultas o mediación, las Partes, de común acuerdo, podrán intentar resolverla por cualquiera de los otros medios de solución de controversias mencionados en la Carta de Naciones Unidas.</p>	<p>Artículo 19 – Solución de Controversias</p> <p>Toda controversia relativa a la interpretación o aplicación del presente Convenio será resuelta por las Partes mediante consultas directas. Si la controversia no fuera solucionada mediante tales consultas, dentro de los tres meses siguientes al inicio de éstas, cualquiera de las Partes involucradas podrá, mediante solicitud escrita, someterla a la mediación del Consejo Directivo. Si la controversia no fuera resuelta a través de las consultas o mediación, las Partes, de común acuerdo, podrán intentar resolverla por cualquiera de los otros medios de solución de controversias mencionados en la Carta de Naciones Unidas.</p>

<p>Artículo 20 – Firma y Ratificación</p> <p>1. El presente Convenio estará abierto a la firma de los Estados de la Región Sudamericana de la OACI, en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil, hasta el 30 de Junio del 2010 y, después, en la Sede de la OACI, hasta su entrada en vigor.</p> <p>2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación, debiendo depositarse el respectivo documento de ratificación en la OACI, la cual notificará a los gobiernos de las partes signatarias y contratantes todo depósito de instrumentos de ratificación del Convenio.</p>	<p>Artículo 20 – Firma y Ratificación</p> <p>1. El presente Convenio estará abierto a la firma de los Estados de la Región Latinoamericana en el (Estado sede la de Conferencia Diplomática), por el plazo de seis meses y, después, en la Sede de la OACI, hasta su entrada en vigor.</p> <p>2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación, debiendo depositarse el respectivo documento de ratificación en la OACI, la cual notificará a los gobiernos de las partes signatarias y contratantes todo depósito de instrumentos de ratificación del Convenio.</p>
<p>Artículo 21 – Entrada en Vigor</p> <p>1. El presente Convenio entrará en vigor a los sesenta días posteriores al depósito del instrumento de ratificación de por lo menos cinco Estados contratantes, a cuyo efecto la OACI notificará esa fecha a cada uno de los Gobiernos respectivos.</p> <p>2. Para todo Estado que deposite el instrumento de ratificación después de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, éste entrará en vigor a los sesenta días siguientes a la fecha del depósito de dicho instrumento de ratificación.</p>	<p>Artículo 21 – Entrada en Vigor</p> <p>1. El presente Convenio entrará en vigor a los sesenta días posteriores al depósito del instrumento de ratificación de por lo menos <u>diez Estados contratantes</u>, a cuyo efecto la OACI notificará esa fecha a cada uno de los Gobiernos respectivos.</p> <p>2. Para todo Estado que deposite el instrumento de ratificación después de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, éste entrará en vigor a los sesenta días siguientes a la fecha del depósito de dicho instrumento de ratificación.</p>

<p>Artículo 22 – Adhesión</p> <p>1. Los Estados no signatarios de este Convenio, pertenecientes a la Región Sudamericana de la OACI Latinoamericana, podrán adherirse al mismo, una vez que haya entrado en vigencia, mediante la presentación de un instrumento de adhesión ante la OACI.</p> <p>2. Con carácter previo a la adhesión de un Estado, se requerirá la aprobación unánime de los Estados Contratantes y la celebración de un convenio entre dicho Estado y la Organización, a fin de considerar las cuestiones técnicas, operacionales, financieras y administrativas que permitan su incorporación.</p> <p>3. La OACI notificará a los gobiernos de los Estados Contratantes y signatarios, todo depósito de instrumentos de adhesión al Convenio</p> <p>4. La adhesión surtirá efecto dentro de los sesenta días posteriores al depósito del respectivo instrumento.</p>	<p>Artículo 22 – Adhesión</p> <p>1. Los Estados no signatarios de este Convenio, pertenecientes a la Región Latinoamericana, podrán adherirse al mismo, una vez que haya entrado en vigencia, mediante la presentación de un instrumento de adhesión ante la OACI., debiendo celebrarse un convenio entre dicho Estado y la Organización, a fin de considerar las cuestiones técnicas, operacionales, financieras y administrativas que permitan su incorporación.</p> <p>2. Tratándose de Estados no pertenecientes a la Región Latinoamericana, con carácter previo a la adhesión de un Estado, se requerirá la aprobación unánime de los Estados partes y la celebración de un convenio entre dicho Estado y la Organización, a fin de considerar las cuestiones técnicas, operacionales, financieras y administrativas que permitan su incorporación.</p> <p>3. La OACI notificará a los gobiernos de los Estados Contratantes y signatarios, todo depósito de instrumentos de adhesión al Convenio</p>
<p>Artículo 23 – Observadores La participación de observadores en las reuniones de la Organización requerirá la aceptación, expresada de manera fehaciente y unánime por los Estados Parte en la Organización, o que tengan derecho a ser Parte de la misma.</p>	<p>Artículo 23 – Observadores La participación de observadores en la Organización quedará regulada en el Estatuto respectivo.</p>

<p>Artículo 24 – Enmiendas o Modificaciones</p> <p>1. Cualquiera de los Estados Parte podrá proponer enmiendas o modificaciones a este Convenio, las que serán sometidas a la consideración del Consejo Directivo y aprobadas por los dos tercios de las Partes Contratantes.</p> <p>2. No obstante, para la enmienda o modificación de los Artículos 1, 3, 22 y 23 se requerirá la aceptación, expresada de manera fehaciente y unánime por los Estados Contratantes de la Organización.</p>	<p>Artículo 24 – Enmiendas o Modificaciones</p> <p>Cualquiera de los Estados Parte podrá proponer enmiendas o modificaciones a este Convenio, las que serán sometidas a la consideración del Consejo Directivo y aprobadas por los dos tercios de las Partes Contratantes.</p>
<p>Artículo 25 – Denuncia</p> <p>1. Los Estados Parte podrán denunciar el presente Convenio transcurridos dos años desde la entrada en vigor para dicho Estado, mediante notificación a la OACI, que la comunicará a los demás Estados Parte, lo antes posible. La denuncia del Convenio tendrá efecto un año después de la fecha de su comunicación a la OACI.</p> <p>2. La denuncia no libera al Estado de sus responsabilidades y compromisos financieros pendientes a la fecha en que la denuncia se haga efectiva.</p>	<p>Artículo 25 – Denuncia</p> <p>1. Los Estados Parte podrán denunciar el presente Convenio transcurridos dos años desde la entrada en vigor para dicho Estado, mediante notificación a la OACI, que la comunicará a los demás Estados Parte, lo antes posible. La denuncia del Convenio tendrá efecto un año después de la fecha de su comunicación a la OACI.</p> <p>2. La denuncia no libera al Estado de todas sus responsabilidades y compromisos pendientes a la fecha en que la denuncia se haga efectiva.</p>

Artículo 26 – Duración y Disolución

El presente Convenio tendrá una duración indefinida y terminará en el momento en que el Consejo Directivo decida, por unanimidad, la disolución de la Organización, que seguirá existiendo hasta su liquidación definitiva. Las Partes deberán convenir la distribución y transferencia de los bienes y la continuidad en la prestación de los servicios.

Artículo 26 – Duración y Disolución

El presente Convenio tendrá una duración indefinida y terminará en el momento en que el Consejo Directivo decida, por unanimidad, la disolución de la Organización, que seguirá existiendo hasta su liquidación definitiva. Las Partes deberán convenir la distribución y transferencia de los bienes y la continuidad en la prestación de los servicios.

185. Durante el debate, el Experto de Chile ampliando la presentación, se refirió al adjunto de la nota y expresó que, si bien el Grupo no tenía exactamente la tarea de proponer un nuevo articulado, se permitió realizar, a modo de comentarios, una sugerencia de como se estimaba debería quedar el articulado del Convenio. Destacando que en la primera columna se detallaba el Convenio suscrito y en la segunda la propuesta de modificación. Dijo asimismo que en el Grupo se tenía la impresión que, de continuar con el intento de ratificación del Convenio tal cual estaba, era muy probable que se produzcan serios problemas para que se logre dicha ratificación. Consecuentemente, para evitar perder tiempo, probablemente habría que iniciar de nuevo este trabajo, en todo caso, este es un tema que debían resolver las autoridades y no el Grupo de Expertos.

186. El Experto de Brasil excusó la ausencia de la Sra. Sonia Machado en la reunión del Grupo *ad hoc* quién tuvo que cancelar su viaje por motivos de trabajo y presentó además una pequeña reflexión sobre la propuesta del Grupo *ad hoc*, preguntando si el Grupo podía modificar o incluso proponer una modificación de un documento que ya había sido firmado por los Estados que participaron en la Conferencia Diplomática. Indicó que únicamente se podría analizar, criticar el documento y hacer una revisión del mismo y dejó en claro que sí se podía haber manifestado en qué puntos no estaban de acuerdo expresando las razones por las que sugerían el nuevo texto.

187. La Secretaría informó que durante la reunión del Grupo *ad hoc*, el Ponente observó que no tenían el mandato de modificar el documento pero sí fue necesario que hicieran una revisión total para tener en cuenta todo el contexto. Informó asimismo, que durante el debate, los Expertos observaron con claridad que este documento se había realizado en dos fases: la primera apuntando estrictamente a la navegación aérea y la segunda cuando se sumó el tema de la seguridad operacional, lo que generó una serie de “parches” que desvirtuaban el contexto general del documento. Resaltó asimismo, que uno de los especialistas de los Estados firmantes informó sobre los inconvenientes que se presentaron al interior de su país para continuar con la ratificación.

188. En función de lo expuesto, el Grupo *ad hoc* había considerado más conveniente buscar solución a los problemas en la actualidad y no esperar a futuro. Para terminar, aclaró que el mandato del Grupo era “*emitir sus comentarios sobre el Convenio Constitutivo para la formación de la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional y analizar la mejor alternativa de incorporar al Sistema Regional en la futura OMR*”. Por otro lado, expresó que el Grupo realizó un arduo trabajo y sugirió que el GEPEJTA debería evaluar el trabajo realizado para informar al Comité Ejecutivo quien en última instancia debería resolver sobre este asunto.

189. Por su parte, la Experta de Colombia resaltó también el arduo trabajo realizado por el Grupo el día anterior y observó que la discusión se centraba en la palabra “proponer” y a su criterio los Expertos no estaban modificando el documento sino emitiendo comentarios de algunas inconveniencias limitantes que presenta el documento que ya había sido firmado y estaba claro que no se estaba realizando ninguna modificación ya que esto no era competencia del Grupo.

190. El Experto de Argentina agradeció a los Estados que estuvieron presentes en la Conferencia de Brasilia donde se adoptó la OMR y recordó que los Estados de la región Sudamericana reunidos en dicha Conferencia promulgaron una declaración de apoyo a los derechos de la República Argentina en la disputa de soberanía de las Islas Malvinas. Siendo un tema importante que la OMR que creó la Conferencia de Brasilia tenía como ámbito de aplicación la región Sudamericana que la OACI incluye en el espacio aéreo a las Islas Malvinas y sus espacios marítimos circundantes, los mismos que pertenecen a la integridad territorial de la República Argentina y son objeto de una disputa soberana reconocida por las Naciones Unidas y resultaba anacrónico que en el Continente todavía subsista una potencia imperialista europea que tiene una colonia en la República y territorio de su país.

191. Por otro lado, observó que no siendo competencia del Grupo la modificación de un Tratado Internacional en proceso de ratificación, para modificarlo se debería convocar a otra

Conferencia Diplomática que redacte un nuevo texto.

192. El Secretario de la CLAC informó al Experto de Argentina que ese tema también había sido discutido en el Grupo *ad hoc* pero también se observó que había otros Estados soberanos que actualmente formaban parte del SRVSOP, como era el caso de Cuba, y este país no era parte de la región Sudamericana, informó entonces que esa fue la razón por la que se amplió al ámbito latinoamericano y para que pueda surtir efecto esto se asimiló a lo que dice el Estatuto de la CLAC como región Latinoamericana, en la que tampoco tiene decisión ningún Estado de fuera de la región.

193. Destacó asimismo que parte del mandato era observar la mejor forma de incorporar el Sistema Regional a la OMR y para esto se debería tener en cuenta los países miembros que no son parte de la región Sudamericana, como era el caso de Cuba.

194. El Experto del Uruguay pidiendo disculpas por ser reiterativo, recordó que en la reunión de Santiago de la CLAC, como en la reunión de la Junta General del SRVSOP, estuvo presente una Delegación de Cuba, la misma que mostró su sorpresa por no haber sido invitada ni informada que se iba a realizar una Conferencia Diplomática que, de alguna manera afectaba los derechos adquiridos e intereses legítimos de su país y la pregunta formulada (que no fue contestada) fue que ¿siendo Cuba miembro fundador del SRVSOP y participando en el proceso de institucionalización de ese Sistema, qué iba a pasar de ahora en adelante? Tanto la pregunta de que por qué no fue invitada no tuvo respuesta como tampoco la segunda. También se preguntó si los demás Estados que estuvieron presentes en Brasilia iban a seguir formando parte del Sistema o, ¿al crearse un organismo internacional sencillamente el Sistema desaparecería? O ¿el Sistema se mantendría sólo con Cuba? En conclusión, fue evidente que hubo un tratamiento discriminatorio con un Estado que formaba parte del Sistema y de la Junta, asunto al que habría que darle necesaria y éticamente una solución y la más apropiada fue pensar en que debía adoptarse la concepción geográfica de la CLAC. Asunto que preservaría no sólo los intereses de Cuba sino también de Argentina.

195. Por otro lado, manifestó que el articulado del Convenio suscrito en Brasilia era completamente irregular y alejado del derecho internacional público, por lo que, era necesario rehacerlo desde el primer considerando hasta el último artículo. Luego se refirió al trabajo del Grupo *ad hoc*, destacando que los Expertos allí reunidos expusieron lo mejor de su experiencia y conocimientos para presentar los comentarios del documento diagnosticando las inconsistencias encontradas en todo el documento.

196. Por su parte, el Experto de Argentina observó que compartía en gran medida algunos de los comentarios expuestos y sobre todo la mejor forma de buscar y evitar problemas que perduren y buscar soluciones para dar respuestas a temas tan legítimos como los relacionados a Cuba, asunto que desconocía. Observó asimismo, que se deberá avanzar en las negociaciones que sean necesarias para buscar un consenso y solución a este tema y si se debe modificar un acuerdo internacional tendría que hacérselo por la misma vía, es decir, con una Conferencia Diplomática. En ese orden de ideas, compartió la necesidad de buscar una alternativa de solución para que todos los Estados de la CLAC puedan participar en la futura OMR que se cree debiendo tener en cuenta la situación política de la República de Argentina respecto a resguardar la posición de reclamo de soberanía sobre las Malvinas.

197. El Secretario de la CLAC recordó los métodos y procedimientos de trabajo para los grupos de expertos del comité ejecutivo de la CLAC, refiriéndose específicamente a la finalidad y funciones que textualmente dice: "...2. *Los Grupos de Expertos tienen por finalidad asesorar al Comité Ejecutivo, analizando, estudiando y proponiendo soluciones concertadas que posibiliten el desarrollo del transporte aéreo regional en base a la coordinación y cooperación de los Estados miembros.* 5. *Los miembros deberán contribuir sustancialmente en las labores encargadas por el Comité Ejecutivo y su participación en los debates será a título personal en su calidad de expertos; por tanto, estarán en libertad de manifestar sus opiniones profesionales y no sostener posiciones o*

representaciones del Estado de donde provienen. 6. Los miembros también podrán desarrollar sus actividades apoyándose en pequeños subgrupos de trabajo en una modalidad ad hoc, siempre y cuando se trate de asuntos puntuales que ameriten utilizar este tipo de recurso. Estos pequeños subgrupos presentarán sus trabajos por medio de un Ponente durante las reuniones ordinarias de los Grupos de Expertos...” Por tanto, observó que el trabajo realizado por los especialistas debería ceñirse a esas directrices dejando que los temas de índole político los resuelvan las instancias correspondientes. En ese sentido, la Secretaría se permitió sugerir que la conclusión sea encargar al Punto Focal y Ponente del Grupo *ad hoc* que elabore el informe teniendo en cuenta el mandato del Comité Ejecutivo, esto era, presentarlo en forma de comentarios, como también Brasil estaba de acuerdo y observando la forma en la que se puede sumar al convenio el SRVSOP.

198. El Experto de Brasil quiso dejar claro que, por parte de su Delegación, no había ninguna duda del arduo trabajo desarrollado por el Grupo *ad hoc* y concordó con el Secretario respecto al mandato entregado al Grupo y expresó que si no era posible incluir al SRVSOP en la nueva Organización, se debería realizar en otra o bien recomenzar el trabajo desde el inicio, es decir, todo lo que se preparó para la Conferencia Diplomática.

199. El Experto de Chile por su parte, expresó que era muy importante recoger el informe elaborado por el Grupo *ad hoc* y no sacarlo de contexto porque este era un Grupo de Especialistas Jurídicos y Técnicos que reunidos tenían el derecho de actuar a título personal en su calidad y la obligación de decir profesional y éticamente todo lo que pareciera ser relevante, pues esta era la única forma de asesorar a quienes en definitiva tomarán una decisión. Expresó que en el grupo trabajo no se modificó nada pues, como ya se dijo, no tiene facultad para hacerlo y lo que sí debía hacer el Grupo es precisamente alertar a las autoridades que se crearía un problema pues así como estaba creada la OMR no permitiría cumplir con los objetivos no sólo del SRVSOP sino incluso de los servicios de navegación aérea, porque como se decía en la nota de estudio, el Convenio también tendría dificultades para cumplir los objetivos como en el caso de la REDIG, en la que también hay Estados latinoamericanos que participan en la misma sin ser parte de Sudamérica.

200. Por otro lado, observó que cambiando el ámbito de sudamericano a Latinoamericano el alcance seguía protegiendo los derechos de Argentina.

201. El Experto de Uruguay hizo notar que de continuar el documento como está probablemente los Estados no ratifiquen el Convenio, asunto que sería perjudicial para el avance de este tema tan importante y puso como ejemplo la Conferencia Diplomática convocada en Beijing para suscribir un Convenio observando que Convenios vigentes y ratificados por los países pueden ser modificados.

202. La Experta de Cuba concordó con lo expresado por el Experto del Uruguay en el sentido que fue muy preciso en tomar como ejemplo la próxima Conferencia Diplomática de Beijing en la que se observa la posibilidad de enmendar aquellos tratados internacionales que están en vigor. También expresó que ella tuvo la oportunidad de participar como observadora del Grupo *ad hoc* y destacó el trabajo meritorio del mismo y no solamente por la exclusión de Cuba sino también por excluir la posibilidad de que otros países puedan participar de una Organización Internacional que los agrupe. No se puede dar el lujo de excluirse cuando se tiene la posibilidad de integrarse y resaltó que todos los presentes en la reunión son Expertos que asesoran a sus superiores y por tanto se les debe informar sobre la connotación y consecuencia de la suscripción de determinados instrumentos jurídicos. Coincidió con el Experto de Chile en el sentido de que se está avizorando consecuencias de algo que ya está elaborado que es susceptible de arreglar a tiempo.

203. El Experto de Argentina solicitó que se incluya en el informe la reserva de su país hasta cuando analice el documento presentado por el Grupo *ad hoc* pues no había tenido acceso al mismo. Sobre este asunto, la Secretaría aclaró que el documento ya estaba publicado en la página web

y sugirió que se encargue al Punto Focal y Ponente del Grupo *ad hoc* que informe al Comité Ejecutivo, esto es, presentar los comentarios y la forma en que se puede sumar el SRVSOP a la OMR.

Conclusión

204. Luego del amplio debate, el GEPEJTA acordó encargar al Punto Focal y Ponente del Grupo *ad hoc* que informe al Comité Ejecutivo respecto al mandato de presentar los comentarios y la forma en que se puede incorporar el SRVSOP a la OMR.

Cuestión 5.4 del

Orden del Día:

Cooperación regional de auditorías

205. Chile, en su calidad de Punto Focal de esta Macrotarea, presentó el informe preliminar de este tema en la anterior reunión del GEPEJTA realizada en Lima, Perú, entre el 27 y 29 de abril de 2010. También se refirió al mismo cuando se revisó la Cuestión 5.1 del Orden del Día.

Cuestión 5.5 del

Orden del Día:

Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A18-11

206. Se espera que el informe preliminar de cumplimiento de la Macrotarea se haga llegar a la Secretaría para, conjuntamente con el resto de informes, se lo presente a la próxima Asamblea.

Cuestión 6 del

Orden del Día:

Otros asuntos

Cuestión 6.1 del

Orden del Día:

Conferencia Diplomática (Beijing, China, 30 de agosto – 10 de septiembre de 2010) para la adopción del:

- **Protocolo de enmienda del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Convenio de Montreal de 1971) enmendado por el Protocolo de 1988; y**
- **Protocolo de enmienda del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Convenio de La Haya de 1970)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/11 *Secretaría*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/22 *Argentina*

207. El Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/11 recordando que en marzo se había iniciado la discusión de este tema con motivo de la reunión del Comité Ejecutivo realizada en Santiago, Chile, el 22 de marzo de 2010. En aquella oportunidad, se hizo notar que sería necesario que los Estados que vayan a participar en dicho evento hagan conocer a la Secretaría la lista de delegados para que se pueda designar un “coordinador” que pueda juntar y trabajar con el resto de representantes de los Estados miembros de la CLAC en un posicionamiento común durante la Conferencia. El Comité Ejecutivo resolvió trasladar este tema al GEPEJTA para delinear una posición común y analizar el documento en cuestión, a su vez, el GEPEJTA sugirió que este tema también se analice en el GRUFAL/AVSEC, teniendo en cuenta que, no obstante ser un documento eminentemente jurídico, consideraba temas relativos a la seguridad de la aviación civil.

208. El Secretario informó que en la reunión del GRUFAL/AVSEC de la CLAC realizada en Montevideo, Uruguay, el 5 y 6 de julio de 2010, Argentina presentó una nota de estudio sobre el tema, en la que, entre otras cosas, sugería un posicionamiento sobre dos temas en particular: el primero, relativo al delito de encubrimiento y el segundo a la jurisdicción. En aquella oportunidad, también el Experto del Uruguay hizo una presentación que tenía como objetivo no sólo abarcar la mayoría de normas nucleares o conductas delictivas establecidas allí sino también abarcar los distintos

tipos de asociación, complicidad o encubrimiento para el cometimiento de delitos previstos en los Convenios tanto de Montreal como de La Haya. Destacó asimismo, que la Nota de estudio presentada por Uruguay no sólo hace puntualizaciones de forma sino que pretende agregar que no sólo se castigue a quienes cometen delitos sino también las formas de coautoría.

209. Otro punto importante de la Nota de estudio del Uruguay, se refiere a la aplicación de la Carta de las Naciones Unidas para la interpretación o aplicación de ambos Convenios, en este caso, se pretende que se aplique el Artículo 33 de la Carta de las Naciones Unidas que tiene un concepto más amplio para la solución de controversias, la interpretación o aplicación del Convenio previendo, entre otros, la negociación, la mediación y el arreglo judicial y no sólo el arbitraje como estaba previsto originalmente.

210. Por su parte, la Representante del Instituto Iberoamericano de Transporte Aéreo y Espacial observó con cierta preocupación, que entre los grados de participación en el delito se había omitido el de tentativa y solicitó que conste en el informe dicha preocupación.

211. El Experto de Brasil confirmó que su país participaría de la Conferencia e informó que respecto al planteamiento del Uruguay, debería realizar consultas internas tanto en su Agencia como al Ministerio y posteriormente comunicarían el posicionamiento de Brasil respecto a la Nota de estudio.

212. Por otro lado, el Experto de Argentina resaltó la necesidad de que los Estados miembros de la CLAC presenten una posición común durante la Conferencia porque este tema había generado un interés en la comunidad aeronáutica internacional. Informó además, que participó de las discusiones del grupo *ad hoc* de la OACI que analizó estos Convenios, observándose problemas en la redacción general del texto que ofrecía muchas resistencias por su ambigüedad, falta de precisión y porque no cubría algunos aspectos. Destacó asimismo, que se produjo un fenómeno muy interesante en este pequeño grupo de trabajo que fue la inmediata y espontánea adhesión de países de todo tipo y de peso importante en el mundo de la aviación civil como China, India y Canadá que cuando miraban estas propuestas las respaldaban e inclusive se sumaron a la promoción de las mismas explicando como esto se aplica en los sistemas jurídicos angloparlantes para que fuera comprendido y respaldado también por esos países

213. Con relación de que algún Estado tome la iniciativa de actuar como “coordinador” durante la Conferencia, ofreció a la República Argentina hacerse cargo de esta tarea. Finalmente, hizo notar que la propuesta de encubrimiento de las personas que han cometido algún delito y tratan de escapar, está incluido en el listado de todos los delitos que se enuncian previamente en el texto, entre los cuales, también está la tentativa.

214. A continuación, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/22 recordando que uno de los puntos más conflictivos fue el relacionado el delito de transporte de fugitivos que constituía una figura nueva y que durante la debate en el Grupo de la OACI generó resistencia de varios Estados, pues fue difícil llegar a un consenso de lo que constituía la figura de fugitivo y porque se debía penar no sólo el acto del transporte sino actos previos y posteriores al mismo, pues la seguridad de la aviación no se reduce al despegue y aterrizaje del vuelo sino que es más amplia. Para subsanar este inconveniente, el pequeño grupo de trabajo propuso dar mayor seguridad jurídica y favorecer una amplia aceptación del futuro texto, reemplazando la figura de transporte de fugitivo por la genéricamente denominada encubrimiento, propuesta que fue entusiastamente aceptada.

215. La otra cuestión importante es la referida a la jurisdicción pues el texto original preveía una jurisdicción obligatoria basada en la nacionalidad del delincuente, lo que implicaría que si una persona comete un delito en otro Estado se vería obligado a perseguirle jurídicamente. Este asunto también presentó varios reparos sobre todo de los países como los latinoamericanos que disponen de un código escrito y reconocen el principio de territorialidad y no de nacionalidad para la

persecución de los delitos cometidos por un nacional.

Conclusión

216. Considerando el corto tiempo disponible entre esta reunión y la Conferencia Diplomática, el GEPEJTA acordó:

- a) encargar a la Delegación de Argentina que actúe como “coordinador” durante la Conferencia cuando se requiera definir una posición regional común;
- b) notificar a la Secretaría la Delegación que participará en la Conferencia Diplomática con los respectivos datos de contacto, esto es, nombre, cargo, correo electrónico y número de teléfono, en un plazo no mayor de 10 días contados a partir de la presente reunión; y
- c) revisar las notas de estudio que presentarán Argentina y Uruguay en la citada Conferencia, notificando el apoyo a las mismas para que sean consideradas como propuestas de los Estados miembros de la CLAC, en un plazo similar al del literal anterior (10 días).

Cuestión 6.2 del Orden del Día:

Utilización de aeronaves civiles en actos ilícitos

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/40 *Panamá*

217. El Experto de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/40 recordando que en la Vigésimo Cuarta reunión del GEPEJTA (Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010) se presentaron los términos de referencia y el Cronograma de trabajo del Grupo *ad hoc*, de conformidad a la

Resolución A18-11, los cuales fueron aprobados en dicha reunión. Se reiteró que este Grupo *ad hoc* constituido por Argentina, Brasil, Costa Rica, Panamá, Uruguay, ALTA e IATA, se encargaría de establecer parámetros que permitan el intercambio de información entre las autoridades aeronáuticas y actualizar las Decisiones de la CLAC referente a la utilización del transporte aéreo en el tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea.

218. Panamá, en su calidad de Ponente, se comprometía a estructurar el documento de trabajo correspondiente a esta tarea, para luego presentarlo a la Secretaría y que el Grupo pueda comenzar a establecer los parámetros, a partir de dicha propuesta. El Documento de trabajo para el desarrollo del tema “Utilización de aeronaves civiles en actos ilícitos”, lo presentó como Adjunto a su Nota de Estudio y solicitó que aprovechando esta reunión del GEPEJTA, el Grupo *ad hoc* se reúna, analice detalladamente el documento y avance en el trabajo encomendado.

219. A continuación, el Experto de Panamá explicó que el documento adjunto a su Nota de estudio estaba sujeto a cambios y comentarios de los Expertos y explicó detalladamente los pasos a seguir, esto es, la Fiscalización que según informó se refería a realizar un censo de las aeronaves y pilotos de cada país, no sólo aeronaves nacionales sino también las de matrícula extranjera que estén operando por un período prolongado en su territorio. La otra Fiscalización se refería a la población aeronáutica, es decir, pilotos y estudiantes privados de aviación comercial y general. Esta información debería estar actualizada para verificar si se comete alguna irregularidad.

220. Como segundo paso, estaba la Prevención que se debería realizar en base a cursos, seminarios y charlas dirigidas a los pilotos para advertirles sobre los problemas que se podrían presentar, previniéndoles de las consecuencias que implicaría estar envuelto en un acto ilícito.

221. El tercer paso sería el Seguimiento que se basaría en una investigación, análisis y comunicación teniendo en cuenta la “política de cooperación horizontal” de la CLAC cuando existe sospecha de que la aeronave de un país A se traslada al país B y existe sospechas de que por medio de esa aeronave se están cometiendo actos ilícitos. Aquí se podría contribuir inclusive para detección de aeronaves robadas.

222. Como cuarto paso estaba la Actuación, que correspondería a la detención de los involucrados por parte de autoridades competentes para sancionar el delito de acuerdo a las leyes del Estado y como quinto paso, sería la Confiscación, es decir la requisición inmediata de la aeronave que fuera utilizada en actos ilícitos para cumplir con el procedimiento que establezca la jurisdicción correspondiente. Esto debería ser con tiempo limitado para evitar el deterioro de las aeronaves y que puedan ser utilizadas por el Estado en actividades que estime conveniente.

223. El Secretario sugirió realizar un programa de trabajo que contemple primero realizar un diagnóstico en la región para conocer como están actuando los Estados en esta materia y determinar si se dispone de la información. Paralelamente se crearía las bases de datos correspondientes aeronaves y pilotos tanto de aviación comercial y general para luego implementar el mecanismo de prevención y cooperación horizontal. Para desarrollar esto, habría que establecer un cronograma y, de ser el caso, sistematizar computacionalmente este tema. Aquí recordó que República Dominicana, en la reunión del GEPEJTA/23 (Santo Domingo, República Dominicana, 25 al 27 de agosto de 2009) hizo una presentación sobre un Sistema desarrollado conjuntamente con COCESNA que podría servir de base para el trabajo a realizar. Para terminar, solicitó a Panamá, en su calidad de Ponente del Grupo *ad hoc*, en coordinación con los demás miembros del Grupo, presente lo señalado anteriormente.

224. Seguidamente, el Experto de Panamá invitó a República Dominicana a sumarse al Grupo *ad hoc* para que comparta sus experiencias y trabajar conjuntamente. Asunto que fue aceptado e informó que anteriormente ya se habían realizado acercamientos con Panamá para la implementación del sistema “CASS” (*Civil Aviation Security System*) e informará a las autoridades pertinentes para que trabajen en el Grupo *ad hoc*.

225. La Secretaría sugirió la conveniencia de que en el programa que presente el Ponente a la Secretaría, se considere una nueva presentación del Sistema CASS en la próxima reunión del GEPEJTA y del Grupo *ad hoc* a efectos de armonizar su trabajo.

Conclusión

226. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acordó:

- a) que Panamá, en su calidad de Ponente del Grupo *ad hoc*, haga llegar a la Secretaría el programa y planificación de trabajo del Grupo;
- b) que se incluya a República Dominicana como miembro del Grupo *ad hoc*; y
- c) que se solicite a República Dominicana una presentación sobre el Sistema CASS en la próxima reunión del GEPEJTA y Grupo *ad hoc*.

Cuestión 6.3 del Orden del Día:

Nuevas figuras delictivas en la aviación civil internacional

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/05 *Corrigendum ALADA*

227. El Representante de ALADA presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/25-NE/05 *Corrigendum* relacionada a las nuevas figuras delictivas en la aviación civil internacional. Resaltó que este tema era sumamente importante para que la comunidad aeronáutica internacional luche contra las conductas delictivas. Observó asimismo, que existe un punto de equilibrio y confluencia entre el derecho aeronáutico y el derecho penal y es necesario que se tengan en cuenta los distintos planteamientos y problemas que en esta materia se presentan.

228. Se refirió a las modificaciones que podrían adoptarse en Beijing respecto a los Convenios de La Haya y Montreal, indicando que se debía analizar con profundidad este tema, pues las propuestas del Comité Jurídico de la OACI adolecían de serios defectos tanto del punto de vista aeronáutico como penal y si el Grupo Latinoamericano puede adoptar más o menos una posición uniforme, se podría lograr un nuevo texto de estos importantes Convenios internacionales, de lo contrario, se correría el riesgo de que en Beijing se termine aprobando un conjunto de normas legales que terminen siendo letra muerta y no se alcance el número de ratificaciones suficientes para que entren en vigor.

229. La Secretaría hizo nota que a estas alturas del camino, cuando pasó el trabajo del Comité Jurídico de la OACI y los Estados se aprestan a firmar el Convenio en la Conferencia Diplomática, se aspire a cambiar el texto del mismo. Consideró, en todo caso, que este tema podría ser analizado en el seno de la CLAC desde la óptica de equilibrio del sistema jurídico aeronáutico y penal.

Conclusión

230. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y encargó a la Secretaría se vea la posibilidad de incluir este asunto como parte del trabajo del próximo período.

Cuestión 6.4 del Orden del Día:

XXXVIII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial (Buenos Aires, Argentina, 20-22 de octubre 2010)

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/25-NI/01 *Corrigendum Secretaría*

231. La Secretaría se refirió a la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/24-NI/01 *Corrigendum* sobre las XXXVIII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial (Buenos Aires, Argentina, 20-22 de octubre 2010) y posteriormente la Representante del Instituto señalado invitó a los asistentes a participar de este importante evento. El detalle se acompaña como **Adjunto 10**.

232. Antes de terminar la reunión, a pedido de Argentina, se realizó una presentación por parte del Director del CIPE, titulada “E-learning”, la misma que se acompaña **Adjunto 11**.

Clausura

233. Al concluir, el Secretario de la CLAC expresó su agradecimiento a la Autoridad Aeronáutica de Argentina y a todos aquellos que permitieron culminar con éxito la reunión, invitó a los Expertos a continuar impulsando el Programa de Trabajo de la CLAC, también agradeció a los organizadores y destacó la labor del personal de la Secretaría. Acto seguido, el Sr. Roberto Sarti, en representación de la ANAC de Argentina agradeció a los participantes y expresó su deseo de un feliz retorno a sus respectivos países.