



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/40-INFORME
31/05/18

**CUADRÉSIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/40)**

(Santiago de Chile, Chile, 5 de abril de 2018)

INFORME

Lugar y fecha de la reunión

1. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) celebró su Cuadragésima Reunión el 5 de abril del 2018, en Santiago de Chile, Chile.

Ceremonia de apertura

2. El Sr. Víctor O. Villalobos, Director Gral. de Aeronáutica Civil de Chile, dio la bienvenida a los asistentes e inauguró a la Reunión.

Secretaría, Participantes y Coordinación

3. La Secretaría estuvo a cargo del Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC y participaron en la reunión 52 delegados, representando a 13 Estados miembros, 4 organismos internacionales. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 1**.

4. Actuó como Coordinador de la Reunión el Sr. Lorenzo Sepúlveda, Director Departamento de Seguridad Operacional de la Autoridad de Aeronáutica Civil de Chile, asistido por el Secretario de la CLAC.

Orden del Día

5. El Grupo de Expertos adoptó el Orden del Día que figura como **Adjunto 2** del presente informe, presentado por la Secretaría.

Cuestión 1 del

Orden del Día: **Transporte y Política Aérea**

Cuestión 1.1 del

Orden del Día: **Impacto económico del transporte aéreo en el PBI**

Nota Verbal–IATA/ Colombia

6. El representante de IATA, presentó una Nota Verbal sobre los Estudios realizados hasta esa fecha y el proceso en que se encontraban para realizar una actualización de los anteriormente efectuados y realizar en un solo ejercicio el de todos los Estados miembros de la CLAC. Asimismo, exhortó a los Estados que aún no habían completado el estudio, contribuyan brindando la información necesaria para desarrollar los mismos.

7. En ese sentido, se encargó a la Secretaría realizar las coordinaciones correspondientes con IATA a fin de presentar los avances del Estudio en la próxima Reunión del GEPEJTA.

Cuestión 1.2 del

Orden del Día: **Actualización Res. A22-03 “Criterios y Directrices en Materia de**
Política de **Transporte Aéreo”**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/22 – Colombia

8. La delegada de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/22, recordando que, para el bienio 2017-2018, dentro del plan de trabajo de la Comisión se encontraba previsto la actualización de la Res. A22-3 CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO”. En ese sentido, Colombia estaba presentando como Adjunto 1 de la Nota de Estudio, un Proyecto de Resolución para consideración del Grupo, sobre el cual invitó a los expertos a emitir sus comentarios y enriquecer el documento.

9. En consideración a que el documento era extenso, el Grupo consideró conveniente dar un plazo de 30 días para que los Expertos puedan enviar sus comentarios y que el documento una vez modificado lo presente, el Punto Focal en la próxima Reunión del GEPEJTA.

Conclusión

10. El GEPEJTA acordó solicitar a los Estados que revisen el Proyecto de Resolución presentado por Colombia y en un plazo de 30 días envíen sus comentarios para que el Punto Focal pueda realizar las modificaciones correspondientes y presentar el Proyecto de Resolución en la próxima reunión del GEPEJTA.

Cuestión 1.3 del

Orden del Día: **Pasajeros Disruptivos**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/21– Colombia

11. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/21, respecto los pasajeros que se comportan de manera insubordinada, disruptiva o perturbadora perjudicando los servicios aéreos por actos lesivos que cometen y alteran el orden o la disciplina en los aeropuertos o a bordo de las aeronaves. Estos pasajeros podrían suponer un peligro para la seguridad a bordo, provocar interrupciones operacionales con la consecuente afectación que éstas suponen para los demás pasajeros

(Ej. desvió de vuelo al aeropuerto alternativo) lo que conllevaba significativos costos para las aerolíneas y explotadores de aeropuertos.

12. Durante su presentación, entre otras cosas, resaltó que, en el GEPEJTA celebrado en la Isla de Flores, Guatemala; se trató el mismo tema y se determinó la necesidad de elaborar un proyecto de recomendación que haga frente a las actuaciones insubordinadas o disruptivas por parte de los usuarios del servicio de transporte aéreo en los aeropuertos o a bordo de las aeronaves civiles.

13. En ese sentido, Colombia en su calidad de punto focal de la macrotarea de transporte y política aérea presentó a consideración, el Proyecto de Recomendación sobre “MEDIDAS COACTIVAS Y EDUCATIVAS A PASAJEROS PERTURBADORES”, con el fin de evaluar la posibilidad de implementar, para los países miembros de la CLAC, medidas coactivas y educativas a pasajeros perturbadores, como podría ser la suspensión temporal del servicio de transporte aéreo, la imposición de sanciones pecuniarias al pasajero infractor, y medidas de advertencia como forma de educación a los usuarios del servicio de transporte aéreo a través de los procedimientos como lo son los videos de seguridad –en inglés safety video-.

14. Una vez abierto el debate, el Experto de Chile agradeció el trabajo realizado por Colombia, a su parecer eran ideas generales que podrían detallar más situaciones como, por ejemplo, en casos que la insubordinación pasa a ser un delito.

15. Asimismo, el Experto de República Dominicana, agradeció y resaltó el trabajo realizado por Colombia, aclarando que habría que estudiar la conveniencia de delegar las sanciones por insubordinación a las líneas aéreas.

16. Por su parte, el Experto de Perú, agradeció las atenciones recibidas por parte de la Autoridad Aeronáutica de Chile y felicitó a Colombia por el trabajo desarrollado, indicando que no había podido analizar con detenimiento el documento presentado y que en su país ya existía una regulación por ley para los pasajeros insubordinados. También recomendó incluir en el texto de la Recomendación el objeto de la misma.

17. La Experta de Cuba pidió la palabra para proponer que se circule el Proyecto de Recomendación para que los expertos puedan revisarlo y hacer las consultas necesarias al interior de sus respectivas Administraciones.

Conclusión

18. Encargar a la Secretaría circular el Proyecto de Recomendación para que los Estados puedan enviar sus comentarios en un plazo de 30 días y Colombia pueda presentar en la próxima reunión del GEPEJTA un documento modificado con los comentarios que reciba de los expertos.

Cuestión 1.3 del Orden del Día:

Conclusiones del Coloquio Regional de Transporte Aéreo CLAC/ ACI-LAC/ALTA/IATA

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/02– Secretaría

19. El Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/02 sobre las conclusiones del IV Coloquio Regional de Transporte Aéreo CLAC/ACILAC/ALTA/IATA, el cual se realizó en Punta Cana, República Dominicana, (noviembre de 2017) con el apoyo de la International Air Transport Association (IATA), la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo (ALTA), Airports Council International – Latin America & Caribbean (ACI-LAC) y la Autoridad Aeronáutica de República

Dominicana. En el mencionado Coloquio participaron 82 representantes de las Autoridades de Aviación Civil, Operadores aeroportuarios y Líneas aéreas.

20. Como resultado de este importante Coloquio, se presentaron las siguientes conclusiones, mismas que pasaron a formar parte de la “Declaración de Bávaro”:

- Es necesario capacitar a las Cortes del Poder Judicial para que sus dictámenes se ajusten a los acuerdos internacionales suscritos por los Estados en materia de transporte aéreo y no se vea afectado el normal desenvolvimiento del mismo.
- Los actores del transporte aéreo deberán considerar al pasajero como consumidor de sus servicios proveyéndoles de información antes, durante y después de su vuelo.
- En la gestión aeroportuaria se debe considerar necesariamente la inversión para enfrentar el crecimiento futuro en todos los servicios que allí se brindan.
- Cualquier obra de infraestructura que se pretenda realizar en los aeropuertos deberá tener en cuenta el crecimiento urbano y una adecuada coordinación con las Autoridades Municipales y/o sectoriales competentes.
- En los aeropuertos se deberá buscar alternativas de solución para los slots (reserva de tiempo para realizar un trayecto, que se establece para tener preferencia de operación y cumplir un horario previsto), evitando espacios, horarios vacíos, en coordinación conjunta con las Autoridades Aeronáuticas y Líneas Aéreas
- Se deberá tener mucho cuidado en las compensaciones a pasajeros de origen para que puedan cubrir sus necesidades cuando se interrumpa el transporte.
- Se deberá proveer de información suficiente y difusión de los derechos y deberes del pasajero.
- Se deberá tener en cuenta que, con el crecimiento del transporte aéreo, nuevos pasajeros harán uso de los servicios, debiendo implementar acciones que eviten comportamientos insubordinados y disruptivos
- Se deberá evitar cualquier tipo de discriminación, con la creación de “Listas negras” por parte de las líneas aéreas para pasajeros.
- Es indispensable la coordinación interinstitucional en la planificación y ejecución de los servicios de transporte aéreo con Organismos de Turismo, Comercio, Relaciones Exteriores y demás Autoridades que intervienen en la cadena de Servicio del Transporte Aéreo.
- Solicitar a la CLAC se proceda a actualizar la Resolución A22-11 sobre “Elementos a considerar en la concesión aeroportuaria”
- En los aeropuertos deberá implementarse tecnología avanzada para generar el flujo de entrada y salida de pasajeros y carga.
- Para optimizar los costos del servicio tanto Autoridades Aeronáuticas como líneas aéreas y operadores aeroportuarios deberán transparentar sus costos y generar sinergias que favorezcan a los usuarios.

- Solicitar a la CLAC la actualización de la Res. A19-07 sobre “Elementos a considerar en un plan de desarrollo aeronáutico”, incluyendo nuevos elementos, entre ellos: el medio ambiente y cambio climático, y en particular el CORSIA.
- En materia de Derechos del consumidor, se deberá actualizar la Res.A18-03 de la CLAC sobre “Servicio al Cliente y Calidad Total”.
- Se deberá constituir un Comité de seguimiento, al más alto nivel, del que formen parte los actores del Transporte aéreo (autoridades Aeronáuticas, Líneas Aéreas y Aeropuertos) para armonizar y establecer cronogramas de seguimiento de las conclusiones alcanzadas.
- El Comité de Seguimiento señalado también deberá analizar, con la transparencia y reserva del caso, la estructura de costos de los servicios aéreos que ofrecen, en la Región, Autoridades Aeronáuticas, Líneas aéreas y Aeropuertos, con el objetivo de llegar a acuerdos que permitan disminuir las tarifas y haciendo más competitivo y asequible el servicio. En este proceso, también se deberá considerar la inclusión del CORSIA en la estructura de costos.
- Exhorta a los Organizadores que el próximo Coloquio de Transporte Aéreo, se realice en el corto plazo para evaluar el avance de lo acordado.
- Las conclusiones mencionadas anteriormente se incluyan en los Planes de trabajo de la CLAC, ALTA, IATA y ACI-LAC.

21. El Secretario indicó que, habiendo sido presentado el informe del IV Coloquio a la III Asamblea Extraordinaria de la CLAC (Ushuaia, Argentina, noviembre de 2017) y habiendo sido acogido favorablemente, correspondía al Grupo de Expertos analizar las conclusiones para incluir los temas que de estime pertinente en el Plan de Trabajo de la Comisión, discriminando por Macrotarea según corresponda y estableciendo prioridades.

22. Abierto el debate, el Representante de IATA pidió la palabra para felicitar a la CLAC por los resultados del Coloquio, calificándolo como un exitoso y ofreció todo su apoyo para la conformación y trabajo del “Comité de Seguimiento”. Asimismo, sugirió que se modifique conclusión que hacía relación a “transparentar” los costos.

23. Durante el debate, se acordó acoger las conclusiones en el Programa de trabajo de la CLAC y encargar a la Secretaría que las tenga en cuenta en la modificación del Plan de Trabajo con la distribución en las Macrotareas correspondientes y se presente en la próxima reunión del GEPEJTA. De igual manera se constituyó el “Comité de Seguimiento” conformado por Colombia (Ponente) IATA, ALTA, ACI/LAC, República Dominicana y la Secretaría.

Conclusión

24. El GEPEJTA acordó:

a). Constituir el “Comité de Seguimiento” conformado por Colombia (Ponente) IATA, ALTA, ACI/LAC, República Dominicana y la Secretaría, para que se encargue de monitorear el avance de las tareas producto de las conclusiones del Coloquio

b). Que la Secretaría incluya en el esquema del Plan estratégico, en la Macrotarea que corresponda las tareas derivadas de las Conclusiones del Coloquio y lo presente en la próxima reunión del GEPEJTA.

Cuestión 1.4 del

Orden del Día: **Sistema Estadístico Integrado**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/14– Secretaría

25. El Secretario presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/14, sobre el Sistema Estadístico Integrado, recordando que, la XX Asamblea Ordinaria de la CLAC (Brasilia, Brasil, noviembre de 2012), aprobó la Resolución A20-3 “Modelo del Sistema Estadístico Integrado”, la que contiene dos partes, a saber: “Procedimiento y flujograma” y “Guía de recomendaciones y prácticas para la recopilación de datos de la aviación civil”. Esta Resolución, fue desarrollada por el Grupo ad hoc de Estadísticas y constituyó una importante herramienta para la obtención de datos estadísticos en materia de Aviación Civil, los cuales posteriormente son utilizados por Organismos Internacionales, Universidades, Organismos del Estado, Entes de planificación, etc.

26. Por otro lado, el Secretario informó que la CLAC dispone de un Sistema Estadístico, referido en la Resolución A17-09 que, entre otras cosas, “Exhorta a las Autoridades Aeronáuticas de los Estados miembros que envíen a la Secretaría de la CLAC, la información estadística utilizando el correo electrónico, en un plazo no mayor a 90 días posterior al vencimiento del período anterior”. Asimismo, “invita a las líneas aéreas que operan en la región, a los operadores aeroportuarios y a los organismos que los agrupan (IATA, ALTA y ACI/LAC) a colaborar para alcanzar los objetivos de dicho Sistema”. De igual forma la Secretaría publica en su página web los datos que recibe de los Estados miembros, una vez tabulados y procesados, destacando que los mismos son exclusivamente de origen y destino de pasajeros y carga, desglosado por línea aérea. Para dar seguimiento a las respuestas recibidas de los Estados, se acompañó como **Adjunto 1** a la Nota de Estudio el cuadro que contenía en detalle de la información recibida hasta la fecha de elaboración de la nota.

27. Continuó su presentación resaltando que, el contenido de las Resoluciones señaladas en el párrafo precedente y la respuesta de los Estados deberían ser actualizadas, al igual que el procedimiento de respuesta de los Estados a los requerimientos de información estadística que solicita la Secretaría. Para desarrollar esta tarea, a criterio de la Secretaría, se debería reactivar el Grupo ad hoc correspondiente.

28. Abierto el debate, Brasil pidió la palabra para apoyar la reactivación del Grupo ad hoc e informo que ellos cuentan con una metodología. Por otro lado, Chile recordó que la OACI también tiene una metodología establecida en materia de estadística. Al respecto, el Secretario aclaró que el Sistema Estadístico de la OACI dispone de varios formularios para recopilar la información y todavía mantiene la confidencialidad en lo que hace relación a origen y destino por línea aérea, esto a diferencia de la CLAC.

Conclusión

29. Sin más comentarios el GEPEJTA acordó:

- a) Reactivar el Grupo ad hoc sobre Sistema Estadístico Integrado para que analice la necesidad o no de actualizar las Resoluciones A20-03 y A17-09 a la luz de la nueva tecnología.
- b) Solicitar a la Secretaría que coordine con los miembros del Grupo (Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, México, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela, Observadores: ALTA y EMBRAER) la tarea encomendada.

Cuestión 1.5 del

Orden del Día: **Derechos de los consumidores de la industria de transporte aéreo en el ámbito de la CLAC**

Cuestión 1.7 del Orden del Día: **Actualización de la Resolución A18-3: Criterios y Directrices en Materia de Servicio al Cliente y Calidad Total en los Servicios Aéreos y Aeroportuarios**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/17– Brasil

30. Considerando que las Cuestiones 1.5 sobre Derechos de Consumidores en la industria del Transporte Aéreo en el ámbito de la CLAC y 1.7 sobre Actualización de la Resolución A18-3: Criterios y Directrices en Materia de Servicio al Cliente y Calidad Total en los Servicios Aéreos y Aeroportuarios, se referían a los mismos temas, acordaron pasar revista tanto a la Nota de Estudio que presentaba Brasil como la que presentaba Colombia.

31. Considerando lo anterior, Experto de Brasil presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/17, sobre Derechos de los consumidores de la industria de transporte aéreo en el ámbito de la CLAC, recordando que, en la Trigésimo Octava Reunión del Grupo (GEPEJTA/38), Brasil presentó la Nota de Estudio 11, relativa a los derechos de los consumidores y de la industria del transporte aéreo. El documento explicaba que la Asamblea de la OACI estableció nuevos principios globales sobre la protección de los consumidores en el transporte aéreo y que deberían ser tenidos en cuenta por los Estados miembros en sus reglamentos nacionales, las cuales incluyen los tres momentos del viaje del consumidor: antes, durante y después.

32. En aquella oportunidad se propuso que los Estados coordinadores, Brasil y Colombia, elaboren un primer borrador y lo circulen a los miembros del Grupo ad hoc para recibir comentarios y sugerencias, esto con el objeto de llevar una propuesta de actualización a la próxima Asamblea de 2018. Además, se propuso que el grupo ad hoc elabore una Recomendación para que los Estados consideren en sus respectivas legislaciones los derechos del consumidor de transporte aéreo y los objetivos estratégicos de la OACI para fomentar el desarrollo económico.

33. Recordó asimismo que, en esa oportunidad, el GEPEJTA acogió favorablemente la Nota de Estudio, razón por la cual Brasil había preparado un borrador del Proyecto de Resolución, que lo circuló a los miembros del Grupo ad hoc para reemplazar la Resolución A18-3 cuyo texto se presentó en el GEPJTA/40.

34. Continuó su presentación resaltando que, la protección de los derechos de los pasajeros indudablemente ha pasado a ocupar un lugar primordial en la lista de las prioridades de los Estados, especialmente después de la expansión de las políticas de liberalización del transporte aéreo y de haberle dado a las líneas aéreas la posibilidad de operar sin restricciones, así como de la no interferencia del Estado en el establecimiento del número de vuelos, asientos y precios ofrecidos, a más de otras cuestiones operacionales. A su criterio, el Experto de Brasil, consideró que, la Resolución A18-03 era demasiado extensa.

35. Concluyó su presentación indicando que, lo que su país proponía era una actualización de la Resolución A18-03 que considere los distintos enfoques nacionales y busque producir un documento de consenso regional. En esa línea de ideas, propuso al GEPEJTA un documento que reemplazaría a la Resolución vigente y que era mucho más corto, pues a su entender, la función del Estado debería limitarse a reglamentar la industria del transporte aéreo para crear un equilibrio entre los distintos participantes de la industria, como: aeropuertos, líneas aéreas u otros usuarios, a fin de generar un beneficio colectivo para la economía nacional.

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/20– Colombia

36. La Experta de Colombia presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/20 sobre la Actualización de la Resolución A18-3: Criterios y Directrices en Materia de Servicio al Cliente y Calidad Total en los Servicios Aéreos y Aeroportuarios, recordando que, para el bienio 2017-2018, se acordó en el plan de trabajo de la Comisión la modificación de la mencionada Resolución. En esa línea de ideas, informó que se había revisado los antecedentes generales, los lineamientos emanados por la OACI y un análisis detallado de la Resolución que fue emitida en el 2008, esto con el propósito de mantener todo aquello que está vigente, adicionar temas nuevos de acuerdo a la evolución del sector y eliminar aquello que se encontraba obsoleto.

37. En ese sentido presentó a consideración del Grupo el Proyecto de Resolución con las modificaciones respectivas y solicitó a los Expertos que enriquezcan el texto con sus comentarios para completar el texto del Proyecto y actualizar la Resolución A18-03.

38.- Abierto el debate, la Experta de Colombia pidió la palabra para expresar que el documento presentado por Brasil era demasiado general y que, al contrario, los Estados necesitaban contar con una Resolución detallada que permita a las diferentes Administraciones adecuar sus legislaciones sin restringir ningún modelo de negocio.

39. Por su parte, el Experto de Chile informó que en su Estado se venía aplicando la regulación europea y se debería considerar la mejor alternativa para la CLAC, es decir, disponer de una Resolución más general, que sería parecida a la promulgada por la OACI o tener una Resolución más detallada que permita a los Estados ajustarla a su legislación.

40. La Experta de Cuba apoyó lo expresado por Colombia, en el sentido de disponer de una Resolución más detallada, pues cada Estado estaría en el derecho de tomar y/o aplicar lo que más le convenga y se adapte a sus necesidades. En el mismo sentido, el Experto de Perú apoyó lo expresado por Colombia y Cuba e informó que en su país se aplicaba también la Decisión 619 de la Comunidad Andina que regía también para Colombia, Ecuador y Bolivia.

Conclusión

41. En consideración de lo expuesto, el GEPEJTA acordó, encargar a la Secretaría circule las dos propuestas (Brasil y Colombia) con la finalidad de que los Estados puedan enviar sus comentarios y/o sugerencias al Punto Focal a más tardar el 11 de mayo, para alcanzar un consenso y que los Expertos de Colombia y Brasil elaboren un solo documento que sería analizado en la próxima reunión del Grupo.

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/18– República Dominicana

42. La Experta de República Dominicana presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/18, durante la cual indicó, entre otras cosas, que en el desarrollo del IV Coloquio Regional de Transporte Aéreo CLAC/ACILAC/ALTA/IATA, se pudo apreciar que a pesar de los esfuerzos realizados por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y la Organización de Aviación Civil Internacional, aún seguían existiendo diferencias en los países latinoamericanos, en la implementación de regímenes sobre derechos y compensaciones al pasajero del transporte aéreo.

43. Asimismo indicó que al revisar la Resolución A18-03 de la CLAC sobre “Servicio al Cliente y Calidad Total”, se apreciaba que su texto en un porcentaje bastante alto se mantiene actualizado y estaba acorde a los principios básicos de la OACI para la protección al consumidor, antes, durante y después del viaje y que sería factible hacer una consulta a los Estados sobre el contenido de la Resolución en cuestión, y solicitar que sean formuladas las propuestas tendentes a su mejora y/o actualización, debiendo también consultarse sobre las razones que han impedido su adopción como una normativa nacional.

44. De igual forma, recomendó también consultar las Directrices de las Naciones Unidas para la Protección del Consumidor, las cuales contienen un conjunto de principios que establecen las principales características que deberían tener las leyes de protección del consumidor, las instituciones encargadas de aplicarlas y los sistemas de compensación para que sean eficaces. Estas Directrices ayudarían a los Estados Miembros interesados a formular y aplicar leyes, normas y reglamentos nacionales y regionales adaptados a sus circunstancias económicas, sociales y ambientales, mismas que fueron aprobadas por la Asamblea General en su Resolución 39/248, de 16 de abril de 1985, ampliadas posteriormente por el Consejo Económico y Social mediante resolución 1999/7, de 26 de julio de 1999 y revisadas y aprobadas por la Asamblea General con Resolución 70/186, de 22 de diciembre de 2015.

Conclusión

45. Sin más comentarios, el GEPEJTA consideró conveniente que el Punto Focal en la actualización de la Resolución A18-03 de la CLAC también tenga en cuenta las Resoluciones de Naciones Unidas señaladas en el párrafo precedente.

Cuestión 2 del Orden del Día:

Gestión aeroportuaria

Cuestión 2.1 del Orden del Día: Evaluación

Manual de Regulación Aeroportuaria y Eficiencia Aeroportuaria.

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/19 – Uruguay

46. La Experta de Uruguay presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/19 recordando que en la Trigésimo Octava Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/38), celebrada en Isla de Flores, Guatemala, y en la Trigésimo Novena Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/39), celebrada en San Salvador, El Salvador, se presentaron las Notas GEPEJTA/38-NE/17 y GEPEJTA/39-NE/12, ambas relacionadas con el Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria. En las referidas notas se planteó la necesidad de contar con el análisis de la información que los Estados deberían aportar en la Encuesta sobre el Seguimiento de los Aspectos Económicos, Gestión de Aeropuertos, Servicios de Navegación y Procesos de Concesión de Aeropuertos, considerando que la misma es un factor preponderante, que limita la definición del Índice del “Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria”, y por ende la culminación de la tarea.

47. Recordó asimismo que, la encuesta aprobada por la Res A22-15 fue publicada por la Secretaría en su página web a efectos de que cada uno de los Estados procediera a completar la información. Por su parte, la Secretaría en nota GEPEJTA/40-NE/03 Gestión Aeroportuaria, expresaba que, de acuerdo a la respuesta dada por los Estados a la Encuesta señalada, se contaba con respuestas del 27,2% de la totalidad de los Estados miembros, lo que impedía la realización de un análisis profundo.

48. Asimismo resaltó que, ante la amplia gama aspectos que involucra el referido Manual, surgió la necesidad de consensuar criterios, realizar un análisis de las Normas y métodos recomendados de los Anexos al Convenio de Chicago en Gestión Aeroportuaria; del Manual de Planificación de Aeropuertos Doc. 9184, Manual de Servicios de Aeropuertos Doc. 9137, Manual sobre Aspectos Económicos de Aeropuertos, Doc. 9562, Manual sobre Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea, Doc. 9161; Políticas de la OACI sobre Derechos Aeroportuarios y por Servicios de Navegación Aérea, Doc. 9082; Manual sobre Privatización de Aeropuertos y los Servicios de Navegación Aérea Doc. 9980; Criterios y directrices en materia de Servicio al Cliente y Calidad total (Res. CLAC A 18/03), Orientación sobre Medio Ambiente y Aviación Civil en América Latina (Res. CLAC A 21-07);

Publicaciones de Organismos Especializados como ACI, IATA y ALTA.

49. Reiteró la necesidad de contar con el análisis de la información aportada por los Estados en la Encuesta, que la misma no ha sido completada por la totalidad de los Estados miembros, tomando en consideración que es uno de los factores primordiales para comenzar con la elaboración del “Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria”, solicitó la mayor colaboración por parte de los Estados en dar respuesta a la Encuesta. De igual forma, con relación al capítulo Medio Ambiente, reiteró la importancia de contar con las reglamentaciones y/o regulaciones que existan o se encuentren en proceso de elaboración para su consideración en la confección del Manual a efectos de determinar si el Índice propuesto se adecua a las necesidades, Reglamentaciones, Regulaciones, Resoluciones y documentos enunciados. De acuerdo a la cantidad de aspectos que deben formar parte del Manual, se consideró necesario reestablecer el grupo Ad hoc Gestión Aeroportuaria a efectos de concluir, lo antes posible, con esta tarea.

Conclusión

50. Sin comentarios, el GEPEJTA acordó reactivar el Grupo ad hoc para terminar con Manual de Regulación Aeroportuaria, mismo que está constituido por: Argentina, Brasil, Chile, República Dominicana, Uruguay (Ponente), ALTA, IATA y ACI-LAC y deberá reunirse el 24 de setiembre del presente año, en Montevideo, Uruguay, un día antes del Taller CLAC/ACI-LAC que precede a la Reunión del Comité Ejecutivo.

Cuestión 2.3 del

Orden del Día: Encuesta sobre aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación y procesos de concesión. Resultados

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/03 – Uruguay

51. La Experta de Uruguay presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/03 recordando que, en la Trigésimo Novena Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/39), celebrada en San Salvador, El Salvador (agosto de 2017), el Secretario de la CLAC, en representación de Uruguay, presentó la NE/12 relacionada con el Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria, y planteó la necesidad de contar con el análisis de la información que los Estados debían aportar en la Encuesta sobre “Seguimiento de los Aspectos Económicos, Gestión de Aeropuertos, Servicios de Navegación y Procesos de Concesión de Aeropuertos”.

52. En aquella oportunidad, los expertos acordaron establecer un plazo de 30 días para los Estados que no habían respondido la encuesta en línea publicada en la página web de la CLAC. El 18 de mayo del 2017, la Secretaría, mediante comunicación CLAC 4.2/130 reiteró a los Estados la necesidad de completar la Encuesta en línea para que el Grupo ad hoc pueda terminar su tarea teniendo en cuenta los resultados de la misma en la elaboración del Manual de Gestión Aeroportuaria.

53. Asimismo informó que, a la fecha de elaboración de la presente Nota, habían respondido la encuesta, únicamente las Administraciones de seis Estados miembros (Chile, Colombia, México, Paraguay, República Dominicana y Uruguay). Cabe resaltar, que el caso de México se recibió respuesta de dos Organismos y en el caso de Paraguay la información no fue completa, debido a que aún no han concesionado aeropuertos. Terminada la presentación, el Secretario pidió la palabra para exhortar a los Estados a que completen la encuesta para que pueda ser presentada en la próxima reunión del GEPEJTA.

Conclusión:

54. El GEPJTA acordó encargar a la Secretaría circule una comunicación a los Estados

exhortando a que completen la Encuesta mencionada en un plazo no mayor a 30 días.

Cuestión 3 del

Orden del Día:

Capacitación

Cuestión 3.1 del

Orden del Día:

Transición gradual en materia de capacitación CLAC-IPAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/06 – Argentina

55. El Secretario presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/02 en representación de Argentina que no asistió a la reunión, recordando que, tras los avances presentados por el IPAC manifiestos en la Nota de Estudio 8, presentada en la reunión del GEPEJTA/39 y en la III Asamblea Extraordinaria de la CLAC de noviembre de 2017, en la ciudad de Ushuaia, Argentina; se consolidaba este Instituto como ente ejecutor de la política de capacitación impulsada por la CLAC para alcanzar su objetivo de fortalecimiento institucional sumando los ámbitos de consultoría e investigación.

56. Ante los mecanismos de especialización que se gestan dentro del área organizacional, la Nota sugería el inicio efectivo de una transición gradual de las actividades de capacitación de la CLAC hacia el IPAC, que se habían obtenido en función de Acuerdos alcanzados por la Secretaría con Estados extrarregionales. Esto permitiría unificar y fortalecer el sector de Capacitación de la CLAC a través del IPAC y materializar los avances en el marco de la macrotarea de capacitación asignada en el plan estratégico de la Comisión.

57. Terminada la Presentación, el Secretario informó que los Acuerdos que la Secretaría de la CLAC había conseguido tanto en los programas de capacitación in-situ como en el otorgamiento de becas con países y Organismos extrarregionales para poder ser transferidos al IPAC deberán renegociarse modificando los Acuerdo correspondientes. Asunto que deberá considerarse paulatinamente a partir del próximo periodo, incluyendo dicho proceso en el Plan Estratégico correspondiente. En todo caso, informó que, por el momento en las últimas negociaciones realizadas con las autoridades de Singapur se consiguió que adicionalmente a lo actualmente disponible se programen dos eventos (uno por año) de capacitación in-situ a favor del IPAC. De igual manera, debería consolidarse la idea que el IPAC forma parte de la CLAC pues esto facilitaría cualquier negociación.

58. Por otro lado, se consideró necesario que el IPAC siga promocionándose y desarrolle, lo antes posible, los cursos que fueron programados y aprobados por su Directorio originalmente, pues hasta ese momento no habían desarrollado ningún evento de esta naturaleza, no obstante disponer los recursos necesarios.

59. Por otro lado, el Experto de Chile sugirió que el IPAC realice un evento de capacitación sobre el “Big Data

Conclusión

60. Sin comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información y encargó a la Secretaría circular una comunicación exhortando a los Estados miembros a promover y difundir al interior de sus territorios los servicios que brinda el Instituto Panamericano de Aviación Civil.

Cuestión 3.2 del

Orden del Día:

Avance en Macrotarea: Capacitación

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/07 – Argentina

61. El Secretario de la CLAC en representación de Argentina presentó la Nota de Estudio

CLAC/GEPEJTA/39-NE/07, sobre los avances en la Macrotarea de Capacitación. Al respecto, entre otras cosas, destacó el que las metas de gestión son las siguientes: implementación de la enciclopedia aeronáutica CLACpedia, inventario regional de los Centros de Instrucción, actualización de las necesidades de instrucción y reactivación del IPAC. Respecto a las dos últimas, estas habían sido cumplidas en un 100%, en tanto que la primera y la segunda aún no se habían implementado.

62. Continuo la presentación indicando que, el Punto Focal sugería el re diseño en el proceso de formación de la CLACpedia e instó a que todas las Autoridades Aeronáuticas de los Estados miembros redirijan esta labor a todos los Centros de instrucción de sus respectivos países con el fin de agilizar la recopilación de datos y material a ser publicados en el servidor de la CLAC para su respectiva consulta.

63. Abierto el debate, el Experto de Brasil informó que en su Administración se venía discutiendo una ampliación de la ANACpedia y la ponía a disposición de los Estados miembros de la CLAC.

Conclusión

64. Sin comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 4 del Orden del día:

Medio Ambiente

Cuestión 4.1 del Orden del día:

Implementación del CORSIA. Requisitos MVR

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/08 – Brasil

65. El Experto de Brasil presentó su Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/08, referente a la Implementación del CORSIA. Durante su presentación, entre otras cosas, resaltó que el Capítulo 1 de la propuesta de Anexo 16, Volumen IV, prevé la posibilidad de que los Estados puedan celebrar asociaciones administrativas basadas en un acuerdo bilateral, por medio de estos acuerdos es posible que un Estado apoye al otro en la implementación de los procesos administrativos del MRV.

66. Sin embargo, la responsabilidad de hacer cumplir los requisitos del CORSIA no podrá ser delegada a terceras. Dichos acuerdos permitirían que un estado reciba informes anuales emisiones de los explotadores de aviones atribuidos a otro Estado para su procesamiento.

67. Abierto el debate, el Experto de Guatemala pidió la palabra aclarar que los reportes MRV deben hacerlo los explotadores.

Conclusión

68. El GEPEJTA tomo nota de la información presentada.

Cuestión 4.2 del Orden del día:

Elaboración y actualización de los Planes de Acción

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/09 – Brasil

69. El Experto de Brasil presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/09, acerca de la elaboración y actualización de los Planes de Acción, la cual tenía por objetivo enumerar brevemente el conjunto de informaciones que debían ser incluidas en los Planes de Acción, presentar el listado de

Estados de la región que ya hayan presentado el documento a la OACI y detallar la forma de cómo los Estados de la región pueden promover iniciativas de cooperación técnica para la elaboración o actualización de sus planes de acción.

70. Asimismo, resaltó que la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil (ANAC) ha desarrollado una herramienta conocida como MIATA (Mapeo del Impacto Ambiental del Transporte Aéreo), esta es una herramienta cualitativa, en formato Microsoft Access que permite estimar el consumo de combustible y emisiones relacionadas, no solo de CO₂, sino también de otros gases del efecto invernadero y de otros que afectan la calidad del aire local. Esta información puede ser desagregada por etapa de vuelo, aerolínea, aeropuerto de origen o destino y tipo de aeronave.

71. El único requisito para el funcionamiento del MIATA es que sean ingresados como input los datos de movimientos de aeronaves, mismos que incluyen el Código OACI de la aeronave, Código OACI de los aeropuertos de origen y destino, clasificación del vuelo como doméstico o internacional y aerolínea que opera el vuelo. Generalmente, estos datos son proveídos por la autoridad responsable por el control del tráfico aéreo.

72. La herramienta señalada fue desarrollada por ANAC y podría ser compartida con los Estados de la región para apoyarlos en el desarrollo de su capacidad institucional en la medición y evaluación del impacto ambiental de la aviación en su país. Además, para el Plan de Acción con esta herramienta se puede elaborar inventarios completos de emisión del sector concerniente no solo al GEE, sino también de aquellos que afectan directamente la calidad del aire local y están reglamentados en el Anexo 16, Volumen II.

73. Durante el debate, el Experto de Guatemala resaltó que los planes de acción son importantes para el trabajo que desarrolla la OACI en la recopilación de la información y era parte de la canasta de medidas. En ese sentido, también ofreció compartir la experiencia de COCESNA y el acompañamiento que se hizo en Uruguay. En ese sentido, expresó la disponibilidad de apoyo por parte de Guatemala y COCESNA en estas tareas.

Conclusión

74. Sin más comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada e instó a los Estados a cumplir con el envío de los Planes de Acción a la OACI a más tardar el 30 de junio del presente año.

Cuestión 4.3 del Orden del día:

Informe del Seminario Regional sobre el Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSA)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/15 – Guatemala

75. El Experto de Guatemala presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/15 sobre el Informe del Seminario Regional sobre el Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional, recordando que, en la Resolución A39-03 se aprobó el Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM), el cual se implementará en forma de un Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSA) para afrontar cualquier aumento de las emisiones anuales totales de CO₂ de la aviación civil internacional (es decir, los vuelos de la aviación civil que salen de un país y llegan a otro) por encima de los niveles de 2020, teniendo en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas.

76. Recordó que, en dicha Resolución se pidió al Consejo que con la contribución técnica del CAEP, se elaboren los SARPS y textos de orientación correspondientes a la implementación del CORSA,

los cuales se relacionan con el sistema de vigilancia, notificación y verificación (MRV), criterios de unidades de emisión, establecimiento de registros, gobernanza y marco reglamentario. Asimismo, se solicitó disponer de medios de creación de capacidad para los Estados, incluyendo la organización de seminarios y sesiones de instrucción en todas las regiones.

77. Con el conocimiento del contenido de la propuesta del Volumen IV y de los documentos conexos y en atención a lo establecido en la Res. A39-03 párrafo 22 literales a) y c), la Secretaría de la OACI convocó a los Seminarios Regionales sobre el CORSIA, los cuales se desarrollarán para el fortalecimiento de las capacidades de los Estados, específicamente en la implantación del sistema MRV ya que los arreglos del mismo deberán estar listos antes del 1 de enero de 2019. Específicamente para las Américas se realizó entre el 21 y 23 de marzo de 2018 en la Ciudad de Antigua Guatemala, Guatemala, en el cual participaron alrededor de 70 participantes de las regiones NACC, SAM y de otros países extrarregionales. La actividad fue desarrollada por el equipo de medio ambiente de la OACI, liderado por la Señora Jane Hupe.

78. El Seminario se realizó tomando como base la información proporcionada a los Estados tanto a través de la actividad realizada en Río de Janeiro en el año 2017, como el contenido de la propuesta del volumen IV del Anexo 16. A través de seis sesiones de trabajo los representantes de la OACI, presentaron a los participantes información y casos exitosos relacionados con la implantación del CORSIA, específicamente en aspectos administrativos, herramientas para la vigilancia, notificación y verificación (MRV), flujo de información entre los actores, sistema de registro central, cálculo de los requerimientos de compensación, creación de capacidades y siguientes pasos.

79. Continuó informando que la OACI había desarrollado un importante trabajo en el los SARPS y los mecanismos para la implantación del CORSIA. El seminario regional permitió que los funcionarios de la oficina de medio ambiente de la OACI trasladen sus conocimientos a los representantes de los Estados de nuestra región sobre las acciones que debían tomar para iniciar con los preparativos para las actividades del CORSIA a partir del 1 de enero de 2019.

80. Asimismo, resaltó que en el seminario se resolvieron algunas dudas que plantearon los representantes de los Estados, además se generó un importante intercambio de opiniones y experiencias sobre el sistema MRV tema que fue de mucha relevancia.

81. Terminó su presentación destacado la necesidad de continuar con la creación de capacidades técnicas en los Estados, por lo que propuso la realización de un Taller sobre la implantación del sistema de vigilancia, notificación y verificación (MRV) del CORSIA, en el marco de la Cuadragésima Primera Reunión del GEPEJTA que se realizará en junio próximo en la ciudad de Guatemala.

82. Abierto el debate, el Experto de IATA destacó el éxito del Seminario Regional referido en la Nota de Estudio y la importancia del nivel de trabajo de la región, destacando el numeral 12 de la Nota de Estudio en el sentido que existía flexibilidad en la contratación de Órganos de verificación para aquellos casos en que el Estado no disponga de esta capacidad. Por lo que se podría utilizar verificadores extranjeros.

83. Sobre este tema, el Experto de Guatemala expresó que, por lo general en todos los países existen Organismos u Oficinas de Regulación y Normativa o Agencias Normalización Regionales, mismas que también podrían ser consideradas en estas tareas.

Conclusión

84. El GEPEJTA acordó encargar a la Secretaría realice las coordinaciones necesarias para llevar a cabo un Seminario sobre CORSIA un día antes de la Reunión del GEPEJTA previsto a realizarse en Guatemala.

**Cuestión 4.4 del
Orden del día:**

**Propuesta de actualización del documento Directrices de Orientación sobre
Medio Ambiente y Aviación Civil en Latinoamérica**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/16 – Guatemala

85. El Experto de Guatemala presentó la Nota de Estudio *CLAC/GEPEJTA/40-NE/16 sobre la Propuesta de actualización del documento Directrices de Orientación sobre “Medio Ambiente y Aviación Civil en Latinoamérica*, recordando que, desde la aprobación de la resolución A21-07 se han observado diversos casos de aplicación exitosa, puesto que la misma cuenta con valiosos elementos que fueron adoptados por los Estados de la región en la elaboración de sus planes de acción nacional para la reducción de emisiones de CO₂ o bien como documento de consulta para la determinación de estrategias ambientales locales de sus respectivos países en materia de ruido y emisión de gases.

86. Expresó asimismo que, pasados casi cuatro años desde la aprobación de la referida Resolución, se han dado sucesos importantes como la 39 Asamblea de la OACI, así como la determinación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible por la ONU, que hacen necesaria la actualización del documento para que pueda seguir teniendo vigencia para apoyo de los Estados miembros de la CLAC. Asimismo, tomando en cuenta la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/04, en donde se indica la necesidad de la actualización o revocatoria de Decisiones de la CLAC, entre las que se encuentra la Resolución A18-7: Declaración de la política y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección de medio ambiente (Oct.-2008); se propone que la misma sea revocada dado que contiene como base las diferentes resoluciones adoptadas por la OACI en su Asamblea número 36, las cuales ya no están vigentes.

87. Además en el proceso de actualización de la resolución A21-07 se deberían incluir las nuevas disposiciones emanadas de la OACI (modificación a los volúmenes del Anexo 16 y resoluciones sobre la protección del medio ambiente), por lo que no sería necesario tener dos documentos relativos a esta temática. Tal como puede apreciarse, obtener un documento de consenso llevo varios años por los miembros que en su momento integraron el Grupo Ad Hoc y del GEPEJTA, por lo cual un proceso de actualización debiese tomar de base el marco de contenido de la Resolución A21-07, presentado en el Adjunto de la nota, para avocarse básicamente a la actualización de la misma y pueda presentarse en la reunión del GEPEJTA/41 y posteriormente aprobarse en la XXIII Asamblea de la CLAC. Ese documento debiera seguir proyectándose como un “marco orientador, metodológico y estratégico” que impulse en Latinoamérica la adopción de prácticas de prevención ante la contaminación generada por el sector aéreo en sus operaciones.

Conclusión

88. En consideración de la Nota presentada, el GEPEJTA acordó encargar a Guatemala que en su calidad de Punto Focal presente el Proyecto de Resolución que modifica la A21-07 en la próxima Reunión del GEPEJTA prevista a realizarse en Guatemala entre los días 19 y 20 de junio del presente año para su posterior aprobación del Comité Ejecutivo y la Asamblea.

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Seguridad Operacional

**Cuestión 5.1 del
Orden del Día:**

**Establecimiento de un canal de comunicación para verificación de
informaciones antes de autorización de vuelo en aviación general**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/10 – Brasil

89. El Experto de Brasil presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/10 referente al establecimiento de un canal de comunicación para verificación de informaciones antes de emitir autorización de vuelo en aviación general, recordando que, durante la 38ª Reunión del GEPEJTA (GEPEJTA/38), realizada en Isla de Flores – Guatemala, (31 de mayo al 02 de junio de 2017), su país presentó la Nota de Estudio CLAC/GE/38-NE/09, sobre “Establecimiento de un canal de comunicación para verificación de informaciones antes de autorización de vuelo en aviación general”. En ese documento, Brasil observó que la verificación de documentación de la aeronave y la tripulación, por la autoridad de aviación civil de otro país que la emitió puede ser necesaria en algunos casos. Informó asimismo, que algunas autoridades de aviación civil permiten consultar sus registros aeronáuticos y de tripulaciones, destacando entre ellas: la ANAC de Brasil, la DGAC de Chile y la ANAC de Argentina.

90. Continuó su presentación informando que, la Secretaría de la CLAC creó un link en su sitio web, conforme el adjunto presentado en la Nota de Estudio, mismo que está disponible en: http://clacsec.lima.icao.int/2018-Encuestas/Can_Com.html

91. Expresó asimismo que, se observó que el campo “sitio de internet” una gran parte de los Estados completan la información con links que conducen a información regulatoria y no a las bases de datos que permitan consultar los registros de aeronaves y tripulaciones.

92. No obstante lo expuesto, indicó que no había un canal directo de comunicación entre los miembros de la CLAC que permitiese a los países consultar para obtener información relacionada a aeronaves y tripulaciones, antes de una autorización de vuelo en lo que se refiere a la aviación general.

95. En ese sentido, entre otras cosas, solicitó a la Secretaría de la CLAC que requiera a los miembros que ya tienen links con bases de datos sin carácter de restringido enviarlos a la Secretaría para que sean reemplazados en su página web y actualizar esta información periódicamente.

96. Antes de terminar su presentación, puso a disposición de los Estados miembros dos links de su país, con bases de datos que podrían ser útiles para consultas:

<http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulador/aerodromos/localizacao-geografica> (presenta información sobre todos los aeródromos públicos y privados registrados por la ANAC, con datos como nombre, tipo de operaciones, tipo de superficie, longitud y anchura de pistas);

<https://sistemas.anac.gov.br/sas/empresasaereas/view/empresas.aspx> (presenta información sobre todas las empresas aéreas que operan en Brasil, con datos comerciales y operacionales.

Conclusión

97. Sin más comentarios, el GEPEJTA acordó encargar a la Secretaría solicite a los Estados miembros la información señalada en el párrafo precedente.

Cuestión 5.2 del Orden del Día:

IV Foro mundial sobre Aviación de la OACI (International World Aviation Forum- IV IWAF)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/11 – Brasil

98. El Experto de Brasil presentó su Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/11, recordando que, en el 2015 y 2016, la OACI celebró los dos primeros eventos del Foro Mundial sobre Aviación de la Organización de Aviación Civil Internacional (International World Aviation Forum – IWAF) en Montreal. Con el tema “Alianzas de la Aviación para el Desarrollo Sostenible”, las dos primeras reuniones del IWAF tuvieron como objetivo identificar y fortalecer alianzas y mecanismos de financiamiento necesarios para

asistir a los Estados en la aplicación de los SARPS, en apoyo a la campaña Ningún País se Queda Atrás (No Country Left Behind – NCLB) de la OACI.

99. En 2017, el III IWAF, se desarrolló en Abuja – Nigeria, fue el primer evento de carácter regional y tuvo como tema: “El Financiamiento y Desarrollo de la Infraestructura de Aviación”. En esta reunión, además de intercambiar puntos de vista sobre acceso a los fondos para la implantación de acciones relacionadas a las iniciativas de la OACI Ningún país se queda atrás (NCLB), se enfocó en las perspectivas globales para financiamiento de la infraestructura de la aviación, en lo que tiene que ver con continente africano. Como uno de los resultados, se presentó el Plan de Acción para el desarrollo de la infraestructura de la aviación en África, que se llevará para validación de los miembros de la Unión Africana.

100. Informó asimismo que, el IV Foro Mundial sobre Aviación de la OACI se llevará a cabo en Fortaleza – Brasil, de 17 al 19 de septiembre de 2018, este evento también será de carácter regional y tratará de temas relativos a los desafíos de la aviación civil en Latinoamérica. En ese sentido, terminó invitando a todos a participar del Foro y se comprometió a enviar información sobre dicho evento, lo antes posible.

Conclusión

101. Sin comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 5.3 del Orden del día:

Compartir agenda de trabajo y ofertar cooperación en temas de seguridad operacional relacionados con los Paneles de que la ANAC participa en la ANC de la OACI

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/12 – Brasil

102. El Experto de Brasil presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/12, indicando que la Comisión de Navegación Aérea de la OACI (ANS) aprecia y recomienda las Normas y Métodos recomendados (SARPs), además de los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea (PANS), los cuales son aprobados por el Consejo de la OACI con el objetivo de garantizar la seguridad y la eficiencia de la aviación civil internacional. Desde su establecimiento, la ANS ha apreciado y recomendado el desarrollo de SARPs en 16 de los 19 Anexos a la Convención de Chicago y 5 PANS, de conformidad con el Plan Global de Seguridad de la Aviación (GASP) y el Plan Global de Navegación Aérea (GANP).

103. Continuó su presentación indicando que, para garantizar que todos los SARPS y PANS sean efectivos y prácticos para el usuario final, la ANC trabaja por medio del establecimiento de paneles de expertos de varias áreas que son designados para cumplir con tareas específicas establecidas en el Programa de Trabajo de Navegación Aérea. El propósito fundamental de esos paneles es encontrar soluciones para problemas específicos y desarrollar patrones para la evolución de la navegación aérea que no puede ser hecha en la ANC o la Secretaría de la OACI.

104. Asimismo, informó que Brasil es miembros de los 17 paneles que componen la ANC. Específicamente, la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) es miembro de 6 paneles que tratan de temas relacionados a la Seguridad Operacional. Además de Brasil, participan como miembros Argentina en el Panel de Operaciones de Vuelo (FLTOPSP) y Argentina, República Dominicana, Colombia y Costa Rica, en el Panel de Gestión de la Seguridad.

105. Concluyó su presentación, recordando que una de las funciones del GEPEJTA es estudiar y promover medidas que ayuden a implementar las normas y métodos recomendados de la OACI y en

consideración de esto, se ofreció a compartir la agenda de trabajo que desarrollan los paneles de seguridad operacional de la ANC y las actividades que se desarrollan en los mismos.

Conclusión

106. Sin comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 5.4 del Orden del día:

13ª Conferencia de Navegación Aérea de la OACI

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/13 – Brasil

107. El Experto de Brasil presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/13, mediante la cual recordó que en la última Conferencia de Navegación Aérea de la OACI (noviembre 2012) se abordó la última versión del Plan Global de Navegación Aérea (Global Air Navigation Plan – GANP). Informó asimismo que, del 09 al 19 de octubre de 2018, se realizará la Decimotercera Conferencia de Navegación Aérea de la OACI (AN-Conf/13), cuyo tema es “De la Elaboración a la Implantación”, el mismo que comprende la implementación de mejoras operacionales desde la fase conceptual hasta la práctica.

108. Continuó su presentación destacando que, la Conferencia constituirá un foro para un debate abierto sobre cuestiones y soluciones relativas a la seguridad operacional de los vuelos, así como a la capacidad y eficiencia de la navegación aérea y otras áreas de rendimiento de particular interés para la comunidad de la aviación en beneficio de la sociedad en general. Expresó asimismo, que los debates técnicos se llevarán a efecto en dos comités: el Comité de navegación aérea (Comité A) y el Comité de seguridad operacional de la aviación (Comité B). El objetivo es elaborar estrategias globales para la planificación, desarrollo e implementación de la seguridad operacional y la navegación aérea.

109. Tomando en cuenta la importancia del evento, Brasil propuso que se cree un Grupo ad hoc para evaluar la necesidad de presentar Notas de Estudio en conjunto en el evento y coordinar el trabajo de los miembros junto a las oficinas regionales de la OACI en México y Perú.

Conclusión

110. EL GEPJTA encargó a la Secretaría circular una carta informando a los Estados sobre la creación del Grupo ad hoc y requiriendo los nombres de aquellos que deseen integrar el mismo. Este Grupo de encargará de elaborar con el apoyo de la Secretaría la Guía de Orientación para presentarla el presentada el próximo GEPEJTA.

Cuestión 6 del Orden del Día:

Otros asuntos

Cuestión 6.1 del Orden del Día:

Situación de Bases de datos de Especialistas CLAC (Secretaría)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/05 – Secretaría

111. El Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/05, referente a la situación de Bases de datos de Especialistas CLAC, recordando que, en la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC (Punta Cana, República Dominicana, noviembre de 2010) se promulgo la resolución A19-09, Procedimiento para la “Cooperación Horizontal”. Cumpliendo los artículos 4, 5 y 7 de la citada

Resolución, la Secretaría desarrollo la Base de Datos de Especialistas, y envió a los Estados miembros un formulario cuyo objetivo es recopilar la información correspondiente.

112. No habiendo respondido todos los Estados, expresó que se presupone que aquellos que no respondieron no disponían de Especialistas y, de no ser así, era importante que envíen a la Secretaría los formularios correspondientes debidamente completados. Destacó asimismo, que para desarrollar la política de “Cooperación Horizontal” la Secretaría publicó en su página web (julio 2017) de manera restringida, la lista completa de especialistas con sus respectivas hojas de vida y recordó a los expertos que dicha Base de Datos contiene “documentos vivos” y para mantenerla actualizada se requiere contar con la colaboración de los Estados miembros.

Conclusiones

113. Sin comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 6.2 del Orden del Día:

Actualización y Revocatoria de las Decisiones de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/04 – Secretaría

114. El Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/04, recordando que, en ocasión del GEPEJTA/38 (Isla de Flores, Guatemala, junio de 2017) la Secretaría presentó la NE/02 referente a la actualización y revocatoria de las Decisiones en cumplimiento a lo que establece la Resolución A16-9 sobre la “Aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y revisión del estado de las Decisiones de la CLAC”, después del análisis y debate el Grupo de Expertos, en aquella oportunidad, acordó: “que los Estados tienen un plazo de 45 días para enviar sus comentarios sobre la información presentada”.

115. No habiendo recibido comentarios por parte de los Estados, solicitó al GEPEJTA proceder a analizar las Decisiones para realizar el proceso de revocatoria y/o actualización de los siguientes documentos, tal como lo resolvió la Asamblea.

La LXXXVIII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (La Habana, Cuba, agosto de 2016), acordó encargar al GEPEJTA continúe el análisis de las siguientes Decisiones para actualización, implementación o derogación:

- *Resolución A17-1
Estrategia para implementar un “Sistema de integración regional del transporte aéreo” (nov-2006)*
- *Resolución A18-3
Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios (oct-2008)*
- *Resolución A18-7
Declaración de la política y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección del medio ambiente. (oct-2008)*
- *Recomendación A10-6
Sobre el servicio courier. (nov-1992)*
- *Recomendación A16-6
Medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas en el transporte aéreo. (nov-2004)*

- *Por otro lado, se considera conveniente que el GEPEJTA también revise las siguientes*

Decisiones, en consideración que las mismas hacen referencia a Documentos/OACI no vigentes:

- *Resolución A 16-19
Orientación sobre la aplicación del artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en los acuerdos de arrendamiento, en intercambio de aeronaves en la región. (nov.-2004)*
- *Resolución A21-01
Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas en la región (nov.-2014)*
- *Recomendación A19-4
Criterios y Directrices para preparar una negociación (nov.-2010)*
- *Recomendación A21-4
Pronta Ratificación de Diversos Convenios y Protocolos (nov.-2014)*
- *Resolución A18-7
Declaración de la política y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección de medio ambiente (oct.-2008)*

116. Adicionalmente informó al Grupo de Expertos, que el Grupo Regional AVSEC/FAL en su Séptima Reunión (Lima, Perú, octubre de 2017) acordó solicitar a la CLAC que actualice la Resolución A22-7 “Curso de identificación de personas con comportamientos sospechosos” con los nuevos aportes y modificaciones efectuados durante el taller realizado sobre el tema, previo a la Reunión del Grupo Regional.

Conclusión

117. Sin comentarios, el GEPEJTA acordó extender el plazo por 30 días más para que los Estados analicen las Resoluciones y Recomendaciones señaladas en los párrafos precedentes y envíen a la Secretaría sus comentarios.

Clausura

118. El Coordinador y el Secretario de la CLAC, agradecieron a los participantes por el trabajo desarrollado, el apoyo recibido por la Autoridad de Aeronáutica de Chile y el trabajo desarrollado por el personal de la Secretaría.



COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL
Cuadragésima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos,
Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo
(GEPEJTA/40)

(Santiago de Chile, Chile, 5 de abril, 2018)

Nombre / Cargo	Organismo	Datos de contacto
ESTADOS MIEMBROS		
Brasil		
Astor de Lima Aversa Neto Analista de Relaciones Internacionales	Agencia Nacional de Aviación Civil	T: 5561-33144515 E: asint@anac.gov.br
Daniel Ramos Longo Jefe de la Asesoría Internacional	Agencia Nacional de Aviación Civil	T: 5561-33144515 E: asint@anac.gov.br
Ricardo Bisinotto Catanant Superintendente de Servicios Aéreos	Agencia Nacional de Aviación Civil	T: 55 - 61 3314-4422 E: sas@anac.gov.br
Chile		
Víctor O. Villalobos Director General	Dirección General de Aeronáutica Civil	T: (56)2 2436-8136 / 2439-2501(02) E: director@dgac.gob.cl
Jaime Binder Secretario General	Junta de Aeronáutica Civil	T: +56 22519 0900 E: jbinder@mtt.gob.cl
Veronica Avendaño Aravena Representante Legal	CASC Chile SPA	T: 2 22446447 / 933019328 E: vavendano@cascchil.com

CLAC/GEPEJTA/40-INFORME
ADJUNTO 1

German Olave Director de Planificación	Dirección General de Aeronáutica Civil	T: 2243932443 E: German.olave@dgac.gob.cl
Cristian Rodrigo Espinoza Luna Director Departamento Recursos Humanos	Dirección General de Aeronáutica Civil	T: 91581906 E: cristian.espinoza@dgac.gob.cl
Luis Pino Director de Finanzas	Dirección General de Aeronáutica Civil	T: 56-224392313 / 999695498 E: lpino@dgac.gob.cl
Ana Becerra Navarrete Jefa Sección Programación y Control	Dirección General de Aeronáutica Civil	T: 56-224392378 / 56- 957082640 E: abecerra@dgac.gob.cl
Paulina Alejandra Radrigán Mendoza Fiscal	Dirección General de Aeronáutica Civil	T: 24392464 E: pradrigan@dgac.gob.cl
Ignacio Javier Acevedo Asenjo Abogado	Dirección General de Aeronáutica Civil	T: 24392393 E: Ignacio.acevedo@dgac.gob.cl
Randot Espinosa Pozo Planificación	Dirección General de Aeronáutica Civil	T: 224392515
Constanza Contreras Torres Cientista Política	Junta de Aeronáutica Civil	T: +56 2 2419 0928 E: ccontreras@mtt.gob.cl
Ineke wessels Traductora/Asesora de Relaciones Internacionales	Junta de Aeronáutica Civil	T: +56 2 24190900 / +9 5119 6998 E: iwessels@mtt.gob.cl

Sebastián Flores Serrano Economista	Junta de Aeronáutica Civil	T: +56 2 2519 0900 E: sfloress@mtt.gob.cl
Diego Silva Cassorla Ingeniero Civil Industrial	Junta de Aeronáutica Civil	T: +56 22519 0927 / 998638017 E: dsilva@mtt.gob.cl
David Dueñas Santander Jefe Del Departamento Legal	Junta de Aeronáutica Civil	T: +562 25190900 E: dduenas@mtt.gob.cl
Macarena Roa Pinto Abogada	Junta de Aeronáutica Civil	T: +56 2 2519 0908 E: mroa@mtt.gob.cl
Eduardo Alvarado Cáceres Jefe de Área Técnica- Económica	Junta de Aeronáutica Civil	T: +56-2 25190905 E: ealvarado@mtt.gob.cl
Pamela Barros Candia Coordinadora Área de Facilitación	Junta de Aeronáutica Civil	T: +56-2 25190900 E: pbarros@mtt.gob.cl
Colombia		
Juan Carlos Salazar Director General	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil	
Jazmín Alexandra Palomino Pineda Coordinadora Asuntos Int. y Política Aerocomercial	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil	T: (57) 3207252899 E: jazmin.palomino@aerocivil.gov.co
Costa Rica		

CLAC/GEPEJTA/40-INFORME
ADJUNTO 1

Katia Arley León Directora Consejo Técnico de Aviación Civil	Dirección General de Aviación Civil	T: 8861-1581 / 2231-32-80 E: karley@mopt.go.cr
Sagrario Padilla Velásquez Directora Consejo Técnico de Aviación Civil	Dirección General de Aviación Civil	T: 8826-6193 / 2231-3280 E: padilla2@racsa.co.cr
Cuba		
Adys Sánchez Agüero Jefa de Departamento de Asesoría Legal	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC)	T: (53) 7838-1131 E: adys.sanchez@acc.avianet.cu
Karel Picallo Castillo Especialista de Transporte Aéreo y Relaciones Internacionales	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC)	T: (53) 7838-1170 E: kerel.picallo@iacc.avianet.cu
Guatemala		
Carlos Velasquez Monge Director General	Dirección General de Aeronáutica Civil	T: (502) 2321-5402 E: carlos.velasquez@dgac.gob.gt
Edwin Giovanni Tobar Guzmán Asesor en Medio Ambiente	Dirección General de Aeronáutica Civil	T: (502) 4211-2222 E: giovatoba@gmail.com
México		
Abelardo Muñoz Martín Industry Affairs Director	Aeroméxico	T: 52 55 9132-4474 E: amunozmu@aeromexico.com
Nicaragua		

Roger Martínez Asesor Legal de la Dirección de Transporte Aéreo	Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil	T: (505) 2276-8580 Ext. 1602 E: capacitación@inac.gob.ni
Paraguay		
Maria Liz viveros de Bazan Subdirectora de Transporte Aéreo	DINAC	T: +59521213365 E: staai@dinac.gov.py
Alison Colman Gerente de Regulación de Servicios Aerocomerciales	DINAC	T: 595- 21 213365 / 595-21- 210764 E: acolman@dinac.gov.py
Perú		
Héctor Arce Coordinador de Política Aérea	DGAC	T: 51 3157800 E: larce@mtc.gob.pe
Silvia Ruiz	DGAC	
Patricia Sagastegui	FONAFE	
República Dominicana		
Luis Ernesto Camilo Presidente	Junta de Aviación Civil	T: (809) 689-4167/ 669-4631 E: lcamilo@jac.gob.do
Bernarda Franco Candelario Encarga Dpto. de Transporte Aéreo	Junta de Aviación Civil	T: (829) 961-2987 E: b.franco@jac.gob.do
Jorge Peña	Junta de Aviación Civil	T: (829) 961-2987 E: jpeña@jac.gob.do
Uruguay		

CLAC/GEPEJTA/40-INFORME
ADJUNTO 1

Sergio Alberto Perez Lauro Director Transporte Aero Comercial	Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica	T: (+598) 26040408 Ext. 4040 E: perezlau@adinet.com.uy sperezlauro@dinacia.gub.uy
Elsa Novelli Pérez Jefa de Asesoría Económico Financiera	Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica	T: (+598) 26040408 Ext 4221 M: (+598) 99610478 E: enovelli@dinac.gub.uy enovelli@adinet.com.uy
Virginia Silvera Sánchez Asesor Letrado	Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica	T: (+598) 26040408 Ext 4223 M: vsilvera@dinacia.gub.uy
Venezuela		
Marisela Estrada La Riva Vicepresidenta	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil	T: (58) 212 277-44-81 E: marisela.estrada@inac.gob.ve
Yamarai Delgado Profesional en Derecho	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil	T: (58) 414-3230552 E: yamaraidelgado@gmail.com
Maida Alejandra Sevilla Mora Coordinadora de Operaciones Internacionales	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil	T: (58) 416-2508528 (58) 412-9780566 E: maidasevilla@hotmail.com
Wrayan José Caraballo Ortega Coordinador de Operaciones Nacionales	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil	T: +58-414-3662409 E: wrayan.caraballo@inanc.gob.ve Wrayan07@hotmail.com
ORGANISMOS INTERNACIONALES		
FAA		
Lorrie Fussel Foreing Affairs Specialist	Federal Aviation Administration	T: +1 202 267-0419 E: Lorrie.Fussell@faa.gov

ALTA		
Gonzalo Yelpo Director Legal	Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo	T: 1-786388-0222 E: gyelpo@alta.aero
Alvaro Godoy Gerente de Combustibles y Cargos aeroportuarios	Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo	T. 1-7863880222 E: agodoy@alta.aero
IATA		
Oracio Marquez Director MER	IATA	T: +13055876203 E: marquezo@iata.org
Alejandro Muñoz Manager, Member and External Relations	IATA	T: +17865363483 M: munoza@iata.org
INTIBAEROSPA		
Roxana Corbran Rizzo Corresponsal por Uruguay	Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial	T: (34) 91-336.63.74 E: secretario.general@intibaerospa corbran@gmail.com
Tito Lorenzo Muñoz Reyes Presidente del	Instituto Chileno de Derecho Aeronáutico y Espacial	

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/40-NE/01
CORRIGENDUM 3
02/04/18

**CUADRAGÉSIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/40)**

(Santiago de Chile, Chile, 5 de marzo de 2018)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por la Secretaría y los Puntos Focales)

Cuestión 1: Transporte y política aérea
Punto Focal: Colombia

- Impacto económico del transporte aéreo en el PBI
- Actualización Res. A20-11 “Política de Transporte Aéreo”
- Pasajeros Disruptivos
- Conclusiones del IV Coloquio Regional de Transporte Aéreo

Cuestión 2: Gestión aeroportuaria
Punto Focal: Uruguay

- Manual de Regulación Aeroportuaria y Eficiencia Aeroportuaria. Evaluación
- Planificación Aeroportuaria
- Encuesta sobre aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación y procesos de concesión. Resultados

Cuestión 3: Capacitación
Punto Focal: Argentina

- Transición gradual en materia de capacitación CLAC - IPAC
- Avances en Macrotarea: Capacitación

Cuestión 4: Medio ambiente
Punto Focal: Guatemala

- Implementación del CORSIA. Requisitos de MRV
- Elaboración y actualización de los Planes de Acción

Cuestión 5: Seguridad operacional

Punto Focal: Brasil

- Establecimiento de un canal de comunicación para verificación de informaciones antes de autorización de vuelo en aviación general
- IV Foro Mundial sobre Aviación de la OACI (International World Aviation Forum – IV IWAF)
- Compartir agenda de trabajo y ofertar cooperación en temas de seguridad operacional relacionados con los Paneles de que la ANAC participa en la ANC de la OACI
- 13ª Conferencia de Navegación Aérea de la OACI

Cuestión 6: Otros Asuntos

- Situación de Bases de datos de Especialistas CLAC (Secretaría)
- Actualización y Revocatoria de las Decisiones de la CLAC