

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/41-INFORME  
26/07/18

**CUADRAGÉSIMA PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS  
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/41)**

(Ciudad de Guatemala, Guatemala, 19 y 20 de junio 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 Primera Reunión los días 19 y 20 de junio del presente año, en Ciudad de Guatemala, Guatemala.

**Ceremonia de apertura**

2. El Sr. Francis Argueta, Director de Aeronáutica Civil de Guatemala, dio la bienvenida a los asistentes e inauguró la Reunión, entre cosas, expresando que para su administración era de suma importancia el trabajo que desarrolla la CLAC y en particular la labor que desempeña el Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos (GEPEJTA) ; expresó asimismo que, Guatemala continuará impulsando todas las Macrotareas que forman parte del Plan Estratégico de la CLAC e hizo notar el interés de su país en lo referente a “Medio Ambiente”, que a lo largo de los últimos años ha sido liderada por ellos.

**Secretaría, Participantes y Coordinación**

3. La Secretaría estuvo a cargo del Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC y participaron en la reunión 25 delegados, representando a 10 Estados miembros, 4 Organismos internacionales. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 1**.

4. Actuó como Coordinador de la Reunión el Sr Giovanni Tobar, Delegado de Guatemala y Gerente Regional en Medio Ambiente y Cambio Climático de COCESNA, apoyado por el Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC.

**Orden del Día**

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

**Cuestión 1 del  
Orden del Día:**

**Transporte y Política Aérea**

**Cuestión 1.1 del  
Orden del Día:**

**Actualización y Revocatoria de Decisiones/CLAC**

*Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/41-NE/05- Secretaría*

6. El Secretario presentó la Nota de Estudio *CLAC/GEPEJTA/41-NE/05*, referente a la Actualización y Revocatoria de Decisiones CLAC, recordando que en la última Reunión del GEPEJTA que se llevó a cabo en Santiago de Chile, Chile, el 5 de abril de 2018, ya había presentado la misma información, tema sobre el cual el GEPEJTA resolvió extender un plazo de 30 días para que los Estados analicen la información y envíen sus comentarios.

7. No habiendo recibido comentarios, presentó a consideración de los Expertos un cuadro resumen (Adjunto a la nota) que contenía la lista de Decisiones y acciones recomendadas a ser actualizadas o revocadas, de conformidad a la Resolución A16-9, sobre “La Aplicación del Marco Normativo de la CLAC en los Estados Miembros y revisión de las Decisiones”

8. Durante el debate el Grupo pasó revista a cada una de las Decisiones y se determinó las acciones respectivas para cada una de ellas.

Decisión/CLAC	Acción a tomar
<b>Resolución A17-1</b> Estrategia para implementar un “Sistema de integración regional del transporte aéreo” (Nov-2006)	El GEPEJTA acordó mantener vigente la Resolución y actualizarla en el próximo periodo.
<b>Resolución A18-3</b> Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios (Oct-2008)	Teniendo en cuenta que esta Resolución está en proceso de análisis y actualización, se resolvió continuar con esta tarea en el próximo periodo
<b>Resolución A18-7</b> Declaración de la política y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección del medio ambiente. (Oct-2008)	El GEPEJTA resolvió actualizar la Resolución, en función de las nuevas resoluciones de la OACI, a que hace referencia la Resolución de la CLAC y continuar en el próximo periodo con las tareas de modificación y actualización de su texto, si fuere necesario.
<b>Recomendación A10-6</b> Sobre el servicio courier. (Nov-1992)	El GEPEJTA acordó sugerir la revocatoria de esta Recomendación, teniendo en cuenta la amplia oferta de servicios Courier que actualmente existe.
<b>Recomendación A16-6</b> Medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas en el transporte aéreo. (Nov-2004)	El GEPEJTA resolvió que, teniendo en cuenta que aún persiste el tráfico ilícito de drogas en el transporte aéreo, este tema se lo analice y actualice la resolución correspondiente durante el próximo periodo.

<p><b>Resolución A 16-19</b> 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)</p>	<p>El GEPEJTA acordó que, esta Resolución se actualice en el próximo periodo, considerando entre otras cosas, la doble vigilancia de tratamiento de aeronaves, el trabajo desarrollado por el Grupo constituido en el 2014 por la OACI y las experiencias regionales.</p>
<p><b>Resolución A21-01</b> 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)</p>	<p>Teniendo en cuenta que este asunto subsiste, el GEPEJTA acordó priorizar la actualización de esta Resolución en el próximo periodo.</p>
<p><b>Recomendación A19-4</b> Criterios y Directrices para preparar una negociación (Nov.-2010)</p>	<p>Considerando que esta es una Guía de Orientación de suma importancia para los Estados, el GEPEJTA acordó sugerir que se mantenga vigente la Recomendación.</p>
<p><b>Recomendación A21-4</b> Pronta Ratificación de Diversos Convenios y Protocolos (Nov.-2014)</p>	<p>Teniendo en cuenta que varios Estados no han ratificado algunos convenios y protocolos el GEPEJTA acordó mantener vigente la citada Recomendación y destacó que se ponga especial atención al Convenio de Montreal de 1999 y Protocolo del 2014.</p>
<p><b>Resolución A22-7</b> Curso de identificación de personas con comportamientos sospechosos</p>	<p>El GEPEJTA tomo conocimiento del trabajo desarrollado por el AVSEC/FAL/RG CLAC/OACI y sugirió actualizar dicha Resolución.</p>
<p><b>Resolución A22-1</b> Elementos a considerar en la concesión aeroportuaria</p>	<p>Considerando el trabajo que viene desarrollando el Grupo <i>ad hoc</i> de Gestión Aeroportuaria, acordó que esta Resolución forme parte prioritaria del programa de trabajo del próximo periodo y se actualice la Resolución de la referencia.</p>
<p><b>Resolución A19-7</b> Elementos a considerar en un plan de desarrollo aeronáutico</p>	<p>Teniendo en cuenta la importancia del tema, en particular, la implementación del CORSIA, el GEPEJTA acordó priorizar el análisis y actualización de la señalada resolución en el próximo periodo</p>

## Conclusión

9. Luego de un extenso intercambio de opiniones, el Grupo de Expertos acordó realizar las acciones detalladas en el cuadro precedente.

**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/41-NE/14 – Colombia*

10. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/41-NE/14, recordando que, durante la Cuadragésima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y jurídicos del transporte aéreo (GEPEJTA/40), celebrada en Santiago de Chile, se presentó el proyecto de actualización de la Resolución A22-3 CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO tomando en consideración la Resolución A39-15 de la OACI, misma que consolida la política en su texto y apéndices.

11. Asimismo, informo que la Secretaría circuló el referido proyecto entre los Estados miembros mismos que disponían treinta (30) días para remitir comentarios. Hasta la fecha de elaboración de la Nota el Punto Focal había recibido aportes de Brasil, Chile y República Dominicana. Razón por la cual, sometió a consideración del GEPEJTA el proyecto modificadorio de Resolución que contenía las sugerencias propuestas por los Estados antes señalados.

12. En sentido de lo expuesto, invitó al Grupo a pasar revista de cada uno de los párrafos del proyecto de Resolución y durante el debate los miembros del Grupo sugirieron varias modificaciones al texto, quedando depurado el documento tal como consta en el **Adjunto 3** del presente informe.

**Conclusión**

13. El GEPEJTA acordó sugerir al Comité Ejecutivo y Asamblea la promulgación de la Resolución modificatoria correspondiente, tal como consta en el **Adjunto 3** al que hace referencia el párrafo precedente.

**Cuestión 1.3 del  
Orden del Día:**

**Protocolo de Montreal de 2014: Pasajeros Disruptivos**

*Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/41-NE/03– IATA  
Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/41-NE/16 - Colombia*

14. El Experto de IATA presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/41-NE/03, que se refería a la propuesta presentada por Colombia en la reunión del Grupo, realizada en Santiago de Chile el día 5 de abril en donde se invitó al GEPEJTA a analizar la conveniencia de tener en cuenta el Protocolo de Montreal de 2014 (MP14) referente a las conductas de pasajeros disruptivos cometidas abordo de una aeronave y propuso convocar una Conferencia Diplomática de OACI, con el fin de formular un nuevo instrumento internacional sobre el tema.

15. Continuó la presentación de su Nota, destacando que los incidentes generados por pasajeros insubordinados y perturbadores se había convertido en un problema, que ponía en peligro tanto la seguridad de la aviación civil como la seguridad operacional. Recordó asimismo, que durante la Conferencia Diplomática Convocada por la OACI, en abril de 2014 los Estados miembros de dicha Organización reconocieron la necesidad de reforzar el derecho internacional aprobando el MP14 y reconociendo que el Convenio de Tokio de 1963 ya no constituía un marco jurídico suficiente, especialmente por las deficiencias de jurisdicción y la falta de claridad acerca de lo que constituye una infracción.

16. Destacó asimismo, que el Protocolo de Montreal (MP14), solo entraría en vigor con la ratificación de 22 Estados y continuó su presentación detallando un recuento de los beneficios del

señalado protocolo, en lo concerniente a la jurisdicción, la infracción y conductas. Terminó su presentación recordando que la OACI también había producido la circular 288 sobre “Aspectos Legales de los Pasajeros Insubordinados”, misma que será publicada como un Manual, a finales de 2018.

17. A continuación la Delegada de Colombia en su calidad de Punto Focal, presentó a consideración del GEPEJTA la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/41/NE16, misma que contenía el Proyecto de Recomendación denominado “Medidas Coactivas y Educativas a Pasajeros Perturbadores”, destacando que para la elaboración de dicho Proyecto había tomado en cuenta las sugerencias recibidas de República Dominicana, Bolivia, Venezuela.

18. De igual manera, tomaron nota que la Junta de Aviación de Chile había enviado una comunicación en la que entre otras cosas consideraba que el documento constituía un ejercicio de normativa comparada y su estructura se alejaba de un modelo de Recomendación a los Estados y sería necesario más bien disponer de un criterio de orientación recogiendo elementos comunes de los Estados miembros y aportando principios básicos a partir de los cuales un país pueda construir su reglamentación nacional.

19. Durante el debate el Experto de Chile, considero que debería tenerse en cuenta y definirse si era una Directriz de Procedimiento o una Recomendación. El experto de Brasil por su parte, informó que el Congreso de su país estaba analizando un Proyecto de Ley sobre el tema, el mismo que había tenido en cuenta las sugerencias de la comunidad aeronáutica, incluida la IATA, por su parte la experta de Colombia, teniendo en cuenta lo expresado por Chile se comprometió a cambiar el texto del Proyecto para que figure como una “Directriz de Procedimiento” y solicitó al experto de Chile que colabore en esta tarea para modificar en lo que corresponde del proyecto tanto en la parte resolutive como recomendativa.

20. Al pasar revista al documento, los expertos observaron la necesidad de que se analice la definición de “Cabina estéril” en consulta con IFALPA; de igual manera, especificar en el numeral 3.13 la frase “Zonas restringidas en los Aeropuertos...”; en el numeral 3.14 eliminar las palabras “abordo”; eliminar el numeral 3.16, consultar con el Manual AVSEC lo concerniente al numeral 3.17 del Proyecto; eliminar los numerales 3.26 y 4.2.8.

21. Sin más modificaciones se encargó al Punto Focal (Colombia) que elabore el nuevo Proyecto en coordinación con Chile y lo presente en la próxima Reunión del Comité Ejecutivo para ulterior aprobación de la Asamblea.

## **Conclusión**

22. El Grupo acordó encargar a Colombia, en su calidad de punto focal y en coordinación con Chile, elabore el nuevo Proyecto para presentarlo en la próxima Reunión del Comité Ejecutivo para ulterior aprobación de la Asamblea.

## **Cuestión 1.4 del Orden del Día:**

### **Actualización de la Resolución A 18-3: Criterios y Directrices en Materia de Servicio al Cliente y Calidad Total en los Servicios Aéreos y Aeroportuarios**

#### *Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/41-NE/02– IATA/ALTA*

23. El representante de IATA presento la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/41-NE/02 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 para tal efecto se remitió a los antecedentes de

esta tarea recordando que la misma formaba parte del programa de trabajo de la CLAC del bienio 2017 – 2018. Recordó asimismo, que en la Reunión del GEPEJTA en Santiago de Chile (Abril 2018), se habían presentado Notas de estudio de Brasil, Chile, Colombia y República Dominicana y se resolvió revisar las diferentes ponencias de dichas notas para llegar a una unificada.

24. En aquella oportunidad tanto IATA como ALTA también enviaron sus comentarios, mismo que se basaban en los estándares internacionales y buscaban simplificar los regímenes, manteniendo un balance adecuado entre la protección al pasajero y las libertades comerciales de los transportadores y, en función de eso, presentaron a consideración del GEPEJTA un modelo de protección al consumidor, terminó su presentación pidiendo que el documento presentado se tenga en cuenta en la modificación de la Resolución A18-3.

25. Durante el debate la experta de Colombia en su calidad de punto Focal de la Macrotarea, destacó que en el desarrollo y actualización de la Resolución A18- 3 el GEPEJTA había tenido un trabajo extenso y en función de lo acordado a la anterior reunión del GEPEJTA se había recibido muchos comentarios, por lo que a su entender era necesario desarrollar un trabajo serio responsable y profundamente analítico por lo que sugirió que el tema se incluya en el plan de trabajo del próximo bienio con carácter prioritario, destacó asimismo, la necesidad de actualizar esta Resolución que se había constituido en una herramienta de suma importancia para los Estados miembros.

26. Por su parte los expertos de Guatemala, Brasil, Chile y República Dominicana, concordaron con Colombia en continuar con este trabajo dándole la prioridad apropiada para procurar un documento que beneficie a todos los Estados miembros y entre tanto, que continúe vigente la actual.

### **Conclusión**

27. El GEPEEJTA acordó que la actualización de la Resolución A18\_Criterios y Directrices en Materia de Servicio al Cliente y Calidad Total en los Servicios Aéreos y Aeroportuarios se incluya en el programa de trabajo del próximo bienio con carácter prioritario y en el ínterin se mantenga vigente la actual Resolución.

### **Cuestión 1.5 del Orden del Día:**

### **Participación de la CLAC en la próxima Asamblea de la OACI**

#### *Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/41-NE/06 – Colombia*

28. La experta de Colombia, en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea “Transporte y política Aérea”, presento la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/41-NE/06, dando a conocer que el Consejo de la OACI, en su 214 Periodo de Sesiones, analizó de manera preliminar el Proyecto de Orden del Día para la Próxima Asamblea (2019). Se espera que la decisión final se la tome en el siguiente Periodo de Sesiones entre octubre y noviembre del presente año.

29. También informó sobre las posibles fechas de la Asamblea: la primera, entre el 17 y 27 de septiembre de 2019 y la segunda entre el 24 de septiembre y 4 de octubre de 2019.

30. Recordó asimismo, que la CLAC debe prepararse con suficiente antelación para su participación en la Asamblea, en aplicación a la “Directriz de procedimientos para las Reuniones de coordinación de la CLAC en las Conferencias Mundiales de la OACI” documento que establecía la forma en que trabaja nuestra Comisión para este tipo de eventos y terminó proponiendo al GEPEJTA:

- a) Analizar punto por punto del Orden del Día provisional de la Asamblea e identificar si hay aspectos que se deban incorporar al mismo para solicitar lo pertinente.

- b) Reactivar el Grupo ad hoc en conjunto con la Secretaría de la CLAC, para trabajar en las notas de estudio que recoja los intereses comunes de los Estados miembros de la CLAC, a fin de presentar armónica y organizadamente una posición regional en el 40º Período de Sesiones de la Asamblea.
- c) Hacer seguimiento a este tema a fin de contar con la información definitiva de orden del día, fechas de la Asamblea, plazos para presentación de notas de estudio y notas informativas y asignar compromisos a los Estados que deseen contribuir en la elaboración de las notas de estudio correspondiente.
- d) Coordinar las reuniones de este grupo.
- e) Que la Secretaría de traslado de lo pertinente al Grupo AVSEC/FAL.
- f) Cada ponente de Macrotarea coordine las Notas de estudio a presentar.

31. Durante el debate el experto de Brasil sugirió que los Puntos Focales de cada Macrotarea se encarguen de coordinar a nivel Regional, Sub Regional y Estatal las Notas de estudio a presentarse, así como, el posicionamiento sobre cada uno de los temas, para completar la “Guía de Orientación” de la Comisión.

32. Por su parte la experta de Cuba, sugirió que cada Estado al interior de su país analice que Notas de estudio presentarán a la Asamblea para buscar el apoyo correspondiente.

33. La experta de Colombia también consultó al Grupo sobre ¿Cómo se procedería para coordinar las Notas de estudio y posicionamiento originados tanto en la región SAM como NACC? Al respecto el Delegado de Brasil informó que en el caso de la Región SAM una semana antes se había realizado una Teleconferencia de un Grupo *Ad hoc* para coordinar la elaboración de Notas de estudio. En ese sentido, se comprometió a coordinar también con la Región NACC sobre las Notas de estudio que se presentarán e incluir en la Guía de Orientación de la CLAC las Notas de las dos Regiones.

34. A continuación, el Secretario presentó una explicación detallada de los procedimientos y del manejo de la Guía de Orientación, recordando que este documento constituía la principal herramienta para la participación de la CLAC en las Asambleas y Conferencias Mundiales, motivo por el cual sugirió se pase revista a cada uno de los puntos del Orden del Día para que los Estados informen en el corto plazo en cual de esos puntos se presentará Notas de estudio ya sea de manera individual o colectiva.

### **Conclusión**

35. Sin más comentarios el GEPEJTA acordó:

- a) Encargar al Punto Focal (Colombia) que elabore la Guía de Orientación y la circule antes de la Reunión del Comité Ejecutivo (Punta del Este, Uruguay, Septiembre 2018) para que se vaya definiendo los temas en los que se presentarán Notas de estudio y posicionamientos.
- b) Definir la persona que se hará cargo en cada Estado sobre las Notas de estudio comprometidas.
- c) Encargar a los puntos focales de cada Macrotarea que coordinen las Notas de Estudio que les corresponda.

- d) Analizar punto por punto del Orden del Día provisional de la Asamblea e identificar si hay aspectos que se deban incorporar al mismo para solicitar lo pertinente.
- e) Reactivar el Grupo ad hoc en conjunto con la Secretaría de la CLAC, para trabajar en las notas de estudio que recoja los intereses comunes de los Estados miembros de la CLAC, a fin de presentar armónica y organizadamente una posición regional en el 40° Período de Sesiones de la Asamblea.
- f) Hacer seguimiento a este tema a fin de contar con la información definitiva de orden del día, fechas de la Asamblea, plazos para presentación de notas de estudio y notas informativas y asignar compromisos a los Estados que deseen contribuir en la elaboración de las notas de estudio correspondiente.
- g) Coordinar las reuniones de este grupo.
- h) Que la Secretaría de traslado de lo pertinente al Grupo AVSEC/FAL.
- i) Cada ponente de Macrotarea coordine las Notas de estudio a presentar.
- j) Encargar a Brasil que recabe y coordine los proyectos de Notas de estudios que se elaboren en las oficinas regionales SAM y NACC, para incluirlas en la Guía de orientación.

**Cuestión 1.6 del  
Orden del Día:**

**Informe de cumplimiento y avance de Macrotarea**

*Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/41-NE/07 – Colombia*

36. La experta de Colombia presento la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/41-NE/07, mediante la cual presentaba a consideración del Grupo el Informe de cumplimiento y Avance de la Macrotarea a cargo de su país, detallando todo lo concerniente a estudios sobre el impacto económico en el transporte aéreo, procesos de integración regional, pasajeros disruptivos, actualización de la Resolución A22-3 y actualización de la Resolución A18-3.

37. Durante el debate, se recordó que otra de las tareas a desarrollar en el presente año es la Guía de orientación preliminar para la participación de la CLAC en la próxima Asamblea de la OACI.

**Conclusión**

38. El Grupo tomo nota de la información presentada y pidió a Colombia que envié el informe a la Secretaría teniendo en cuenta el formato y detalle de los índices de rendimiento para estandarizar el informe general que se deberá presentar al Comité Ejecutivo y Asamblea.

**Cuestión 1.7 del  
Orden del Día:**

**Estándar New Distribution Capability “NDC”**

*Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/41-NE/04– IATA*

39. El representante de IATA presentó a consideración del GEPEJTA la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/41-NE/04– IATA referente al Estándar New Distribution Capability “NDC”. Al respecto, informó que IATA había recibido requerimientos en los meses de abril y mayo sobre este nuevo sistema, dando a conocer que en el 2012, la Asociación había recibido el mandato de sus Aerolíneas de buscar alternativas para mejorar la distribución de sus productos y servicios y la



iniciativa NDC respondía a dicha necesidad, cuyo sistema apunta a que los clientes cuenten con una interacción en tiempo real para todas las partes interesadas, entiéndase aerolíneas, distribuidores, agencias de viaje, sistemas de reserva y consumidores.

40. Informó asimismo, que al Estándar utilizado en la actualidad se le conoce como EDIFACT (intercambio electrónico de datos para administración comercio y transporte), sistema que fuera desarrollado antes de que exista el internet.

41. Continuó explicando, que el NDC fue creado como un nuevo estándar basado en tecnología moderna que consiste en el intercambio de datos entre aerolíneas y agencias de viajes en un lenguaje XML, que tiene como característica fundamental la flexibilidad para la creación de formatos cuya estructura pueda ser fácilmente compartida electrónicamente.

42. Este sistema se constituye en una nueva solución tecnológica que permite a los diferentes actores de la industria acceder a toda la cartera de productos de las aerolíneas a través de diferentes canales de distribución, respondiendo a las necesidades actuales del mercado. Aclaró asimismo, las tecnologías de XML y la de NDC pueden coexistir y simplemente competirán en condiciones normales de mercado y al momento ya existen distribuidores globales que han adoptado este nuevo estándar.

43. Resaltó asimismo que este sistema está abierto a cualquier tercero, intermediario, proveedor tecnológico o aerolínea para implementarlo y usarlo. Para ello, simplemente se debe obtener una certificación otorgada por IATA que es gratuita para todas aerolíneas, independientemente de sea miembro o no de la Asociación.

44. También presentó objetivamente la diferencia del formato visual del NDC, demostrando que es más amigable y el usuario puede acceder a todos los servicios.

45. Terminó su presentación invitando al GEPEJTA a analizar la información presentada solicitando se promueva la misma al interior de sus territorios y se permita su utilización sin medidas regulatorias adicionales. En ese sentido, ofreció realizar una presentación del producto en la próxima reunión del Comité Ejecutivo (Punta del Este, Uruguay, septiembre 2018).

46. Durante el debate la experta de Colombia sugirió que se circule a las Autoridades de los Estados miembros de la CLAC una comunicación detallando las especificaciones del nuevo sistema de comercialización para conocer su manejo e informó que en el caso de su país existía un proceso de registro de tarifas razón por la cual habría que analizar con mayor detenimiento.

47. De igual manera, la experta de Guatemala expresó que en su país no se había conocido sobre este tema y que sería importante una presentación de manera explicativa en el Comité Ejecutivo, teniendo en cuenta que la IATA solicita se apruebe el NDC “sin medidas regulatorias adicionales”, razón por la cual las Autoridades deben conocer con claridad el funcionamiento del sistema.

48. El Experto de la IATA aclaró que el sistema es abierto y que algunas agencias de viajes habían tenido problemas por acuerdos anteriores. De igual manera, la Secretaría solicitó a la IATA envíe el “Tutorial” correspondiente para circularlo a los Estados y publicar en la página web de la Comisión.

## **Conclusión**

49. El grupo acordó:

- a) Solicitar a la Secretaría que incluya en el Orden el Día del Comité Ejecutivo una presentación

por parte de la IATA del NDC.

- b) Pedir a la IATA que envíe el “tutorial” correspondiente para circularlo y publicarlo en la página web.

**Cuestión 1.8 del  
Orden del Día:**

**Sistema Estadístico Integrado, Inexistencia d la necesidad  
(Brasil)**

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

50. El experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/-NE/11– Brasil referente al Sistema Estadístico Integrado y la no necesidad de revisar el mismo, para tal efecto se remitió a la Resolución A20-3 de la Asamblea, que establece una Guía para la recolección de datos estadísticos de la Aviación Civil, los mismos que a su entender también estaban alineados con los requerimientos de OACI.

51. En la segunda parte de de la presentación de su Nota, se refirió al sistema estadístico de la CLAC establecido por Resolución A17 – 9, en función de la cual los Estados envían los datos a la Secretaría para su publicación.

52. Asimismo, consideró que por el momento no se veía la necesidad de reactivar al grupo *Ad hoc* del sistema estadístico, mismo que trabajo por un largo tiempo en el desarrollo de dicho sistema y desde aquella fecha no se ha percibido cambios significativos en las necesidades de los Estados.

53. Terminó su presentación, expresando que al no haber existido problemas en el manejo del sistema estadístico por parte de los estados no se justificaba incurrir en un costo para reactivar el grupo y revisar la resolución correspondiente.

54. Durante el debate la secretaria, teniendo en cuenta las explicaciones vertidas en la Nota de estudio presentada por Brasil, procedió a retirar la propuesta de la reactivación del Grupo *ad hoc* de estadísticas, teniendo en cuenta además que en el Próximo periodo abordaría varios temas pendientes y dada la importancia del tema se lo podría reactivar en el futuro si así lo resuelven los Estados.

**Cuestión 2 del  
Orden del Día:**

**Gestión Aeroportuaria**

**Cuestión 2.1 del  
Orden del Día:**

**Encuesta sobre Aspectos Económicos, Gestión de Aeropuertos,  
Servicios de Navegación y procesos de concesión.  
Evaluación.**

*Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/41-NE/12- Uruguay*

55. La experta de Uruguay presento la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/41-NE/12 recordando que, En la Cuadragésima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/40), celebrada en Santiago de Chile, Chile (abril de 2018), el Secretario de la CLAC en representación de Uruguay, presentó una Nota de estudio relacionada con la Encuesta sobre “Seguimiento de los Aspectos Económicos, Gestión de Aeropuertos, Servicios de Navegación y Procesos de Concesión de Aeropuertos”, reiterando que para el cumplimiento de la Macrotarea, es necesario contar con el análisis de la información que los Estados debían aportar a la misma. Hasta esa oportunidad, se habían recibido la encuesta, únicamente

de las Administraciones de seis Estados miembros (Chile, Colombia, México, Paraguay, República Dominicana y Uruguay) lo que significaba un 27.2% del total de los Estados, cantidad insuficiente para realizar un estudio profundo.

56. No obstante, se presentó en el adjunto a la Nota estudio la tabulación de las respuestas recibidas para que los expertos dispongan de elementos primarios de análisis.

57. En aquella oportunidad, se acordó encargar nuevamente a la Secretaría que circule una comunicación ampliando el plazo a 30 días para que se completara la Encuesta. A la fecha de elaboración de la presente Nota, había respondido adicionalmente Venezuela, razón por la cual se concluye que apenas el 35% de los Estados ha respondido, razón por la cual se exhorta a los Estados aumenten su nivel de respuesta.

58. Durante el debate la experta de Colombia, al tiempo de agradecer el trabajo desarrollado por Uruguay, consideró conveniente que la Secretaría realice un acercamiento directo, con los Directores de Aviación Civil para solicitarles instruyan a quien corresponda completen la encuesta señalada.

### **Conclusión**

59. El grupo concluyó que la Secretaría realice un acercamiento con los Directores de Aviación Civil para obtener las respuestas pendientes, esperando recibir la mayor cantidad posible de insumos antes de la Reunión del Grupo *Ad hoc* que se llevará a cabo en Punta del Este el 24 de septiembre, previo a la Reunión del Comité Ejecutivo.

### **Cuestión 2.2 del**

#### **Orden del Día:**

#### **Aeroportuaria. Evaluación**

#### **Manual de Regulación Aeroportuaria y Eficiencia**

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

60. La experta de Uruguay, presento la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/19 remitiéndose a los antecedentes específicamente a la necesidad de consensuar criterios, y 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.

61. Asimismo, se refirió la necesidad de contar con el análisis de la información aportada por los Estados en la Encuesta, y 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”, se solicitó la mayor colaboración por parte de los Estados en dar respuesta a la Encuesta.

62. Por otro lado reiteró, la importancia de contar con las reglamentaciones y/o regulaciones que existan o se encuentren en proceso de elaboración en los diferentes países, en materia de Medio Ambiente, para su consideración en la confección del Manual a efectos de determinar si el

índice propuesto se adecúa a las necesidades, Reglamentaciones, Regulaciones, Resoluciones y documentos enunciados. Atento a la cantidad de aspectos que deben formar parte del Manual, se consideró necesario restablecer el grupo Ad hoc Gestión Aeroportuaria a efectos de concluir, lo antes posible, con esta tarea.

63. Recordó asimismo, que en el GEPEJTA/40 realizado en Santiago de Chile, los expertos acordaron reactivar el Grupo *ad hoc* para terminar con el Manual de Regulación Aeroportuaria, el que está constituido por: Argentina, Brasil, Chile, República Dominicana, Uruguay (Ponente), ALTA, IATA y ACI-LAC y dispuso que deberá reunirse el 24 de setiembre del presente año, en Punta del Este, Uruguay, un día antes del Taller CLAC/ACI-LAC que precede a la Reunión del Comité Ejecutivo.

64. Por otra parte, consideró necesario, atento al contenido de la Resolución A22-01” Factores a considerar en la Concesión de Aeropuertos”, ampliar la información con la realidad existente en cada uno de los Estados miembros, como por ejemplo, lo citado por el Representante de Chile en el GEPEJTA/38, ingresar al tema mapa de ruido, políticas territoriales y desarrollo futuro de la aviación con el objetivo de que no se interrumpa la actividad aeronáutica y que obviamente se permita la construcción territorial; las regulaciones existentes en relación a Gestión Ambiental en los diferentes países, citados por los Representantes de Colombia y Guatemala en el citado GEPEJTA; y toda regulación aprobada por los estados en Materia Aeroportuaria atendiendo las diferentes áreas involucradas, que se encuentran expresadas en el Modelo de Índice para el documento de regulación económica y eficiencia aeroportuaria presentado en el GEPEJTA/36 (Montevideo) y reiterado en el GEPEJTA40 (Santiago de Chile).

65. Consideró que esta información debe ser remitida al Punto Focal a efectos de proceder a su compilación previa a la reunión del Grupo *Ad hoc*, para en dicha reunión, proceder a su análisis y comenzar con el desarrollo de cada uno de los capítulos contenidos en el Modelo de índice del documento de regulación económica y eficiencia aeroportuaria, mencionado.

66. Concluyó su presentación invitando al Grupo de expertos:

- a) Tomar nota de la información presentada;
- b) Emitir los comentarios que se consideren pertinentes sobre el contenido de la nota de estudio
- c) Reconocer la necesidad de contar con la información actualizada en la Encuesta a efectos de continuar con esta tarea.
- d) Reconocer la necesidad de contar con la información de los diferentes Estados en relación con Gestión Ambiental.
- e) Exhortar a los Estados miembros que proporcionen las regulaciones existentes en sus países respecto de Gestión Aeroportuaria con anterioridad a la reunión del Grupo Ad Hoc que se realizará el día 24 de setiembre en Montevideo. Y
- f) Exhortar la concurrencia de todos los miembros integrantes del grupo Ad hoc a la próxima reunión a efectos de restablecer su funcionamiento y completar la tarea encomendada.

## **Conclusión**

67. El grupo acogió favorablemente las medidas propuestas por la representante de Uruguay señaladas en el párrafo precedente y encargo a la secretaria realice los acercamientos directos con los Directores de Aviación Civil para que respondan la encuesta correspondiente y difundir la convocatoria para la Reunión del grupo *ad hoc* y el taller CLAC/ACI LAC, sobre aspectos

económicos de los aeropuertos, que tendrá lugar los días 24 y 25 septiembre en Punta del Este, Uruguay, antes de la Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC.

**Cuestión 2.3 del  
Orden del Día:**

**Informe de cumplimiento y avance Macrotarea**

*Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/41-NE/08 – Uruguay*

68. La Experta de Uruguay presento a consideración del GEPEJTA la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/41-NE/08, referente al informe del cumplimiento y avance de la Macrotarea de Gestión Aeroportuaria en el presente periodo. Para tal efecto, destacó que las tareas concernientes a la gestión aeroportuaria se circunscribían a la elaboración del “Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria” y la elaboración de la “Encuesta sobre el Seguimiento de los Aspectos Económicos, Gestión de Aeropuertos, Servicios de Navegación Aérea y Procesos de Concesión”.

69. En lo concerniente al “Manual de Regulación de Aeropuertos y eficiencia Aeroportuaria”, se había avanzado hasta la aprobación del índice del documento y se espera que el grupo *ad hoc* en su próxima Reunión (Punta del Este, Uruguay, septiembre 2018) avance con esta tarea, la misma que por su magnitud deberá continuar para el próximo periodo.

70. En lo que tiene que ver con la encuesta, se espera que se complete un número mínimo apropiado de respuestas de los Estados para, luego de su tabulación, obtener conclusiones y Recomendaciones que permitan sugerir a los Estados Directrices en los diferentes temas que incluyen la encuesta.

71. Concluyó la presentación de la Nota de estudio exhortando a los miembros del grupo que asistan a la reunión prevista el lunes 24 de septiembre con el fin de continuar con el trabajo dispuesto por el Comité Ejecutivo de la CLAC.

**Conclusión**

72. El grupo tomo nota de la información presentada y solicitó a Uruguay que presente la información correspondiente en el formato establecido, a efecto que la Secretaría pueda estandarizar el informe general de todas las Macrotareas a ser presentado en la próxima Asamblea y Comité Ejecutivo.

**Cuestión 3 del  
Orden del Día:**

**Capacitación**

**Cuestión 3.1 del  
Orden del Día:**

**Informe de cumplimiento y avance Macrotarea**

*Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/41-NE/06 – Argentina*

73. Al no haber recibido ninguna información ni Notas de estudio por parte del punto focal encargado de la Macrotarea de Capacitación (ARGENTINA) y tampoco contar con la participación de ningún representante de dicho país, en su calidad de Punto focal de la Macrotarea, el Grupo expresó su preocupación sobre este asunto que se lo venía acarreado desde la anterior reunión.

74. Motivo por el cual solicito a la Presidencia y Secretaría realizar los acercamientos pertinentes con la Autoridad Aeronáutica de Argentina, al más alto nivel, para solicitar tenga a bien enviar a sus especialistas a las reuniones del Grupo y participar activamente en el trabajo de la CLAC,

conforme lo venía haciendo con anterioridad. Teniendo en cuenta además, que Argentina ocupa una de las Vicepresidencias de la Comisión y tiene un importante compromiso adquirido en su trabajo.

**Cuestión 4 del  
Orden del Día:**

**Medio Ambiente**

**Cuestión 4.1 del  
Orden del Día:**

**Informe de cumplimiento y avance Macrotarea**

*Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/41-NE/ – Guatemala*

75. El experto de Guatemala en su calidad de Punto focal de la Macrotarea de Medio Ambiente, presento a consideración del GEPEJTA el informe de cumplimiento y avance de Macrotarea, destacando, entre otras cosas, las actividades desarrolladas en los siguientes temas:

- a) Implementación de la Res. A21-07 “Directrices de Orientación sobre Medio Ambiente y Aviación Civil en Latinoamérica”.
- b) Apoyo en la implementación del Plan Mundial de Medidas Basadas en el Mercado – GMBM.
- c) Representatividad de la región en los diferentes grupos de trabajo del CAEP.
- d) Coordinación entre Organismos de Medio Ambiente.
- e) Inclusión de temas de Medio Ambiente en el Manual Regulatorio de Aeropuerto y Eficiencia Aeroportuaria.
- f) Apoyo en la formación de capacidades en temáticas de medio ambiente, aviación civil y cambio climático.

76. Destacó asimismo, que a nivel regional se desarrollaron importantes actividades para fortalecer las capacidades de los representantes de los Estados y enfrentar los desafíos aprovechando las oportunidades que la implementación de los diferentes planes sobre medio ambiente y cambio climático tienen de manera individual y regional.

77. También se refirió a la presentación de diferentes informes relacionados con los avances en la Región y las siguientes Notas de estudio e informativas:

- a) CLAC/GE/40-NE/16: Propuesta de actualización del documento Directrices de Orientación sobre Medio Ambiente y Aviación Civil en Latinoamérica.
- b) CLAC/GE/38-NI/01: Informe de la Vigésimo Segunda Sesión de la Conferencia de las Partes de la CMNUCC (COP/22) y las reuniones de los Órganos Subsidiarios realizadas en Marrakech, Marruecos 2016.

78. Continuó su presentación, refiriéndose al ***Apoyo en la implementación del Plan Mundial de Medidas Basadas en el Mercado (GMBM)***, donde Guatemala mantuvo una activa participación en las reuniones convocadas por la OACI presentando informes sobre los avances en las diferentes reuniones realizadas en la CLAC y liderando esta Macrotarea. Em esse sentido se refirió a las siguientes notas de estudio:

- a) CLAC/GE/38-NE/16: Informe del 39º periodo de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (27 de septiembre al 6 de octubre del 2016) en relación a la temática de medio ambiente, aviación civil y cambio climático.

- b) CLAC/GE/39-NE/15: Avances en la implementación del plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSIA).
- c) CLAC/GE/40-NE/15: Informe del Seminario Regional sobre el Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSIA), Antigua Guatemala, Guatemala 21-23 de marzo de 2018.

79. Por otro lado resaltó la fuerte dinámica impulsada respecto a la implementación del CORSIA en el cual los Estados Latinoamericanos vienen participando activamente ya sea en los foros propios de la OACI como en los Seminarios Regionales convocados por dicho Organismo. De igual manera contribuyó en las actividades del CORSIA desarrollados por IATA, ALTA y ACI LAC.

80. Otro tema de singular importancia, fue la participación de los Estados, en los diferentes grupos de trabajo del CAE, particularmente en la CAAF2, donde se presentaron las siguientes Notas de estudio:

- a) CLAC/GE/38-NE/13: Visión latinoamericana para el desarrollo sostenible de combustibles alternativos para la aviación (Presentada de manera conjunta con Brasil).
- b) CLAC/GE/39-NE/14: Propuesta de la visión latinoamericana sobre los combustibles alternativos sostenibles por la aviación.

81. En lo referente a la *Coordinación entre Organismos de Medio Ambiente*, se refirió “Alianza por una Aviación Sostenible” (ALAS), con la participación de la DGAC de Guatemala, AESA de España y FAA de los Estados Unidos de Norte América. Asuntos que fueron informados oportunamente tanto al GEPEJTA como al Comité Ejecutivo.

82. Por último se refirió *Apoyo en la formación de capacidades en temáticas de medio ambiente, aviación civil y cambio climático*, en cuyo marco se realizaron los siguientes eventos:

- a) Apoyo en la coordinación en el Seminario sobre “Sistemas de Gestión Ambiental en los Aeropuertos” (informe elaborado por la Secretaría CLAC/AE3-NE/02).
- b) Simposio Iberoamericano sobre medio ambiente, aviación civil y cambio climático (informe elaborado por el Estado de Guatemala CLAC/GE/39-NE/13).
- c) Seminario CLAC sobre el CORSIA.

83. En lo concerniente a la “Gestión de los biocombustibles en la aviación civil – oportunidades y desafíos”, informó que en el Simposio Iberoamericano, dado que se desarrolló un panel específico con la participación de expertos de diferentes partes del mundo. En todo caso se espera continuar con otros eventos enfocados en el impacto que los combustibles alternativos tendrán en la implementación del CORSIA.

84. En la presentación de la Nota también destacó la necesidad de continuar con los esfuerzos para reducir los impactos ambientales derivados de las actividades de la aviación civil internacional, proponiendo para el siguiente bienio las siguientes actividades:

- 1) Actualización de la Resolución A21-07 “Directrices de orientación sobre medio ambiente y aviación civil en Latinoamérica”.
- 2) Desarrollar una propuesta de recomendación relacionada con la coordinación interinstitucional para la presentación de posturas en las reuniones de alto nivel sobre el tema de medio ambiente y cambio climático.

- 3) Apoyo en la implementación del Plan Mundial de Medidas Basadas en el Mercado (GMBM).
- 4) Representatividad de la región en los diferentes grupos de trabajo sobre medio ambiente de la OACI.
- 5) Fortalecimiento del contenido del tema ambiental en el manual regulatorio de aeropuertos y eficiencia aeroportuaria.
- 6) Seminario sobre la implementación del CORSIA.
- 7) Seminario sobre los Combustibles Aeronáuticos Sostenibles.
- 8) Seminario sobre implementación de prácticas ambientales en aeropuertos.

85. Cerró su presentación presentado los avances de la Macrotarea en el formato establecido en el que se especificaba las sub etapas, tareas, actividades, porcentaje programado, porcentaje ejecutado y totales, alcanzando un rendimiento del 83 % en el computo de todas las tareas.

### **Conclusión**

86. El GEPJETA acogió favorablemente la información presentada y encargó a la Secretaría incluya el avance de la Macrotarea de Medio Ambiente en el informe general que se presentará a la Asamblea y Comité Ejecutivo.

### **Cuestión 5 del Orden del Día:**

#### **Seguridad Operacional**

### **Cuestión 5.1 del Orden del Día:**

#### **Informe de cumplimiento y avance Macrotarea**

*Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/41-NE/09 – Brasil*

87. El experto de Brasil, presentó a consideración del GEPEJTA, el informe de cumplimiento y avance de la Macrotarea de Seguridad Operacional, desglosando cada una de las tareas de la siguiente manera:

#### **A: Establecer un canal de comunicación para verificación de informaciones antes de autorización de vuelo en aviación general**

88. Informó que durante la Trigésimo Octava Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/38), que tomó parte en Isla de Flores, Guatemala, de 31 de mayo al 2 de junio de 2017, Brasil presentó la Nota de Estudio CLAC/GE/38-NE/09. En el documento, Brasil observó que la verificación de documentación de la aeronave y de la tripulación por una autoridad de aviación civil con la autoridad de otro país que la emitió podía ser necesaria en algunos casos. Sin embargo, argumentó que todavía no había un canal directo de comunicación entre los Miembros de la CLAC que permitiese a los países consultar los demás para averiguar informaciones.

89. Por ese motivo, la Nota de Estudio contenía un formulario para que los miembros informasen sitio de internet y contacto de puntos focales para confirmación de informaciones relativas a aeronaves y tripulación, como: habilitación de pilotos, certificación de medicina aeronáutica de Pilotos, certificación de aeronavegabilidad, matrícula de aeronaves y seguro para cubrir daños a terceros en suelo.



90. El producto principal de esa iniciativa fue la creación de un *link* en el sitio de la CLAC conteniendo esas informaciones, las cuales estaban disponible en [http://clacsec.lima.icao.int/2018-Encuesta/Can\\_Com.html](http://clacsec.lima.icao.int/2018-Encuesta/Can_Com.html). Ese canal de comunicación posibilitaba a las autoridades de aviación civil de los Estados Miembros de la CLAC que se consultaren mutuamente para averiguar información sobre aeronaves y tripulaciones antes de una autorización de vuelo en la aviación general o cuando necesario.

## **B. Desarrollar iniciativas referentes a Asistencia a Víctimas de Accidente Aeronáutico y Apoyo a sus Familiares**

91. Destacó que durante el 38ª Reunión del GEPEJTA, Brasil presentó la Nota de Estudio CLAC/GE/38-NE/10. En el documento, recordó que los accidentes aéreos de larga escala y de gran repercusión ocurridos en los primeros años de la ANAC llevaron la Agencia a establecer como una de sus prioridades la fiscalización del nivel de cumplimiento de la IAC 200-1001, reglamento que trata de la Asistencia a Víctimas de Accidente Aeronáutico y Apoyo a sus Familiares.

92. La experiencia adquirida y el conocimiento construido por la ANAC en ese tipo de operación permitió establecer algunos puntos que, ciertamente, podrían ser discutidos y mejorados a partir de las experiencias de otros países y el intercambio de mejores prácticas de fiscalización del cumplimiento de los reglamentos de aviación civil en general y, en particular, de aquellos que trataban de la asistencia a víctimas y a familiares de víctimas de accidentes aéreos, en acuerdo con el establecido en los Doc 9973 y Doc 9998 de la OACI.

93. Por ese motivo, Brasil propuso la creación de un Grupo Ad Hoc sobre el tema con los siguientes objetivos:

- a) En un primer momento, realizar teleconferencias con el objetivo inicial de cambiarse experiencias respecto a normativas y mejores prácticas nacionales.
- b) En un segundo momento, realizar actividades prácticas como:
  - Establecer una base de datos con contactos de responsables por la fiscalización de los reglamentos que tratan de asistencia a las víctimas;
  - Realizar el diagnóstico propuesto en la Resolución CLAC A22-13 (guía de orientación para la provisión de asistencia a las víctimas); y
  - Realizar simulaciones conjuntas, binacionales o multinacionales, periódicas, en las principales bases de empresas aéreas que operan en más de un país en el ámbito de la CLAC.

94. Recordó que se conformó el Grupo *Ad hoc* de lo cual formaban parte Brasil (ponente), Argentina, Guatemala y República Dominicana. En seguimiento, Brasil intentó agendar teleconferencias en diversas ocasiones, pero no logró obtener respuesta de confirmación de los demás miembros del Grupo Ad Hoc para la realización de la teleconferencia.

95. El principal producto de esa propuesta de trabajo fue presentar en detalles como el tema es tratado en Brasil. Además dio a conocer que la ANAC sigue realizando simulaciones en empresas aéreas y se coloca a disposición para desarrollar iniciativas con cualquier miembro que tenga interés en participar de un ejercicio de simulación.

**C. 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**

96. Recordó que durante la última Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/40), que tomó Parte en Santiago de Chile, el 5 de abril de 2018, Brasil presentó la Nota de Estudio CLAC/GE/40-NE/12. El documento informaba que Brasil participa, en calidad de miembro, de los 17 paneles que componen la Comisión de Navegación Aérea (ANC) de la OACI. Específicamente, la ANAC participa, en calidad de miembro, de los siguientes paneles que tratan de temas relacionados a Seguridad Operacional:

- a) Panel de Operaciones de Vuelo – Flight Operation Panel (FLTOSP);
- b) Panel de Gestión de la Seguridad Operacional – Safety Management Panel (SMP);
- c) Panel de Mercancías Peligrosas – Dangerous Good Panel (DGP);
- d) Panel de Diseño y Operaciones de Aeropuertos – Airport Design and Operation Panel (ADOP);
- e) Panel de Aeronavegabilidad – Airworthiness Panel (AIRP);
- f) Panel de Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia – Remotely Piloted Aircraft System Panel (RPASP).

97. En ese sentido, Su país entendía que era relevante compartir la agenda de trabajo desarrollada en los paneles de seguridad operacional de la ANC y buscar traer para apreciación de los miembros de la CLAC los trabajos promovidos en esos paneles. Además, ANAC se puso a disposición de los miembros para cooperar junto a los países que tengan interés en los temas relacionados a los referidos paneles de seguridad operacional.

98. También hizo notar que el mismo documento presentó informaciones generales de cada uno de los 06 referidos paneles de Seguridad Operacional, con datos como: composición, documentos de referencia, objetivos, áreas responsables de la ANAC y respectivos subgrupos de que participan las áreas responsables. Como la propuesta de trabajo se presentó en el último GEPEJTA, ese documento y la oferta de cooperación son los productos de esa propuesta de trabajo hasta el final de del bienio.

99. Para el próximo bienio (2019-2020), Brasil pretendía profundizar en el tema, presentando trabajos con información más actualizadas y detallada de cada uno de los referidos Paneles de la ANC.

**D. Analizar la posibilidad de los miembros de la CLAC apoyaren Notas de Estudio en la 13ª Conferencia de Navegación Aérea de la OACI.**

100. Durante la última Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/40), Brasil había presentado la Nota de Estudio CLAC/GE/40-NE/13. El documento se refería a la Decimotercera Conferencia mundial de Navegación Aérea de la OACI (AN-Conf/13), de 09 al 19 de octubre de 2018.

101. Entendiendo la importancia del evento para la región, invitó al GEPEJTA a conformar un Grupo Ad Hoc para evaluar la necesidad de presentar Notas de Estudios en conjunto en dicho evento.

102. Informó asimismo, que el 13 de junio la OACI – Lima coordinó una reunión con el objetivo de coordinar el desarrollo de Notas de Estudio que la región SAM pretendía presentar en la AN – Conf/13 y Brasil había acompañado el trabajo de la Oficina Regional de la OACI en Lima.

103. Destacó la importancia que la CLAC conforme un grupo con el objetivo de preparar un documento con las propuestas de Notas de Estudio que podrán recibir el apoyo de los miembros de la Comisión Y presentarlo durante la próxima reunión del Comité Ejecutivo que tomará parte de 19 al 22 de septiembre, en Montevideo – Uruguay. En ese sentido, Brasil estaba dispuesto a coordinar el Grupo Ad Hoc.

104. Concluyó que esa propuesta de trabajo finalizaría con la realización de la AN-Conf/13.

105. Durante el debate, teniendo en cuenta la propuesta de Brasil de constituir un Grupo *Ad hoc* para coordinar la presentación de Notas estudio de la CLAC en la Décimo Tercera Conferencia de Navegación Aérea de la OACI (A-Conf/13) prevista a realizarse en la Sede de dicha Organización, el Grupo acordó encargar a Brasil que actúe como Ponente del Grupo *ad hoc* para que coordine la elaboración de Notas y posicionamiento tanto de los Estados que conforman la Región SAM como los de la Región NACC, debiendo para tal efecto realizar acercamientos las Oficinas de la OACI de las dos regiones, con el SVRV SOP y ACSA – COCESNA. Por su parte la experta de Colombia informó que realizará las consultas pertinentes para apoyar a Brasil en esta tarea y formar parte del Grupo *ad hoc*.

**Cuestión 5.2 del**                    **13 Conferencia de Navegación Aérea de la OACI.**  
**Orden del Día:**

*Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/41-NE/10 – Brasil*

106. El experto de Brasil presento a consideración del Grupo la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/41-NE/10, mismo que se refería a la 13 Conferencia de Navegación Aérea de la OACI, prevista a realizarse entre el 9 y 19 de octubre de 2018 en Montreal. Para tal efecto, proponía la conformación de un grupo *ad hoc* que se encargaría de coordinar la presentación de Notas de estudio y posicionamiento correspondiente, cuyos términos de referencia serían los siguientes:

- a) Analizar la posibilidad de apoyo de la CLAC a los documentos elaborados por las Oficinas Regionales de OACI SAM y NACC;
- b) Analizar posibles solicitudes de apoyo a documentos de otras regiones o países; y
- c) Elaborar propuestas de posibles posicionamientos conjuntos de la región en la Conferencia.

107. De igual forma, propuso que el grupo ad hoc prepare una Guía de Orientación con las propuesta de Notas de estudio y posicionamientos las mismas que podrían recibir el apoyo de los Estados miembros de la CLAC en la próxima reunión del Comité Ejecutivo (Punta del Este, Uruguay, septiembre 2018)

108. Durante el debate se acordó que Brasil actúe como ponente del Grupo y junto con Colombia inicie las coordinaciones correspondientes con el apoyo de la Secretaria. De igual manera que se fije las fechas para la presentación de Notas de estudio y posicionamientos utilizando para tal efecto los la Guía de orientación y la Directriz de procedimientos para la participación de la CLAC en las Asambleas y Conferencias Mundiales convocadas por la OACI).

### **Conclusión**

109. Sin más comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acordó conforme lo establecido en el párrafo precedente.

### **Clausura**

110. Habiendo terminado con el orden del día correspondiente, se procedió a la clausura del GEPEJTA /41, con la intervención del coordinador del Grupo y el Secretario de la CLAC, quienes agradecieron a los participantes por el esfuerzo realizado, a la Autoridad aeronáutica de Guatemala por las tenciones otorgadas a los miembros del GEPEJTA y al personal de apoyo tanto del país Sede como la Secretaría de la CLAC.

**COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL****LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION****COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL****SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ**CLAC/GEPEJTA/41-NE/01  
***CORRIGENDUM 2***  
14/06/18**CUADRAGÉSIMA PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS  
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/41)**

(Ciudad de Guatemala, Guatemala, 19 y 20 de junio de 2018)

**ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL**

(Presentado por la Secretaría y los Puntos Focales)

**Cuestión 1: Transporte y política aérea  
Punto Focal: Colombia**

- Actualización y Revocatoria de Decisiones (Secretaría)
- Actualización Res. A22-03 “Criterios y Directrices en Materia de Política de Transporte Aéreo” (Colombia)
- Pasajeros Disruptivos (Colombia)
- Actualización de la Resolución A18-3: Criterios y Directrices en Materia de Servicio al Cliente y Calidad Total en los Servicios Aéreos y Aeroportuarios (Colombia)
- Participación de la CLAC en la próxima Asamblea de la OACI (Colombia)
- Informe de cumplimiento y avance de Macrotarea (Colombia)
- Estándar New Distribution Capability “NDC” (IATA)
- Sistema Estadístico Integrado- Inexistencia de necesidad de revisión (Brasil)

**Cuestión 2: Gestión aeroportuaria  
Punto Focal: Uruguay**

- Encuesta sobre aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación y procesos de concesión. Evaluación (Uruguay)
- Manual de Regulación Aeroportuaria y Eficiencia Aeroportuaria. Evaluación (Uruguay)
- Informe de cumplimiento y avance Macrotarea (Uruguay)

**Cuestión 3: Capacitación**  
**Punto Focal: Argentina**

- Informe de cumplimiento y avance Macrotarea (Argentina)

**Cuestión 4: Medio ambiente**  
**Punto Focal: Guatemala**

- Informe de cumplimiento y avance Macrotarea (Guatemala)

**Cuestión 5: Seguridad operacional**  
**Punto Focal: Brasil**

- Informe de cumplimiento y avance Macrotarea (Brasil)
- 13ª Conferencia de Navegación Aérea de la OACI

**Cuestión 6: Otros Asuntos**

## PROYECTO DE RESOLUCIÓN A23-XX

### “CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO”

CONSIDERANDO que la Asamblea de la CLAC acordó incorporar dentro del plan estratégico de las actividades para el bienio 2017 -2018, la tarea relacionada a la actualización de la Resolución A22-3 “*Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo*” con el objetivo de avanzar gradualmente hacia la liberalización;

CONSIDERANDO que el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* estableció los principios ordenadores de los servicios de transporte aéreo internacional, con la finalidad de que su desarrollo sea ordenado, eficiente, regular y sostenible. Permitiendo que se establezcan sobre la base de la igualdad de oportunidades, la explotación sana y económica; con respeto mutuo por los derechos de los diferentes Estados, siempre sobre la base del interés general.

CONSIDERANDO que el transporte aéreo es un factor importante para promover y fomentar el desarrollo económico sostenido tanto a escala nacional como internacional;

CONSIDERANDO que para responder a las exigencias de los cambios socio-económicos y tecnológicos, se aprecia la necesidad de adoptar una posición flexible que permita la constante actualización de directrices la revisión oportuna de sus objetivos; y de los diferentes medios o procesos para alcanzar los fines establecidos por los Estados; así como permitir que los países en vías de desarrollo cuenten con los recursos necesarios que les permitan mejorar sus oportunidades para enfrentar los retos que plantea el transporte aéreo internacional.

CONSIDERANDO que dicha política debe tender a liberalizar la prestación de servicios de transporte aerocomercial en la región, sin perjuicio de los avances alcanzados en los acuerdos bilaterales y multilaterales existentes entre países miembros, bajo el principio de sana competencia, sustentado en un sistema seguro, ordenado y eficiente, y respetando al mismo tiempo las normas sociales y laborales;

CONSIDERANDO que los Estados miembros a pesar de que puedan tener políticas de reglamentación diferentes, comparten el objetivo fundamental de avanzar en un sistema de seguridad operacional fiable y uniforme en la región, a través del estudio de una reglamentación homogénea que facilite el transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO que algunos Estados de la región entienden que la aplicación estricta del criterio de propiedad sustancial y control efectiva para autorizar a una línea aérea a ejercer los derechos de ruta y otros derechos del transporte aéreo podría denegar a muchos Estados en desarrollo la oportunidad justa y equitativa de explotar servicios aéreos internacionales y de las ventajas que puedan obtenerse de la inversión Extranjera;

CONSIDERANDO que para determinar la nacionalidad de una línea aérea debería atenderse a las normas de derecho interno del Estado que designa;

CONSIDERANDO que la designación y autorización de transportistas aéreos para acceder a los mercados debería liberalizarse al ritmo y discreción de cada Estado, de manera gradual, flexible y con un control efectivo en materia de reglamentación, en particular por lo que respecta a la seguridad operacional y protección de la aviación;

CONSIDERANDO que la ampliación o la aplicación flexible de los criterios relativos a la designación y autorización de líneas aéreas contribuiría a crear un entorno en que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y prosperar de manera estable, eficiente y económica y contribuiría a los objetivos

de participación de los Estados en el proceso de liberalización, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados respecto de la seguridad operacional y protección de la aviación;

CONSIDERANDO que la seguridad operacional, la seguridad de la aviación civil, la facilitación y la investigación de accidentes e incidentes son temas de capital importancia;

CONSIDERANDO que muchos de los efectos perjudiciales de la aviación civil en el medio ambiente pueden reducirse mediante la aplicación de medidas: tecnológicas en aeronaves, mejoras en el tránsito aéreo y utilización de la infraestructura, combustibles alternativos, operaciones eficientes, así como medidas normativas y/o medidas basadas en el mercado;

CONSIDERANDO que el crecimiento sostenido de la aviación es importante para el futuro crecimiento y desarrollo de la economía el intercambio cultural y el entendimiento entre los pueblos y las naciones y que, por consiguiente, es necesario tomar pronto medidas para garantizar que dicho crecimiento sea compatible con la calidad del medio ambiente y se desarrolle de forma que se mitiguen los efectos negativos;

CONSIDERANDO que el usuario constituye el principal sustento de la actividad aeronáutica y como tal, debe recibir todas las garantías en términos de protección, atención e información necesarias para disfrutar de un servicio de transporte aéreo seguro, ordenado y eficiente;

CONSIDERANDO que el interés de los consumidores debería tenerse debidamente en cuenta al elaborar políticas y reglamentación relativas al transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO la Declaración de Medellín de 2015, suscrita entre la OMT y la OACI, la misma que promueve la creación de empleo, protección al consumidor, desarrollo sostenible y otros temas.

CONSIDERANDO la necesidad de buscar permanentemente condiciones adecuadas de competitividad y sana competencia para las líneas aéreas, evitando las imperfecciones estructurales de los mercados;

CONSIDERANDO que en la región latinoamericana se ha acentuado la tendencia a adoptar nuevos esquemas en materia de gestión y regulación de la infraestructura aeronáutica con la participación privada, involucrando a nuevos actores en el panorama de la aviación civil latinoamericana;

CONSIDERANDO la Declaración de principios universales para la liberalización del transporte aéreo internacional y las conclusiones adoptadas por la Quinta y Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI (ATConf/5 y ATConf/6) celebrada en Montreal, Canadá, en marzo de 2003 y 2013 respectivamente; así como el reconocimiento que las mismas hicieron respecto de otros enfoques que se ajustan a otras necesidades y situaciones nacionales;

CONSIDERANDO que en el 39° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se realizó un examen importante de la Resolución A38-14, así como de la declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo, como resultado de la evolución en el campo de la liberalización y los retos que se enfrentan en materia de reglamentación del transporte aéreo, estadísticas, pronóstico y planificación económica así como de las medidas relacionadas con la seguridad y la integridad de los documentos de viaje y como resultado de dicha revisión se adoptó la Resolución A39-15: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo;

LA XXIII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE



I.- Aprobar los siguientes criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo para los Estados miembros de la CLAC.

### **1. Seguridad Operacional**

- a) Los Estados miembros deberán garantizar niveles apropiados de seguridad operacional, promoviendo la cooperación entre Estados, industria, instituciones financieras y demás organismos involucrados. De igual manera, deberán fortalecer los mecanismos de vigilancia para mantener la sustentabilidad de la seguridad operacional en los servicios de transporte aéreo.
- b) Los Estados miembros deberán tener muy en cuenta el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP) en la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales de implantación, garantizando la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional.
- c) Los Estados miembros deberán propiciar el fortalecimiento de los mecanismos regionales (Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) y la Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica (ACSA-CONCESNA), teniendo como objetivo principal el desarrollo sostenido de la seguridad operacional, y respaldando, al mismo tiempo, el Programa Universal de Auditorias de la Seguridad Operacional de la OACI. De igual manera, se propiciará la creación de un “Sistema Regional de Investigación de Accidentes”.

### **2. Investigación de accidentes e incidentes**

- a) Los Estados miembros, en su carácter de garantes de la seguridad operacional, deberán exhortar a sus organizaciones de investigación de accidentes e incidentes a que, en aplicación al Documento OACI 9946 (Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes), inicien su trabajo de coordinación para establecer diferencias y similitudes sobre sus procedimientos.
- b) Los Estados miembros deberán impulsar la implementación de un “sistema regional de investigación”, para obtener economías de escala y trabajar en forma coordinada, en el marco de la cooperación mutua, con el objetivo de optimizar la seguridad operacional de la región.

### **3. Seguridad de la aviación civil y facilitación**

- a) Los Estados miembros, como responsable de la seguridad de la aviación civil y la Facilitación, deberán otorgar pleno apoyo al trabajo que viene desarrollando la CLAC y la OACI en esta materia, tomando en cuenta las características particulares de la región, adaptándose al nuevo escenario y procurando minimizar el impacto en materia de costos.
- b) Los Estados miembros, para resolver problemas de seguridad de la aviación y formular recomendaciones de solución, deberán tener en cuenta el Programa Universal de Auditorias de Seguridad de la Aviación Civil de la OACI (USAP) y el enfoque de observación continua (CMA) del USAP para lograr el objetivo global de mejorar la seguridad de la aviación mundial.
- c) Los Estados miembros actuarán en conformidad con las normas y métodos recomendados de facilitación y seguridad promulgados por la OACI, las resoluciones de la CLAC y cualquier otro acuerdo que sobre esta materia suscriban, manteniendo, en todo caso, el criterio de complementariedad entre la facilitación y la seguridad de la aviación civil.

- d) Los Estados miembros para establecer sus procedimientos, deberán tener en cuenta la siguiente documentación de la OACI y de la CLAC:
- Documento 9957 (Manual de Facilitación)
  - Documento 9984 (Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con discapacidades)
  - Documento 9303 (Documentos de viaje de lectura mecánica)
  - Res. CLAC A20-21 (Manual para el transporte de pasajeros con discapacidad)
  - Documento 1944 (...)
- e) Los Estados miembros coordinarán al más alto nivel la seguridad e integridad de los pasaportes e intensificarán sus esfuerzos para salvaguardar la seguridad e integridad de los documentos de viaje y protegerlos contra el fraude.
- f) Los Estados miembros que expidan pasaportes electrónicos deberán asegurarse que se incorporen al Directorio de claves públicas (DCP) para reforzar la seguridad de los Pasaporte de lectura mecánica (PLM) dotados de datos biométricos.
- g) Los Estados miembros propiciarán que las autoridades competentes de sus Estados, proporcionen de manera regular a la INTERPOL, información sobre los pasaportes extraviados o sustraídos, a los fines de que dichas informaciones se incorporen de manera oportuna, a la base de datos de dicho organismo.
- h) Los Estados miembros y adoptaran políticas de cooperación regional entre Estados vecinos;
- i) Los Estados miembros promoverán la participación en programas regionales y subregionales de facilitación de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;
- j) Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias, mediante los comités nacionales de facilitación u otros medios apropiados, para hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación.
- k) Los Estados miembros estimularán a sus comités nacionales y aeroportuarios para que estudien los problemas de facilitación y coordinen sus conclusiones con las de otros Estados miembros con los cuales tengan enlaces aéreos;
- l) Los Estados miembros incorporarán la participación activa de sus explotadores aéreos y operadores aeroportuarios, para que sigan colaborando intensamente con sus gobiernos, en lo que se refiere a: 1) Identificación y solución de los problemas de facilitación; y 2) Elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal y otras amenazas a los intereses nacionales;
- m) Los Estados miembros incorporarán la participación activa de los explotadores aéreos y operadores aeroportuarios y a sus asociaciones, en la medida de lo posible, en los sistemas de intercambio electrónico de datos, para alcanzar la máxima eficiencia en el despacho del tráfico de pasajeros y carga en las terminales internacionales; y
- n) Los Estados, explotadores aéreos y operadores aeroportuarios, en colaboración con sus asociaciones y organismos internacionales interesados, harán lo posible por acelerar la tramitación y despacho de la carga aérea garantizando al mismo tiempo la seguridad de la cadena internacional de suministro.

#### **4. Derechos de usuario**

- a) Los Estados miembros, reconociendo al usuario (entiéndase pasajero y porteador de carga) como uno de los destinatarios del servicio público que debe garantizar el Estado y como

principal soporte de la industria del transporte aerocomercial, procurarán asegurar el derecho del usuario a tener todas las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesarias y disponer de un servicio de transporte aerocomercial seguro, ordenado y eficiente.

- b) Los Estados miembros facilitarán el establecimiento de sistemas de control de calidad del servicio aeronáutico, bajo un enfoque de calidad total, con el propósito de obtener un servicio de transporte aéreo y aeroportuario de óptimo nivel. Para ello, se deberá tomar en cuenta a todos los usuarios, tanto de las líneas aéreas como de los aeropuertos.
- c) Los Estados miembros promoverán el desarrollo de una infraestructura que permita cumplir los estándares de la facilitación en el movimiento de pasajeros, tripulantes, equipajes, aeronaves, carga y correo previstos en el Anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago y el Manual de Facilitación (Documento .... )
- d) Los Estados miembros procurarán que, en la elaboración de las normas y reglamentos sobre los derechos de los usuarios, se considere un adecuado equilibrio entre dichos derechos y el costo que éstos impliquen, siempre que la intervención gubernamental se considere necesaria para mejorar la calidad del servicio. Sin perjuicio de los compromisos voluntarios de las líneas aéreas y los proveedores.

## **ACCESO A LOS MERCADOS**

### **5. Apertura de tráfico**

- a) En materia de acceso a los mercados, los Estados miembros, que lo estimen conveniente, promoverán la liberalización de los servicios de transporte aéreo de una forma gradual, progresiva, ordenada de forma que se ajuste a sus necesidades y circunstancias, de manera que se garantice una participación efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional.
- b) Los Estados miembros procurarán considerar favorablemente, el otorgamiento de autorizaciones a empresas de otros Estados miembros, para realizar vuelos internacionales no regulares de pasajeros y/o carga y/o correo dentro y fuera de la región, siempre que no afecten los vuelos regulares, de acuerdo con sus necesidades y objetivos, sobre la base de los acuerdos de transporte aéreo de que sean parte.
- c) Los Estados miembros procurarán promover, las condiciones para la realización de servicios de transporte aéreo fronterizo dentro del marco regulatorio pertinente, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.
- d) Los Estados miembros promoverán, la suscripción de acuerdos multilaterales sobre servicios de transporte aéreo, buscando una gradual liberalización en la región, de acuerdo con sus necesidades y objetivos. En ese sentido, se exhorta a la adhesión el “Convenio Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC”
- e) Sería necesario que, los Estados que aún no lo han hecho, ratifiquen lo antes posible el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) para garantizar los derechos de sobrevuelo y escala técnica en los servicios aéreos internacionales, así como el Convenio de Montreal de 1999 y otros instrumentos que rigen el transporte aéreo internacional .
- f) Los Estados miembros registrarán en la OACI los acuerdos y arreglos relativos a la aviación civil internacional de conformidad con el Artículo 83 del Convenio y el Reglamento aplicable al registro.
- g) Los Estados miembros, si lo estiman conveniente, continuarán trabajando para alcanzar la liberalización de acuerdo con sus propias necesidades y objetivos, empleando acuerdos bilaterales, regionales y multilaterales, según corresponda

- h) Los Estados que consideren pertinente trabajar en los procesos de liberalización, podrán tomar en cuenta el Modelo de acuerdo de servicios aéreo (MASA) de la OACI, que ofrece orientación detallada sobre las opciones y los enfoques en torno a la liberalización; así como los criterios y textos de orientación sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc. 9587, “Criterios y textos de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional”).

## **6. Equivalencia de oportunidades**

Los Estados miembros, al establecer las condiciones de reciprocidad en sus respectivos acuerdos, podrán considerar una equivalencia de oportunidades amplias para sus transportistas aéreos.

## **7. Competencia**

- a) Los Estados miembros propiciarán las condiciones que permitan a las empresas de transporte aéreo desarrollar sus actividades en un entorno de sana y justa competencia. Asimismo, podrán considerar la utilización de mecanismos de salvaguardia o alternativos para preservar una sana competencia, y además criterios para asegurar un transporte aéreo internacional y nacional sostenible.
- b) Los Estados miembros deberán propiciar la participación efectiva y sostenida de todos los Estados. Tales medidas pueden incluir la introducción gradual de la liberalización, leyes generales sobre competencia o salvaguardias específicas de la aviación.
- c) Los Estados miembros deberán tener en cuenta que la competencia leal es un importante principio general en la explotación de servicios aéreos internacionales;
- d) Los Estados miembros deberán formular leyes y políticas de competencia que se apliquen al transporte aéreo que tengan en cuenta la soberanía nacional y que consideren la orientación de la OACI en materia de competencia.
- e) Los Estados miembros podrán promover la cooperación entre las autoridades regionales y/o nacionales responsables de la competencia al tratar asuntos relacionados con el transporte aéreo internacional, incluso dentro del contexto de la aprobación de alianzas y fusiones.

los Estados miembros podrán incorporar en la legislación nacional, en los reglamentos y en los acuerdos de servicios aéreos los principios básicos de oportunidades iguales y equitativas para competir, de no discriminación, de transparencia, de armonización, de compatibilidad y de cooperación consagrados en el Convenio e integrados en las políticas y la orientación de la OACI.

## **8. Medidas unilaterales**

Los Estados miembros procurarán abstenerse de tomar medidas unilaterales que afecten la sana competencia, a los usuarios o transportistas, o que pretendan dar carácter extraterritorial a leyes nacionales. Asimismo, rechazarán medidas, cuando sean impuestas por otros países y que puedan afectar al desarrollo ordenado, sostenible y armonioso del transporte aéreo internacional

## **ASPECTOS COMERCIALES**

### **9. Servicios a escala**

Los transportistas aéreos podrán escoger libremente entre las diversas alternativas de servicios de escala disponibles, y si hay fijación de precios, éstos deben ser razonables, basados en los costos y en un trato justo, uniforme y no discriminatorio sujeto a la legislación vigente en cada Estado.

## **10. Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo**

Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas a contar con flexibilidad y sana competencia en la venta y comercialización de todos sus servicios en territorios que no sean los propios, tanto en lugares en los que operan efectivamente como en los que no lo hacen.

## **11. Participación en alianzas y acuerdos comerciales**

Las alianzas u otros acuerdos comerciales, como el código compartido, deberán regirse por las disposiciones que se establezcan en los instrumentos bilaterales o multilaterales sobre transporte aéreo suscritos por las autoridades gubernamentales competentes. Cuando las leyes antimonopolio sobre la competencia se aplican a dichos acuerdos, debería poder contarse con inmunidad y con las exenciones debidas a fin de permitir que se mantenga la cooperación entre los transportistas, comprendida la coordinación de tarifas, cuando ello redunde en beneficio de los usuarios.

## **12. Sistemas de reservas por computadora (SRC)**

- a) Los Estados miembros podrán utilizar el código de conducta de la OACI e incluir la(s) cláusula(s) modelo para los SRC en los acuerdos bilaterales y multilaterales del transporte aéreo. Esto, sin perjuicio de los cambios en la industria y avances en las tecnologías electrónicas y de información.
- b) Los códigos a aplicarse deberían considerar los principios de transparencia, accesibilidad y no discriminación.
- c) Los Estados miembros deberían continuar analizando la adopción de reglamentos que incluyan la distribución de los productos de las líneas aéreas por medio de la Internet, en el marco de la reglamentación de los SRC, las leyes de protección al consumidor y las leyes que rigen la competencia.

## **13. Asignación de turnos (slots)**

- a) Los Estados miembros propiciarán que la asignación de turnos en los aeropuertos se resuelva en forma no discriminatoria. Si lo consideran necesario, podrán sugerir la utilización de los Comités de Asignación de Horarios de IATA, y/o recomendaciones ACI, incorporando la fundamental participación de líneas aéreas, sistemas de control de tránsito aéreo, organismos reguladores de concesión aeroportuaria y operadores aeroportuarios responsables de la gestión y uso de la infraestructura aeroportuaria.
- b) Todo sistema de asignación de turnos debería ser justo, no discriminatorio y transparente, y debería tener en cuenta los intereses de todos los participantes. También debería ser compatible a nivel mundial, tener la finalidad de maximizar la utilización efectiva de la capacidad aeroportuaria, y debería ser simple, factible y económicamente sostenible.
- c) los Estados miembros al abordar las cuestiones relacionadas con las restricciones de vuelos nocturnos, observaran el principio del enfoque equilibrado de la OACI en las medidas normativas sobre la gestión del ruido de las aeronaves en los aeropuertos.

## **14. Subsidios, tributos y cargas a los usuarios**

*Considerando* que en los Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional, contenidos en el Doc 8632, se hace una distinción conceptual entre derechos e impuestos en el sentido de que " un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para sufragar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación

civil, y un impuesto es gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local que generalmente no se aplican a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos”;

*Considerando* que los criterios de la OACI sobre impuestos que figuran en el Doc 8632 complementan el Artículo 24 del Convenio y tienen finalidad de reconocer la naturaleza de la aviación civil internacional y la necesidad de eximir de impuestos a ciertos aspectos de las operaciones del transporte aéreo internacional;

- a) Los Estados evitarán la utilización de “subsidios”, a modo de asistencia a los transportistas.
- b) Los Estados miembros evitarán la aplicación de impuestos y contribuciones ajenas al transporte Aéreo en sus actividades, teniendo en cuenta las repercusiones económicas y de competencia que podrían afectar a los usuarios y prestadores de los servicios de transporte aéreo.
- d) Los Estados miembros propiciarán el cumplimiento del Documento OACI 8632 sobre Impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional, considerando entre otras la importante distinción conceptual que plantea entre derechos e impuestos en el sentido de que “un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para sufragar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil, y un impuesto es gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local que generalmente no se aplican a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos” y el documento 9082/7, sobre Políticas en materia de derechos aeroportuarios y servicios de navegación aérea. De igual manera, tendrán en cuenta la RecA14-12 sobre impuestos y derechos que gravan al transporte aéreo la RecA15-10 sobre Tasas y derechos que gravan al transporte aéreo.
- e) Los Estados miembros promoverán la suscripción de los acuerdos de doble tributación, a fin de evitar la doble imposición en el campo del transporte aéreo

## **INTERESES CONVERGENTES**

### **15 Relación con la OMC**

Los Estados miembros reconocen que la OACI es el organismo que debe elaborar las normas y métodos recomendados en materia de transporte aéreo internacional. Por consiguiente, cada autoridad debe coordinar con las autoridades nacionales competentes que representen al país en la OMC las acciones consecuentes con los criterios adoptados en el seno de la OACI, reafirmando la necesidad de que los derechos de tráfico y los servicios directamente relacionados con los mismos sean regulados por los Estados en forma bilateral o multilateral mediante acuerdos específicos. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para participar en negociaciones, acuerdos y arreglos comerciales relacionados con el transporte aéreo internacional, a fin de que:

- a) Se asegure la coordinación interna en sus administraciones nacionales y, en particular, la participación directa de las autoridades aeronáuticas y de la industria de la aviación en las negociaciones;
- b) Se asegure que sus representantes conozcan plenamente las disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, las características especiales del transporte aéreo internacional y sus estructuras, acuerdos y arreglos de reglamentación;
- c) Tengan en cuenta sus derechos y obligaciones respecto a los Estados contratantes de la OACI que no son miembros de la Organización Mundial del Comercio;

- d) Examinen cuidadosamente las repercusiones de toda propuesta de incluir un servicio o una actividad de transporte aéreo adicional en el AGCS teniendo especialmente en cuenta la estrecha relación entre los aspectos económicos, de medio ambiente y de seguridad operacional y protección del transporte aéreo internacional;
- e) Den a conocer plenamente la función y el mandato de la OACI en la elaboración de criterios de orientación sobre reglamentación económica y consideren la conveniencia de usar dicha orientación; y
- f) Los Estados miembros registrarán en la OACI, de acuerdo con el Art. 83 del Convenio, copias de todas las exenciones y compromisos específicos relacionados con el transporte aéreo internacional obtenidos de conformidad con el AGCS.

## **16 .Sistemas globales de navegación y comunicaciones**

Los Estados miembros consideran prioritario el establecer un marco jurídico e institucional que permita la implementación del uso de los sistemas globales de navegación y/o comunicaciones por satélite en forma equitativa, garantizando el acceso universal e igualitario y preservando la soberanía de los Estados.

## **17. Comercio internacional y carga aérea**

- a) Los Estados miembros reconocen la creciente participación de la carga aérea en el mercado mundial de bienes. En este sentido, consideran de suma importancia el establecimiento de normas adecuadas para promover esta actividad, eliminando restricciones que obstaculicen el desarrollo del comercio internacional, y salvaguardando la seguridad operacional y de la aviación civil
- b) Los Estados miembros podrán considerar la posibilidad de liberalizar el tratamiento de la reglamentación de los servicios de carga aérea internacionales, como una opción para su desarrollo, de una forma acelerada, a condición de que se mantengan claros la responsabilidad y el control de la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación.

## **18. Turismo**

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para establecer una estrecha coordinación entre las actividades del transporte aéreo y de turismo, como estrategia para fomentar la integración latinoamericana en el marco de una política sólida de consenso, de acuerdo a sus necesidades y objetivos y teniendo en consideración que el suministro de servicios de transporte aéreo regulares y fiables es de fundamental importancia para el desarrollo de las economías de los Estados, en especial los Estados en desarrollo, incluidos los que dependen del turismo.

## **ASPECTOS JURÍDICOS**

### **19. Armonización normativa**

- a) Los Estados miembros propiciarán la armonización de sus normas a fin de facilitar el acceso a los mercados y la sana competencia entre las aerolíneas de la región para lograr una respuesta coordinada a los retos que propone la industria aérea, sin menoscabar la soberanía de los Estados ni sus regímenes jurídicos, debiendo prestarse especial atención a la agilización de los procedimientos en el otorgamiento de permisos de operación y concesión de servicios, así como a la mejora en los sistemas de facilitación aeroportuaria.
- b) Los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para continuar con la armonización de sus normas, sobre la base del Convenio de Chicago, sus Anexos, normas, métodos y procedimientos promulgados por la OACI, las Resoluciones y

Recomendaciones de la CLAC y, mediante la pronta ratificación de los convenios de derecho aeronáutico internacional.

- c) Los Estados miembros deberían considerar hacer mejor uso de los medios electrónicos para la difusión de información, tales como los sitios web gubernamentales para facilitar el acceso del público a información relativa al estado de su transporte aéreo así como para colocar información o textos relativos a los acuerdos de servicios aéreos. También los Estados pudieran hacer uso de cualquier otro medio de difusión a su alcance, boletines, publicaciones oficiales, brochours, etc.
- d) La CLAC apoya la labor de la OACI en el sentido de registrar todos los acuerdos y arreglos, asegurar la eficacia del sistema de registro y hacer que la base de datos de acuerdos registrados sea más accesible y útil para los Estados y el público, remitiendo además a la Secretaría de la CLAC copia de los acuerdos que se vayan suscribiendo.

## **20. Coordinación**

Los Estados miembros impulsarán la coordinación entre los organismos involucrados en materia de aviación civil (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, entes reguladores, operadores de aeropuerto y otras autoridades competentes), tomando en consideración la importancia y prioridad que debe recibir el transporte aéreo al interior de los Estados y estableciendo reglas claras que garanticen una adecuada y activa interacción entre el sector gubernamental y el sector privado.

## **21. Medio ambiente**

Los Estados miembros reconocen que la OACI es el organismo competente para la elaboración de normas y métodos recomendados internacionalmente en materia ambiental para la aviación civil. Asimismo, deberán implementar la Recomendación A21-07 (Directrices de orientación sobre medio ambiente y aviación civil en Latinoamérica). También tendrán en consideración el impacto que las normas ambientales puedan tener cuando adopten enfoques equilibrados para la gestión del ruido, en consideración del Doc. 9829, las obligaciones jurídicas, los acuerdos y las leyes vigentes, cuando aborden problemas respecto al ruido en sus aeropuertos internacionales.

Los Estados miembros se abstendrán de adoptar medidas con respecto al medio ambiente que puedan afectar negativamente el desarrollo ordenado y sostenible de la aviación civil internacional y se manifiesten contrarios a la adopción de medidas unilaterales y con efectos extraterritorial en materia ambiental.

*Los Estados miembros observaran lo dispuesto en las Resoluciones emanadas de la OACI, particularmente lo dispuesto en la Resolución A39-1 Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local (Apéndice H, Repercusiones de la aviación en la calidad del aire local), y en la Resolución A39-2, Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático de la OACI*

## **22. Nacionalidad del transportador, designación y autorización**

Respecto a la nacionalidad de las empresas de transporte aéreo de un Estado, se reconocerá a aquellas constituidas en el país que efectúe la designación de acuerdo con su legislación.

### **Designación y autorización**



- a) Los Estados miembros podrán designar tantas líneas aéreas como desee para explotar los servicios convenidos y de retirar o modificar dichas designaciones. Las designaciones se comunicarán por escrito al o los Estados parte.
- b) Al recibir la correspondiente designación y la solicitud de la línea aérea designada, en la forma y de conformidad con los requisitos prescritos para la autorización de explotación, los Estados miembros podrán otorgar la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras, a condición de que:
  - La línea aérea esté constituida en el territorio del Estado Parte que la designa y tenga su oficina principal en el territorio de dicha Parte.
  - la línea aérea esté bajo el control normativo efectivo del Estado Parte que la designa;
  - la Parte que designa la línea aérea cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 8 (Seguridad operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la aviación); y
  - la línea aérea designada esté calificada para satisfacer las demás condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por parte del Estado que examina la o las solicitudes.
- c) Al recibir la autorización de explotación mencionada, una línea aérea designada podrá iniciar la explotación de los servicios convenidos para los cuales ha sido designada, a condición de que cumpla las disposiciones aplicables y las normas exigidas por parte del Estado que ha concedido la autorización

### **23. Conversión de divisas y transferencia de ganancias**

Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas para convertir y enviar el excedente de sus ingresos deducidos sus gastos locales, a cualquier país, además del de su origen, con aplicación de la normativa del Estado en que se recaudaron.

### **24. Empleo de personal no nacional**

- a) Los Estados miembros podrán reconocer el derecho de los transportistas a traer y mantener empleados de cualquier nacionalidad, con aplicación de la normativa de los Estados que los recibe
- b) La liberalización no debe ser obstáculo para que los trabajadores sigan participando en el desarrollo de la industria del transporte aéreo.

### **25. Propiedad y control de transportistas aéreos**

- a) La designación y autorización de transportistas aéreos para acceder a los mercados debería liberalizarse al ritmo y discreción de cada Estado, de manera gradual, flexible y con un control efectivo en materia de reglamentación, en particular en lo que respecta a la seguridad operacional y protección de la aviación.
- b) Los Estados pueden adoptar, a su discreción, enfoques positivos (incluyendo medidas coordinadas) para facilitar la liberalización aceptando transportistas aéreos extranjeros designados que podrían no cumplir los criterios tradicionales de propiedad y control nacional o los criterios de oficina principal y control normativo efectivo. Los Estados que opten por liberalizar las condiciones en las que aceptan la designación de un transportista aéreo extranjero cuando este transportista no satisfaga las disposiciones de propiedad y control de los acuerdos de servicios aéreos correspondientes, podrán hacerlo de la manera siguiente:

- i) formulando cada uno de ellos una declaración de sus políticas para aceptar designaciones de transportistas aéreos extranjeros;
- ii) formulando declaraciones conjuntas de políticas comunes; o
- iii) elaborando un instrumento jurídico obligatorio; asegurándose al mismo tiempo, cuando sea posible, que dichas políticas se elaboren de conformidad con los principios de no discriminación y de participación no exclusiva;

## **26. Arrendamiento de aeronaves**

- a) Los Estados miembros, al aplicar el Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las orientaciones de la Circular 295 de la OACI, deberían asignar claramente la responsabilidad de la seguridad operacional y su vigilancia, incluyendo las disposiciones pertinentes en los acuerdos de servicios aéreos u otros tipos de acuerdos que suscriban para la viabilidad del arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves
- b) Los Estados miembros podrán tomar en cuenta, para uso optativo a su discreción, la cláusula modelo sobre arrendamiento propuesta por la OACI.
- c) Respectadas las normas y reglamentos internos soberanos de los Estados. En caso de acuerdos los cuales no se aplique el Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, deberán ser observados los documentos guías de la OACI que orientan los Estados sobre sus responsabilidades, en cuanto Estado de Registro o Estado Operador, en la transferencia de aeronaves bajo régimen de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves (Brasil)

## **27. Solución de controversias**

Los Estados miembros y la industria del transporte aéreo necesitan un mecanismo de solución de controversias que:

- j) infunda confianza y promueva la participación de los Estados en desarrollo;
- ii) garantice que se tengan en cuenta los intereses de terceros directamente afectados por una controversia; y

## **28. Aspectos financieros**

Los Estados miembros, reconociendo la limitación de recursos financieros, la necesidad de inversión permanente que demanda el sector en las áreas de tecnología, infraestructuras y capacitación del personal, manteniendo además el compromiso de cumplir con niveles apropiados de seguridad que aseguren el desarrollo del transporte aéreo en la región, se asegurarán que los ingresos que provengan de la actividad aeronáutica se reinviertan en los propios servicios.

**II.-** Encargar al Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados que, en función de la evolución de esta actividad, revisen y actualicen estos criterios y directrices periódicamente.

*La presente Resolución reemplaza a la Resolución A22-3*