



CLAC/GEPEJTA/43-INFORME
26/08/19

**CUADRAGÉSIMO TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/43)**

(Lima, Perú, 16 y 17 de julio de 2019)

INFORME

Lugar y fecha de la reunión

1. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) celebró su Cuadragésimo Tercera Reunión entre los días 16 y 17 de junio de 2019, en la sala de reuniones CLAC/OACI “Jorge Chávez”, en Lima, Perú.

Ceremonia de apertura

2. Sr. Jaime Binder, Secretario de la CLAC, ofreció el discurso de bienvenida a los asistentes, inaugurando la Reunión.

Secretaría, Participantes y Coordinación

3. La Secretaría estuvo a cargo del Sr. Jaime Binder, Secretario de la CLAC y participaron en la reunión 45 delegados, representando a 14 Estados miembros, un Estado no miembro y cinco organismos observadores. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 1**.

4. Actuó como Coordinador de la Reunión el Sr. Héctor Arce, Coordinador de Política Aérea de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Perú, asistido por el Secretario de la CLAC, quien también dio por inaugurada la Reunión, en representación del Sr. Juan Carlos Pavic, Director General de Aeronáutica Civil de Perú. El discurso se acompaña como **Adjunto 2**.

Orden del Día

5. El Grupo de Expertos adoptó el Orden del Día que figura como **Adjunto 3** del presente informe, presentado por la Secretaría.

Cuestión 1 del

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

Cuestión 1.1 del

Orden del Día: **Derechos de pasajero**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/20 – Colombia

6. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/20 referente al Derechos de Pasajeros, recordando que en la reunión anterior del GEPEJTA/42 (Guatemala, marzo de 2019), Chile había presentado la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/05 con la normativa que tiene su país sobre los derechos del pasajero, especialmente en materia de entrega de información, denegación de embarque por sobreventa, atraso y cancelación de vuelos. Asimismo, recordó que en aquella oportunidad se acordó que la Secretaría circulara dicha Nota entre los miembros del Grupo ad hoc (Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Paraguay, Perú, Uruguay, ALTA e IATA).

7. Posteriormente se refirió a que el Experto de Chile había enviado una propuesta de resolución referente a la protección de los consumidores en la industria de transporte aéreo, que reemplazaría a la Res. A18-3, documento que fue circulado entre los miembros del Grupo y puesto a disposición para ser visualizado en la “zona miembros” de la página web. Asimismo, se había enviado un email que contenía la versión de dicha propuesta en formato Google Docs, para que los miembros del Grupo pudieran registrar en ella sus comentarios y/o modificaciones. Como resultado, informó que se habían recibido comentarios de Argentina e IATA.

8. Finalmente, la Experta de Colombia consideró que este era un proyecto de suma importancia y que debería dejarse más tiempo para que los Estados enviaran comentarios y opiniones, a fin de nutrir el documento con la mayor cantidad de insumos posibles, al tiempo de agregar que agradecía al Experto de Chile por haber elaborado esta Nota de estudio.

9. Abriendo el debate el Experto de Uruguay indicó que ellos también habían contestado la encuesta, proponiendo la inclusión de cláusulas estándares sobre recompensas e incumplimiento de acuerdos contractuales. Agregó asimismo que en su respuesta habían indicado que consideraban que la encuesta tenía un alcance muy amplio, por lo que sugerían volver a analizar el tema. De la misma manera, el Experto de Brasil indicó que su Estado también había enviado sus comentarios. Al respecto, el Punto Focal aclaró que se tomarían en cuenta ambos aportes.

10. Por su parte, el Experto de Perú hizo énfasis a que la Comunidad Andina de Naciones tenía decisiones que podrían usarse para compatibilizar criterios y, a manera de ejemplo, citó el caso de Perú en relación a las demoras y cancelaciones de vuelos y la forma en la que se tratan estos casos, destacando una corriente que busca beneficiar a los usuarios, que deben ser protegidos, pero que al mismo tiempo veía necesario contemplar cierto grado de protección a estos derechos para evitar sanciones como las que coloca el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) para casos de indemnizaciones, asunto que debería analizarse para alinear el punto de vista de la autoridad aeronáutica y el del ente de protección al cliente.

Conclusión

11. Sin más comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada.

Cuestión 1.2 del

Orden del Día:

Trabajos aéreos

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/19 – Colombia

12. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/19 recordando que en la anterior reunión del GEPEJTA/42 (Guatemala, marzo de 2019), el Experto de Chile había presentado la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/06 sobre los Trabajos Aéreos Especializados, ocasión en la que se había analizado la posibilidad de prestar este tipo de servicios entre distintos Estados, especialmente en casos de emergencia o catástrofe, puesto que muchas veces la capacidad de cada país no es suficiente para cubrir estas situaciones.

13. Asimismo recordó que, durante el debate, el Representante de COCESNA tomó la palabra para recordar que la CLAC contaba con la Recomendación A17-8 “Guía de orientación para el desarrollo de proyectos de trabajos aéreos especiales en Latinoamérica”, documento que podría servir para encontrar las definiciones necesarias para el trabajo que se buscaba realizar. En aquella reunión también se sugirió incorporar el tratamiento de drones, pues este tema no se encontraba contemplado en la Rec. A17-8, por ser un tema relativamente nuevo.

14. En ese sentido, hizo referencia a la conclusión acordada en aquella ocasión, de encargar al Experto de Chile la elaboración de un Acuerdo Multilateral para Trabajos Aéreos Especiales y la conformación de un Grupo ad hoc que trabajará el tema, conformado por Argentina, Bolivia, Brasil, Cuba, Chile, República Dominicana, Uruguay e IFALPA.

15. A continuación se refirió a que, en cumplimiento de lo acordado, el Experto de Chile envió la propuesta de Memorándum de Entendimiento, documento que fue publicado en la “zona miembros” de la página web para conocimiento de los Estados. Adicionalmente, se envió un mail con la propuesta en formato Google Docs donde los miembros del Grupo podían incluir comentarios y/o modificaciones al documento. Como resultado, informó que se habían recibido comentarios de los Expertos de Argentina, Brasil y República Dominicana.

16. Finalizó su presentación, comentando que este era un trabajo que se encontraba en su primera fase, por lo que era importante instar a los Estados miembros a presentar comentarios y opiniones a fin de enriquecer el documento.

17. Iniciando el debate, el Experto de Perú tomó la palabra para comentar sobre la importancia del documento preparado por Chile, pues en base a su experiencia sabía que en anteriores oportunidades se había tenido inconvenientes en suministrar ayuda precisamente con Chile, pese a que Perú contaba con un amplio parque aéreo de helicópteros a disposición de realizar cualquier tipo de trabajo, específicamente incendios. Asimismo, se refirió a que países como Perú suelen tener trámites muy engorrosos para realizar este tipo de trabajos en cooperación, pues usualmente la legislación que los rige considera sólo trabajos a nivel nacional.

18. A continuación, la Experta de República Dominicana felicitó el trabajo presentado al tiempo de referirse al párrafo 3 de la nota, en relación a que el documento fue enviado en su país a la dirección de normas de vuelo y a la dirección de planificación donde consideraron que el objetivo podría ampliarse para que pueda aplicarse no sólo a situaciones de catástrofe, sino para el desarrollo de pueblos que puedan requerir servicios especializados, como un tema de cooperación entre naciones.

19. Por su parte, el Experto de Uruguay tomó la palabra para comentar que considera el trabajo realizado por Chile muy importante y que sugería aprobarlo. Agregó asimismo, que en su país también tenían reservas nacionales para los trabajos aéreos, pero que existía la posibilidad de usar servicios de otros países cuando, dentro del propio país, no se contaba con el personal y/o equipo necesario para cubrir la necesidad.

Conclusión

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

Cuestión 1.3 del

Orden del Día: Sistema estadístico integrado

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/05 – Secretaría

21. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/05 recordando que una de las funciones de la Comisión, conforme el Artículo 5 de su Estatuto, es la de promover el intercambio de información estadística entre sus Estados miembros, para lo cual, basados en la Res. A17-9 “Sistema estadístico integrado de la CLAC”, se ha venido trabajando desde el año 2006 en un sistema estandarizado y normalizado, tanto en códigos de línea área, como de ciudad origen y destino, totalizados de manera mensual, en relación al tráfico de pasajeros y cargo, información que ha sido publicada en la página web en este período de tiempo.

22. Asimismo, se refirió a que hasta el momento los Estados han enviado información estadística en diversos formatos (código IATA, OACI o nomenclatura CLAC), lo cual representaba una duplicación de esfuerzos, además de la recepción incompleta de los datos solicitados y que, en ese sentido, a fin de homogenizar la información estadística se solicitaba a los Estados enviar la misma, a partir del año 2011, en el mismo formato al que es remitido a OACI.

23. Finalmente, la Secretaría sugirió tomar en cuenta la reconstitución del Grupo *ad hoc* “Sistema estadístico integrado” y la programación de reuniones virtuales, a fin de trabajar en el análisis de la información recopilada.

24. Seguidamente, el Experto de Brasil pidió la palabra para consultar acerca de la forma en la que la Secretaría solicitaría la información a la que se hacía referencia. Al respecto, el Secretario aclaró que el proceso sería enviar una carta a todos los Estados solicitándoles la data correspondiente.

25. Por su parte, el Representante de COCESNA manifestó estar de acuerdo con la propuesta de la Secretaría e invitó a que se diera apertura a que otros organismos puedan enriquecer el trabajo del Grupo, como era el caso de IATA y ALTA y la información estadística que manejan respecto a la Región.

26. A continuación la Experta de Argentina secundó lo expresado por Guatemala, al tiempo de expresar su intención de ser parte del Grupo, ya que en su país se habían generado cambios en la información estadística y consideraba podría ser de gran aporte para el trabajo a realizar.

27. Finalmente, los Expertos manifestaron su intención de sumarse al Grupo, quedando conformado de la siguiente manera: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Guatemala, Nicaragua, Paraguay, Perú y Uruguay.

Conclusión

28. Sin más comentarios, se procedió a conformar el Grupo “Sistema Estadístico Integrado” con los Expertos de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Guatemala, Nicaragua, Paraguay, Perú y Uruguay, quienes mantendrán reuniones virtuales para coordinar su trabajo.

Cuestión 1.4 del Orden del Día:

Guía de Orientación 40º período de sesiones de la OACI

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/21– Colombia

29. La Experta de Colombia inició la presentación de la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/21 recordando que, de cara al 40º período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación civil Internacional (OACI), los Estados miembros y la Secretaría de la CLAC habían venido trabajando en la elaboración de la guía de orientación pertinente, mediante reuniones virtuales. Asimismo, detalló que en la guía se habían incorporado actualizaciones para las cuestiones 3, 5, 7, 14, 15, 17, 18, 19, 28, 32 y 40 del orden del día previsto. Adicionalmente comentó que, todas las Notas de estudio se encontraban disponibles en la “zona miembros” de la página web de la CLAC, si los Estados deseaban acceder a ellas.

30. Finalmente, mencionó que dado el gran volumen de documentación y que las notas ya se encontraban aprobadas por otras regiones y organismos, proponía implementar, como mecanismo expedito, que se remitan a través de la Secretaría de la CLAC el apoyo o no apoyo a dichas notas y que si, en caso algún Estado tuviera reservas frente a las misma, se indicara, asimismo. En caso de no obtenerse respuesta por parte de los Estados, se sugería aplicar la figura del silencio administrativo positivo, es decir, que dichas notas se tomarían como aprobadas y de esta forma se informaría a las partes interesadas.

31. Durante el debate, el Secretario se refirió a la importancia de contar con las notas de estudio en inglés, no sólo por la cantidad de información, sino por una cuestión de consideración al preguntarles a los Estados de la CLAC de habla inglesa, si apoyaban o no las notas de estudio cuando éstas son enviadas sólo en español.

32. A continuación, la Experta de Colombia se refirió a los Estados que integrarían los Comités de la Asamblea OACI, a saber: Comité Ejecutivo (Ana Paula, Brasil), Comité Económico (Bernarda Franco, República Dominicana), Comité Jurídico (Adys Sánchez, Cuba), Comité Técnico (pendiente), Comité Administrativo (pendiente), Comité de Credenciales (Francis Argueta, Guatemala).

Conclusión

33. Sin más comentarios, el GEPEJTA acordó seguir trabajando en la guía de orientación para la participación de la CLAC en el 40 período de sesiones de la Asamblea OACI, mediante reuniones virtuales y la reunión presencial del Comité Ejecutivo de septiembre en Brasil.

Cuestión 1.5 del

Orden del Día:

Décimo quinta reunión del Grupo de Expertos en Reglamentación del Transporte Aéreo de la OACI (ATRP/15)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/07 – Chile

34. El Experto de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/07 en relación a la Décimo Quinta Reunión del Grupo de Expertos de la OACI en Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional, celebrada entre los días 9 y 11 de abril de 2019, en Montreal, Canadá, con la participación de los Estados de Argentina, Brasil, Chile, Jamaica, Cuba y Venezuela, representando a la CLAC. En ese sentido, recordó que el panel tiene la misión de asesorar al Consejo de dicha Organización, por intermedio del Comité de Transporte Aéreo, en la formulación de propuestas para concretar la visión de largo plazo de la OACI en materia de liberalización del transporte aéreo y, en particular, dar cumplimiento a las tareas que se le asignaran en la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6).

35. Asimismo, destacó los puntos tocados en la agenda de trabajo: 1) Revisión del seguimiento al trabajo del ATRP/14; 2) Examen y desarrollo de acuerdos internacionales para la liberalización, contemplando un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y control de los transportadores; un acuerdo internacional para la liberalización de los servicios de carga aérea, y un acuerdo internacional para la liberalización del acceso a los mercados; 3) Asistencia a los pasajeros en caso de interrupciones de aeropuertos o líneas aéreas; 5) Otros asuntos, ítem bajo el cual se presentó a consideración del Grupo un estudio de la Secretaría de la OACI sobre “La aviación comercial internacional y su tratamiento económico”.

36. A continuación se refirió a algunos temas en particular. En primer término, al Acuerdo para la liberalización de la propiedad y control de aerolíneas, comentando que se trataba de un proyecto de convenio multilateral propuesto por la Unión Europea sobre la base del trabajo desarrollado en conjunto por Brasil y Nueva Zelanda, el mismo que contemplaba un artículo sobre exención de los límites de propiedad y control para que los extranjeros puedan acceder a la posesión de compañías aéreas y que si bien el proyecto había sido objeto de una apreciación favorable por la mayoría de los asistentes, algunas opiniones fueron expresadas en el sentido de que debiera considerarse la situación de los denominados “free riders”, situaciones en las que los inversionistas de un Estado que tiene un acuerdo restrictivo con un segundo Estado podrían eludir estas restricciones al invertir en una aerolínea de un tercer Estado que tenga un acuerdo más liberal con ese segundo Estado, o donde los beneficios económicos fluyan a un tercero menos liberal. Al respecto, el Grupo acordó continuar avanzando el trabajo para abordar las divergencias de opiniones sobre las cuestiones pendientes.

37. Sobre el Acuerdo para la liberalización de los servicios de carga aérea, indicó que el Grupo había analizado un proyecto de acuerdo multilateral para la concesión de derechos de séptima libertad en servicios exclusivamente de carga, el cual generó opiniones encontradas. En aquella ocasión, pese a tratarse de un texto simple y pragmático, cuya aprobación sería vista como una influencia positiva para avanzar en la liberalización de los servicios de pasajeros, iniciativa que se muestra bastante estancada hasta la fecha, también se manifestaron comentarios en contra del proyecto, basados en que no es posible separar la situación de la carga de la de los pasajeros, pues se produciría una indeseada fragmentación con los servicios combinados. Teniendo en cuenta las opiniones divergentes, se concluyó que no había suficiente apoyo para hacer avanzar en el proyecto y pasarlo a consideración del Comité de Transporte Aéreo, requiriéndose más trabajo para tratar de

reducir las diferencias de opiniones y así, se acordó solicitar la orientación del citado Comité sobre la posibilidad de dedicar más recursos a esta tarea, ya que ha habido escaso avance desde 2014.

38. Seguidamente, se refirió al Acuerdo para la liberalización del acceso a los mercados, materia que venía discutiéndose hace cinco años, se concluyó que siguen sin resolverse temas esenciales como el grado de derechos de tráfico a considerar en el acuerdo y la necesidad de incluir salvaguardias relativas a asuntos laborales y sociales y que dada la diferencia de opiniones en cuanto a si debe adoptarse una postura aspiracional o más bien una aproximación gradual a la liberalización, se constató la falta de consenso en el Grupo sobre el camino a seguir para lograr un acuerdo multilateral de acceso a los mercados.

39. Finalmente, comentó acerca de la asistencia a los pasajeros en caso de interrupciones masivas del transporte aéreo, donde se sometió a discusión que el Grupo desarrollara un tipo de reglamentación orientada a abordar las interrupciones masivas de transporte aéreo, en especial la forma y alcance que dicha reglamentación debería adquirir, referida a situaciones como huelgas generalizadas de personal aeroportuario o de líneas aéreas, crisis sanitarias o emergencias médicas, desastres naturales, suspensión abrupta de vuelos por problemas financieros u operacionales de una compañía, etc. Para terminar, se refirió a que el Grupo había considerado que la asistencia a los pasajeros en casos de interrupciones masivas de aeropuertos o líneas aéreas no podía considerarse puramente como una cuestión de protección del consumidor, como tampoco un problema de facilitación ni una materia inserta en el Anexo 14, sino un tema transversal, que puede ser mejor abordado por los planes nacionales de emergencia de los Estados y los planes de contingencia de las aerolíneas y de los aeropuertos.

40. Durante el debate, la Experta de Colombia agradeció la información presentada por Chile pues muchos de los Estados miembros de la CLAC no participan de este tipo de foros. Asimismo, agregó que consideraba preocupante que desde el último panel del año 2013 no se hayan conseguido los resultados esperados, por lo que sugería era pertinente que se presentará una Nota de estudio a la Asamblea OACI instando a que estos trabajos no se pierdan.

Conclusión

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

Cuestión 1.6 del

Orden del Día:

Cuarto Simposio de Transporte Aéreo de la OACI (IATS/4)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/08 – Chile

42. El Experto de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/08 sobre el Cuarto Simposio de Transporte Aéreo de la OACI (IATS/4) celebrado en Corea, entre los días 8 al 10 de mayo de 2019, destacando que el propósito de dicho foro es el de reunir a representantes de alto nivel de la aviación civil, aerolíneas, aeropuertos, autoridades de competencia, academia y organizaciones internacionales para discutir y promover la conectividad aérea y los beneficios de un régimen regulatorio global coherente, a través de la liberalización del transporte aéreo, desarrollándose en siete sesiones de debate, que incluyeron los siguientes tópicos: 1) Liberalización del Transporte Aéreo Internacional; 2) Experiencias regionales en liberalización; 3) Salvaguardias para la liberalización del acceso al mercado; 4) Liberalización de la carga aérea; 5) Promoción de la inversión transfronteriza en aerolíneas; 6) Convergencia reglamentaria, y 7) Impacto de los gravámenes en la sostenibilidad del transporte aéreo.

43. Seguidamente, agregó que el foco del evento se había centrado en los efectos positivos y la contribución que los acuerdos de servicios aéreos liberales generan para el crecimiento y el desarrollo del transporte aéreo a nivel mundial, así como abordar los factores que impiden avanzar en dicha tendencia, sugiriendo medidas adicionales que ayudarían a los Estados y las regiones en sus esfuerzos de liberalización.

44. Finalmente, se refirió a las conclusiones del simposio, en la que destacaron las siguientes conclusiones:

- a) Reconocer la necesidad de realizar esfuerzos más coordinados para promover la liberalización entre los Estados con el fin de obtener todos los beneficios socioeconómicos que de ello derivan.
- b) Alentar a los Estados a continuar modernizando sus enfoques regulatorios, adoptando la liberalización en línea con la Visión de largo plazo adoptada por la OACI.
- c) Subrayar la importancia de que los Estados continúen compartiendo sus experiencias y mejores prácticas sobre la liberalización para alentar y ayudar a otros Estados que aún no han adoptado plenamente la liberalización en sus enfoques regulatorios.
- d) Acordar que algunas "salvaguardas o garantías" son necesarias en un acuerdo multilateral sobre liberalización del acceso a los mercados, para asegurar a las compañías de los Estados signatarios oportunidades justas y equitativas, así como para garantizar la participación efectiva y sostenida de todos los Estados en el sistema de transporte aéreo internacional. Sin embargo, estas salvaguardas no deben ser de naturaleza proteccionista.
- e) Enfatizar la necesidad de seguir alentando las inversiones transfronterizas en vista de los beneficios inherentes para los Estados y la industria y, en consecuencia, instar a la OACI a continuar el desarrollo de un proyecto de convenio sobre inversión extranjera en las líneas aéreas.
- f) Alentar a los Estados a continuar trabajando para lograr la armonización regional en las áreas de protección de los consumidores y de normativa y políticas de competencia, ya que la armonización regional es a menudo más factible que el establecimiento de regímenes regulatorios globalmente armonizados en estas áreas.
- g) Reafirmar la importancia de prevenir la proliferación de impuestos sobre el transporte aéreo internacional y el turismo, así como la necesidad de que los Estados cumplan con las políticas de la OACI en materia de impuestos y cargos que figura en el Doc 8632 (Políticas de la OACI en materia de tributación en el ámbito del transporte aéreo internacional) y en el Doc 9082 (Políticas de la OACI en materia de tarifas para aeropuertos y servicios de navegación aérea).

Conclusión

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

Cuestión 1.7 del Orden del Día:

Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/10 – Chile

46. El Experto de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/10 en la que hacía referencia a que, en Punta Cana, República Dominicana, entre el 2 y el 5 de noviembre de 2010 se había abierto la firma el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la CLAC, mismo que había entrado en vigor el presente año al haber sido ratificado por tres países Uruguay, Panamá y Brasil, dándose cumplimiento a lo prescrito en su artículo 40 sobre entrada en vigor.

47. A continuación agregó que otros seis países lo habían firmado, encontrándose pendiente su ratificación y que **cinco de ellos que aún no lo habían ratificado habían resuelto aplicar provisionalmente las disposiciones del Acuerdo Multilateral**, en el cual los Estados otorgan derechos para la prestación de servicios de transporte aéreo por las líneas aéreas de los otros Estados Partes, hasta la novena libertad. Recordó, asimismo, que el Acuerdo en su artículo 37 permite a los Estados hacer reservas, sin establecerse limitaciones expresas a éstas y en el marco del principio general de no afectar el objeto y fin del tratado, de los países que han ratificado, firmado o adherido al Acuerdo Multilateral, siete han hecho uso de la facultad de plantear reservas, en especial respecto de los alcances del artículo 2 sobre otorgamiento de derechos, limitando el grado máximo de libertad del aire concedida a las líneas aéreas de los demás Estados Partes.

48. Seguidamente se refirió a que consideraba que el Acuerdo presentaba un inconveniente, pues en sus 40 artículos no contempla disposiciones respecto a su relación con los acuerdos bilaterales ya existentes entre Estados Partes, que versen sobre las mismas materias, asunto de suma importancia considerando el gran número de acuerdos ya existentes entre los distintos Estados Miembros de la CLAC. En ese sentido, recordó que la aplicación de los principios generales establecidos en la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados debería entenderse como que las disposiciones del Acuerdo Multilateral como tratado posterior prevalecerían, mientras que las disposiciones del acuerdo bilateral anterior se aplicarían únicamente en la medida en que sean compatibles con las del Acuerdo Multilateral, lo cual no debería generar mayores problemas. Sin embargo, al considerar que el Acuerdo Multilateral contemplaba la opción de formular reservas a sus disposiciones, y en especial que los Estados que han ratificado, firmado o adherido, han formulado reservas al artículo 2 sobre otorgamiento de derechos, se puede generar la situación en que un acuerdo bilateral otorgue un grado mayor de libertades del aire que aquellas aceptadas por una parte de dicho tratado bilateral en el marco del Acuerdo Multilateral. En ese sentido, el Acuerdo Multilateral vendría a crear un marco regulatorio más restringido entre los dos Estados afectados.

49. Entre las soluciones a considerar proponía tres posibilidades, a saber: Modificar el Acuerdo Multilateral introduciendo un artículo relativo a la relación entre este acuerdo y los acuerdos bilaterales, en el sentido que el Acuerdo no debiera entenderse como una limitación a los acuerdos bilaterales que contemplen mejores oportunidades de expansión de los servicios aéreos en la región, opción que requeriría un largo tiempo de tramitación y dificultaría los procesos de ratificación que se llevan adelante en los distintos Estados firmantes o adherentes, además de hacer que los Estados que ya han ratificado el acuerdo tengan que volver a analizarlo. La segunda opción sería incluir un Acuerdo especial de modificación entre dos partes afectadas, de conformidad al Artículo 41 de la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados, dos o más partes en un tratado multilateral podrán celebrar un acuerdo que tenga por objeto modificar el tratado únicamente en sus relaciones mutuas, donde podría firmarse un acuerdo que permita modificar los efectos del Acuerdo Multilateral únicamente entre ellos. Y la última propuesta contemplaba incluir un texto de las reservas, ya que el inconveniente se produce principalmente al existir reservas a las disposiciones del Acuerdo Multilateral, siendo esta la solución más simple que se vislumbra es salvaguardar estas situaciones al momento de redactarse las reservas al tratado.

50. A continuación, el Secretario pidió la palabra para indicar que consideraba importante trabajar en un acuerdo multilateral que proporcionara un marco administrativo en la región, ya que consideraba que acuerdos multilaterales de la región no contaban con un marco adecuado y que se sostenían sólo en un memorándum de entendimiento, por lo que proponía trabajar en dichos acuerdos administrativos para darle valor jurídico.

Conclusión

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

Cuestión 1.8 del

Orden del Día: Buenas prácticas regulatorias

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/11 – IATA

52. El Representante de IATA presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/08 en relación a los principios de diseño de política regulatoria que hacían parte de la iniciativa de promoción de buenas prácticas por parte de los Estados y Autoridades de Aviación Civil. En ese sentido, invitaba a los Estados Miembro de la CLAC a adoptar dichos principios que tenían como único fin mejorar la calidad de la normativa del sector aéreo, para así proveer un ambiente adecuado que fomente esta industria y sus beneficios (económicos, sociales y culturales) en cada uno de los Estados. Asimismo, se refirió a que, en algunos casos, a pesar de los esfuerzos de los Estados por adoptar buenas prácticas regulatorias, que en la región ya se han visto aplicadas, aún se seguían presentando situaciones en las que la industria aeronáutica es sujeto a altas cargas regulatorias que dificultan la sostenibilidad de su crecimiento.

53. A continuación, hizo relación a la necesidad de reconocer que las regulaciones, sobre todo en el transporte aéreo, eran indispensables y que debían estar diseñadas para beneficiar tanto a las industrias como a los consumidores, brindando claridad y seguridad a todos sus destinatarios. Agregó asimismo que, podría presentarse un riesgo para la aviación tratándose de una industria altamente regulada en donde además se encontraban en juego muchos actores y factores, razón por la cual se debería ser muy cuidadoso en crear los incentivos correctos para generar un balance entre seguridad, protección del pasajero, y sostenibilidad de la industria, pues la regulación era muy compleja podía afectar la oferta de productos limitando así las opciones para los consumidores y los beneficios que les trae la aviación.

54. Seguidamente, se refirió a que IATA, con el reconocimiento de la OACI, había desarrollado principios y directrices simples con el fin de que los Estados puedan adoptarlos de manera que se mantenga siempre la regulación adecuada, pero garantizando la libertad comercial de las aerolíneas para ofrecer productos y servicios acordes con las necesidades del consumidor, referidos a dos tipos: principios de diseño de política pública y principios de procedimiento, con el objetivo que los gobiernos apliquen regulaciones en sintonía con los estándares globales, cooperen con la industria y evalúen el impacto negativo de la regulación excesiva respecto de los beneficios podría traer.

55. Para cerrar, invitó a los Estados a tomar en cuenta la importancia de aplicar principios regulatorios que tengan objetivos claros y definidos para incentivar el transporte aéreo de manera balanceada, protegiendo los intereses de los nacionales de cada país y la libertad comercial de las aerolíneas. Asimismo, hizo un llamado a utilizar medios electrónicos y páginas web para publicar información actualizada y con tiempos claros de participación en el proceso de construcción regulatoria.

56. En los comentarios, el Representante de COCESNA tomó la palabra para indicar que como complemento a la información presentada por el Delegado de IATA, le gustaría referirse más adelante a algunos párrafos de notas de estudio presentados anteriormente en las reuniones del GEPEJTA/35 y GEPEJTA/38, para visualizar el tema en un amplio contexto, tomando en cuenta temas relacionados a medio ambiente y a las cancillerías de cada Estado.

Conclusión

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

Cuestión 2 del Orden del Día:

Gestión Aeroportuaria

Cuestión 2.1 del Orden del Día:

Manual de regulación y eficiencia aeroportuaria - Encuesta sobre el seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación y procesos de concesión de aeropuertos

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/22 – Uruguay

58. La Experta de Uruguay presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/22 en relación al “manual de regulación y eficiencia aeroportuaria”, recordando que en la anterior reunión del GEPEJTA/42 (Guatemala, marzo de 2019) habían presentado una Nota de estudio expresando la necesidad de contar con el apoyo de los Estados Miembros para continuar y culminar esta tarea, pues si bien era cierto se había aprobado el índice preliminar del referido manual, era necesario contar con la información de cada Estado sobre el “seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación y procesos de concesión de aeropuertos”.

59. Asimismo, recordó que el Grupo ad hoc había encontrado conveniente la designación de un punto focal de cada Estado que se hiciera responsable de los temas inherentes a esta tarea, con el fin de centralizar la información pertinente. En ese sentido, la Secretaría había circulado una comunicación, a efectos que cada uno designara un punto de contacto y que dada la escasa respuesta por parte de los Estados se sugería volver a circular el requerimiento, con el fin de establecer una metodología de trabajo y sus prioridades y la realización de reuniones virtuales preparatorias para impulsar del desarrollo de la tarea.

60. Por otro lado, se refirió a la “encuesta sobre el seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación y procesos de concesión de aeropuertos”, que había sido respondida por diez Estados (Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Guatemala, México, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela), destacando que la información recopilada aún era insuficiente para ser tabulada y proceder a un análisis más profundo de la información allí contenida.

61. Finalmente, con relación a la revisión de las Resoluciones y Recomendaciones señaló que si bien la Resolución A22-1 “Factores a considerar en la Concesión de Aeropuertos” había sido actualizada, se consideraba que la información debía ser ampliada con la realidad existente en cada uno de los Estados miembros, para lo cual se exhortaba a llenar la encuesta antes mencionada.

62. Abriendo el debate, el Experto de Cuba comentó que ellos aún no habían completado la encuesta y que si bien era cierto ya contaban con la información sobre aeronavegación y

aeródromos, no contaba con lo relacionado a los procesos de concesión, pues en su país los aeropuertos no estaban concesionados, pero que se encontraban en proceso de serlo, motivo por el cual la respuesta a la encuesta se estaba demorando, pero que lo harían a la brevedad.

63. A continuación el Representante de IATA tomó la palabra para poner a disposición del Grupo los conocimientos y experiencia de su organismo en esta materia, para la elaboración del manual, indicando que se pondría en contacto con el Punto Focal (Uruguay) para informar sobre el punto de contacto designado para apoyar los trabajos del grupo ad hoc.

Conclusión

64. Sin más comentarios, el GEPEJTA acordó encargar a la Secretaría volver a circular la comunicación para que cada Estado miembro designe un punto de contacto para el trabajo que realizará el punto focal, Uruguay, sobre el manual de regulación y eficiencia aeroportuaria.

Cuestión 2.2 del

Orden del Día:

Propuesta de cooperación para intercambiar experiencias y realizar certificación de aeropuertos en los Estados miembros de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/14 – Brasil

65. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/14, la misma que hacía relación a una propuesta de cooperación para intercambiar experiencias y realizar certificaciones de aeropuertos en los Estados de la CLAC, con base a iniciativas globales como el GASP y la Oficina Regional SAM/OACI y asociaciones regionales como el SRVSOP y la CLAC, destinadas a aumentar la cooperación entre los Estados miembros para mejorar los niveles de seguridad operacional en todo el mundo (alineado al Programa OACI No Country Left Behind).

66. En ese sentido, el Experto manifestó que Brasil era consciente de la importancia de la cooperación con los demás Estados de la región, por lo que en asociación con OACI y el SRVSOP, ANAC/Brasil se encontraba desarrollando un proyecto para aumentar los niveles de seguridad operacional de la aviación civil, a través de la certificación de aeropuertos y de esta manera ofrecer apoyo y asesoramiento a los Estados CLAC para establecer sus iniciativas de cooperación en esta materia y hacerla extensiva a aquellos Estados CLAC que no forman parte de la región SAM/OACI. Finalizó su presentación solicitando a la Secretaría, el envío de esta Nota de estudio a los Estados miembros.

Conclusión

67. Sin comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acordó circular la Nota de estudio entre los Estados miembros CLAC, a pedido de Brasil.

Cuestión 2.3 del

Orden del Día:

Presentar el objetivo y las actuales discusiones del Panel de diseño y operaciones de aeródromos (ADOP)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/15 – Brasil

68. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/15 en relación al Tercer encuentro del Panel de diseño y operaciones de aeródromos – ADOP (Montreal, marzo de

2018), foro en el que destacaron temas como: Runway Condition Reports, Disposiciones internacionales relativas a la asistencia en tierra (Ground Handling), Evaluación y monitoreo de las características de fricción de la pista como parte de un programa de mantenimiento apropiado, Seguridad operacional fortalecida a través de ayudas visuales mejoradas para denotar los trabajos de construcción en el aeródromo y Diseño y operaciones de Runway Starter Extension (RSE).

Conclusión

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

Cuestión 3 del Orden del Día:

Capacitación

Cuestión 3.1 del Orden del Día:

Plan de acción – Macrotarea Capacitación e informe de avance

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/02 – República Dominicana

70. El Experto de República Dominicana realizó la presentación de la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/02. En primer término, indicó que todos los avances que ellos, en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea, pudieran alcanzar se encontraban sustentados en el carácter consultivo de la Comisión, pretendiendo que la Macrotarea se lleve de la misma manera que se tratan otros temas comunes a los Estados miembros de la CLAC y que se puedan discutir y planear medidas de discusión y cooperación que beneficien las actividades de aviación civil en la Región.

71. También se refirió a que con su trabajo apuntaban a encontrar la eficiencia y el desarrollo sostenible del transporte aéreo, considerando que para que esto se lograra, el personal debería contar con la debida capacitación, puntualmente en aspectos gerenciales, para que cuenten con una formación adecuada y actualizada.

72. En referencia al esquema de trabajo 2019-2020, detallo que correspondía a República Dominicana el desarrollo y avance de actividades tales como: creación de una biblioteca aeronáutica regional (CLACpedia); realizar un inventario regional de centros de instrucción; actualización de las necesidades de capacitación de los Estados miembros de la CLAC; capacitación transporte aéreo a funcionarios del poder judicial y programa de becas.

73. A continuación, realizó algunas precisiones, respecto a algunos temas: En relación a la creación de la CLACpedia, agradeció el aporte de Brasil con su ANACpedia e invitó a los demás Estados a contribuir de la misma manera con cualquier observación y/o mejora que puedan hacerles llegar como complemento a su trabajo. También mencionó la importancia de contar con un inventario regional de centros de Instrucción que les dé una idea de las capacidades con las que contamos dentro de nuestros propios Estados. En lo referente al IPAC indicó que consideraba importantes las áreas de investigación y consultoría, más aún si podrían ser temas que se desarrollarán de manera conjunta.

74. Por otro lado, se refirió a que trabajarían en potencializar los aspectos positivos de cada Estado miembro de CLAC en temas de capacitación, pues muchos Estados cuentan con centros de instrucción y otras capacidades importantes que están a disposición de los demás Estados. Agregó asimismo, que uno de los puntos de partida era identificar áreas puntuales en las que deberían abordar la capacitación, recordando que anteriormente se habían circulado encuestas con las que se pretendió identificar las necesidades y ofertas de capacitación de cada Estado, pero que éstas habían resultado

en una información muy amplia y que ellos trabajarían en una identificación más puntual de dichas necesidades.

75. Seguidamente, indicó que para un alcance eficiente de su trabajo habían considerado ponderar los siguientes aspectos:

- Confirmación de puntos de contacto de cada Estado, encargados de la capacitación, para lo cual solicitó que los representantes de cada Estado puedan indicar estos datos de contacto, para poder establecer con ellos una línea directa de comunicación y contar con información más precisa
- Levantamiento de información de la oferta de capacitación especializada, pues como indicó anteriormente, más de la mitad de los Estados miembros de la CLAC cuentan con centros de instrucción
- Levantamiento de información sobre las necesidades de capacitación, pues había podido identificar que hay muchos Estados que tienen sus necesidades de capacitación cubiertas, mientras que otros lo tienen de forma parcial
- Optimización de las necesidades de capacitación, a través de la comparación de las necesidades versus la oferta que se tiene dentro de nuestros propios Estados, para así determinar si ésta puede cubrirse con recursos dentro de la Región o si necesitamos recursos de fuera (IATA, FAA, SENASA, etc), estableciendo acuerdos que nos den precios más accesibles
- Optimización del uso de las becas ofrecidas, así como la idoneidad del contenido de los cursos y si estaban alineados o no con las necesidades propias de nuestra Región

76. Siguiendo con el análisis, el Experto de República Dominicana comentó que habían encontrado que la ubicación de nuestros Estados miembros en la Región también representaba una dificultad inicial, pues algunos Estados del sur podrían tener necesidades que cubren Estados del norte, por lo que la idea era poder ubicar dicha oferta en un espacio al que todos pudieran acceder

77. A continuación, se refirió al tema IPAC, tema que pese a más de un intento no había podido realizarse de manera eficiente, por lo que proponía ponderar su factibilidad y que sea el Comité Ejecutivo el que determine el curso del mismo. Recordó asimismo que, en la reunión anterior COCESNA se había ofrecido a trabajar el proyecto IPAC.

78. El Experto de República Dominicana terminó su presentación haciendo un llamado a los Estados miembros a involucrarse con el tema de capacitación pues, si esto no se daba, estarían trabajando en planes y alternativas que no se llevarían a cabo y no se lograrían resultados efectivos, para lo cual les agradecería el envío de la persona de contacto de capacitación dentro de sus Estados para mantener una constante comunicación y coordinación con ellos en pro del avance del trabajo.

79. Iniciando los comentarios, el Coordinador solicitó al Secretario tomar la palabra para ampliar la información sobre el IPAC. Al respecto, el Secretario tomó la palabra para manifestar que era de suma importancia realizar una evaluación de mediano plazo, conforme lo conversado con el Experto de República Dominicana, pues este es el segundo proyecto del IPAC que no contaba con los resultados previstos y que consideraba que si se seguía actuando de la misma manera, sólo seguirían obteniéndose los mismos resultados. Asimismo, agregó que el proyecto presentó varios vacíos, como el no contar con un acuerdo sede debidamente acreditado en el gobierno argentino e instancias relacionadas.

80. También se refirió a que haciendo un análisis del proyecto IPAC, consideraba que desde el punto de vista jurídico, éste tenía aspectos que no se habían completado, básicamente al no existir un acuerdo sede. Asimismo, en relación a la gestión del proyecto, indicó que este era un tema que se venía analizando desde el período anterior donde el Comité Directivo había solicitado un replanteamiento del trabajo, el cual finalmente no se presentó y resultó en poner fin a los contratos del personal IPAC, por tanto cuando él asumió la Secretaría el Proyecto IPAC ya no tenía personal contratado ni personalidad jurídica.

81. Agregó asimismo, que para su gestión correspondió realizar gestiones de cierre del proyecto, lo cual se encontraba en proceso, habiéndose ya devuelto una cantidad a ANAC/Argentina, mientras se determinaba si existía aún algún pago pendiente de la gestión del proyecto hasta el año 2018, adquiridos en la gestión de la ex Directora IPAC.

82. Finalmente, se refirió al uso de las becas, pues más de la mitad de ellas no se estaban usando, además que dentro de la Región se cuenta con varios centros de instrucción que también ofrecen becas, por lo que consideraba podría hacerse una mejor difusión de las mismas en la página web para que los Estados la aprovechen de una mejor manera.

83. A continuación, la Experta de Argentina tomó la palabra para indicar que, conforme se había adelantado en la anterior reunión del GEPEJTA/42, su Administración había enviado una carta con todos los cursos que ANAC tenía a disposición de los Estados miembros CLAC, las mismas que no incluían gastos de viaje, hospedaje, etc.

84. Por su parte, el Experto de Guatemala expresó que veía con buenos ojos retomar el tema del IPAC pues podría traer beneficios para todos los Estados de la Región, a la vez de poner a disposición el ICAE, Instituto de Centro América que acaba de ser acreditado por OACI y que consideraba podría ser un modelo a seguir para el IPAC, tal vez a través de una alianza.

85. Seguidamente el Coordinador también hizo uso de la palabra, para ofrecer el Centro de Instrucción de Aviación Civil, administrado por CORPAC, sugiriendo al punto focal la creación de una base de datos que cuente también con instructores calificados dentro de la región, además de los centros de instrucción y que se complemente con lo que ofrecen los Estados, pues la realidad de Latinoamérica dista de lo que puede pasar en Asia u otras regiones, dentro de un presupuesto accesible para participantes de nuestros Estados.

Conclusión

86. El GEPEJTA acordó encargar a la Secretaría circular una comunicación solicitando a los Estados miembros designar un punto de contacto en materia de capacitación que trabaje en coordinación con el Punto Focal “República Dominicana”.

Cuestión 3.2 del

Orden del Día: Capacitación

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/23 – Argentina

87. La Experta de Argentina presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/23 mediante la cual ponía a disposición de los Estados miembros de la CLAC becas que se dictan en el Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (CIPE), organismo dependiente de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) de Argentina. En ese sentido, ofreció sin costo el 10%

del total de vacantes para funcionarios de las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros de la CLAC, las mismas que podrían hacerse efectivas, siempre y cuando se complete el cupo mínimo de postulantes necesarios para que CIPE proceda a abrir el respectivo curso, destacando que las becas no incluían otros gastos como tickets aéreos, alojamiento, comidas, etc.

Conclusión

87. Sin comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada.

Cuestión 4 del
Orden del Día: **Medio Ambiente**

Cuestión 4.1 del
Orden del Día: **CORSIA**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/12 – IATA/ALTA

88. IATA elaboró la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/12 en relación al CORSIA, recordando que desde el año 2009 la industria aeronáutica había mostrado su interés de comprometerse para adoptar las acciones necesarias para reducir sus niveles de emisión de CO₂, comentando que como resultado de este compromiso, en la Asamblea 37 de la OACI (2010) se adoptaron algunos objetivos ambientales para la aviación internacional, tales como: una tasa media anual de mejora del rendimiento del combustible del 2% hasta 2020; una mejora en la tasa global de eficiencia del combustible del 2% anual desde 2021 hasta 2050; y un objetivo aspiracional de mediano plazo de mantener las emisiones netas globales de CO₂ al mismo nivel desde 2020.

89. A continuación la nota agregaba que, para cumplir con estos objetivos, la industria aeronáutica internacional había adoptado numerosas medidas que implican el desarrollo de nuevas tecnologías en la operación para hacerla más eficiente, una transición real y efectiva al uso de combustibles alternativos y sostenibles, un mejor uso de la infraestructura y un esquema de medidas globales de mercado para la compensación de emisiones de CO₂ y que en ese sentido, la 39 Asamblea de la OACI había adoptado el Anexo 16, volumen IV (CORSIA) como el plan único de la aviación internacional para compensar las emisiones de CO₂, y como una medida que apoya el cumplimiento de los objetivos ambientales a corto y mediano plazo.

90. Finalmente se señalaba que la OACI había hecho un llamado a los estados contratantes para adoptar y aprobar internamente las normas pertinentes al Anexo 16 volumen IV para su aplicación y para evitar la proliferación de medidas a nivel local que tiendan a replicar los compromisos del CORSIA, que pueden llegar a afectar su efectividad. A efectos de esto, comentó que CORSIA había sido adoptado en la OACI como la única medida basada en el mercado aplicable a los vuelos internacionales y sobre la base de que las emisiones no deben contabilizarse más de una vez. De particular preocupación es que algunos Estados están aplicando o considerando la aplicación de un instrumento de fijación de precios del carbono o un impuesto a los boletos para abordar las emisiones de la aviación internacional que cubrirá CORSIA.

CORSIA

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/43-NI/01 – Uruguay

91. Uruguay elaboró la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/43-NI/01 en relación al CORSIA, recordando que en el 39° Período de Sesiones de la Asamblea la OACI se había emitido la Resolución

A39-3 que aprobaba la Declaración consolidada de políticas y prácticas permanentes relativas a la protección del medio ambiente - Plan Mundial de medidas basadas en el mercado (MBM) y que posteriormente en el Período de Sesiones 214, celebrado en junio de 2018, el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) había adoptado el Volumen IV, Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) del Anexo 16, Protección del Medio Ambiente al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que contenía normas y métodos recomendados (SARPS) para la implantación de dicho plan.

92. La Nota también hacía referencia a que en el año 2017 se continuaron las reuniones con operadores aéreos sobre el plan de reducción de emisiones y MRV y que la DINACIA había participado del Simposio Iberoamericano sobre Medio ambiente, Aviación civil y cambio climático que se desarrolló en la ciudad de Guatemala, Guatemala, así como en el Seminario CORSIA del 2018, que se había desarrollado en la Sede de la OACI en Montreal, año en el que la OACI había designado a España como buddy-partnership de Uruguay a través del ACT-CORSIA. Posteriormente, hizo énfasis en que en octubre de 2018 la DINACIA había realizado un taller CORSIA, en el cual se había explicado el programa CORSIA fases y programa de reducción de emisiones, programa de monitoreo, reporte y verificación y la herramienta CERT.

93. Para el 2019 la DINACIA había remitido a OACI la lista de operadores aéreos, validada con el "CORSIA Aeroplane Operator to State Attributions" que se encontraba publicado en el sitio web del CORSIA y que en abril no se había remitido a OACI el listado de los órganos verificadores pues no se había obtenido interés de ningún organismo local para dicha acreditación. Finalmente, indicó que presentaba documentación adicional, conforme lo solicitado en la reunión del GEPEJTA/42, tales como: plan de acción Uruguay presentado a la OACI en el mes de setiembre de 2017, programa de innovación y conocimientos en bio-combustibles Uruguay, entre otros.

Cuestión 4.2 del

Orden del Día: Informe sobre actividades ambientales promovidas por organismos del sector aéreo internacional en Latinoamérica

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/13 – Guatemala

94. El Experto de Guatemala presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/13, tomando en cuenta que la creación y fortalecimiento de capacidades en materia de medio ambiente, aviación civil y cambio climático había tomado relevancia acorde a la necesidad de avanzar en la implementación de diversas iniciativas para dar cumplimiento tanto a lo contenido en el Anexo 16 y sus volúmenes como a las resoluciones que contienen directrices para mejorar el desempeño ambiental del sector aéreo internacional. Razón por la cual, en el 2019 se habían contabilizado alrededor de siete (7) actividades en las cuales se ha capacitado en temas relacionados con ruido, calidad del aire local, cambio climático, canasta de medidas de la OACI para la reducción de emisiones, aeropuertos sostenibles y sobre la implementación del plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSIA).

95. En ese sentido se refirió al Seminario Regional de la OACI sobre el CORSIA (Paraguay, marzo 2019), evento en el cual se trataron temas relacionados con el sistema de vigilancia, notificación y verificación, enfocándose en proveer a los participantes información sobre la utilización de las diferentes plantillas estandarizadas que ha generado la OACI para la presentación de los planes de vigilancia (EMP), informe de emisiones (ER) y también la presentación del formato para la verificación de emisiones que tendrá que ser utilizado eventualmente por los organismos de verificación.

96. También hizo referencia a que en abril del presente año, se había realizado el primer seminario de acción de la OACI hacia la visión 2050 para combustibles de aviación sostenible (SAF), donde se incluyeron temas como el desarrollo en certificación y despliegue de combustibles de aviación, diferentes iniciativas de los Estados y organizaciones para el despliegue de combustibles alternativos, facilitación de asociaciones para el despliegue de SAF, programas de financiación y asistencia, desarrollo en sostenibilidad de los combustibles y los próximos pasos para la actualización de la visión 2050 de la OACI en esta temática.

97. A continuación agregó que, en relación con los aeropuertos, se había realizado el Seminario de la OACI sobre Aeropuertos Verdes, mismo que fue llevado a cabo de manera conjunta con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI por sus siglas en inglés), incluyendo temas como: las tendencias emergentes en la gestión ambiental aeroportuaria, la economía circular integrada en las actividades de los aeropuertos, gestión del carbono y energías limpias, viajes sostenibles de puerta a puerta, adaptación climática y resiliencia, gestión del ruido en los alrededores del aeropuerto y la necesidad del compromiso de las comunidades, responsabilidad social corporativa como una licencia social para operar y crecer, finanzas verdes y privatización de aeropuertos, entre otros.

98. Terminando su presentación indicó que se habían realizado diversas actividades en modalidad de seminario, taller o simposio relacionados con la temática de medio ambiente y cambio climático, las cuales representaban una valiosa oportunidad para los Estados en la creación y fortalecimiento de las capacidades de sus colaboradores en conocer a profundidad las diversas iniciativas que se promueven en esta área, así como las experiencias y lecciones aprendidas en la implementación de las mismas y que consideraba importante la participación de los Estados en este tipo de actividades que permitían la interacción entre diferentes actores del sector (Autoridades, operadores aéreos, operadores aeroportuarios, industria, organismos internacionales, entre otros) lo que fortalece las relaciones en la región para el desarrollo de diversas iniciativas.

Conclusión

99. Sin comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada.

Cuestión 5 del
Orden del Día: **Seguridad Operacional**

Cuestión 5.1 del
Orden del Día: **Sistema Regional de Intercambio de datos de Seguridad Operacional**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/18 – Chile

100. El Experto de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/18 acerca de los sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional, sistemas diseñados para recolectar información sobre las deficiencias reales o potenciales en materia de seguridad operacional. Al respecto agregó que, los Estados regionales se encuentran en la implementación de estos sistemas a muy corto plazo de que estos entren en total operación. Agregó asimismo que, la implementación de los SDCPS y los CAST en cada Estado lo que permitiría disponer de valiosos datos que pueden ser compartidos para incrementar las bases de datos, efectuar comparaciones y finalmente generar inteligencia de seguridad operacional a nivel regional y local.

101. En ese sentido se refirió a que se estimaba que la mejor forma de operacionalizar esta idea y compartir los datos es en base a un repositorio web regional, normalizado y estandarizado en

taxonomía, estructura, indicadores, etc, en que los Estados depositen voluntariamente su información identificada y pueda ser de acceso por el resto de los Estados de la región a fin de disponer de dichos datos para incorporarlos en sus propios análisis.

102. Asimismo, indicó que una instancia como la indicada requería de un equipo de trabajo regional o de un proyecto regional para ser implementada, partiendo por su concepto de la operación, términos de referencia, reglamento de funcionamiento, administración, aspectos técnicos, etc, considerando además que para que esta idea adquiriera su real valor, es necesaria la participación de todos los Estados, teniendo presente que para su operación básica requiere de la existencia de un SDCPS funcionando y eventualmente de un CAST implementado, de lo contrario el traspaso y manejo de datos estandarizados vía web se podría ver dificultado.

103. Finalmente, destacó que la importancia de contar de un sistema regional de intercambio de datos que permita a los Estados de la región incrementar su ámbito de información para minimizar los riesgos en las operaciones aéreas al compartir esta inteligencia de seguridad operacional y así enfrentar en forma conjunta los desafíos que impone el crecimiento de las operaciones aéreas en las próximas décadas. En consecuencia, invitó a los Estados miembros a fomentar y patrocinar la implementación de los CAST Estatales, y se proyecte establecer una instancia regional para el intercambio de datos, conformando un equipo de trabajo o estableciendo un proyecto regional que, evalúe la posibilidad de establecer un sistema de intercambio de datos a través de un repositorio regional de información de seguridad operacional vía web.

104. Abriendo el debate, la Experta de Perú propuso realizar una coordinación con la Oficina Regional Sudamericana de la OACI respecto a la estrategia regional que se venía implementando en relación al sistema planteado por Chile, con el fin de no duplicar esfuerzos. Asimismo, consideró importante tener en cuenta la protección de la información a efectos que esta no sea utilizada de manera inadecuada.

105. Al respecto, el Experto de Chile aclaró que el sistema al que hacían referencia era un software que les permitiría a los Estados manejar sus propios datos de seguridad operacional, lo cual, en base a su experiencia, consideraba era algo complejo y que más bien lo que se pretendía era encontrar una plataforma que alimente o permita implementar la alimentación de datos de forma más simple y para que los Estados compartan con los demás, algún dato que le sea útil a otro, en caso, por ejemplo, se encuentre en la misma situación o problema.

106. Seguidamente, el Coordinador hizo referencia a que, en la Nota de estudio, Chile proponía la creación de un equipo de trabajo que evaluara la posibilidad de establecer un sistema de intercambio de datos, a través de un repositorio regional de información de seguridad operacional online. Al respecto, preguntó a los asistentes que Estados quisieran formar parte de este Grupo, el mismo que quedó conformado por Argentina, Brasil, Chile, Perú y Uruguay.

Conclusión

107. Sin más comentarios, se procedió a la conformación del grupo de trabajo sobre la implementación de los CAST con la participación de: Argentina, Brasil, Chile, Perú y Uruguay.

Cuestión 5.2 del

Orden del Día:

Experiencia y proceso de gestión de crisis de la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/16 – Brasil

108. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/16 recordando que en la reunión del GEPEJTA/42 había hecho una invitación al Grupo a establecer un canal de comunicación para la gestión de crisis en la CLAC, a partir de la indicación de puntos focales conformados en un enlace restringido de la Comisión que permita un contacto directo entre estos puntos focales para intercambiar informaciones y actuar cooperativamente en una eventual situación de crisis. A continuación, se refirió a que la Secretaría había circulado la tabla para los Estados Miembros y que, tan pronto contara con la información solicitada, se implementaría un enlace donde los datos se mantengan actualizados.

109. Seguidamente, indicó estaba presentando información respecto al proceso de gestión de crisis de ANAC para incentivar a los demás Estados miembros de la CLAC a compartir sus experiencias sobre el tema con el objetivo de promover un esfuerzo armónico y cooperado de respuesta a crisis en la región, pues ninguna organización está libre de enfrentar una situación de crisis.

110. Para dar una mejor explicación, agregó que la ANAC había pasado por varias situaciones que pudieron ser clasificadas como crisis, a saber, accidentes aéreos de gran repercusión, amenaza de huelga, protestas políticas con multitudes impidiendo el acceso a los aeropuertos, huelga de camioneros y desabastecimiento de combustible de aviación, fueron importantes desencadenantes de crisis. Asimismo, desde el 2014 la ANAC contaba con un programa amplio de gestión de crisis, cuyo programa incluye una norma interna que dibuja algunos macro escenarios de crisis posibles, define una estructura que debe ser accionada en esos casos, establece que la agencia debe tener un plan de gestión de crisis compuesto por los protocolos de respuesta de todas sus áreas e instruye acerca de los procedimientos de actualización de su plan de gestión de crisis.

111. Seguidamente, acotó que el modelo de protocolo adoptado prevé necesidades de infraestructura, acciones a ser disparadas, según el escenario que se presente, flujos de accionamiento, tiempos de reacción y riesgos potenciales. Los protocolos de crisis de las diversas unidades organizativas de la Agencia se recogen para componer el plan de gestión de crisis de la organización y que cada año invitaban a todas estas unidades a actualizar sus respectivos protocolos para que el plan de gestión de crisis de la Agencia sea actualizado. El plan también puede ser actualizado en función de la adquisición de nuevos conocimientos derivados del enfrentamiento de crisis o por otras razones internas de la Agencia.

112. El Experto de Brasil terminó su presentación indicando que, para profundizar ese intercambio de conocimiento, invitaba a los Estados a compartir sus experiencias y que su Estado estaba a disposición para que la Región pueda, de manera armónica, responder rápida y eficazmente a situaciones de crisis multinacionales.

Cuestión 5.3 del

Orden del Día: Compartir informaciones sobre el Panel Gestión de la Seguridad Operacional (Safety Management Panel - SMP)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/17 – Brasil

113. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/17 recordando que en la reunión del GEPEJTA/40 había presentado una Nota de estudio en relación a “compartir agenda de trabajo y ofertar cooperación en temas de seguridad operacional relacionados con los Paneles de que la ANAC participa en la Comisión de Navegación Aérea (ANC) de la OACI”. En ese

sentido, comentó que Brasil tenía un representante en todos los paneles de la ANC sobre seguridad operacional, por lo que podía presentar Notas de Estudio con informaciones sobre las actividades actualmente desarrolladas en los paneles de seguridad operacional de la ANC, además de ponerse a disposición de los miembros para cooperar junto a los países que tengan interés respecto a lo tema.

114. En ese sentido, se refirió al Panel de Gestión de la Seguridad Operacional (Safety Management Panel (SMP)), que tiene como objetivo desarrollar un nuevo Anexo respecto a los procesos de gestión de seguridad operacional involucrado a las responsabilidades de los Estados. En dicho panel al tratarse una amplitud de temas, se había dividido el trabajo en tres grupos:

- WG1 - Desarrollo de enmiendas a las provisiones de SSP (Development of Amendments to SSP Provisions)
Objetivo: Desarrollar cambios a las disposiciones acerca del Programa de Estado para la Seguridad Operacional y actualizar/perfeccionar las orientaciones para a la implementación
- WG2 –Desarrollo de las enmiendas a las provisiones del SMS (Development of Amendments to SMS Provisions)
Objetivo: Desarrollar cambios acerca de Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional
- WG3 - Mejora de las provisiones para la recolección, análisis y protección de la información y datos relativos a la seguridad operacional (Enhance provisions for the collection, analysis and protection of safety data and safety informations)
Objetivo: Perfeccionar los dispositivos acerca de recolección, análisis y protección de datos de seguridad operacional.

115. Agregó a continuación que el nuevo Anexo 19 fue aprobado en marzo de 2013, contemplando los ítems anteriormente establecidos en los Anexos 1, 6, 8, 11, 13 e 14. Los principales cambios de esta última edición del DOC 9859 en relación a la 3ª edición son los siguientes:

- Trata de cambios introducidos por la enmienda 1 del Anexo 19
- Complementa el SMI (www.icao.int/smi)
- Expande la introducción para tratar el alcance de las provisiones de la gestión de la seguridad operacional y sus aplicabilidades, incluyendo la discrecionalidad de la aplicabilidad del SGSO
- Introduce el concepto de gestión integrada de riesgos (ejemplo de safety e security)
- Refuerza la relación entre objetivos de la seguridad y desempeño de seguridad
- Provee una orientación general en la descripción e interfaces del sistema, orientación específica direccionada a los Estados bajo implementación del SSP y los proveedores de servicios bajo implementación del SGSO
- Provee orientación general acerca del concepto de escalabilidad de un sistema de gestión de la seguridad operacional
- Provee explicación para la relación entre NADSO (ALoSP) y las actividades de gestión de la seguridad operacional de los proveedores de servicios
- Mejora la orientación para la Gestión del Cambio en los capítulos 8 y 9 para los Estados y proveedores de servicios, respectivamente
- Provee orientación general para la realización de la Análisis de las Necesidades de Entrenamiento

- Trata la integración de los sistemas de gestión, incluyendo la integración del SGSO y del Sistema de Gestión de la Calidad

Cuestión 5.4 del

Orden del Día: Mejoras y avances de Seguridad Operacional en la Revolución de los Aviones

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/24 – Argentina

116. La Experta de Argentina presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/24 la misma que contenía información sobre las mejoras y avances de las actividades que venía desarrollando su Estado en materia de seguridad operacional, dentro de la política “revolución de los aviones”, que incluía los siguientes planes e iniciativas:

- Programa de notificaciones de Seguridad Operacional
- Inspecciones de Operaciones Aéreas
- Potenciación de las inspecciones ISOR- IDISR
- Creación del Grupo A-CAST
- Planes de Emergencia Aeroportuaria (PEA)
- Software de gestión
- Plan de vuelo electrónico
- Escuelas de vuelo

Cuestión 6 del

Orden del Día: Otros asuntos

Cuestión 6.1 del

Orden del Día: Página web CLAC (zona miembros y versión portugués)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/03 – Secretaría

117. La Secretaría elaboró la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/03 con el fin de presentar la parte de la página web institucional que había quedado pendiente, específicamente la versión en portugués y la implementación de la parte restringida. En ese sentido, agregó que esta podría visualizarse en <http://clacsec.lima.icao.int/Portugues.html>.

118. A continuación, se refirió a que la zona restringida contenía información dirigida exclusivamente a los profesionales y expertos de aviación y/o aeronáutica Civil de los Estados miembros y que había sido creada para ser utilizada como herramienta de trabajo interno de la CLAC, mediante el acceso restringido con el uso de un password. El menú principal de la zona restringida consta de 6 ítems:

- Documentos Internos: notas de estudio, notas informativas, informes de reuniones y en general cualquier documento que deba estar a disposición de los Estados miembros de manera restringida. Se solicita no circular por correo electrónico esta documentación
- Documentos de referencia: documentación que sirve de apoyo al trabajo de la Comisión. Están disponibles documentos presentados en reuniones de OACI y también textos relacionados con las Macrotareas de la CLAC. Asimismo, se presentan solicitudes de apoyo a notas de estudio para la 40° Asamblea de la OACI. Algunos de

estos textos podrían tener derechos de propiedad intelectual, por tanto, se solicita utilizarlos exclusivamente dentro del trabajo de la Comisión

- Documentos en borrador: documentos en proceso que trabajan colectivamente los Puntos Focales de las Macrotareas, el GRUGES, los Grupos ad hoc, etcétera. No son documentos oficiales y no representan el pensamiento de la CLAC de manera alguna
- Cooperación: Pasantías/Consultores: ofertas de pasantías para funcionarios de las autoridades aeronáuticas de la zona CLAC y un listado de profesionales y especialistas en diversas áreas, disponibles para consultoría internacional, con el fin de facilitar la cooperación entre los Estados miembros
- Encuestas en línea: encuestas de interés común, para ser contestadas en línea por los Estados miembros. Si la encuesta aparece en esta página, está vigente para ser contestada
- Cartera de Proyectos: proyectos que se han ido elaborando a efectos de implementar el Plan Estratégico de la CLAC

119. Finalmente recordó a los Estados miembros, que se encontraba pendiente el envío de información para completar y/o actualizar la zona pública de la web, correspondiente a cada Estado: reseña histórica, legislación, red aeroportuaria, derechos de tráfico, estadísticas, estudios económicos, plan estratégico y canal de comunicación.

Conclusión

120. El GEPEJTA acordó que la Secretaría volvería a circular la comunicación solicitando a los Estados miembros el envío de la información pertinente que complete y/o actualice la zona pública de la página web.

Cuestión 6.2 del Orden del Día:

Actualización y revocatoria – Decisiones CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/06 – Secretaría

121. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/06 indicando que conforme la Res. A16-9 “Aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y revisión del estado de las Decisiones de la CLAC” y la Res. A16-01 “Declaraciones CLAC”, se encontraban pendientes de actualización y/o revocatoria las siguientes Decisiones CLAC:

- Resolución A17-01: Estrategia para implementar un “Sistema de integración regional del transporte aéreo” (Nov-2006)
- Resolución A18-03: Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios (Oct-2008)
- Resolución A18-07: Declaración de la política y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección del medio ambiente (Oct-2008)
- Recomendación A16-06: Medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas en el transporte aéreo (Nov-2004)
- Resolución A16-19: Orientación sobre la aplicación del artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en los acuerdos de arrendamiento, en intercambio de aeronaves en la región (Nov-2004)

- Resolución A21-01: Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas en la región (Nov-2014)
- Resolución A22-01: Elementos a considerar en la concesión aeroportuaria (Nov-2016)
- Resolución A19-07: Elementos a considerar en un plan de desarrollo aeronáutico (Nov2010)

122. Al respecto, el Secretario sugirió que cada Punto Focal de las Macrotareas tomara una o más resoluciones para analizar y avanzar con el trabajo en las próximas reuniones del GEPEJTA, asunto que consideró sería conveniente confirmar por escrito posteriormente, a fin de optimizar el tiempo de la presente reunión.

Cuestión 6.3 del

Orden del Día:

Participación CLAC – I Foro Conectividad aérea en Latinoamérica (EASA)

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/43-NI/02 – Secretaría

123. La Secretaría elaboró la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/43-NI/02 acerca de su participación en el I Foro de Conectividad Aérea en Latinoamérica (mayo 2019, Argentina), organizado por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), la Agencia Europea de Seguridad de la Aviación (EASA) y el Municipio de Morón. En ese sentido, comentó que el principal objetivo del Foro fue el de fomentar lazos de cooperación internacional en materia de aviación, fomentar el desarrollo económico y productivo a través de la aeronáutica, promover el diálogo global sobre temáticas referidas a la aviación en el marco de la Revolución de los Aviones en la que la localidad de Morón se está fortaleciendo como distrito aeronáutico y participaron del evento representantes de gobierno, organismos internacionales de aviación, direcciones de aviación civil de Latinoamérica, organismos que regulan la aviación, cámaras y empresas del rubro aeronáutico del sector aerocomercial y de la aviación general.

Cuestión 6.4 del

Orden del Día:

Preparación Coloquio Regional de Transporte Aéreo 2020

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/04 – Secretaría

124. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/43-NE/04 recordando que en la reunión del GEPEJTA/40 se había acordado constituir un “comité de seguimiento” que se encargaría de monitorear el avance de las tareas producto de las conclusiones del Coloquio, realizado en Punta Cana, República Dominicana, en noviembre de 2017. En ese sentido, solicitó la constitución de un Grupo ad hoc que se encargue, junto con la Secretaría, de trabajar en la preparación del V Coloquio de Transporte Aéreo, a realizarse en el 2020.

125. A continuación, la Experta de Colombia tomó la palabra para ofrecer sede para la realización del Coloquio, después de las coordinaciones realizadas al interior de su Estado con los organismos y auspiciadores pertinentes.

126. Seguidamente, se dio la palabra para que los Estados expresarán su deseo de formar parte del Grupo ad hoc para la realización del V Coloquio. En ese sentido, el Grupo quedó conformado por: Argentina, Brasil, Colombia, Guatemala, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay e IATA.

Conclusión

127. El GEPEJTA acordó crear el Grupo ad hoc encargado de la realización del V Coloquio de Transporte Aéreo, con los Estados de Argentina, Brasil, Colombia, Guatemala, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay e IATA, sobre el cual Colombia ofreció ser sede del mismo, en coordinación con la Secretaría.

Presentación Ministerio de Turismo de Perú

128. El Sr. Daniel Maravi Vega-Centeno, Director General de Políticas de Desarrollo Turístico del Ministerio de Turismo del Perú (MINCETUR), realizó una presentación acerca de la política de turismo de su país, la misma que se acompaña como **Adjunto 4** al presente informe.

Clausura

129. El Sr. Héctor Arce, Coordinador de Política Aérea, en representación del Sr. Juan Carlos Pavic, Director General de Aeronáutica Civil de Perú, agradeció la visita y participación de los Delegados asistentes a la Reunión, al tiempo que el Secretario de la CLAC agradeció a los participantes por el trabajo desarrollado y el apoyo recibido por parte de la Autoridad de Aviación Civil de Perú, procediendo a clausurar la reunión.