

**VIGÉSIMO OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/28)**

(Santo Domingo, República Dominicana, 13 al 15 de marzo de 2012)

RESUMEN

Lugar y fecha de la reunión

1. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) celebró su vigésimo octava reunión entre los días 13 y 15 de marzo de 2012, en la ciudad de Santo Domingo, República Dominicana, en las instalaciones del Hotel Santo Domingo.

Ceremonia de apertura

2. El Sr. Luis Rodríguez Ariza, Secretario de Estado y Presidente de la Junta de Aviación Civil (JAC) de República Dominicana honró con su presencia la ceremonia de apertura dando el discurso de bienvenida a los Expertos de los Estados miembros de la CLAC e inauguró la reunión el día martes 13. Su discurso figura como **Adjunto 1** al presente informe.

Coordinación, Secretaría y participantes

3. Actuó como coordinadora de la reunión la Sra. Bernarda de Jesús Franco Candelario, Encarda del Departamento de Transporte Aéreo de la Junta de Aviación Civil de República Dominicana, asistida por el Secretario de la CLAC, Sr. Marco Ospina. Participaron 55 delegados representando a 12 Estados miembros, 1 Estado no miembro y 5 organismos internacionales. La lista completa de participantes figura como **Adjunto 2**.

Orden del Día

4. El Grupo de Expertos adoptó el Orden del Día presentado por la Secretaría, tal como se detalla en el **Adjunto 3** del presente Informe.

5. Sobre este asunto, la Secretaría informó sobre algunos inconvenientes que se habían presentado con la Macrotarea de "Gestión aeroportuaria" ya que únicamente se contaba con el detalle de los puntos del Orden del Día y más no de las notas de estudio correspondientes. Además, no había asistido a esta reunión ningún delegado de Perú, Estado responsable de dicha Macrotarea. En ese sentido, sugirió que la parte correspondiente a este tema se lo analice al término de la agenda, esperando que hasta ese momento se disponga de las notas de estudio y la participación de la delegación peruana. Asunto que fue acogido favorablemente por el GEPEJTA.

Cuestión 1 del

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

Cuestión 1.1 del

Orden del Día: **Liberalización del transporte aéreo (Colombia).**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/11 *Corrigendum Colombia*

6. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/11 *Corrigendum*, recordando que en la reunión del GEPEJTA/27 (San José, Costa Rica, 13 al 15 de septiembre de 2011) su país presentó una NE que contenía un análisis sobre la conectividad aérea entre los Estados miembros de la CLAC y los países de la región Asia Pacífico, haciendo un inventario de los Acuerdos de Transporte Aéreo, de conformidad con la información publicada en el página web de CLAC relativa a los derechos de tráfico. En aquella oportunidad, el GEPEJTA consideró pertinente que, dado que varios Estados tienen suscritos acuerdos con los países de la región Asia Pacífico, se hacía necesario verificar si dichos acuerdos habían sido implementados en su totalidad y/o parcialmente, esto para definir la realidad actual y las perspectivas de futuro.

7. Recordó asimismo, que el GEPEJTA acordó solicitar a los Estados que hagan llegar a Colombia, en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea, la información correspondiente a los derechos de tráfico que se vienen explotando en función de los acuerdos bilaterales suscritos con los Estados de la región Asia Pacífico, estos Estados son: Argentina, Brasil, Chile, Guatemala, México, Paraguay, Perú y República Dominicana, habiendo recibido respuestas de siete de ellos, cuya información se presentaba en la propia NE.

8. Informó también que luego del análisis realizado por su Administración, en su calidad de Punto Focal de esta Macrotara, se podría expresar que, si bien se encontraban dados los marcos regulatorios que permitirían generar conectividad de algunos países miembros de la CLAC con la región Asia Pacífico y se conocían iniciativas de Estados como Brasil y Argentina de incrementar vínculos con países de esa región, la efectividad y aplicabilidad de estos servicios era precaria, por lo que, por el momento, no se podía pensar en un Acuerdo multilateral de carácter liberal con otro bloque, lo cual resultaba bastante ambicioso. En sentido de lo expuesto, propuso al Grupo a tomar nota de la información presentada e intercambiar opiniones a efectos de adoptar la medida más apropiada sobre el tema.

9. Durante el debate, la Experta de República Dominicana informó que, además de Rusia, aprovechando la reunión del ICAN en octubre de 2011 suscribió un Acuerdo de Servicios Aéreos con India en el cual se otorgaba derechos de tráfico de hasta quinta libertad y designación múltiple, por lo que, estaban a la espera del inicio de operaciones por parte de aerolíneas de dicho país.

10. El Representante de la IATA destacó que la iniciativa de la CLAC respecto de analizar la conectividad con otras regiones era de suma importancia. En ese sentido, expresó que los acuerdos bi y/o multilaterales les parecía que siempre serían una valiosa contribución, pues se dejaban abiertas las posibilidades de conectividad y las líneas aéreas podrían explotar dichas vías, por lo que, exhortó a que la CLAC continúe trabajando en esta materia que desde todo punto de vista era positiva.

11. El Experto de Chile, al tiempo de excusarse porque su país no había respondido la consulta, informó que ese país tenía acuerdos con varios países de la región asiática e informó que disponían de conexiones efectivas tan solo con Australia y Nueva Zelanda en el Pacífico Sur. De igual forma, hizo notar que también los países de Asia con los cuales tenían varios convenios vigentes tampoco estaban, por el momento, explotando los servicios acordados. Informó asimismo, que tenían un acuerdo suscrito con la India. Continuó informando que su país había suscrito un convenio multilateral vigente para la liberalización del transporte aéreo que fue suscrito con los países de la Cuenca del Pacífico (MALIAT, por sus siglas en inglés), mediante este acuerdo los Estados firmantes se otorgan todos los derechos de tráfico y existe también un protocolo de cabotaje para los países que estén abiertos a incorporarse. Destacó asimismo, que al momento aproximadamente 12 países ya se habían adherido al Convenio.

12. Por otro lado, hizo notar que el futuro la región como un todo partiendo del Convenio Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC podría vincularse con toda la Cuenca del Pacífico y disponer de varios países interconectados, tanto de nuestra región como de la región Asia-Pacífico.

13. El Representante de Brasil por su parte, recordó que en los años 90 la conectividad de su país con Estados del Asia era importante y expresó que solo VARIG tenía como destinos Japón, Hong Kong, Bangkok y Osaka, eso sin considerar un punto en China, desafortunadamente después del 11 septiembre del 2001 el tráfico disminuyó y una de las razones de eso se debió a que los Estados Unidos de Norteamérica comenzaron a exigir visas de tránsito, eliminándose por tanto un flujo importante de pasajeros étnicos. Sin embargo, se ha observado que líneas aéreas asiáticas han vuelto a operar como es el caso de Korean Airlines, así como, la nueva operación de Singapore Airlines y China Air. Destacó asimismo, que la operación entre las dos regiones depende mucho del comportamiento del comercio y se esperaba que en el futuro mejore la conectividad, por lo que, consideró que mantener abiertas las vías, en función de los acuerdos de transporte aéreo era prudente y objetivo.

14. La Experta de Cuba concordó con las conclusiones de la NE/11, en el sentido que, por el momento, no era necesario concertar un acuerdo multilateral con Asia Pacífico pues en el régimen bilateral existían acuerdos que aún no habían sido explotados. También informó que su país había suscrito acuerdos bilaterales con países de esa región; además, tenían acuerdo con Rusia que se venía explotando, así como, uno con China y otro con Dubái. Por último, expresó que si bien la política de transporte aéreo de su país no era de cielos abiertos, era flexible y gradual.

15. El Experto de Argentina manifestó que su país concordaba con la posición expresada por los especialistas que le antecedieron en la palabra pues sería demasiado ambicioso plantear la búsqueda de un acuerdo multilateral entre las dos regiones. De todos modos, su país venía procurando desarrollar una apertura en la conectividad a través de acuerdos bilaterales.

16. A continuación, la Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/12, mediante la cual, entre otras cosas, se informaba que el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio había desarrollado sus XXXIX jornadas y como parte del Orden del Día de este evento se había analizado el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC, resaltando la importancia del mismo y resolviendo lo siguiente:

***Primera.-** Considerando que la tendencia a la liberalización del transporte aéreo internacional parece irreversible, que el Convenio Multilateral de Cielos Abiertos para la región de la CLAC constituye una evidente fuente de integración, y que resulta del todo inconveniente marginar o aislar a algún país latinoamericano de tales procesos, el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial recomienda a los Estados de la CLAC la suscripción, ratificación o adhesión del mencionado Convenio.*

***Segunda.-** El Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial aprecia que la circunstancia de que los países de la Región Latinoamericana pudieran tener normas y políticas lo más similares posibles en materia de transporte aéreo internacional, otorgaría mayor certeza jurídica a las relaciones aerocomerciales y facilitaría el desarrollo del transporte aéreo, por lo que insta a las autoridades de la región a promover las adecuaciones necesarias en esa dirección.*

***Tercera.-** Los Tratados de Libre Comercio que se han celebrado entre los países latinoamericanos y los Acuerdos de Cartagena y Fortaleza constituyen un primer progreso en materia de integración, progreso que para continuar creciendo necesita imperiosamente del desarrollo del transporte aéreo internacional, por lo que el Convenio Multilateral de Cielos Abiertos para la región de la CLAC es complemento necesario y está en plena armonía con el marco internacional descrito.*

17. Luego de abrir el debate, la Secretaría también se refirió a las tendencias que se venían observando en la región en cuanto al acercamiento de la Comunidad Andina con el Mercosur a efectos de obtener un proceso de integración a futuro. Destacó asimismo, que el Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas de la CAN había discutido este tema en su última reunión y se observaba que existiendo entre los países andinos un Acuerdo de Cielos Abiertos se podría buscar la forma de sumar esfuerzos para armonizarlo con el Acuerdo de Fortaleza, asunto que se podría superar si los Estados miembros de los dos Acuerdos suscriben el Acuerdo de la CLAC o armonizan sus posiciones con el mismo.

18. Por otro lado, informó que la Cancillería de Colombia había enviado una nota oficial a la Secretaría de la CLAC, mediante la cual se eliminaban algunas reservas hechas por ese país cuando suscribieron el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC lo que le daba mayor flexibilidad y ampliaba el espectro de los derechos de tráfico que otorgarían. Esta información la podrían encontrar en la página web de la Comisión.

19. La Experta de Colombia informó que su país tenía a cargo la Presidencia *pro t mpore* del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas y dio a conocer que el 29 de febrero los Estados miembros de dicho Comité habían mantenido una video conferencia en la cual su país había propuesto que se otorguen derechos de tráfico de quintas libertades dentro de la región latinoamericana, desafortunadamente no existe todavía consenso y esperaban que se pueda superar esto y en un futuro se logre esa aspiración.

20. El Experto de Chile, por su parte, al tiempo de felicitar a Colombia por haber alzado las reservas con que había firmado originalmente el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC, lo que demostraba que afortunadamente el Grupo de Trabajo había acertado al introducir en el Acuerdo Multilateral la posibilidad de reservas pues éste era un método flexible y las mismas podían levantarse en cualquier momento, incluso después de la ratificación. En consecuencia, un convenio liberal como el de cielos abiertos de la CLAC con éste sistema permite que la liberalización del transporte aéreo en la región vaya caminando progresivamente, pues aquellos países que en un momento determinado tienen problemas pueden suscribir con reservas y más adelante, resuelto el problema o modificada la política de su gobierno, puede levantar las mismas.

21. Por otro lado, resaltó la importancia del documento promulgado por el INSTIBAEROSPA porque el análisis que realizó este Instituto sobre nuestro Acuerdo de Cielos Abiertos es estrictamente académico ya que allí hay juristas de toda Iberoamérica, es decir, España, Portugal, México, Centro América, El Caribe y por supuesto toda Sudamérica y, por tanto, los juristas que hicieron el análisis lo hicieron desde la óptica eminentemente académica y no política. En definitiva las conclusiones alcanzadas en las Jornadas son un real respaldo al trabajo realizado por la CLAC.

Conclusión

22. El GEPEJTA resolvió:

- a) que, por el momento, no se avizoraba la necesidad de desarrollar un acuerdo multilateral con los países de Asia-Pacífico y, en todo caso, se debería seguir explotando los actuales convenios bilaterales y explorando la posibilidad de incluir en el programa de trabajo de la CLAC, como una tarea constante, la evolución de este tema, a efectos de disponer a futuro, ojala de un acuerdo multilateral entre las dos regiones; y,
- b) resaltar la importancia de las conclusiones alcanzadas por el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y solicitar a los especialistas de los Estados que no han firmado el "Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la

CLAC”, promuevan al interior de sus Administraciones la suscripción del mismo, lo antes posible.

**Cuestión 1.2 del
Orden del Día:**

Actualización Resolución A18-5 sobre “Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región” (Colombia)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/10 *Colombia*

23. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/10 relacionada a la modificación de la Res. A18-5 sobre “Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región”, recordando que durante la Vigésimo Séptima reunión del GEPEJTA celebrada en San José de Costa Rica, septiembre 2011, al analizar el tema, se observó que la meta de gestión de esta tarea aludía a “**encontrar soluciones para mitigar el constante aumento del precio de combustible de aviación**”, recordó asimismo que durante el debate, el grupo de expertos consideró que en esa reunión no se podía tomar una decisión final, resolviendo tratarla en la siguiente reunión, a efectos de que los expertos dispongan de tiempo suficiente para analizar con profundidad las modificaciones propuestas enviando sus comentarios a la Secretaría, si los tuvieren a más tardar el 1ero de diciembre de 2011, a efectos que el Punto Focal pueda actualizar el documento.

Conclusión

24. En esa línea de ideas, la Secretaría circuló el proyecto de enmienda y se habían recibido respuestas detalladas en la NE, de: Brasil, Chile, Guatemala, Paraguay, Perú, República Dominicana y Venezuela. De igual manera, se consideraron las sugerencias de Argentina y la Secretaría y, posteriormente, se pasó revista al proyecto de resolución y se realizaron varias enmiendas, quedando el documento de la siguiente manera:

RESOLUCIÓN A20-XX

MEDIDAS PARA REDUCIR EL IMPACTO DEL PRECIO DEL COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN DENTRO DE LOS COSTOS TOTALES DE LAS LÍNEAS AÉREAS EN LA REGIÓN

CONSIDERANDO la volatilidad del precio del combustible, como una causa importante de la reducción de la rentabilidad de las empresas, al ser uno de los rubros más significativos en los costos de operación de las líneas aéreas;

CONSIDERANDO la gran cantidad de impuestos que inciden en el aumento del precio del combustible afectando directamente los costos del vuelo, que son trasladados a los pasajeros influenciando directamente el crecimiento del transporte aéreo regional y continental.

CONSIDERANDO que en la región, el precio de combustible es un factor que se constituye en una limitante para la competitividad de las aerolíneas estimándose este promedio para Latinoamérica en el 37% de los costos operacionales de una aerolínea, cerca de 14% más alto que el promedio de precios mundial.

CONSIDERANDO que la industria ha implementado medidas frente al alza del precio de combustible tales como: anuncios de recortes de capacidad, el desarrollo de nuevas tasas, incremento del precio del billete, lo cual puede reducir el ritmo de crecimiento del sector, e incluso llegar a contraer la demanda

LA XX ASAMBLEA DE LA CLAC
RESUELVE

1. Exhortar a las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros, a considerar, con las autoridades de otros sectores competentes en esta materia, la promoción de políticas públicas de precios para los combustibles de aviación que reflejen las mejores prácticas internacionales.
2. Alentar a las autoridades aeronáuticas a que tomen en cuenta los criterios de la OACI en relación con los impuestos sobre el combustible y lubricantes contenidos en las Secciones I y II del Documento 8632 relativo a los “Criterios de la OACI Sobre Impuestos en la Esfera del Transporte Aéreo Internacional”, la Resolución A37-20 sobre la “Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo” (Documento 9958 “Resoluciones Vigentes de la Asamblea de la OACI”), así como el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
3. Promover en los Estados miembros la implementación de medidas que contribuyan a mitigar el constante aumento del precio de combustible tales como:
 - a) Desarrollar procedimientos y tecnologías mundiales de navegación basada en la performance (PBN), en observancia de las directrices previstas en El Manual sobre Navegación Basada en la Performance (Doc. 9613) de la OACI y considerando que este sistema permite volar de una forma más eficiente, lo cual a su vez garantiza mayor seguridad en la operación, ahorro de combustible, disminución de tiempos de vuelo, reducción en la emanación de gases CO₂ a la atmósfera y contaminación auditiva durante los procedimientos de salida y llegada a los aeropuertos.
 - b) Propiciar la creación de grupos interdisciplinarios de trabajo que centren sus esfuerzos en el estudio de viabilidad económica sobre combustibles alternativos, los cuales plantean la posibilidad de ser más ecológicos y menos onerosos que los tradicionales.
 - c) Coadyuvar con la industria para fomentar el desarrollo e implantación de combustibles alternativos sostenibles para el desarrollo sostenible del sector de aviación, en la medida en que se cumplan los requisitos técnicos, incluidos los aspectos de seguridad operacional y los criterios de sostenibilidad.
 - d) Instar a los Estados miembros a fortalecer las plantas de controladores aéreos cuando se requiera, adecuándolas al crecimiento del tráfico aéreo y evitando generar ineficiencias.
 - e) Exhortar a los Estados miembros para que la infraestructura de navegación proporcione una cobertura adecuada, atendiendo el continuo crecimiento del tránsito aéreo, obteniendo un nivel de infraestructura avanzado, especializado y competitivo que satisfaga las expectativas de los usuarios en términos de mayor flexibilidad operacional, puntualidad y reducción de costes a los operadores.
 - f) Alentar a las autoridades aeronáuticas que gestionen, ante las autoridades competentes, acciones tendientes a desgravar el precio del combustible y a promover la liberalización del mismo.

- g) Instar a las autoridades aeronáuticas para que los Estados con economías emergentes donde la producción de aeronaves es inexistente, eviten gravar la adquisición de flota de última tecnología, a fin de estimular la renovación de la misma.

5. Exhortar a los Estados miembros a facilitar el abastecimiento de combustible, sobre todo en zonas aisladas, alejadas o de difícil acceso, donde los servicios de transporte aéreo son los únicos medios para acceder a esas poblaciones.

Esta Resolución reemplaza a la Resolución A18-

25. Por otro lado, en la misma Cuestión del Orden del Día, el Representante de IATA se refirió al tema relativo al subsidio de combustibles, indicando que es muy difícil que los gobiernos puedan tomar medidas concretas para disminuir los precios y sugirió que, en todo caso, la CLAC tome a cargo esta tarea designando un funcionario que se encargue permanentemente de realizar un seguimiento y un inventario mensual por país sobre lo que está sucediendo al respecto e hizo notar, como ejemplo, que en algunos países se aplican precios diferentes al transporte doméstico, lo que no sucede en otros.

26. La Secretaría por su parte, informó que su presupuesto no le permitía mantener una persona que se dedique exclusivamente a trabajar en esta materia y explicó que, si bien en algunos países se aplican precios diferentes, estos responden a políticas de Estado para incentivar el transporte aéreo y la modernización de flotas pero asimismo, las líneas aéreas cuando emiten sus boletos han incluido determinados valores para contrarrestar el incremento de los precios, como es el caso de los “YQ”, sobre los cuales tampoco se tenía información real en materia de costos. **Por tanto, sugirió que sea la propia IATA la que se encargue de realizar el trabajo propuesto y, con mucho gusto, la Secretaría de la CLAC podría poner a disposición de los Estados su página web a efectos de ofrecer información a la comunidad aeronáutica.**

**Cuestión 1.3 del
Orden del Día:**

Acuerdos de cooperación (Colombia)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/14 *Colombia*

27. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/14 relativa a los acuerdos de cooperación, recordando que en la anterior reunión, su país había presentado diligenciada la encuesta relativa a los acuerdos de colaboración que tenía como objetivo primordial la identificación de tendencias en los países de la región sobre el tipo y aplicación de los acuerdos de colaboración entre las aerolíneas durante el último tiempo. En aquella oportunidad, el Grupo había acordado aprobar la encuesta y la Secretaría la circuló para que los Estados envíen sus respuestas en un plazo perentorio.

28. A la fecha de la presentación de la NE habían respondido la encuesta los siguientes Estados: Argentina, Colombia, Cuba, Guatemala, República Dominicana, Perú y Venezuela. Del análisis efectuado a las respuestas enviadas, se observó que existía una tendencia en incluir en la política aérea de los Estados, normas, criterios y/o procedimientos relacionados con acuerdos de colaboración. Algunos países mostraban mayor grado de apertura respecto a dichos acuerdos y otros lo aplicaban de manera restrictiva. En general, se observó que disponían de una cláusula modelo para acuerdos de código compartido o se guiaban por la cláusula sugerida en el modelo MASA de la OACI.

29. En lo atinente al intercambio de aeronaves, en la NE, se observaba que los Estados en su mayoría no disponían de cláusula modelo o no se había aplicado en su jurisdicción esta figura. También se observaba en las respuestas recibidas que en todos los Estados existían disposiciones

específicas o textos normativas que enmarcan el tema y sí tenían criterios administrativos para el manejo del mismo. Para ilustrar este análisis, la Experta sometió a consideración del Grupo en tabla adjunta la tabulación de las respuestas recibidas.

30. Terminó la presentación, invitando al Grupo a tomar nota de la información presentada, intercambiar opiniones, instar a los Estados que no han respondido a que lo hagan. Asimismo, sometió a consideración del Grupo el texto de un memorando de acuerdo de cooperación entre autoridades aeronáuticas para la doble vigilancia de la seguridad operacional, relativo a los contratos de intercambio de aeronaves, esto con el propósito de que se desarrolle como un proyecto de recomendación, que sería presentado en el próximo comité ejecutivo y ulterior aprobación de la asamblea.

31. Durante el debate, el Grupo discutió sobre, si el documento presentado por el Punto Focal debería ser considerado como una resolución o recomendación. Luego de una amplia discusión, se consideró que debería ser un proyecto de resolución, pues existen otras decisiones adoptadas como guías de orientación que han sido promulgadas a modo de resolución. En ese sentido, se acordó encargar a la Secretaría que elabore el proyecto de resolución correspondiente para someterlo a consideración del comité ejecutivo en su próxima reunión.

Conclusión

32. El GEPEJTA acogió favorablemente la NE presentada por el Punto Focal, exhortando a los Estados que no han respondido la encuesta, que lo hagan para ampliar el espectro del diagnóstico y encargar a la Secretaría que elabore un proyecto de resolución que contenga una directriz para disponer de un modelo de memorando de acuerdo de cooperación entre autoridades aeronáuticas para la doble vigilancia de la seguridad operacional, relativo a los contratos de intercambio de aeronaves, para someterlo a consideración del comité ejecutivo en su próxima reunión.

Cuestión 1.4 del Orden del Día:

Registro aeronáutico (Colombia)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/18 *Colombia*

33. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/18 referente al registro aeronáutico y recordando que durante la reunión del GEPEJTA/27 (San José, Costa Rica, del 13 al 15 de septiembre de 2011), se presentó la meta de gestión de este tema, tendiente a determinar si era necesario formular una directriz regional, encaminada a contar con un estándar de los actos susceptibles de Registro y se presentaron las actividades y ponderación de las etapas respectivas. Esta propuesta, fue acogida favorablemente por el GEPEJTA, y se encargó a la Secretaría que circule la encuesta elaborada por Colombia entre los Estados miembros, para que envíen sus respuestas en base del cronograma propuesto.

34. A continuación, informó que, a la fecha de elaboración de la NE, se contaba con la información de: Argentina, Brasil, Bolivia, Colombia, Cuba, Chile, Ecuador, Honduras, Paraguay, Perú, República Dominicana y Venezuela. Continuó su presentación dando a conocer que luego de tabular los datos recibidos se concluía que en los 12 Estados que respondieron, existía regulación sobre los actos de obligatorio registro. Asimismo, manifestó que, respecto a la segunda pregunta, se debía considerar un parámetro de homogeneidad, que permitiera hacer una medición comparativa y, en tal sentido, se agrupó los trámites sujetos a registro a efectos de encontrar un estándar determinado de la siguiente manera:

- Actos constitutivos de propiedad sobre aeronaves;
- Actos traslaticios de dominio sobre aeronaves;

- Actos que graven o limiten, en general, el dominio sobre aeronaves;
- Actos o contratos que versen sobre aeronaves, celebrados en el exterior y que tengan efectos en el país pertinente;
- Embargos y demás medidas cautelares que se decreten sobre una aeronave civil;
- Actos que constituyan o transfieran o den por terminada la calidad de explotador sobre aeronaves;
- Contratos sobre aeronaves.

35. Expresó asimismo que, en lo relativo a la sistematización de formatos y procedimientos para el trámite de Registro Aeronáutico, ocho (8) Estados habían informado no disponer de estas herramientas y cuatro (4) manifestaron que sí disponen. Sin embargo, de esos cuatro (4), dos (2) de ellos, Bolivia y Colombia, pese a tener formatos electrónicos y procedimientos, no podían realizar trámites en línea. En el caso de su país, la normatividad exige el registro sobre el documento físico.

36. Respecto a esto último, sugirió que sería procedente recomendar a los Estados que trabajen en la implementación de formatos y procedimientos para los trámites de registro aeronáutico, que se puedan desarrollar efectivamente a través de una plataforma tecnológica que permita realizar el registro en línea, a fin de brindar facilidades a los usuarios.

37. En lo atinente al tiempo promedio de realización de un trámite de registro aeronáutico, se observaba que el tiempo de dicho trámite oscilaba entre 3 y 20 días. Por último, expresó que en lo referente al precio de los trámites del registro aeronáutico, se notaba que la mayoría de los Estados presentaron la información considerando su propia moneda o unidad utilizada para tal fin, lo que hacía difícil realizar una tabulación, si a esto se sumaba el amplio espectro de trámites que se realizan en el registro aeronáutico de los Estados.

38. Por otro lado, en la presentación de esta NE, también se refirió a la ratificación o adhesión del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil, y su Protocolo (2001) y se observó que de los 12 Estados que respondieron, 9 no habían suscrito todavía este importante instrumento que regula la financiación y el arrendamiento de equipos móviles de conformidad con las necesidades del mercado y las prácticas internacionales, reduciendo costos, por lo que concluyó que sería conveniente instar a los Estados a que ratifiquen el instrumento internacional en mención, atendiendo a las bondades que éste representaría para la industria.

39. Terminó su presentación expresado invitando al GEPEJTA a tomar nota de la información presentada e intercambiar comentarios sobre el particular.

40. Durante el debate, los expertos intercambiaron puntos de vista y realizaron consultas a la Experta de Colombia, especialmente sobre el número de trámites y la posibilidad de armonizar los precios de los mismos en un solo tipo de moneda, sobre lo cual la Experta aclaró que en algunos Estados eran muchos los ítems sujetos a registro así como sus precios y en otros eran pocos, por lo que habría que determinar parámetros de medición armonizados que permitieran tabular adecuadamente la información.

41. Igualmente, durante el debate la Secretaría y el Experto de Chile hicieron notar, entre otras cosas, que el tema sobre el Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y su protocolo había sido discutido ampliamente en el seno de la CLAC y existía inclusive ya una recomendación (Rec. A18-6) para que los Estados se adhieran al mismo.

42. Asimismo, se observó que la falta de ratificaciones se debería a que este Convenio a más de ser bastante complejo, en la mayoría de los Estados de la región producía la necesidad de modificar una buena parte de la legislación, no solo referida al registro de las matrículas de las

aeronaves, sino de otro tipo como la hipoteca de aeronaves y otras regulaciones ajenas al tema aeronáutico, como son las relativas a las relaciones de crédito y de quiebra. De igual forma, se podrían encontrar inconvenientes respecto de algunas compañías aéreas pequeñas frente a compañías grandes de transporte aéreo internacional que por la vía contractual pueden obtener créditos internacionales y temen que este convenio les rigidice la relación con bancos internacionales.

Conclusión

43. El Grupo, luego de analizar ampliamente el tema del registro aeronáutico, acordó:
- a) sugerir a los Estados que trabajen en la implementación de formatos y procedimientos para los trámites de registro aeronáutico que se puedan desarrollar efectivamente a través de una plataforma tecnológica que permita realizar el registro en línea, a fin de brindar facilidades a los usuarios; y,
 - b) solicitar al Punto Focal que vea la posibilidad de realizar la tabulación de la información disponible por todos los conceptos de trámite y calcular las tarifas en función del tipo de cambio del mercado.

Cuestión 1.5 del Orden del Día:

Utilización de aeronaves civiles en actos ilícitos (Colombia)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/16 *Colombia*

44. La Experta de Colombia, en su calidad de Ponente del Grupo *ad hoc* conformado por Argentina, Brasil, Colombia (Ponente), Costa Rica, Uruguay, República Dominicana, ALTA e IATA, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/16 relativa a la Utilización de aeronaves civiles en actos ilícitos, recordando los antecedentes que originaron el análisis de este tema y la inclusión del mismo en el Plan Estratégico de Trabajo.

45. Considerando los antecedentes de este tema detallados en la NE, así como, los términos de referencia del Grupo *ad hoc*, la Secretaría ha creído conveniente transcribir en el informe la parte pertinente al análisis y la conclusión del Grupo *ad hoc*, mismo que se detalla a continuación:

“Análisis de Cara a los Términos de Referencia Aprobados en el GEPEJTA/24

12. *En cumplimiento del compromiso señalado se presenta el siguiente análisis respecto a los términos de referencia aprobados por el GEPEJTA/24, en los términos siguientes.*

13. *Primera etapa, consistente en circular entre los Estados miembros del Grupo Ad hoc, las Recomendaciones A10-2, A10-4, A11-4, A16-6 y Resoluciones A10-4 y A15-19, a los fines de conocer la opinión de los Estados sobre el contenido de las mismas, y proceder a su revisión y propuesta de actualización.*

14. *Respecto a esta primera etapa, al iniciar la revisión del tema la República Dominicana manifestó que dentro de la Tabla de Proyectos y Programas de Trabajo que consta en el Apéndice de la Primera Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR/SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG/1), se revisaron específicamente los instrumentos precitados (República Dominicana es el Estado coordinador del Programa Armonización y Unificación de Decisiones FAL/AVSEC CLAC), cuyo resultado debería ser la presentación de una Nota de Estudio con la propuesta de modificaciones y*

actualizaciones de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC. En consecuencia, se entiende que el tema se encontraría dentro de la órbita de trabajo del Grupo FAL/AVSEC, CLAC-OACI.

15. *Por su parte, Brasil se pronunció en el mismo sentido, acotando que el tema correspondía más a la macro tarea de Facilitación, y en tal sentido debería ser excluida de la macro tarea de transporte y política aérea, y la Dirección Nacional de Transporte Aéreo Argentina aportó opinión en igual sentido.*

16. *Por otra parte, algunos miembros del grupo manifestaron ciertas reservas respecto de los beneficios, pero sobre todo de los resultados concretos que en particular pudiera producir la tarea de solicitar a cada Estado que confeccione un censo de todas las aeronaves (incluso las de matrícula extranjera) y pilotos que se encuentren operando por un período prolongado en su territorio.*

17. *Lo anterior se encuentra sustentado en la circunstancia de que las encuestas que habitualmente se circulan a los Estados CLAC por diversos motivos distan de obtener en retorno un nivel de respuesta siquiera cercano a un ciento por ciento. Una apreciación realista indica que las encuestas pueden considerarse un éxito cuando se alcanza la meta de que el porcentaje de falta de respuestas sea reducido.*

18. *Si bien esta circunstancia no suele representar un problema mayúsculo cuando se trata de encuestas destinadas a obtener un panorama que refleje alguna tendencia o modalidad, sí lo es cuando se trata de un tema como el que está en estudio aquí. En efecto, bastaría con que un solo Estado no aportase la información solicitada (por cualquier razón que fuera) para que se frustrase el propósito de esta tarea, permitiendo, por ejemplo, que un número desconocido de aeronaves o personal quede fuera del registro y, por ende, escape al mecanismo de contralor que se pretende implementar.*

19. *Lo mismo sucedería si la información es brindada, pero resultase (también por cualquier causa que fuere) incompleta. Tengamos en cuenta que es muy factible que ello suceda, por cuanto no resulta sencillo que los registros del universo de aeronaves y personal afectado estén permanentemente actualizados y completos en su totalidad. A ello se agrega el dato que es altamente probable de que aeronaves destinadas ex profeso a la comisión de ilícitos no estén registradas, o lo estén con matrículas adulteradas.*

20. *A ello hay que sumarle el hecho de que puede haber Estados que sean reticentes a proveer esta información, fundamentalmente por razones de seguridad, y nada podría objetárseles con respecto al ejercicio de este derecho soberano.*

21. *En consecuencia, cabría concluir que bastaría con que el pretendido censo no alcanzase a la absoluta totalidad del universo de aeronaves de la región y del personal afectado a su operación y servicio, o que cualquiera de esos datos fuese incorrecto, para que se frustrase el noble propósito que inspiró a esta iniciativa, provocando un dispendio de tiempo, trabajo y recursos que no podrían producir el efecto buscado. Por ello, se estima que la acción de contralor sobre tales actividades sólo puede ser ejercida eficazmente por las entidades u organizaciones especialmente destinadas a tal fin, y equipadas con los medios apropiados al efecto, sin perjuicio de poner enfáticamente de manifiesto la predisposición de colaboración de la CLAC y sus Estados miembros para asistirles en cuanto aquellas estimen necesario y cooperar de la manera más eficaz posible, a requerimiento suyo, en el combate de toda utilización de aeronaves que resulte incompatible con las previsiones del Convenio de Chicago o las leyes domésticas de cada Estado.*

22. Sin perjuicio de lo dicho, el grupo ad hoc estima que existen algunas otras iniciativas que pueden resultar valiosas en este contexto y a los fines indicados. En tal sentido, se ha presentado la propuesta de conformar un cuestionario para girar a los Estados con el objetivo de que éstos -siempre que no tengan objeciones para hacerlo-, informen acerca de la existencia y características de normativas internas (leyes, decretos, resoluciones y demás actos administrativos o de gobierno equiparables) con relación a los protocolos de actuación aplicables en sus jurisdicciones en caso de detección de utilización de aeronaves en ilícitos, en particular lo que se refiere a interceptación y medidas consecuentes. A diferencia del caso anterior, se trataría aquí de una “encuesta ilustrativa”, cuya única finalidad consistiría en brindar un panorama general del estado de la cuestión en la región. Por lo tanto, la eventual carencia de respuestas de algún o algunos Estados no afectaría significativamente a este objetivo. Más importante aún, la compulsa podría servir como base para que un grupo de expertos jurídicos trabaje en la elaboración de un informe sobre el estado de situación y las características de las normativas vigentes, el cual podría resultar de utilidad como guía orientativa o de consulta en la materia, recogiendo la experiencia de los Estados al respecto. A la vez, se incorporaría el invaluable aporte que la OACI ha hecho mediante la producción de los nuevos documentos sobre Seguridad de la Aviación adoptados por los Estados presentes en la Conferencia Diplomática de Beijing en 2010, con la finalidad de agregar estos nuevos elementos y producir los mejores resultados posibles.

23. Es dable recordar que en su momento la “Declaración de Cartagena”, adoptada por la CLAC el año pasado, se convirtió en la primera declaración multilateral efectuada por Estados contra la Directiva Europea 2008/101/CE, y por ello despertó el interés del resto de la comunidad internacional, así como calurosas felicitaciones a la CLAC por su iniciativa. En tal sentido, mutatis mutandi, la concreción de esta propuesta bien podría llegar a tener también una repercusión más allá de nuestra región. Ello así por cuanto la lucha contra la utilización de las aeronaves en actos ilícitos es una preocupación universal, y particularmente en el terreno jurídico, como bien lo demuestra la actividad desplegada por la OACI en tal sentido y ya reseñada, y la creciente legislación que se produce en el mundo entero acerca de este fenómeno. Al respecto, vale señalar que si bien en otras regiones el fenómeno de utilización de aeronaves para cometer actos ilícitos no está principalmente enfocado en el contrabando de mercaderías o el tráfico de sustancias prohibidas, los temores pasan por la operación de las mismas para fines aún más catastróficos y letales, en escenarios potencialmente equiparables al del 11 de Setiembre de 2011 en territorio estadounidense. Con ello se advierte que la preocupación por esta cuestión puede ser aún mayor que en nuestra propia región y, por lo tanto, el trabajo –como se dijo- podría ser de interés incluso más allá del ámbito de acción de la CLAC.

Conclusión

24. De acuerdo al compromiso asumido por el grupo ad hoc, nos permitimos comunicar que, de conformidad con las opiniones intercambiadas y los diversos comentarios vertidos, concluimos que el actual enfoque prestado a la tarea encomendada reportaría un valor agregado que podía definirse, en el mejor de los casos, como incierto, toda vez que está sujeto a frustración a partir de la verificación de ciertas variables exógenas no controlables por el grupo ad hoc, como lo es el hecho de que la información esté incompleta, no se actualice, o directamente no sea suministrada. A la vez, se entiende que potenciales beneficios se derivarían de la sustitución de esta tarea por la circularización de la nueva encuesta propuesta, y el establecimiento de un mandato para que un grupo de expertos jurídicos a designar

trabaje sobre sus conclusiones, produciendo un informe conforme las características ya adelantadas.”

46. Durante el debate, el Experto de Brasil expresó que su país era de la opinión que este asunto había extendido más allá de las actividades del GEPEJTA y, en particular, de la Macrotarea de “Transporte y política aérea”, por lo que su opinión era que este asunto debería ser trasladado al Grupo FAL/AVSEC CLAC/OACI y pensaba que la sugerencia de mantener parte de la tarea dentro del GEPEJTA podría constituirse en una duplicación de esfuerzos y además, con resultados inciertos como lo expresaba la propia NE. Este criterio fue apoyado por el Experto de Chile.

47. El Experto de República Dominicana en atención a la NE presentada y en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea FAL/AVSEC se comprometía a informar a los miembros del señalado Grupo sobre este requerimiento y continuó explicando las tareas que viene desarrollando el GRUFAL/AVSEC y el procedimiento que se aplica desde que se juntaron los Grupos de la CLAC y de la OACI.

48. La Secretaría por su parte, aclaró los procedimientos de trabajo que se vienen aplicando en el GRUFALAVSEC CLAC/OACI haciendo notar que esto no afecta el plan de actividades de la CLAC, pues cualquier proyecto de decisión que allí se elabore seguirá el trámite respectivo hasta que lo promulgue la Asamblea, independientemente del procedimiento que seguirá la OACI sobre los acuerdos alcanzados. Recordó asimismo, que los temas AVSEC se originan en los actos de interferencia ilícita, como por ejemplo, el secuestro de aeronaves, en tanto que, el trabajo de la tarea en discusión se originó en la CLAC por una sugerencia de Panamá, en aquella oportunidad, Punto Focal de la Macrotarea de “Transporte y política aérea” basado en la utilización de aeronaves en nuestra región en actividades ilícitas para el transporte de drogas y/o armas que en varias oportunidades, luego de ser utilizadas, se las desecha o incinera; por tanto, eran dos temas diferentes.

49. En función de esto, consideraba que se podría iniciar esta tarea disponiendo de una base de datos por parte de los Estados sobre las aeronaves que tienen matriculadas con accesibilidad para lo que se podría utilizar la propia página web de la CLAC o un link que permita el acceso a los registros de los Estados, consecuentemente este tema podría muy bien ser analizado por el GRUFAL/AVSEC pero implicaba también el apoyo de los juristas de la CLAC para establecer un procedimiento apropiado.

50. El Experto de Argentina expresó que este tema era pertinente para ser analizado y sugirió no apresurarse en dejar de lado la propuesta ni el enfoque jurídico del tema, porque a lo mejor, podría ser una herramienta jurídica de mucha utilidad para el Grupo FAL/AVSEC de la CLAC y para más allá de las fronteras regionales, teniendo en cuenta además que existe una carencia de estudios internacionales, no solo regionales sobre este tema y, por consiguiente, un producto elaborado con dedicación, estudio y criterio jurídico siempre será bienvenido.

Conclusión

51. Luego de un amplio debate, el Grupo acordó que este tema se traslade al análisis del Grupo FAL/AVSEC CLAC/OACI y se incluya esta tarea en el programa de trabajo del mismo. De igual manera, cuando dicho Grupo requiera apoyo jurídico para su análisis, se coordine con la Secretaría para gestionar la constitución del grupo de juristas que contribuya en la tarea.

Cuestión 1.6 del Orden del Día:

Infracciones aeronáuticas (Colombia)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/17 Colombia

52. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/17 relativa a infracciones aeronáuticas recordando que en respuesta a lo acordado en el GEPEJTA/24 (Lima, Perú, 27-29 de abril de 2010), cuando Panamá actuaba como Punto Focal de este tema y sobre el resultado de la encuesta circulada en aquella oportunidad. De igual forma, se refirió a la comunicación CLAC 3/069 del 2 de marzo del 2011, sobre el informe de la Macrotarea de “Transporte y política aérea” elaborada por Panamá a efectos de tenerla en cuenta en el análisis, remitiéndose a las metas de gestión y desarrollo de las mismas, en la que se detallaba el estado de implementación de la Rec. A17-04, así como, las conclusiones alcanzadas en esa fecha. Continuando con la presentación de la NE, ilustró textualmente la recomendación vigente.

53. Concluyó su presentación observando que, de acuerdo a los compromisos asumidos a esa fecha, el Punto Focal no disponía de información adicional enviada por parte de los Estados miembros de la CLAC que de alguna manera contribuya a aportar nuevos elementos en este tema. Expresó que en condiciones normales para que una sanción impuesta por un Estado miembro sea aplicable por otro Estado de la región se requeriría más que una incorporación en la normatividad individual de los mismos e implicaría la elaboración de un convenio que cuente con el consenso de los países y disponga de la aprobación legislativa correspondiente, pero dado el resultado heterogéneo de las encuestas, no se avizoraba esta posibilidad. Por último, siendo incierta la posibilidad de aplicabilidad y no existiendo claridad en el procedimiento, dado que el Estado que ejecuta la sanción en caso de ser pecuniaria, no se conocía los pasos a seguir con el recaudo de ese dinero; podría darse el escenario, en muchos casos, que lo recaudado por un Estado por este concepto vaya al tesoro nacional del mismo por expresa disposición legal o debía transferirlo al Estado que impuso la sanción y, de ser así, bajo qué condiciones.

54. En consideración de lo expuesto, el Punto Focal (Colombia) sugería que debía darse por terminada esta tarea e invitó al GEPEJTA a analizar el tema y proceder conforme lo sugerido.

Conclusión

55. El Grupo acordó sugerir al Comité Ejecutivo que se dé por terminada esta tarea y se la elimine del Plan Estratégico.

Cuestión 1.7 del Orden del Día:

Sistema de reserva por computadora (Colombia)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/15 Colombia

56. La Experta de Colombia presentó su Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/15 recordando que de conformidad a lo acordado en el GEPEJTA/25 celebrado en Buenos Aires, Argentina, entre el 4 y 6 de agosto de 2010, Panamá, en su calidad de Punto Focal, en aquella época, había informado que sobre el análisis realizado a las 13 respuestas recibidas de los Estados respecto al Sistema de reserva por computadora, se llegó a la conclusión que dichos Estados no disponían de una normativa específica que regule los sistemas GDS ni tampoco habían adoptado las recomendaciones del Código de Conducta de la OACI para reglamentar dichos sistemas; asimismo, se refirió a la información presentada por ALADA, en aquella oportunidad, en el sentido que sería conveniente que los países latinoamericanos se vinculen al Código de Conducta de la OACI. En ese sentido, en aquella oportunidad se había acordado en solicitar a los Estados que notifiquen la situación actual y se adhieran al señalado Código de Conducta de la OACI.

57. Al abordar el análisis de este tema, destacó que el Punto Focal (Colombia), no disponía de información nueva, que aporte elementos adicionales para que esta tarea pueda continuar y, por tanto, a su criterio debía darse por concluida la misma, toda vez que los Estados son potestativos de adoptar el Código de Conducta de la OACI para la reglamentación y explotación de los Sistemas de reserva por computadora. Adicionalmente, observó que los Estados también contaban con el modelo

de acuerdo bilateral (MASA) promulgado por la 5ta Conferencia de Transporte Aéreo de la OACI. Puntualmente, el Artículo 28 que presenta diferentes enfoques que pueden utilizar los Estados de conformidad a su propia política.

58. Destacó asimismo, que la Resolución A18-11 de la CLAC sobre “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo” aprobó el tema de los aspectos comerciales sobre el Sistema de reservas por computadora en el que claramente se establece:

- a) *Los Estados miembros podrán utilizar el código de conducta de la OACI e incluir la cláusula modelo para los SRC en los acuerdos bilaterales y multilaterales del transporte aéreo.*
- b) *Los códigos a aplicarse deberán considerar los principios de transparencia, accesibilidad y no discriminación.*
- c) *Los Estados miembros deberían continuar analizando la adopción de nuevos 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.*

59. Concluyó la presentación, invitando al GEPEJTA a intercambiar puntos de vista y determinar que se dé por concluida la tarea, toda vez que se dispone de suficiente reglamentación y guías de orientación.

Conclusión

60. El Grupo, tomando en cuenta la propuesta del Punto Focal y considerando que existe suficiente reglamentación y guías de orientación para este tema, acordó sugerir al Comité Ejecutivo que se dé por terminada esta tarea y se la retire del Plan Estratégico.

Cuestión 1.8 del Orden del Día:

Informe Grupo ad hoc sobre “Sistema Estadístico Integrado” (Ponentes)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/19 *Brasil-Ecuador*

61. Los Ponentes del Grupo *ad hoc* encargado de desarrollar un modelo de “Sistema Estadístico Integrado” presentaron a consideración del GEPEJTA el informe sobre el trabajo desarrollado el día anterior en la misma sede en la que, entre otras cosas, se revisó la “Guía de recomendaciones y prácticas para la recolección de datos de la aviación civil”, esto como un elemento del modelo del Sistema Estadístico Integrado.

62. Luego de la presentación del documento por parte de los Ponentes, el GEPEJTA felicitó al Grupo por el trabajo realizado al haber estructurado un documento muy importante que a la postre constituiría una nueva resolución de la CLAC. La Secretaría por su parte, también destacó el arduo trabajo desarrollado por el Grupo *ad hoc* en la elaboración del documento en mención, el mismo que al considerarse como parte del modelo, sería lo suficientemente flexible para que los Estados lo apliquen en función de sus necesidades y sea utilizado en beneficio de todos los actores, entiéndase, operadores aeroportuarios, líneas aéreas y demás interesados de la información estadística.

63. La Secretaría destacó, asimismo, que en principio este documento requeriría de algunos ajustes, especialmente en cuanto al procedimiento interno que deberían aplicar los Estados para el manejo de la información al interior de los aeropuertos, asunto que podría desarrollar Ecuador en su calidad de Ponente por la experiencia que tiene respecto al acuerdo suscrito en el Aeropuerto de Quito. De igual manera, recordó que en la reunión del Grupo se acordó realizar un Seminario a

efectos que las personas responsables de estadística de los Estados miembros puedan familiarizarse con el documento. Dicho seminario se lo realizaría un día antes de la próxima reunión del GEPEJTA.

64. Por otro lado, destacó que otro de los temas que debía considerarse en la resolución por medio de la cual se promulgue el documento es el de la “Cooperación Horizontal”, pues existían Estados que podrían contribuir con otros en la implementación de dicho Sistema, pues se observó durante los debates que algunos Estados no disponen de facilidades para capturar y procesar los datos y lo importante era no duplicar esfuerzos y disponer de procesos similares o armonizados.

65. La Experta de Cuba felicitó al Grupo *ad hoc* por el trabajo realizado pues, a su entender, el propósito sería que los Estados de forma uniforme emitan la información estadística a través de tablas que se elaborarán para tales fines y preguntó si era así. Continuó expresando que su país envía la información estadística a la CLAC en un formato que es más o menos parecido al de la OACI pero en la práctica pensaba que se trataba de uniformizar el proceso de la información y preguntó que cómo sería finalmente el resultado de la labor del grupo.

66. La Secretaría aclaró que para preparar el modelo, el Grupo *ad hoc* realizó encuestas y analizó los diferentes procedimientos que se aplican en los Estados y observaron que no todos utilizaban las mismas variables y que tampoco todos tenían un nivel reglamentario similar que exija la entrega de la información por parte de las líneas aéreas o la obligatoriedad de proporcionar los datos. Asimismo, observaron que en algunos Estados dicha obligatoriedad está establecida en la ley, en otros, en los permisos de operación que se otorgan a las líneas aéreas y, en otros, están fuera de la ley. Es por esto, que el Grupo consideró que el modelo debería ser lo suficientemente flexible para que los Estados vayan acomodándose a las recomendaciones del modelo y armonizando los conceptos y procedimientos. Destacó asimismo, que la información que produzca el Sistema Estadístico Integrado debe servir para proporcionar datos estadísticos a todos los usuarios, entre ellos, la OACI, la CLAC, la propia autoridad aeronáutica, los operadores aeroportuarios, usuarios externos, etc.; al mismo tiempo, puede también servir para disponer de información que permita la planificación y desarrollo de infraestructura y/o la facturación de servicios.

67. La Representante de Cuba agradeció por la explicación y destacó que esperaba que finalmente se promulgue un modelo único para armonizar la información de todos los Estados de la CLAC y explicó el procedimiento que se aplica en su país para los procesos de gestión de la información.

Conclusión

68. Luego del debate, el GEPEJTA acogió favorablemente el documento presentado, teniendo en cuenta que la “Guía de recomendaciones y prácticas para la recolección de datos de aviación civil” constituía una parte muy importante del modelo, la misma que habría que completar con el procedimiento a seguir al interior de los aeropuertos para disponer de una información única y confiable que sirva a todos los actores del transporte aéreo y usuarios externos. En ese sentido, solicitó a la Secretaría que se convoque a un seminario que permita a los especialistas en estadística de los Estados miembros analizar el documento y completarlo de tal forma que al Comité Ejecutivo llegue el proyecto de resolución debidamente elaborado. Asimismo, encargó a la Secretaría que se realice la traducción del documento presentado para facilitar su análisis durante el Seminario.

Cuestión 2 del Orden del Día:

Gestión aeroportuaria

Cuestión 2.1 del

Orden del Día: **Actualización y/o modificación de la Encuesta sobre el “Seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos” (Perú)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/20 *Perú*

69. El Experto de Perú, en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea de “Gestión aeroportuaria”, presentó a consideración del GEPEJTA la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/20 referente a la actualización y/o modificación de la Encuesta sobre el “Seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos”, remitiéndose a los antecedentes, entre los que destacó la Res. A18-11” Directriz de procedimiento para la implementación del Plan Estratégico de la CLAC” y su Anexo y recordando que México en el GEPEJTA/24 presentó la recopilación, tabulación y análisis de la señalada encuesta, la que también estaba basada en la Res. A17-03 sobre “Factores a considerar en la concesión de aeropuertos”.

70. Recordó asimismo, que el 24 de enero de 2012 funcionarios de la DGAC del Perú y el Secretario de la CLAC mantuvieron una reunión de coordinación, a efectos de establecer acciones que el Punto Focal debía implementar durante el 2012 para reformular y cumplir con las tareas y prioridades de la Macrotarea encargada a Perú.

71. En sentido de lo expuesto, el Punto Focal había realizado una revisión del contenido y resultados de la recopilación, tabulación y análisis actualizado de la encuesta presentada por México en su oportunidad.

72. A criterio del Experto, la encuesta permitía disponer de una amplia y adecuada visión del Estado de avance de los procesos de concesión de infraestructura aeroportuaria en los Estados miembros. Observó que se disponía información sobre las cifras del número de Estados miembros que habían concesionado los aeropuertos, así como, la naturaleza y estructura de las concesiones otorgadas y los objetivos de los gobiernos en las concesiones, en el marco de los aspectos administrativos, institucionales y financieros.

73. Por otro lado, destacó que el período transcurrido obligaba a realizar una actualización de la encuesta a efectos de disponer de un diagnóstico a la fecha sobre el comportamiento y gestión de las concesiones aeroportuarias en la región y la eficiencia de los servicios de la navegación aérea. En esa línea de ideas, dio a conocer que los procesos de concesión han continuado en diferentes Estados y ejemplificó que en el Perú en enero de 2011 se inició la explotación de la concesión del segundo grupo de aeropuertos de provincia, mediante la cual se había transmitido al sector privado la administración de seis aeropuertos de propiedad pública. También destacó los procesos culminados en Brasil respecto a los aeropuertos de Guarulhos (Sao Paulo), Viracopos (Sao Paulo) y Presidente Juscelino Kubitschek (Brasilia), esto sin considerar que otros Estados también han concesionado o modificado las concesiones de otros aeropuertos.

74. Concluyó expresando y sometiendo a consideración del GEPEJTA que en su calidad de Punto Focal el Perú había establecido un conjunto de observaciones, propuestas de modificación e incluido algunas preguntas en la encuesta que adjuntaba a la Nota de estudio a efectos de que se circule entre los Estados.

75. Durante el debate, el Experto de Brasil observó que a su criterio las delegaciones allí presentes no estaban preparadas para opinar sobre esta NE pues no disponían de especialistas en la materia, por lo que, sería razonable circular la encuesta a las administraciones para actualizar la información, pero sin modificaciones. Esta propuesta fue apoyada por los Expertos de Argentina y Guatemala.

76. Por su parte, la Secretaría solicitó la comprensión del Grupo respecto a los inconvenientes que se presentaron para la participación de los Expertos de Perú en anteriores reuniones, las mismas que fueron ajenas a la voluntad del Director General de Aeronáutica Civil de dicho país y que respondían más bien a temas de orden burocrático en la gestión de viajes de los especialistas. Recordó asimismo, que en el mes de octubre del año pasado, el Presidente de la CLAC y la Secretaría mantuvieron una reunión con el Señor Director General de Aeronáutica Civil del Perú a efectos de impulsar el desarrollo de esta Macrotarea y, en esa línea, hizo notar que lo que ha hecho Perú en esta oportunidad es retomar el trabajo que estuvo interrumpido, lo que tampoco permitió que se reúna el Grupo *ad hoc* encargado de estos temas, por lo que, instó a los miembros del GEPEJTA a que se circule la encuesta nuevamente a efectos de que los Estados respondan actualizándola, si es el caso y posteriormente con esa información se entregue el análisis correspondiente al Grupo *ad hoc* que se había constituido anteriormente. Hizo notar asimismo, que el Grupo *ad hoc* no sólo tenía la responsabilidad de hacer el seguimiento de la encuesta sino también de elaborar un manual de reglamentación aeroportuaria.

77. Los Expertos de Brasil, República Dominicana, Guatemala, Perú y Argentina apoyaron la propuesta de la Secretaría y se comprometieron a realizar las coordinaciones al interior de sus administraciones para que en la próxima reunión del GEPEJTA designen a las personas que participarán en el Grupo *ad hoc* de la referencia, esto teniendo en cuenta que en algunos casos las personas que anteriormente estaban designadas ya no prestaban sus servicios en las respectivas administraciones.

Conclusión

78. El GEPEJTA acordó:

- a) encargar a la Secretaría que circule la encuesta sin modificaciones a efectos que los Estados actualicen la información e incluyan, si fuera necesario, los nuevos procesos de concesión o modificaciones efectuadas en sus respectivas administraciones;
- b) que con la información disponible el Perú, en su calidad de Punto Focal, presente en la próxima reunión una NE con el análisis de las respuestas recibidas; y
- c) que se reconstituya el Grupo *ad hoc* (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Guatemala, México, Perú-Ponente, República Dominicana, ALTA, IATA y ACI-LAC) a efectos que analice sus términos de referencia, la información actualizada de la encuesta e inicie el trabajo sobre el manual de reglamentación aeroportuaria, esta última tarea pendiente.

Cuestión 2.2 del Orden del Día:

Reunión del Punto Focal (Perú) con el Grupo ad hoc con el fin de revisar los avances y definir las propuestas para el desarrollo del tema “Manual Regulatorio y Eficiencia Aeroportuaria” durante el año 2012 (Perú)

79. En esta cuestión del Orden del Día, el Experto de Perú reiteró que por los problemas presentado para asistir a la reunión y que lamentablemente la persona encargada de este tema no pudo participar, por lo que sugirió que una vez que se constituya el Grupo *ad hoc* señalado en el párrafo anterior se iniciará el trabajo del manual de reglamentación aeroportuaria.

80. Por su parte, el Secretario informó que ACI-LAC forma parte del Grupo *ad hoc* y tenía conocimiento que en esa organización se había avanzado sobre el tema regulatorio por lo que sería conveniente que el Grupo *ad hoc* tenga en cuenta el trabajo desarrollado en esa organización, si

así lo estima pertinente. Observó asimismo, que en la medida de lo posible sería conveniente que el Grupo *ad hoc* se reúna previo al próximo GEPEJTA.

Cuestión 3 del
Orden del Día: **Capacitación**

Cuestión 3.1 del
Orden del Día: **Diagnóstico regional sobre centros de instrucción (Brasil)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/02 *Brasil*

Cuestión 3.2 del
Orden del Día: **Optimización de recursos humanos (Brasil)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/03 *Brasil*

Cuestión 3.3 del
Orden del Día: **Migración de recursos humanos (Brasil)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/04 *Brasil*

81. En esta Cuestión del Orden del Día, el Experto de Brasil, en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea, presentó seguidamente las Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/02, 03 y 04 relativas al diagnóstico regional sobre centros de instrucción, optimización del recurso humano y migración de recursos humanos mediante Power Point. En cada una de las NE se hacía referencia a los antecedentes que motivaron las tres tareas y se remitió al análisis de las encuestas realizadas, destacando lo siguiente:

- a) en lo que hace relación al diagnóstico regional sobre centros de instrucción, destacó que después de evaluar las respuestas recibidas de ocho Estados (Argentina, Brasil, Chile, El Salvador, Guatemala, México, Paraguay y Perú), Brasil prepararía una base de datos en base a la propuesta ya aprobada, clasificada por “público de destino”, “naturaleza” y “especialidad” para que sea publicada en el sitio web de la CLAC. Al mismo tiempo presentó gráficamente información clasificada por cada país en cuanto a pilotos, mecánicos, tripulación de cabina, administrativos, controladores de tránsito aéreo y otros. Terminó la presentación de esta parte, invitando al Grupo a evaluar la información presentada en los adjuntos y aprobar la propuesta;
- b) en lo referente a la optimización de recursos humanos informó haber recibido respuesta únicamente de Brasil, Guatemala y México y remitiéndose a las conclusiones adoptadas, propuso que la Secretaría planifique la realización de eventos de capacitación para los próximos años en base a las propuestas presentadas. De igual manera, propuso la divulgación de la encuesta a través del sitio web de la CLAC y terminó su presentación proponiendo la evaluación de los adjuntos que contenían los eventos sugeridos por los Estados y la aprobación de la propuesta; y,
- c) en lo concerniente a la migración del recurso humano informó que después de circulada la encuesta a los Estados miembros de la CLAC solamente respondieron Brasil, Colombia y Venezuela, observándose en las respuestas que este asunto no presentaba relevancia para las autoridades de aviación civil y/o de transporte aéreo

de los Estados miembros de la CLAC, por lo que, sugería se elimine esta tarea del Plan Estratégico de Trabajo.

Conclusión

82. Sin comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente la información y las propuestas presentadas por el Punto Focal (Brasil), en ese sentido, solicitó a dicho país que, conforme su compromiso, prepare la base de datos para que la Secretaría pueda publicar la información correspondiente en su página web. De igual manera, se exhortó a los Estados que aún no lo han hecho respondan la encuesta sobre diagnóstico regional sobre centros de instrucción. Finalmente, sugirió que el Comité Ejecutivo elimine la tarea relativa a migración del recurso humano del Plan Estratégico.

Cuestión 4 del Orden del Día:

Medio ambiente

Cuestión 4.1 del Orden del Día:

Informe de la COP17 en Durban, Sudáfrica, 2011 (Guatemala)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/08 *Guatemala*

83. El Experto de Guatemala, en su calidad de Punto Focal de la Macroetarea de “Medio ambiente”, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/08 referente al Informe de la COP17 en Durban, Sudáfrica 2011, expresando que el tópico ambiental, especialmente en lo referido al cambio climático generado por el calentamiento global, es hoy uno de los temas más importantes de los diferentes foros internacionales, incluyendo los foros de aviación civil. Recordó que en el 2011 la importancia del tema ambiental se plasmó a través de las diferentes iniciativas y foros a nivel global, incluyendo las discusiones abordadas en la CLAC, las cuales a través de las notas CLAC/GEPEJTA/26-NE/08 y CLAC/GEPEJTA/26-NE/11 presentadas por la Secretaría y la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo (ALTA) en la 26ª Reunión del GEPEJTA, y posteriormente con la nota CLAC/GEPEJTA/27-NE/22 presentada en la 27ª Reunión del GEPEJTA por Guatemala, establecieron un proceso activo de análisis y seguimiento a la protección al medio ambiente y cambio climático. En su momento, esto marcó un importante avance en temática ambiental para la región, a pesar que los resultados de la COP 16 no fueron contundentes en alcanzar un acuerdo específico para la aviación civil internacional.

84. Destacó que otro factor importante era la falta de consenso en las medidas para la reducción de emisiones a la atmósfera provenientes del transporte aéreo internacional y esto se había convertido en la razón principal por la cual existían iniciativas de medidas unilaterales como el EU-ETS, tema que ha sido discutido en diferentes foros internacionales por el alto impacto que podría representar al transporte aéreo. Resaltó asimismo que, prueba de ello, fue la “Declaración de Cartagena”, promulgada por la CLAC, en la que se reconoce una postura común frente al UE-ETS. Cabe destacar que en dicha Declaración se brindó un especial énfasis en reconocer que la OACI es la organización internacional ideal para coordinar las acciones ante los retos del cambio climático.

85. De igual manera, se refirió a otra iniciativa importante como fue la Declaración Conjunta adoptada el 30 de Septiembre en Nueva Delhi, India, por los representantes de 26 países. En la misma línea, informó que recientemente se había realizado una reunión en Moscú, en la cual 29 países han manifestado su oposición a las condiciones planteadas por el sistema del ETS.

86. Continuó su presentación enmarcándose específicamente en la información de la Décimo Séptima Sesión de la Conferencia de las Partes (COP 17) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, la Séptima sesión de la Conferencia de las Partes del

Protocolo de Kioto (CMP 7) y las reuniones de los Órganos Subsidiarios, llevadas a cabo en Durban, Sudáfrica, del 28 de noviembre al 11 de diciembre de 2011. Dio a conocer que en esa reunión se adoptaron 19 decisiones de la Conferencia de las Partes de la Convención (COP), alrededor de 17 decisiones de la reunión de las Partes del Protocolo de Kioto (CMP) y la aprobación de diversas conclusiones de los Órganos Subsidiarios. En síntesis, los acuerdos de Durban iniciaron una nueva fase de negociaciones, y por ende, el avance de algunas medidas sustentadas en decisiones claves como:

- a) El Fondo Verde del Clima, al cual los países comprometieron algunos fondos iniciales, el apoyo a los países en desarrollo para acceder al mismo y el desarrollo de un programa de trabajo sobre financiamiento a largo plazo;
- b) El seguimiento al tema de Adaptación para fortalecer las capacidades, sobre todo en los países más pobres y vulnerables;
- c) El apoyo a las acciones de Mitigación en países en vías de desarrollo;
- d) El impulso de un mecanismo tecnológico, y otras decisiones clave referentes a las reformas del Mecanismo de Desarrollo Limpio (MDL), el desarrollo de nuevos mecanismos basados en el mercado y la transparencia en las políticas y procesos de reducción de emisiones.

87. Destacó asimismo, que durante la Trigésima Quinta Sesión del Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico de la CMNUCC (SBSTA35), llevada a cabo del 28 noviembre al 3 diciembre de 2011, se discutió, entre otros puntos, el tema referente a las emisiones del combustible utilizado en la aviación internacional y el transporte marítimo. En aquella oportunidad, la delegación de OACI dio a conocer las actividades recientes de la aviación civil internacional en torno al cambio climático, dimensionando los principales resultados de la 37º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI y los avances logrados en las medidas solicitadas en cuatro áreas:

- a) Los planes de acción de los Estados y la asistencia a los Estados;
- b) Combustibles alternativos sostenibles para la aviación;
- c) Medidas basadas en el mercado; y
- d) Los objetivos que se aspira a nivel mundial. Posiciones de la OACI y las perspectivas para el trabajo relacionado con la financiación a largo plazo.

88. En cuanto a las cuestiones de financiamiento a largo plazo, basadas en fondos públicos u otras alternativas, no se concretó ninguna decisión, posponiéndose el tema para ser discutido en la próxima Cumbre a llevarse a cabo en Qatar a finales del 2012; no obstante, la OMI y la OACI están comprometidos a desarrollar propuestas de instrumentos basados en criterios de mercado para continuar con sus acciones para la reducción de emisiones.

89. Terminó su presentación invitando al GEPEJTA a tomar nota de la información presentada, reconocer que los MBM podrían ser implementados en un marco adecuado como la OACI pues representarían un importante potencial para estimular el crecimiento sostenible y ambientalmente amigable del transporte aéreo y apoyar los esfuerzos enfocados en desarrollar una política ambiental para los Estados miembros de la CLAC.

90. Durante el debate, el Experto de Argentina luego de agradecer a Guatemala por la recopilación de datos, hizo notar que un punto que no se consideró en la presentación de la OACI es que no existió consenso entre sus Estados miembros respecto al enfoque que debía darse al cambio

climático y las MBM que algunos países desarrollados venían impulsando para el comercio de derechos de emisión, pues cuando se discutió la Res. A37-19 se presentaron muchas reservas y, entre ellas, de los países miembros de la CLAC como fueron Brasil, Argentina y Cuba. Expresó que simplemente había que diferenciar lo que dice la Convención Marco del Convenio de Naciones Unidas para el Cambio Climático entre países desarrollados y en vías de desarrollo que era lo único aceptable y defendido por Brasil, Cuba, India, China, Bolivia, Venezuela y otros países.

91. Destacó que en aquella oportunidad, no existió consenso en la Resolución por las reservas presentadas y paradójicamente varios países desarrollados también presentaron reservas; por tanto, consideró que cuando la OACI presentó en la reunión de Durban el informe respecto a como se venía desarrollando el tema al interior de la OACI no se había dicho la verdad, para decirlo de alguna manera, pues como ya explicó no existió consenso.

92. Por otro lado, informó que al día siguiente se estaría presentando en el Consejo de la OACI un informe del Grupo constituido para analizar este tema, por lo que las autoridades de su país habían instruido al representante de Argentina que adopte una posición firme sobre el tema.

93. Por su parte, el Experto de Brasil apoyó la exposición del Experto de Argentina ya que en la NE presentada tampoco se hablaba de las reservas de algunos de nuestros Estados a la Res. A37-19 y expresó que Brasil presentó una posición firme respecto a mantener la diferencia entre países desarrollados y en vías de desarrollo sobre la responsabilidad diferenciada.

94. El Experto de Guatemala expresó que el cambio climático y medio ambiente a nivel global es uno de los temas que mayor fricción política y técnica generan actualmente y destacó también que tanto Brasil como Guatemala forman parte del mismo grupo de cambio climático y todavía dicho grupo debería analizar varias iniciativas en el seno del Consejo de la OACI y, entre ellas, el tema de las MBM y los minimis, así como, el destino de los fondos pues hasta el momento no obstante existir un “fondo” de cambio climático, éste no disponía de recursos para seguir invirtiendo en proyectos.

95. La Experta de Cuba, por su parte, apoyó al Experto de Argentina en relación a la política de medio ambiente, reiterando que en el 37º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI la Resolución del Cambio Climático tenía varias reservas que no fueron tomadas en cuenta cuando el Representante de OACI presentó el informe en la COP17.

96. A continuación, el Representante de IATA expresó que a su criterio el punto medular no era discutir si la Asamblea de la OACI alcanzó o no consenso y enfocar el análisis respecto a que las medidas adoptadas por Europa con el ETS en forma unilateral ya estaban vigentes y afectaban tremendamente a las líneas aéreas de la región y, por ende, a la conectividad. Esto sin desconocer que los Estados son soberanos de adoptar las medidas que estimen conveniente.

97. La Secretaría informó a los Expertos que, considerando que este es un tema de suma importancia para la región, tanto la Presidencia como la Secretaría de la CLAC venían siguiendo muy de cerca los acontecimientos en esta materia y, en esa línea, se había incluido el tema de medio ambiente en la reunión de Alto Nivel que se llevaría a cabo en Santiago de Chile, con motivo de la FIDAE, oportunidad en que tanto las autoridades aeronáuticas como los CEO de las líneas aéreas también podrán discutir este tema. En todo caso, recordó que el punto de consenso que dispone la CLAC es su Declaración de Cartagena y cuando se analizó y promulgó la Res. A37-19 de la OACI no se pudo lograr un consenso precisamente porque algunos de los países miembros presentaron reservas. En conclusión, se debía reconocer esta realidad y los especialistas deberían procurar un consenso utilizando, aquellos Estados que disponen de representantes en el Consejo de la OACI, también ese foro para buscar una salida apropiada a este tema.

98. El Experto de Argentina a más de reiterar que no existía un consenso, expresó que su país tampoco apoyaba la labor del Grupo de Expertos sobre MBM que constituyó el Consejo de la OACI, pues el mismo no era representativo ni reflejaba una posición geográfica acertada por lo que, creía que éste debería ser un grupo abierto. Concluyó que la única manera de enfrentar la Directiva Europea no era adoptando un régimen de derechos de emisión a nivel global porque estaba demostrado que las MBM no servirían para reducir el impacto y lo único que produciría es que los países desarrollados sigan emitiendo y se gestaría la compra de bonos de emisiones.

99. Para terminar, informó que Argentina estaba presentando dos NE adicionales en el análisis de esta Cuestión y solicitó a la Secretaría que las incluya en la documentación para que también puedan ser analizadas.

100. En consideración de lo expuesto, la Secretaría sugirió que una vez se disponga de las NE entregadas en ese momento por Argentina, se proceda a la presentación de todas las NE y luego se adopte una conclusión al respecto, sugerencia que fue aprobada por el Grupo.

**Cuestión 4.2 del
Orden del Día:**

Informe preliminar de actividades de la Macrotarea (Guatemala)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/09 *Guatemala*

101. El Experto de Guatemala presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/09 remitiéndose a los antecedentes del tema e indicó que, de acuerdo a la “Directriz de Procedimientos para la Implementación del Plan Estratégico de la CLAC”, en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea en cuestión, habían concluido con las dos primeras etapas, logrando un avance del 40% de su trabajo. La primera, que consiste en el análisis preliminar de los resultados de la encuesta realizada por México en el período anterior como responsable de la Macrotarea y, la segunda, que consistía en la delimitación de líneas orientadoras y especificaciones temáticas de medio ambiente y la aviación civil, para el diseño y estructuración de una política regional en esta materia.

102. Asimismo, informó que había recibido los comentarios sobre el proyecto en cuestión por parte de Bolivia, Chile, El Salvador y México, resaltando que el documento estaba diseñado como un instrumento orientador de acciones en torno a la temática ambiental para estimular el desarrollo sostenible del transporte aéreo e implementarse reconociendo las capacidades y necesidades particulares de cada Estado. De igual forma, resaltó la importancia de que las metas e indicadores deben ajustarse a las iniciativas de la OACI en esta materia.

103. Expresó también que, si bien los países de la región tienen posturas en común y algunos no, disponen de una aviación civil con un enfoque sistémico muy similar, acotando que el proyecto en cuestión dimensionaba la importancia de la integración para el desarrollo de acciones que estimulen el crecimiento del transporte aéreo ambientalmente responsable. Agregó, que Latinoamérica es una región con condiciones políticas, económicas, sociales, culturales y ambientales muy similares, por lo tanto, disponer de políticas integrales en bloque sería altamente beneficioso para un sector tan sensible.

104. Concluyó en que el informe preliminar permitía dimensionar el nivel de avance de la Macrotarea, referente al desarrollo de la política regional de medio ambiente, y permitiría también medir el seguimiento de los avances alcanzados. Continuando su presentación, expresó que era evidente que el tema ambiental, hoy por hoy, era uno de los de mayor interés a nivel mundial. En esa línea, diversos sectores y organizaciones habían tomado iniciativas para reducir sus afecciones al ambiente, en lo relacionado al Cambio Climático. Consecuentemente, era trascendental trabajar coordinadamente a fin de evitar el impulso de políticas y acciones unilaterales y esto se lo podría hacer

con herramientas estratégicas integrales y reconociendo que, aun cuando se disponía de algunos avances significativos, la continuidad del progreso de la Macrotarea radicaba en validar un proyecto orientador, como la propuesta de disponer de una Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil.

105. Terminó su presentación invitando al GEPEJTA a tomar nota de la información presentada, aceptar el nivel de cumplimiento de la Macrotarea reflejada en el informe y discutir sobre el documento de Política Latinoamericana de Aviación Civil en materia de medio ambiente.

106. Durante el debate, el Experto de Argentina, al tiempo de agradecer por el importante trabajo desarrollado en esta Macrotarea, expresó que el documento, tal como estaba redactado, contenía varios puntos contrarios a la posición que venía sosteniendo su país junto con otros, en particular, al tratar sobre la Resolución A37-19 de la Asamblea de la OACI como si fuera una Resolución de consenso cuando no lo era. De igual manera, expresó que en lo que a las MBM se refería tampoco había consenso y llamó la atención de los expertos a que se remitan a la página 10 del documento al punto 3.2.b) así como, a la página 29 del documento en el literal a) y el literal d). Concluyó en que Argentina no podría avalar este documento.

107. El Experto de Brasil apoyó lo manifestado por Argentina y expresó su preocupación respecto a las modificaciones propuestas por México he incluidas en el documento en lo concerniente a que sea una política vinculante, asunto que bajo ningún punto de vista sería aceptado por su país, no obstante, la necesidad de disponer de una política regional y expresó que en el caso específico de medio ambiente habría que separar lo relacionado a la emisión de gases y ruido de motores (Anexo 16) de lo concerniente al cambio climático, pues en este último no existía un consenso general, asunto demostrado en las reservas de varios de nuestros Estados y otros extra regionales a la Res. A37-19. Consecuentemente, sugirió que el documento se limite exclusivamente al ruido y emisiones y deje de lado el cambio climático para que se realice un estudio más profundo y la política de sobre esto último se incluya en el documento cuando se llegue a consenso en la región.

108. El Experto de ALTA observó que existía cierto temor y sería peligroso que en el proyecto de política regional de medio ambiente se vean reflejados algunos principios que son promovidos justamente por la Comunidad Europea y llamó la atención del Grupo en cuanto al punto referente a la promoción de las MBM, pues eso no significaba que esos recursos vayan efectivamente a ser destinados a los países latinoamericanos y no había ninguna garantía al respecto.

109. El Experto de Guatemala mencionó que evidentemente el Sistema de Comercio de Emisiones seguía siendo uno de los temas de mayor fricción, no obstante, las reiteradas reuniones en las que se había discutido este tema. Aclaró asimismo, que el documento de política propuesto no buscaba imponer estrategias equitativas para la región porque cada país tenía condiciones y capacidades diferentes y, por ende, se había visto reflejado en la encuesta que mientras algunos países habían avanzado casi el 80% en el trabajo ambiental otros estaban por debajo del 20%, consecuentemente no podía establecer una meta equitativa para todos y que la política debería ser lo suficientemente flexible para trabajar coordinadamente con otros proyectos, tal como se mencionaba en las estrategias, al pretender impulsar el tema de la producción más limpia que constituía un beneficio económico y rentable para las aerolíneas que al mismo tiempo se convertía en un incentivo a los temas ambientales.

110. A continuación, puso como ejemplo a otros sectores como la generación de energía de transporte local que también venían trabajando en mesas intersectoriales, las mismas que necesitan de una orientación. Destacó asimismo, que ya existían diversos mercados voluntarios de emisiones dentro de los cuales las aerolíneas estadounidenses estaban participando y generaban proyectos que les permitían transferir dinero para la ejecución de proyectos ambientales amigables; ejemplificó que en el caso de Panamá, la compañía COPA establece un mecanismo de compensación que destinaba algunos

fondos para la reforestación de áreas protegidas de Panamá lo que constituía una excelente iniciativa. En conclusión, la política regional de medio ambiente debería tener en cuenta todos estos aspectos.

111. El Experto de Cuba apoyó las exposiciones manifestadas por Argentina y Brasil, expresando que no existía un consenso sobre el cambio climático por la posición adoptada por los países desarrollados que buscaban una solución inaceptable en el comercio de emisiones, cuando realmente para los países subdesarrollados, así como para los seres humanos, no era una solución a largo plazo que mitigue la afectación y el daño que se venía haciendo al medio ambiente. Observó asimismo, que continuarán desarrollándose grandes discusiones y diferencias entre los Estados por lo que era deseable que una política para la región esté ajustada a sus características y limitaciones que difieren sustancialmente de las de los países subdesarrollados.

112. La Secretaría, basándose en los antecedentes de esta Macrotarea y las diferentes discusiones que se han dado en los foros, expresó que definitivamente existía elementos técnicos y políticos que debían ser analizados, sin embargo en estos últimos, por el momento, no se veía consenso pero esto no desmerecía el brillante trabajo desarrollado por el Punto Focal y sugirió que se rescate del documento los temas más importantes en los que exista consenso y que aquello en lo que aún no existe se lo continúe trabajando hasta cuando se den las condiciones apropiadas para que el Grupo *ad hoc* incluya la segunda parte.

113. A continuación, los Expertos de Argentina y Brasil coincidieron con la Secretaría, sugiriendo que se trabaje por separado los dos temas, es decir, lo concerniente a la emisión de gases y ruido, por un lado, y el cambio climático, por otro, rescatando del documento la parte en la que existe consenso y que se continúe trabajando en la que no existe. De igual manera, se observó que en el tema relativo al cambio climático intervienen otras autoridades que no son precisamente las aeronáuticas, en varios Estados participan en estos temas los ministerios de relaciones exteriores y los de medio ambiente, por lo que, cualquier tarea que se desarrolle deberá ser previamente coordinada al interior de los países con las autoridades competentes.

114. Seguidamente, el Grupo consideró conveniente que Argentina presente las NE restantes para luego armonizar una conclusión.

**Cuestión 4.3 del
Orden del Día:**

**Reciente reunión del grupo de países extracomunitarios del Consejo de la
OACI en la Federación Rusa (Argentina)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/21 *Argentina*

115. El Experto de Argentina presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/21 referente a la reunión del grupo de países extracomunitarios del Consejo de la OACI en la Federación Rusa, recordando que entre los días 21 y 22 de Febrero de 2012 se reunió en Moscú el grupo *ad hoc* de Estados no europeos miembros del Consejo de la OACI, cuyo propósito era coordinar acciones destinadas a enfrentar la aplicación unilateral y extraterritorial de la Directiva Europea 2008/101/CE, que impone un cargo a las emisiones de gases de efecto invernadero producidas por la aviación civil internacional. Se trató de la segunda reunión formal del grupo, continuadora de la celebrada en Nueva Delhi en setiembre del año pasado, la que motivó que el Consejo de la OACI adoptara la Decisión C-DEC 194/2 (Noviembre de 2011).

116. Continuó expresando que los cuestionamientos que esta Directiva merecen desde el derecho internacional –y en particular por su violación a diversos artículos del Convenio de Chicago–, así como sus implicancias negativas para la aviación civil internacional, y en particular para nuestra región, ya han sido presentados y analizados en detenimiento en anteriores Notas de Estudios (entre ellas: CLAC/GEPEJTA/27NE-24, CLAC/GEPEJTA/27NE-25) y la “Declaración de Cartagena”, a las cuales se remite *brevisatis causa*.

117. Informó que en esta Conferencia participaron las siguientes delegaciones: Armenia, Argentina, Azerbaijan; República de Belarús, Brasil, Camerún, Canadá, Chile, China, Colombia, Cuba, India, Japón, República de Corea, Malasia, México, Nigeria, Paraguay, Federación de Rusia, Arabia Saudita, Seychelles, Singapur, Sudáfrica, Tailandia, Uganda, Estados Unidos. Turquía participó como observador y, como resultado de la reunión, se adoptó la Declaración Conjunta que acompañaba a la NE, en su versión original y que, a su entender, resultaba de alto valor por cuanto:

- a) Advertía a la Unión Europea que estos Estados no estaban dispuestos a someterse a la Directiva Europea y que, en el caso de que esa norma sea aplicada unilateralmente a los Estados extra europeos, los miembros de la coalición podrían considerar la aplicación de diversas acciones de respuesta, tanto en el ámbito jurídico y político como, eventualmente, represalias de hecho.
- b) Reafirmaba la incompatibilidad de la Directiva Europea con el derecho internacional, y mantenía a salvaguarda el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, garantizado a los países en vías de desarrollo que no integran el Adjunto del Protocolo de Kyoto.
- c) Expresaba un claro cuestionamiento político a la Unión Europea por obstaculizar el trabajo de la OACI, generar distorsiones en el mercado, e ignorar lo dispuesto por la Decisión del Consejo de la OACI C-DEC 194/2.
- d) Demandaba a los Estados miembros de la Unión Europea a cesar en la aplicación de la Directiva Europea 2008/101/CE a los operadores aéreos de terceros Estados, y los exhortaba a trabajar dentro de la OACI en un enfoque multilateral para abordar la cuestión de las emisiones de la aviación.
- e) Presentaba un menú de opciones de medidas como respuesta a la aplicación unilateral e ilegítima de la Directiva, que se encontraban listadas en el Adjunto agregado a la declaración.

118. Seguidamente, informó que, tal como sucedió en el caso de la Declaración de Nueva Delhi, la Declaración de Moscú se sometería a consideración del Consejo de la OACI oportunamente, a través de un Working Paper. En tal sentido, y como continuación de las Notas de Estudio presentadas por Argentina y otros Estados miembros de la CLAC y observadores acreditados ante el GEPEJTA, se entendía que resultaba de máxima importancia que los Estados estudien en profundidad esta nueva Declaración, y aquellos que tengan representación ante el Consejo de la OACI instruyan a sus representaciones para que acompañen esta presentación en ese organismo en cada uno de sus puntos, mediante una participación activa.

119. Asimismo, propuso la presentación de un proyecto de Resolución del Consejo de la OACI, para que se exhorte a todos los Estados afectados por la Directiva Europea a prohibir a sus aerolíneas la participación en el esquema de comercio de emisiones europeo, en consonancia con diversos proyectos de ley que en tal sentido están avanzando en algunos países, y con las medidas de igual tenor anunciadas oficialmente por autoridades aeronáuticas de algunos Estados que ejercen gran influencia en la aviación civil internacional.

120. Terminó la presentación proponiendo al Grupo de Expertos que se circule esta NE, así como, la Declaración de Moscú a las autoridades aeronáuticas y diplomáticas de sus respectivos Estados, explicando sus alcances e importancia e inste al Grupo de Estados de Latinoamérica y el Caribe (GRULAC) para que aúnen posiciones al respecto y, a la vez, se contacten con los demás Estados extracomunitarios del Consejo, para presentar un frente de oposición sólido y bien fundamentado.

121. El Grupo acogió favorablemente la NE presentada eliminando el literal c) de las medidas propuestas, conforme lo acordado y solicitó al Experto de Argentina que le proporcione un texto de comunicación para dar cumplimiento al literal a) de las medidas propuestas, asunto que fue aceptado y circulado oportunamente.

Cuestión 4.4 del Orden del Día:

Tratamiento de la cuestión “medidas de mercado” (MBMs) en el Consejo de la OACI (Argentina)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/22 *Argentina*

122. El Experto Argentina procedió a presentar la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/22, referente al Tratamiento de la cuestión “medidas de mercado” en el Consejo de la OACI, recordando que en la primera sesión del Comité de Transporte Aéreo correspondiente al 195º período de sesiones del Consejo de la OACI, celebrada el 23 de enero de 2012, el Presidente del Consejo mencionó su intención de crear un grupo con miras a acelerar la labor relativa a las medidas basadas en criterios de mercado (MBMs) para mitigar el efecto de la emisión de gases de efecto invernadero en la aviación civil internacional. Para tal efecto, se estableció un grupo de trabajo *ad hoc* integrado por seis miembros del Consejo designados para cada región de la OACI (Australia, Dinamarca, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Guatemala y Nigeria), y por un representante de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA). Se determinó que dicho grupo definiría y reduciría el número de opciones relativas a un plan mundial de MBMs y presentaría en el 195º período de sesiones del Consejo un menú de “opciones recomendadas”.

123. Continuó informando que el grupo celebró cuatro sesiones en el período del 2 de febrero al 1 de marzo de 2012, para lo cual contó con el apoyo técnico de determinados expertos designados *ad hoc*. Como resultado de su trabajo, se presentaron cuatro recomendaciones:

- a) La fijación de cuatro opciones relativas a un plan mundial de MBMs.
- b) El respaldo a la utilización de determinados criterios de evaluación de dichas opciones.
- c) La solicitud al Secretario General para que presente al Consejo, en su 196º período de sesiones, los resultados de la evaluación de las opciones.
- d) La solicitud al Secretario General para que continúe los trabajos en torno al marco para las MBMs, de conformidad con el párrafo 13 de la Resolución A37-19.

124. Dio a conocer asimismo, que el detalle completo de lo actuado y de las propuestas efectuadas se encontraba incluido en el C-WP/13828, de fecha 2 de marzo de 2012, el cual se acompaña a esta Nota de Estudio como Adjunto, y cuyo tratamiento en la 195ª sesión del Consejo estaba previsto para el 14 de marzo de este año.

125. Luego pasó a realizar un análisis sobre el tema y presentar algunas reflexiones:

- *Recordó que, en la 37º Asamblea General de la OACI, Argentina, Brasil, China, Cuba, India y Arabia Saudita, y mediante la "Declaración de Cuba" (Declaración de "reserva" a la que adhirieron otros Estados de la Región, como Bolivia y Venezuela), presentaron reservas a los párrafos 6, 12, 14, 15 y 16 de la Resolución A 37-19 ("Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente-Cambio Climático"), por introducir conceptos en materia de reducción de emisiones, medidas basadas en el mercado (MBMs), y disposiciones "de minimis" que son contrarios a los principios establecidos en la Convención Marco de Naciones*

Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), toda vez que no diferencian entre países desarrollados y en desarrollo, incumpliendo así el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas.

- *Manifestó una profunda preocupación por el hecho de que una de las decisiones más trascendentales para la Organización en materia de cambio climático haya sido abordada sólo por un reducido grupo de representantes. Por supuesto, se valora el trabajo y empeño de cada uno de los integrantes del grupo ad hoc, pero sin por ello dejar de observar que el mismo no refleja de manera alguna las diversas posiciones de los Estados sobre el tema.*
- *Hizo notar que el Grupo de Expertos que asesoró al Grupo ad hoc no contó con suficiente representación geográfica. A la reunión que fue convocada en Montreal a finales de Febrero de 2012 solamente asistieron expertos de cinco (5) países. Sin embargo, participaron dos (2) expertos de la industria. Es cuando menos cuestionable el importante rol otorgado a la industria por sobre los intereses de los propios Estados. También llamaba la atención que la Comisión Europea haya podido designar a dos (2) expertos. Esto ciertamente producía un desbalance que conspiraba contra la participación de los Estados, siendo éste un factor clave por cuanto nos encontramos ante un problema global que requiere de un nivel de cooperación a nivel internacional sin precedentes.*
- *Advirtió que los criterios de evaluación no contemplaban un elemento fundamental que debía ser tenido en cuenta para zanjar las diferencias existentes entre países desarrollados y países en vías de desarrollo, es decir: el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR – por sus siglas en inglés).*
- *Era de la opinión que los futuros trabajos de la OACI sobre MBMs deberán inexorablemente analizar de qué forma todas y cada una de las MBMs tendrán en consideración el principio de CBDR a la hora de su implementación. Ninguna decisión de la OACI sobre la cuestión ambiental y de las emisiones de gases de efecto invernadero debería afectar los principios ni prejuzgar las negociaciones actuales del proceso de la CMNUCC.*
- *Resultaba de capital importancia que la OACI elabore medidas para asistir a los países en desarrollo en cuanto al acceso a recursos financieros, transferencia de tecnología y creación de capacidades. En ese sentido, se debería trabajar en la OACI para asegurar, de acuerdo con lo establecido en los artículos 4.3 de la CMNUCC, el apoyo en términos de recursos financieros y transferencia de tecnologías por parte de los países desarrollados a los países en desarrollo, de manera que éstos puedan satisfacer los gastos adicionales resultantes de la aplicación de medidas de mitigación. La magnitud de dicha asistencia determinará la medida en que los países en desarrollo podrán aplicar acciones nacionales voluntarias de reducción de emisiones en el transporte aéreo internacional.*
- *Destacó que cualquier diseño futuro no debería derivar en normas vinculantes que se apliquen de manera no diferenciada entre los países, por lo que no se deberán atribuir obligaciones específicas a los Estados, y se deberán tener en cuenta las circunstancias específicas y las diferentes capacidades de los mismos.*
- *Consideró importante alertar a los miembros de la CLAC sobre una cuestión*

peculiar de la Directiva Europea 2008/101/CE. Esta Directiva, que incorpora a la aviación civil internacional al esquema de comercio de emisiones (EU-ETS), promete “revisar” su aplicación en caso de que terceros Estados decidan poner en práctica “medidas equivalentes” a la propia Directiva. Aunque no se definen tales medidas, claramente se pretende introducir la idea de que la adopción de un esquema similar por los Estados afectados podría ser tomada en cuenta (sin hacer, empero, un compromiso efectivo en tal sentido) para dispensar en parte, o en todo, a ese Estado del cumplimiento de la Directiva. Por un lado, esto encubre una dialéctica que afecta severa e ilegítimamente a la soberanía de los Estados para regular como mejor les parezca sobre su propio espacio aéreo. En efecto, el mensaje es éste: los demás Estados no son libres para legislar sobre emisiones sobre su propio espacio aéreo (o para no hacerlo), por cuanto sólo tienen dos opciones: o se someten al esquema europeo o construyen su propio esquema. Esta situación, como se advierte, no concuerda con la potestad de cada Estado de legislar en su propio territorio.

- *Además, esta “propuesta” europea lo único que lograría sería empeorar el estado de situación, por cuanto si los terceros Estados siguieran este “consejo” nos encontraríamos con una multiplicidad de esquemas internacionales que, aún cuando en el mejor de los supuestos no se superpusieran, lograrían extender la imposición de esta ilegítima tributación sobre toda la aviación internacional, afectando a todos los estados, independientemente de que efectivamente operen o no vuelos a la Unión Europea.*

126. Terminó su presentación, proponiendo al Grupo de Expertos circulen esta NE a las autoridades aeronáuticas y diplomáticas de sus respectivos Estados, se subraye la conveniencia de actuar en conjunto para procurar que todas las decisiones que se adopten sobre esta materia, en el ámbito de la OACI, respetando el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y demás de la CMNUCC y se convoque al Grupo de Estados de Latinoamérica y el Caribe (GRULAC) para que aúnen posiciones al respecto y, a la vez, se contacten con los demás Estados extracomunitarios del Consejo, para presentar un frente de oposición sólido y bien fundamentado a este respecto.

127. Durante el debate, la Secretaría observó que el literal a) de la NE era similar al de la NE anterior, por lo que, solicitó que Argentina incluya el tema en el mismo texto a ser circulado y, respecto a las demás propuestas, hizo notar que en la reunión de Alto Nivel que estaba prevista a realizarse entre las Autoridades Aeronáuticas y los CEO de los líneas aéreas a finales de marzo con motivo de la FIDAE, se podría incluir estos temas para que allí las autoridades resuelvan el procedimiento a seguir en cuanto a las instrucciones que debía darse a los miembros del GRULAC en el Consejo de la OACI. En esa línea de ideas, hizo notar que la presentación que se realice en dicha reunión de Alto Nivel, sería conveniente que uno de los miembros del propio GEPEJTA lo presente, para lo que coordinaría con la IATA (copatrocinador de la reunión) a efectos que el propio Experto de Argentina sea quien exponga los temas de medio ambiente en dicha reunión. Propuesta que fue acogida favorablemente por el Grupo.

Conclusión

128. Considerando que el Grupo acordó que al terminar el análisis de todas las NE se elaboren las conclusiones, a continuación se detallan las mismas:

- a) se reconoce que la OACI es el foro más apropiado para discutir los temas relativos a medio ambiente y cambio climático;
- b) respecto al documento de política regional de medio ambiente para la aviación civil presentado por el Punto Focal, se constituyó un grupo *ad hoc* conformado por:

Argentina (Ponente), Brasil, Chile (por confirmar), Guatemala, ALTA, IATA e IFALPA, el mismo que se encargaría de analizar el documento y separar lo concerniente a la emisión de gases y ruido de motores del cambio climático, teniendo en cuenta que en la primera existe consenso y que la segunda parte deberá continuar siendo analizada para incorporarla en el futuro. El Grupo *ad hoc* trabajará vía Internet y presentará el resultado de su trabajo en la próxima reunión del GEPEJTA;

- c) en la reunión de Alto Nivel convocada por la DGAC de Chile, la IATA y la CLAC, el Experto de Argentina se encargue de realizar la presentación correspondiente y el requerimiento para que los Estados representados en el Consejo de la OACI instruyan a sus representantes respecto a mantener una posición conjunta, incluido el principio de responsabilidades comunes pero no diferenciadas y realicen las coordinaciones necesarias con los demás Estados extracomunitarios miembros de dicho Consejo para presentar un frente de oposición sólido y fundamentado a la Directiva Europea sobre el ETS; y,
- d) que se circule entre los Estados miembros las NE presentadas por Argentina explicando su alcance e importancia, para tal efecto, el Experto de dicho país se comprometió a presentar un texto.

Cuestión 4.5 del
Orden del Día:

Presentación: La Aviación “verde” en EE.UU. (FAA)

129. A continuación la Representante de la FAA de los Estados Unidos de Norteamérica realizó una presentación sobre la Aviación “verde” en EE.UU., la misma que se incorporó a la documentación de la reunión del GEPEJTA, sobre la cual el Grupo tomó debida nota.

Cuestión 5 del
Orden del Día:

Seguridad operacional

Cuestión 5.1 del
Orden del Día:

Avance de la Macrotarea (Chile)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/05 *Chile*

130. El Experto de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/05 relativa al avance la Macrotarea, recordando que en el Plan Estratégico de la CLAC, se consideró realizar un diagnóstico objetivo del cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la OACI, basado en los resultados de las auditorías USOAP, el cual fue presentado en la XIX Asamblea Ordinaria (Punta Cana, República Dominicana, 02 - 05 de noviembre de 2010) y continuando con el trabajo de este tema, el siguiente período apuntaba a proponer soluciones a los problemas comunes y así disminuir los costos y esfuerzos individuales de los Estados. Además de eso, se cumpliría con la necesidad de evitar duplicidad de esfuerzos, especialmente con la labor que cumple el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP).

131. El diagnóstico presentado en reuniones anteriores, mostró una situación basado en los informes formales de la OACI, en el momento en que se realizó la auditoría y considerando que había transcurrido un tiempo importante, especialmente para el caso de los primeros Estados auditados, se hacía necesario recabar información actualizada con objeto de identificar las observaciones que aún se mantenían pendientes y, para poder cumplir con esta tarea en forma más eficiente, Chile como Punto Focal, había presentado varias NE en reuniones tanto del GEPEJTA como del Comité Ejecutivo, a

efectos de recabar información. Sin embargo, hasta la fecha no había sido posible contar con información útil.

132. Hizo presente que efectivamente varios Estados dieron respuesta al cuestionario basado en los protocolos de las auditorías, sin embargo, del análisis de estas respuestas no se pudo extraer conclusiones válidas, ya que la gama de respuestas abarcaba desde Estados que manifestaban no requerir ayuda de “cooperación horizontal”, hasta Estados que manifiestan requerir ayuda en todos los protocolos considerados en la encuesta, pero sin identificar con claridad el problema.

133. En función de lo expuesto, en su calidad de Punto Focal, Chile decidió continuar analizando la información disponible para proponer acciones correctivas, reconociendo que existe la posibilidad que algunos Estados a la fecha ya hayan dado solución a las observaciones.

134. A continuación expresó que considerando que los resultados de la auditoría, dejó en evidencia que los Elementos Críticos que presentaban mayor porcentaje de incumplimiento de las Normas y Métodos recomendados de la OACI eran “Personal Calificado” con un 51% y “Vigilancia Continua” con un 36,4%, el Punto Focal había elaborado una Guía de Orientación para cada uno de estos temas. Hizo notar que no existe una metodología estandarizada para determinar las dotaciones de personal calificado como tampoco para determinar las competencias técnicas, transversales y críticas. Del mismo modo, tampoco existía una metodología estandarizada, para determinar aspectos mínimos que se debían considerar en los Planes de Vigilancia continua, no sólo para cumplir con los SARPS, sino que para detectar riesgos a la seguridad operacional en forma oportuna.

135. Seguidamente, expresó que los aspectos de detalle de lo que contiene este trabajo será analizado, en la presentación de la notas respectivas y con la presentación de los trabajos antes enunciados, se concluía que se había alcanzado un importante avance en la Macrotarea de Seguridad Operacional, al identificar y proponer acciones concretas para la solución de problemas comunes, en dos de los elementos críticos de mayor importancia y que presentaban más observaciones. También manifestó que aún se podrían hacer muchas más actividades en el ámbito de la “Cooperación Horizontal”, aprovechando las potencialidades existentes en la Región en beneficio de los Estados que lo requieran y, para lograr este propósito, se requeriría identificar con claridad las necesidades.

136. Terminó la presentación invitando al Grupo de Expertos a tomar conocimiento de la información presentada, intercambiar puntos de vista y proponer las medidas que estimen pertinente.⁷

137. Una vez abierto el debate, la Secretaría expresó que la evaluación presentada por Chile respecto al avance de su Macrotarea se la podía considerar como preliminar, teniendo en cuenta que en las siguientes notas a presentar se pondría a consideración del Grupo documentos muy importantes para disminuir la “no conformidades”, consecuentemente también era necesario resaltar el uso de la “cooperación horizontal” antes y después de las auditorías y exhortó a los Estados a que sean lo suficientemente transparentes para presentar la información requerida por el Punto Focal, a efectos de que no se distorsione las facilidades que se pueden brindar en apoyo al propio Estado.

Conclusión

138. Sin comentarios, el Grupo acogió favorablemente la información presentada por el Punto Focal y acordó la necesidad de establecer un seguimiento continuo del avance de la seguridad operacional en los Estados miembros para que puedan beneficiarse de la “cooperación horizontal” con la ayuda del resto de Estados. De igual forma, habría que buscar soluciones comunes a problemas comunes.

Cuestión 5.2 del

Orden del Día: **Guía de orientación para la elaboración de un plan de vigilancia continua (Chile)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/06 *Chile*

139. El Experto de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/06 referente a la “Guía de orientación para la elaboración de un plan de vigilancia continua”, recordando que resultados del diagnóstico desarrollado en la región indicaron que el promedio regional de incumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, en el elemento crítico de seguridad operacional de “Vigilancia Continua” era de un 36,4 %, siendo éste uno de los aspectos más relevantes y comunes. Dicha Vigilancia Continua es una de las principales responsabilidades de la Autoridad Aeronáutica ya que permite determinar riesgos a la seguridad operacional.

140. Asimismo, un aspecto importante que era necesario tener presente es que no existía una metodología estandarizada que establezca aspectos mínimos que deben considerarse en estos planes, no sólo para cumplir con los SARPS, sino que para detectar riesgos a la seguridad operacional en forma oportuna.

141. De igual manera, las observaciones que se aprecian en los resultados de las auditorías establecieron que en muchos Estados existe un déficit de personal calificado con relación al tamaño de la industria para materializar dicho programa. Sin embargo, en otros se aprecia más bien una falta de metodología para la planificación y ejecución del Plan de Vigilancia.

142. Por otra parte, al interior de las organizaciones, al no existir una metodología, los requerimientos de recursos no se presentan con una demostración empírica, lo que se puede traducir en que la Autoridad que tiene el poder de decisión, no le asigne la importancia que el caso reviste. En algunos casos, se utilizan los escasos recursos económicos y de tiempo disponible en actividades del plan no prioritarias, lo que conlleva a una pérdida de esfuerzos y no necesariamente apunta a detectar los riesgos más importantes.

143. En conclusión, presentó a consideración del Grupo la “Guía de orientación para la elaboración de un plan de vigilancia continua” que acompañaba a su NE, a efectos que, de ser aceptada, se incluya en las resoluciones de la CLAC e invitó a los Expertos a analizar el documento.

144. Durante el debate, los Expertos de IATA, Brasil, Colombia y Guatemala, expresaron su felicitación por el importante trabajo desarrollado y acordaron sugerir que este documento se presente al Comité Ejecutivo como un proyecto de resolución, tal como se ha hecho con otras guías de orientación que son de suma utilidad para los Estados miembros.

Conclusión

145. Esta propuesta fue acogida favorablemente por el Grupo y se encargó a la Secretaría que elabore el proyecto de resolución correspondiente para presentarlo en la próxima reunión del Comité Ejecutivo y ulterior aprobación de la Asamblea.

Cuestión 5.3 del
Orden del Día: **Guía de orientación para la formación y desempeño de inspectores de operaciones y aeronavegabilidad (Chile)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/07 *Chile*

146. El Experto de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/07 referente a la “Guía de orientación para la formación y desempeño de inspectores de operaciones y

aeronavegabilidad”, partiendo del mismo análisis presentado en la NE05 en el sentido que los resultados del diagnóstico indicaron que el promedio regional de incumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI en el elemento crítico de seguridad operacional de “personal calificado” era del 51%, constituyéndose en el que mayores observaciones presentaba a nivel regional.

147. En consideración de lo expuesto, el Experto explicó que el Personal Capacitado, en cantidad y calidad, era un aspecto relevante para poder cumplir con las responsabilidades de la Autoridad Aeronáutica ya que permitía enfrentar eficazmente las funciones que se debían desarrollar.

148. Otro aspecto importante a destacar, era que no existía una metodología estandarizada para determinar las dotaciones de personas para cumplir la función, como tampoco existía una metodología para determinar las competencias técnicas, transversales y críticas de las mismas. Esta situación, finalmente se había traducido en un cúmulo de percepciones a todo nivel, que se podían resumir de la siguiente manera:

- a) Las observaciones que se aprecian en los resultados de las auditorías establecen que en muchos Estados existe un déficit de personal calificado con relación al tamaño de la industria. Sin embargo, esta observación no está cuantificada, lo que en definitiva se traduce en una percepción de falta de personal calificado en cantidad y calidad.
- b) Por otra parte, al interior de la organización al no existir una metodología, los requerimientos de personal, no se presentan con una demostración empírica de ello, lo que puede inducir a que la Autoridad que tiene el poder de decisión, ya sea al nivel político o de la propia autoridad aeronáutica, lo interprete sólo como una percepción de falta de personal.
- c) Por parte, en algunos casos, se utilizan los ya escasos recursos económicos y de tiempo disponibles para la capacitación, en base a un listado de cursos existentes en el mercado, los que no necesariamente apuntan a solucionar brechas de competencias críticas para el cumplimiento de sus responsabilidades o a una priorización eficiente y efectiva.

149. Al someter a consideración el proyecto de guía de orientación sobre este tema, aclaró que en ningún caso se pretendía solucionar el déficit de personal calificado en la Región, sino sólo debía interpretarse como una herramienta más para optimizar los recursos y una demostración empírica de las reales necesidades. Terminó su presentación, sometiendo a consideración del GEPEJTA la “Guía de orientación para la formación y desempeño de inspectores de operaciones y aeronavegabilidad”.

150. Durante el debate, al igual que la NE anterior, todos los expertos consideraron que el trabajo desarrollado por el Punto Focal era sumamente importante para optimizar la seguridad operacional en los Estados miembros y felicitaron al Experto por la propuesta presentada destacando que la misma serviría de sustancial apoyo a los Estados.

Conclusión

151. El Grupo acogió con beneplácito el documento presentado por Chile y acordó encargar a la Secretaría que elabore la Resolución correspondiente para presentarla a consideración del Comité Ejecutivo de la CLAC y ulterior aprobación de la Asamblea.

152. De igual forma, resaltó la necesidad urgente de buscar soluciones para superar el porcentaje alarmante en lo que concierne a la escasez de “personal calificado”, por lo que, tanto el

Punto Focal como la Secretaría deberían buscar alternativas de solución rápida a través de la capacitación correspondiente para lo cual, entre otros, se podría utilizar el SRVSOP.

Cuestión 6 del
Orden del Día:

Otros asuntos

Cuestión 6.1 del
Orden del Día:

Informe sobre gestión de capacitación (Secretaría)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/13 *Secretaría*

153. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/13 con información detallada del trabajo que venía realizando en materia de capacitación, destacando que hasta esa fecha se había capacitado a un total de 886 funcionarios de Estados miembros, no miembros y organismos conexos y se esperaba que al finalizar el presente período este número supere los 1000.

154. De igual manera, informó sobre las becas otorgadas a los diferentes centros de capacitación de los estados y organismos que tenían acuerdos con la CLAC que hasta el 2011 habían ascendido a un total de 170 e hizo notar que, en algunos casos, no se habían cubierto todos los cupos, por lo que, exhortó a los Estados que envíen postulantes, cuidando que su documentación llegue a tiempo para evitar demoras y cancelaciones.

Conclusión

155. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 6.2 del
Orden del Día:

Programa de Reuniones y Capacitación (Secretaría)

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/28-NI/01 *Secretaría*

156. A continuación, la Secretaría de la CLAC se refirió a la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/28-NI/01 que contenía el Programa actualizado de reuniones y capacitación correspondiente al 2012, asunto del que tomaron nota los Expertos presentes.

Clausura

157. Al concluir, el Secretario de la CLAC expresó su especial agradecimiento a la Autoridad de Aviación Civil de República Dominicana, en la persona del Sr. Luis Rodríguez Ariza, Secretario de Estado, Presidente de la Junta de Aviación Civil y Presidente de la CLAC y a todos aquellos que permitieron culminar con éxito la reunión, invitando a los Expertos a continuar impulsando el Programa de Trabajo de la CLAC y destacó la labor del personal de la Secretaría.

DISCURSO DE INAUGURACIÓN DEL SR. LUIS RORÍGUEZ ARIZA, PRESIDENTE DE LA JUNTA DE AVIACIÓN CIVIL DE LA REPÚBLICA DOMINICANA

(Santo Domingo, República Dominicana, 13 al 15 de marzo de 2012)

Señoras y señores:

Nuevamente nuestro país se honra en ser sede de un importante evento de la CLAC, como es la Vigésimo Octava Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/28), que, hoy por hoy, me honro en presidir.

En República Dominicana hemos recorrido un largo camino de trabajo al impulsar el desarrollo del transporte aéreo en nuestro país y tenemos la satisfacción de dar a conocer que en este período hemos cumplido con las metas que nos habíamos trazado desde que nos posesionamos como autoridad aeronáutica y destacar el arduo proceso que ha significado recuperar y superar los niveles de aceptación de la comunidad aeronáutica internacional.

Hace algunos años, parecía distante que República Dominicana se inserte en el concierto internacional aeronáutico cumpliendo a cabalidad con las normas, métodos recomendados y resoluciones de los organismos especializados como son la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC). El camino recorrido ha marcado las huellas del futuro, hemos desarrollado una estructura jurídica apropiada con la introducción de la Ley de Aviación Civil 491-06; en materia de Seguridad Operacional cumplimos adecuadamente con las exigencias que nos han impuesto las auditorías sistémicas de la OACI y, a nivel bilateral, las de la FAA de los Estados Unidos de Norteamérica. Sobre esto último, con mucho orgullo, en su oportunidad, se destacó el haber recuperado la Categoría 1 y saber que en nuestros aeropuertos y servicios de navegación aérea se opera con seguridad y eficiencia.

Nuestro paso como uno de los Miembros del Consejo de la OACI y actualmente ejerciendo la Presidencia de la CLAC ha sido fundamental, pues nos ha permitido ratificar que no podemos caminar sin el apoyo de nuestras organizaciones especializadas y la coordinación que permite los foros internacionales para trabajar mancomunadamente en el desarrollo de esta apasionante actividad.

El crecimiento adquirido en estos últimos años por nuestro país, se refleja en importantes cifras: hasta el 2011 el flujo de tráfico de pasajeros se incrementó con una tasa promedio anual de 3.3% y ha generado en el último año un flujo de 9 627 758 pasajeros en los aeropuertos internacionales dominicanos. En la actualidad, a nuestro país operan 52 líneas aéreas internacionales regulares y de manera no regular aproximadamente 120, alcanzando un total de 78 600 operaciones. En lo que va de nuestra gestión, se han suscrito y actualizado un total de 26 acuerdos bi y multilaterales de transporte aéreo y aprobado alrededor de 300 rutas en el marco de los mismos. Todo esto, gracias a la política de apertura aprobada por el Gobierno Dominicano lo que además ha generado un efecto multiplicador en el turismo, el comercio y el resto de actividades conexas. En esa línea de ideas, es importante destacar que la actividad del transporte aéreo en nuestro país contribuye con aproximadamente con el 1.9% del Producto Interno Bruto.

La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil juega un rol preponderante en la integración del transporte aéreo de nuestra Región y, en el actual Comité Ejecutivo, nos hemos puesto como objetivo impulsar todas las actividades que constan en el Plan Estratégico y en las seis Macrotareas que abarcan temas relativos al Transporte y Política Aérea, Gestión Aeroportuaria, Medio Ambiente, Capacitación, Seguridad Operacional y, por último, la Facilitación y Seguridad de la Aviación, en la que también República Dominicana actúa como Punto Focal.

Sin duda alguna, el Grupo de Expertos que más contribuye al arduo trabajo que desarrolla nuestra Comisión es el GEPEJTA. Ustedes nuestros expertos, tienen el compromiso de cumplir una agenda que permitirá que en nuestra próxima Asamblea, a llevarse efecto en noviembre del presente año en Brasil, las Autoridades Aeronáuticas de los veintidós Estados miembros podamos aprobar las resoluciones y recomendaciones generadas en los diferentes foros de trabajo. Especial mención quisiera hacer al trabajo que desarrolla la Secretaría, pues a principios de mi gestión tuve la oportunidad de visitar sus instalaciones y observar *in situ* la mística y ahínco con que laboran cada uno de los funcionarios que prestan sus servicios en nuestra Sede en Lima, bajo la conducción de nuestro querido Secretario, Marco Ospina Yépez.

La agenda a la que se abocarán ustedes a partir de hoy y durante estos tres días es de singular importancia para cumplir nuestro Plan Estratégico, destacándose: la Liberalización del transporte aéreo, las Medidas para reducir el impacto del precio del combustible que nuevamente afecta a las líneas aéreas, la Armonización de procedimientos en materia de cooperación y Registro aeronáutico, así como, la Utilización de aeronaves civiles en actos ilícitos.

Especial atención requerirá, el proceso que se viene desarrollando en la macrotarea de Capacitación respecto a los Centros de instrucción, así como, la Optimización y Migración del recurso humano.

Por otro lado, nuestro Punto Focal de Seguridad Operacional nos trae al análisis y discusión dos documentos de suma importancia como son: la Guía de orientación para la vigilancia continua y la de Formación y Desempeño de inspectores de operaciones y aeronavegabilidad.

Asimismo, el Punto Focal de Gestión Aeroportuaria nos está presentando algunas sugerencias para actualizar la encuesta sobre el “Seguimiento de los aspectos económicos, gestión, servicios de navegación aéreo y procesos de concesión aeroportuaria”.

He querido dejar para el último, un tema de actualidad supremamente importante, como es el referido al Medio Ambiente, sobre el cual nuestro Punto Focal Guatemala someterá a la consideración de ustedes el Anteproyecto de la Política, que esperamos implementar en nuestra Comisión sobre esta materia, a partir de la próxima Asamblea. Ya en anterior reunión del Comité Ejecutivo se fijó claramente nuestra posición frente a las medidas impuestas unilateralmente por la Unión Europea respecto al cobro por las emisiones de dióxido de carbono a las líneas aéreas que tienen como destino y origen Europa. Estoy seguro, que en este tema la CLAC continuará respaldando a la OACI como foro idóneo para analizar este tema a fin de encontrar soluciones globales, eliminando cualquier tendencia de unidireccionalidad, discriminación y extraterritorialidad.

Queridos participantes, antes de finalizar permítanme darles la más cordial bienvenida a esta tierra que ofrece a sus visitantes el calor de su ambiente y especialmente el de su gente. Nosotros, estaremos gustosos de atenderles y apoyarles en todo lo que requieran. Para eso, el personal de la Junta de Aviación Civil está a su entera disposición.

Sin más, permítanme declarar inaugurada la Vigésimo Octava Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Muchas gracias.



COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

VIGÉSIMO OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉRO (GEPEJTA/28)

(Santo Domingo, República Dominicana, 13 al 15 de marzo de 2012)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

JORGE MAQUEZ

Director Nacional de Transporte Aéreo
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Azopardo 1405, 6to Piso, Ciudad Autónoma de Buenos Aires
T: (54 11) 5941 3111/12
F: (54 11) 5941 3111/12
jmaquez@anac.gov.ar



NORBERTO E. LUONGO


Director de Normas Aeronáuticas y Acuerdos Internacionales
Dirección Nacional de Transporte Aéreo
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Azopardo 1405, 6to Piso, Ciudad Autónoma de Buenos Aires
T: (54 11) 5941 3115
F: (54 11) 5941 3111/12
nluongo@anac.gov.ar
nelaw1@gmail.com








ENRIQUE FIDEL DELLA BUSCA

Director de Estudios de Mercado y Estadísticas
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Azopardo 1405, 6to Piso, Ciudad Autónoma de Buenos Aires
T: (54 11) 5941 3113
fdellabusca@anac.gov.ar



<p>CARLOS MARÍA VALLARINO Secretario de Embajada Cancillería Argentina Esmeralda 1212, C1007ABR, Buenos Aires, T: (54 11) 4819 8008 F: (54 11) 4819 8009 vno@cancilleria.gov.ar</p>	
<p><u>BRASIL</u></p>	
<p>LUÍS ANTÔNIO DEIRÓ HAHN Gerente de Capacitación Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC Av. Presidente Vargas, 850-8º Piso-Centro-Río de Janeiro-RJ CEP: 20.0710-001 T: (55 21) 3501 5729 luis.hahn@anac.gov.br</p>	
<p>JOSÉ DOLABELA PORTELA Gerente de Coordinación con Organismos Internacional Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC Av. Presidente Vargas, 850-9º Piso-Centro-Río de Janeiro-RJ CEP: 20071-001 T: (55 21) 3501 5112 F: (55 21) 3501 5252 jose.dolabela@anac.gov.br</p>	
<p>CRISTIAN VIEIRA DOS REIS Gerente de Análise Estatística e Acompanhamento de Mercado Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado (SRE) Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC Setor Comercial Sul, Quadra 09, Lote C, Edifício Parque Cidade Corporate - Torre A - 5º Andar T: (55 61) 3314 4397 F: (55 61) 3314 4394 cristian.reis@anac.gov.br</p>	
<p>VÍTOR CAIXETA SANTOS Especialista en Regulación de Aviación Civil Gerência de Análise Estatística e Acompanhamento de Mercado (GEAC) Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado (SRE) Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC Setor Comercial Sul, Quadra 09, Lote C, Edifício Parque Cidade Corporate - Torre A - 5º Andar Brasília – Distrito Federal, Brasil T: (55 61) 3314 4513 F: (55 61) 3314 4394 vitor.santos@anac.gov.br</p>	

<u>CHILE</u>	
<p>DUNCAN SILVA DONOSO Director de Planificación Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago T: (56 2) 439 2515 dsilvad@dgac.cl</p>	
<p>LORENZO SEPÚLVEDA BIGET Director de Seguridad Operacional Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago T: (56 2) 439 2498 lsepulveda@dgac.cl</p>	
<p>PAULINA RADRIGAN Directora Jurídica Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago T: (56 2) 439 2463 pradrigan@dgac.cl</p>	
<p>ALVARO LISBOA MONTT Asesor Legal Junta de Aeronáutica Civil - JAC Moneda 1020, 4 piso, Santiago T: (56 2) 519 0910 F: (56 2) 698 3148 alisboa@mtt.cl</p>	
<p>EDUARDO ALVARADO CACERES Jefe Dpto. Técnico-Económico Junta de Aeronáutica Civil - JAC Moneda 1020, 4 piso, Santiago T: (56 2) 519 0905 F: (56 2) 698 3148 ealvarado@mtt.gob.cl</p>	

COLOMBIA

ALEXANDRA PALOMINO PINEDA
Abogada Grupo Asuntos Internacionales y Regulatorios
Oficina de Transporte Aéreo
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - UAEAC
Av. El Dorado 103/15, piso 5, Bogotá
T: (57 1) 296 3184
F: (57 1) 413 5260
apalomin@aerocivil.gov.co
jazmin.palomino@aerocivil.gov.co



CUBA

MARÍA CARIDAD PÉREZ PERDOMO
Especialista de Transporte Aéreo / Funcionaria
Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba – IACC
Calle 23 N° 64, Vedado, La Rampa,
Plaza de la Revolución, La Habana
T: (53 7) 838 1123 / 838 1170
F: (53 7) 834 4579
maria.perez@iacc.avianet.cu



ALEJANDRO MILIÁN PÉREZ
Asesor Jurídico
Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC
Calle 23 N° 64, Vedado, La Rampa,
Plaza de la Revolución, La Habana
T: (537) 838 1131
alejandro.milian@cacs.a.avianet.cu



ECUADOR

HÉCTOR FABIÁN SAMANIEGO OCAÑA
Director de Asesoría Jurídica
Dirección General de Aviación Civil – DGAC
Buenos Aires Oe 1 53 y Av. 10 de Agosto, Quito
T: (593 2) 252 6343
F: (593 2) 290 4445
dr.fabians@gmail.com



FARID MANTILLA VARGAS
Jefe de Transporte Aéreo
Dirección General de Aviación Civil – DGAC
Buenos Aires Oe 1 53 y Av. 10 de Agosto, Quito
T: (593 2) 255 2987
F: (593 2) 255 2987
faridmantilla@hotmail.com
faridmantilla@dgac.gov.ec



<p>FABIÁN RAFAEL MAYA GALLO Coordinador General Administrativo Financiero Dirección General de Aviación Civil – DGAC Buenos Aires Oe 1 53 y Av. 10 de Agosto, Quito T: (593 2) 255 5562 F: (593 2) 255 5562 fabian.maya@dgac.gob.ec</p>	
<p><u>GUATEMALA</u></p>	
<p>LUIS ORLANDO MONTUFAR CHINCHILLA Jefe Dpto. Transporte Aéreo Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13 Ciudad de Guatemala T: (502) 2321 5313 F: (502) 2321 5313 luis_montufar@dgac.gob.gt</p>	
<p>FRANCISCO GARCÍA MOREIRA Director de Aeropuertos Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Aeropuerto Internacional La Aurora 4to Nivel Zona 13 Ciudad de Guatemala T: (502) 2260 6262 / 4211 7671 T: (502) 2260 6533 frangarcia562@yahoo.com</p>	
<p>CARLOS MAURICIO GARCÍA ARAUZ Asistente Técnico para la Macrotarea Ambiental Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC 1era. Ave. 2 calle “C” 0-30 zona 1 San Miguel Petapa, Guatemala T: (502) 5295 2901 / 4021 3460 carlos_garcia@engineer.com carlos.garcia_1790@hotmail.com</p>	
<p><u>PANAMÁ</u></p>	
<p>GISELLE FAMANIA VAQUERO Subdirectora de Transporte Aéreo Autoridad Aeronáutica Civil - AAC Panamá Albrook, Av. Canfield, Edificio 870 Panamá, Panamá T: (507) 501 9072 F: (507) 501 9071 gfamania@aeronautica.gob.pa gisellefamania@hotmail.com</p>	

PERÚ

ROBERTO CARLOS ARÁMBULO JUÁREZ
Coordinador de Promoción
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Jirón Zorritos 1203, Lima 1,
T: (511) 6157800 Ext.1173
F: (511) 6157966
rarambulo@mintc.gob.pe



REPÚBLICA DOMINICANA

LUIS P. RODRÍGUEZ ARIZA
Secretario de Estado,
Presidente de la Junta de Aviación Civil - JAC
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 689 5197
jacrd@codetel.net.do
lrodriguezariza@hotmail.com



RADHAMÉS MARTÍNEZ APONTE
Miembro
Junta de Aviación Civil - JAC
Av. Gral. Luperon esq. Cayetano Germosen, Sector Mirador Sur,
Santo Domingo
T: (1 809) 221 4660 Ext. 2170
r.aponte@sectur.gov.do



AXEL WITTKOP
Embajador de la Secretaría de Estado de Relaciones Exteriores
Miembro Representante ante la Junta de Aviación Civil
T: (1 809) 535 6280
F: (1 809) 707 5966
axel294@hotmail.com



RAMÓN ANTONIO JEREZ DÍAZ
Miembro de la Junta de Aviación Civil (JAC) en
representación del Secretario de Estado,
Director Ejecutivo Departamento Aeroportuario
Av. Tiradentes, Esq. Roberto Pastoriza, Plaza J.R., Santo Domingo
T: (1 809) 531 8024
ramjerez@yahoo.com



PABLO LÍSTER MARÍN
Secretario
Junta de Aviación Civil – JAC
Calle José Joaquín Pérez No 104, Gazcue
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 689 4160



<p>plister@jac.gob.do</p>	
<p>BERNARDA DE JESÚS FRANCO CANDELARIO Encarda del Departamento de Transporte Aéreo Junta de Aviación Civil - JAC Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo T: (1 809) 689 4167 Ext. 239 F: (1 809) 689 5184 bernardadejesus@hotmail.com / bfranco@jac.gob.do</p>	
<p>AGUSTÍN D. ESKER ROJAS Encargado de la Sección de Operaciones Aéreas (Interino) Junta de Aviación Civil - JAC Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo T: (1 809) 689 4167 F: (1 809) 682 6815 aesker@jac.gob.do</p>	
<p>FRANCISCO ERNESTO GUERRERO SORIANO Encargado de la División de Economía de Transporte Aéreo Junta de Aviación Civil - JAC Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo T: (1 809) 689 4167 Ext. 249 F: (1 809) 682 6815 fguerrero@jac.gob.do frankguerrero_soriano@hotmail.com</p>	
<p>HÉCTOR CHRISTOPHER Encargado de Sección Análisis y Factibilidad División Economía de Transporte Aéreo Departamento de Transporte Aéreo Junta de Aviación Civil - JAC Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo T: (1 809) 689 4167 F: (1 809) 682 6815 hchristopher@jac.gob.do hectorchristopher@hotmail.com</p>	
<p>ESPERANZA DE LA O ROSELL MARTÍNEZ Encargada de la Sección de Estadísticas Junta de Aviación Civil - JAC Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo T: (1 809) 689 4167 F: (1 809) 682 6815 erosell@jac.gob.do ingris_esperanza@hotmail.com</p>	

<p>JARVIK RAFAEL CORSINO RONDÓN Abogado División Técnica Jurídica de Transporte Aéreo Departamento de Transporte Aéreo Junta de Aviación Civil - JAC Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo T: (1 809) 689 4167 F: (1 809) 682 6815 jcorsino@jac.gob.do</p>	
<p>ONELBIA ALTAGRACIA PICHARDO JIMÉNEZ Abogada División Técnica Jurídica de Transporte Aéreo Departamento de Transporte Aéreo Junta de Aviación Civil - JAC Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo T: (1 809) 689 4167 F: (1 809) 682 6815 opichardo@jac.gob.do onelbiapichardo@hotmail.com</p>	
<p>ADÁN E. BODDEN FERNÁNDEZ Encargado División Planificación y Desarrollo Junta de Aviación Civil - JAC Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo T: (1 809) 689 4167 Ext. 246 F: (1 809) 682 6815 abodden@jac.gob.do</p>	
<p>ROBERTO ACEVEDO Encargado de la División de Facilitación Junta de Aviación Civil – JAC Calle José Joaquín Pérez No. 104 Santo Domingo, República Dominicana T: (1 809) 689 4167 Ext. 245 racevedo@jac.gob.do</p>	
<p>ISRAEL A. LÓPEZ ACOSTA Inspector Facilitación Junta de Aviación Civil – JAC Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo T: (1 809) 689 4167 Ext. 244 F: (1 809) 689 4167 ilopez@jac.gob.do</p>	

<p>FRANKLIN MOISÉS REYES ROSSÓ Director Legal Técnico Instituto Dominicano de Aviación Civil - IDAC Av. México, Esq. Dr. Delgado, 2do Edificio Gubernamentales, Santo Domingo, República Dominicana T: (1 809) 221 7909 F: (1 809) 221 8707 frosso76@hotmail.com</p>	
<p>GLORIA LEWIS Encargada División de Facturación y Cobros Instituto Dominicano de Aviación Civil - IDAC Av. México, Esq. Dr. Delgado, 2do Edificio Gubernamentales, Santo Domingo, República Dominicana T: (1 809) 796 3882 F: (1 809) 688 7097 glewis@idac.gov.do</p>	
<p>ELBA RODRÍGUEZ Asistente Dirección Financiera Instituto Dominicano de Aviación Civil - IDAC Av. México, Esq. Dr. Delgado, 2do Edificio Gubernamentales, Santo Domingo, República Dominicana T: (1 809) 796 1719 F: (1 809) 689 7266 erodriguez@idac.gov.do</p>	
<p>DILIA PEÑA Abogada Dirección Legal Instituto Dominicano de Aviación Civil - IDAC Av. México, Esq. Dr. Delgado, 2do Edificio Gubernamentales, Santo Domingo, República Dominicana T: (1 809) 221 7909 F: (1 809) 221 8707 diliapena85@gmail.com</p>	
<p>SERGIO GÓMEZ Abogado I Instituto Dominicano de Aviación Civil - IDAC Av. México, Esq. Dr. Delgado, 2do Edificio Gubernamentales, Santo Domingo, República Dominicana T: (1 809) 221 7909 Ext. 306 F: (1 809) 221 8707 s_gomez02@hotmail.com</p>	

<p>NEWTON HOOGLIUTER Enc. Dpto. Registro Nacional de Aeronaves Instituto Dominicano de Aviación Civil - IDAC Cabo Caucedo, Prolongación Ruta 66, Boca Chica, Prov. Sto. Domingo Edf. de Navegación Aérea T: (1 809) 274 4322 F: (1 809) 221 8707 newtonhg@hotmail.com</p>	
<p>JUNIOR ANTONIO CALDERÓN BAUTISTA Encargado de la División de Estadísticas Aeronáuticas Instituto Dominicano de Aviación Civil - IDAC Av. México esq. Dr. Delgado Of. Gubernamental Bloque "A", 2° nivel Apartado Postal 1180, Santo Domingo T: (1 809) 221 7909 Ext. 465 calderonbautista9@gmail.com</p>	
<p>JOCELYN CASTILLO SELIG Consultora Jurídica Departamento Aeroportuario Av. Roberto Pastoriza Esq. Tiradentes, 4to Piso, Santo Domingo T: (1 829) 493 5073 Ext. 3333 F: (1 809) 534 4480 jocelyncastilloda@hotmail.com</p>	
<p>MANUEL MÉNDEZ SEGURA Director de Operaciones Departamento Aeroportuario Av. Roberto Pastoriza Esq. Tiradentes, 4to Piso, Santo Domingo T: (1 809) 530 1310 Ext. 250 F: (1 809) 754 7860 elmendazo@gmail.com</p>	
<p><u>URUGUAY</u></p>	
<p>VICENTE FOGGIA BRASILEIRO Jefe de Estadísticas Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica - DINACIA Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519, Paso Carrasco C.P. 12.100, Canelones, Uruguay T: (598 2) 604 0408 Ext. 4063 F: (598 2) 604 0424 vicentefoggia@gmail.com</p>	

<p>DANIEL DELGADO SICCO (<i>Observador</i>) Director PLUNA Líneas Aéreas Uruguayas Colonia 1013, piso 9, Montevideo T: (598 2) 902 1514 F: (598 2) 902 0231 director@plunaea.com.uy ddelgadosicco@plunaea.com.uy</p>	
<p>PABLO SEITUN ETCHAVARRIA (<i>Observador</i>) Gerente División Jurídica PLUNA Líneas Aéreas Uruguayas Colonia 1013, piso 9, Montevideo T: (598 2) 902 0231 F: (598 2) 902 0231 C: (598) 99 433 981 seitun@calculo.com pseitun@hotmail.com</p>	
<p><u>VENEZUELA</u></p>	
<p>JUAN JOSÉ ANZOLA VERA Coordinador del Área de Análisis Estadístico de Transporte Aéreo Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC Altamira Sur, Torre Británica, Piso 3, Gerencia de Transporte Aéreo Caracas T: (58 212) 277 4470 / (414) 262 3185 F: (58 212) 277 4566 j.anzola@inac.gov.ve juan_joseanzola@yahoo.com</p>	
<p>AMINTA LISBETH PÉREZ TORRES Analista de Operaciones Internacionales Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC Altamira Sur, Torre Británica, Piso 3, Gerencia de Transporte Aéreo Caracas T: (58 212) 277 4506 / (412) 828 3167 F: (58 212) 277 4566 perezaminta@hotmail.com</p>	
<p>SERGIO RAFAEL SILVA CARTAYA Abogado Aeronáutico I Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC Altamira Sur, Torre Británica, Piso 3, Gerencia de Transporte Aéreo Caracas T: (58 212) 277 4429 F: (58 212) 277 4429 s.silva@inac.gob.ve</p>	

ROMINA CAROLINA CACUA DI MATTEO
Analista de Relaciones Bilaterales y Multilaterales
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC
Altamira Sur, Torre Británica, Piso 3, Gerencia de Transporte Aéreo
Caracas
T: (58 212) 277 4437
F: (58 414) 700 9140
r.cacua@inac.gob.ve
rominadimatt@gmail.com



ESTADOS NO MIEMBROS

ESTADOS UNIDOS

LOURDES MAURICE
Executive Director
Office of Environment and Energy
Federal Aviation Administration – FAA
800 Independence Avenue, SW,
Washington, DC 20591
T: (1 202) 267 3576
F: (1 202) 267 5594
lourdes.maurice@faa.gov



CHRISTOPHER BARKS
Manager, Western Hemisphere Office
Federal Aviation Administration – FAA
800 Independence Avenue, SW,
Washington, DC 20591
T: (1 202) 385 8874
F: (1 202) 267 7198
christopher.barks@faa.gov



ORGANIZACIONES INTERNACIONALES GUBERNAMENTALES

CLAC – COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

MARCO OSPINA YÉPEZ
Secretario
Av. Víctor Andrés Belaunde 147, Edificio Real Cuatro, 3° Piso
Centro Empresarial Real, San Isidro, Lima, Perú
Apartado Postal 27032, Lima, Perú
T: (51 1) 422 6905 / 422 9367
F: (51 1) 422 8236
clacsec@lima.icao.int



ORGANIZACIONES INTERNACIONALES NO GUBERNAMENTALES

IATA - INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION

PATRICIO SEPÚLVEDA

Regional Vice President Latin America & Caribbean
International Air Transport Association – IATA
703 Waterford Way (NW 62nd Ave),
Suite 600, Miami, FL 33126, Estados Unidos
T: (1 305) 779 9827
sepulvedap@iata.org



ALICIA LINES

Country Manager
Calle Paseo de los Locutores #6, Santo Domingo
República Dominicana
T: (1 809) 562 4282
F: (1 809) 540 6166
linesa@iata.org



CAMILA RESTREPO

Assistant Manager
Member and Government Relations
Latin America & Caribbean
703 Waterford Way, Suite 600, Miami, FL 33126, USA
T: (1 305) 779 9827
F: (1 305) 262 2654
restrepoc@iata.org



ALTA – ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA Y DEL CARIBE DE TRANSPORTE AÉREO

DANIEL CHEREAU

Director de Asuntos de la Industria
6355 NW 36 Street, Suite 601, Miami, FL 33166
T: (1 786) 388 0222
F: (1 786) 522 7315
dchereau@alta.aero








IFALPA – FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PILOTOS DE LÍNEAS AÉREAS

MARÍA FLORENCIA DOVICH

RVP SAM SOUTH – Asistente Asuntos Legales
Lezica 4031, Buenos Aires
Argentina
T: (54 11) 4958 5114
legales@apla.org.ar
seguridad@apla.org.ar



<p>DIEGO PÉREZ BARIGGI RVP SAM SOUTH – Representante Lezica 4031, Buenos Aires Argentina T: (54 11) 4958 5114 diegoariggi@gmail.com</p>	
<p><u>ALADA – ASOCIACIÓN LATINO AMERICANA DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL</u></p>	
<p>QUISQUEYA CALDERÓN PEGUERO Vicepresidenta de la Sección Nacional Dominicana Calle 5, Nº 12, Sector Cacique I, Santo Domingo, República Dominicana T.C. : (1 829) 403 0818 / 607 4137 F : (1 809) 959 0170 q.calderon@gmail.com</p>	
<p>MARÍA ESTHER FERNÁNDEZ A. DE POU Miembro Plenaria Calle El Recodo No. 2, Edificio Monte Mirador, 3era planta, Bella Vista, Santo Domingo, República Dominicana T: (1 809) 535 9511 F: (1 809) 535 6649 mefernandez@rvhb.com</p>	
<p><u>INSTIBAEROSPA – INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL</u></p>	
<p>JOSÉ LUIS ABRAHAM Miembro de la Junta de Aviación Civil Representante del Sector Privado Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo T: (1 809) 669 9350 F: (1 809) 565 5776 Jlabraham853@yahoo.com</p>	
<p>PAOLA AIMÉE PLÁ PUELLO Encargada de División Técnica Jurídica Junta de Aviación Civil - JAC Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo T: (1 809) 689 4167 F: (1 809) 689 4113 ppla@jac.gob.do plapaola@gmail.com</p>	

**VIGÉSIMO OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/28)**

(Santo Domingo, República Dominicana, 13 al 15 de marzo de 2012)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por los Puntos Focales y la Secretaría)

Cuestión 1: Transporte y política aérea

Punto Focal: Colombia

- Cuestión 1.1: Liberalización del transporte aéreo (Colombia)
- Cuestión 1.2: Actualización Resolución A18-5 sobre “Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región” (Colombia)
- Cuestión 1.3: Acuerdos de cooperación (Colombia)
- Cuestión 1.4: Registro aeronáutico (Colombia)
- Cuestión 1.5: Utilización de aeronaves civiles en actos ilícitos (Colombia)
- Cuestión 1.6: Infracciones aeronáuticas (Colombia)
- Cuestión 1.7: Sistemas de reserva por computadora (Colombia)
- Cuestión 1.8: Informe Grupo *ad hoc* sobre “Sistema Estadístico Integrado” (Ponentes)

Cuestión 2: Gestión aeroportuaria

Punto Focal: Perú

- Cuestión 2.1: Actualización y/o modificación de la Encuesta sobre el “Seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos” (Perú)
- Cuestión 2.2: Reunión del Punto Focal (Perú) con el Grupo *ad hoc* con el fin de revisar los avances y definir las propuestas para el desarrollo del tema “Manual Regulatorio y Eficiencia Aeroportuaria” durante el año 2012 (Perú)

Cuestión 3: Capacitación

Punto Focal: Brasil

- Cuestión 3.1: Diagnóstico regional sobre centros de instrucción (Brasil)
- Cuestión 3.2: Optimización de recursos humanos (Brasil)
- Cuestión 3.3: Migración de recursos humanos (Brasil)

Cuestión 4: Medio ambiente
Punto Focal: Guatemala

Cuestión 4.1: Informe de la COP17 en Durban, Sudáfrica, 2011 (Guatemala)

Cuestión 4.2: Informe preliminar de actividades de la Macrotarea (Guatemala)

Cuestión 4.3: Reciente reunión del grupo de países extracomunitarios del Consejo de la OACI en la Federación Rusa (Argentina)

Cuestión 4.4: Tratamiento de la cuestión “medidas de mercado” (MBMs) en el Consejo de la OACI (Argentina)

Cuestión 4.5: Presentación: La Aviación “verde” en EE.UU. (FAA)

Cuestión 5: Seguridad operacional
Punto Focal: Chile

Cuestión 5.1: Avance de la Macrotarea (Chile)

Cuestión 5.2: Guía de orientación para la elaboración de un plan de vigilancia continua (Chile)

Cuestión 5.3: Guía de orientación para la formación y desempeño de inspectores de operaciones y aeronavegabilidad (Chile)

Cuestión 6: Otros Asuntos

Cuestión 6.1: Informe sobre gestión de capacitación (Secretaría)

Cuestión 6.2: Programa de Reuniones y Capacitación (Secretaría)