

**VIGÉSIMO NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/29)**

(Buenos Aires, Argentina, 3 al 5 de julio 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 novena reunión entre los días 3 y 5 de julio de 2012, en la ciudad de Buenos Aires, Argentina, en el Salón Tudor del Eurostars Claridge Hotel.

Ceremonia de apertura

2. El Sr. Rómulo Chiesa, Director General Legal, Técnico y Administrativo de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) de la República Argentina, en representación del Sr. Alejandro Granados, Administrador Nacional de Aviación Civil, presentó un discurso de inauguración, el mismo que figura como **Adjunto 1** al presente informe.

Coordinación, Secretaría y participantes

3. Actuó como coordinador de la reunión el Sr. Norberto Luongo, Director de Normas Aeronáuticas y Acuerdos Internacionales de la Dirección Nacional de Transporte Aéreo de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) de la República Argentina, asistido por el Secretario de la CLAC, Sr. Marco Ospina. Participaron 60 delegados representando a 14 Estados miembros y 6 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. Sobre este asunto, la Secretaría informó acerca algunos inconvenientes que se habían presentado con la Macrotarea de “Gestión aeroportuaria” ya que únicamente se contaba con dos Notas de estudio de las tres correspondientes a dicho país, en su calidad de Punto Focal. Además, hasta ese momento no había llegado el delegado de Perú, por lo que, el Grupo acordó que la parte correspondiente a esta Macrotarea se lo analice al término de la agenda,

Cuestión 1 del

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

Cuestión 1.1 del

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

- **Acuerdo de Cielos Abiertos CLAC - Nota verbal (Chile)**

5. La Secretaría introdujo el tema, recordando que en la Asamblea anterior se aprobó el “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados miembros de la CLAC” el cual, hasta la fecha, había sido suscrito por nueve Estados: Chile, Colombia, Guatemala, Honduras, Panamá, Paraguay, República Dominicana y Uruguay, y se esperaba que antes que termine el año lo hagan también Costa Rica y El Salvador. Así mismo, aprovechó la oportunidad para exhortar a aquellos, que aún no lo habían suscrito, que lo hagan teniendo en cuenta que dicho instrumento era flexible y permitía firmarlo con reservas. Agregó, que el objetivo principal era cumplir con la integración del

transporte aéreo regional.

6. Seguidamente, el Experto de Chile resaltó que el Acuerdo de la referencia se basaba en dos pilares a saber: el fuerte desarrollo de la integración y la política de liberalización. Resaltó asimismo, el éxito que hasta el momento había tenido el Acuerdo al haber sido suscrito por nueve Estados, dos de ellos Uruguay y Chile lo habían hecho sin reservas, en tanto que Guatemala, Honduras y Paraguay presentaron reservas al cabotaje y los otros tres Colombia, Panamá y República Dominicana con alguna reserva adicional. Todo esto, por la brevedad y claridad de su Artículo 37 sobre “Reservas” que textualmente dice: “*El presente Acuerdo admite reservas.*” y a su marco jurídico basado en la Convención de Viena que permite la flexibilidad y añadió que era de suma importancia conocer a profundidad el concepto de reciprocidad en el marco del Acuerdo.

7. Aprovechó de igual manera, para exhortar a los Estados, que aún no han suscrito el Acuerdo, que lo hagan con el fin de seguir avanzando en la liberalización y expresó que era necesario despejar cualquier duda sobre la aplicación del mencionado instrumento, como por ejemplo si las reservas pueden ser aceptadas implícita o explícitamente y el efecto bilateral de las mismas o si las reservas pueden ser materia de objeción, entre otros temas. En esa línea de ideas, propuso al GEPEJTA la constitución de un grupo *ad hoc* que se encargue de elaborar una NE que despeje las dudas sobre el Acuerdo, comprometiéndose a redactar el borrador del documento de trabajo.

8. El Experto de Argentina informó que su país no podía suscribir dicho Acuerdo, ya que las dos normas principales que rigen el transporte aéreo son contrarias a la liberalización.

9. El Experto de Brasil expresó su deseo de formar parte del Grupo *ad hoc* informando que el Sr. Roque Felizardo Da Silva Neto (roque.felizardo@anac.gov.br) iba a participar del Grupo *ad hoc*.

10. La Experta de Colombia, en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea, apoyó la propuesta de Chile y respecto a la intervención de Argentina, manifestó que respetaba la posición de dicho país, no obstante eso, los invitó a también formar parte del Grupo *ad hoc*. Propuesta que fue aceptada por el Experto de Argentina.

11. La Experta de Cuba manifestó que su país mantenía su posición inicial de no suscribir el Acuerdo, lo que no significaba que no apoyaban el tema, sin embargo, los términos utilizados en dicho Acuerdo no estaban en consonancia con la política de su Estado, añadiendo que apoyaban la propuesta realizada por Chile.

12. La Experta de República Dominicana resaltó la importancia de suscribir el Acuerdo informando que, gracias a este instrumento, el tráfico en su país había aumentado según lo revelaban las estadísticas. De igual manera, apoyó la propuesta de Chile y expresó el interés de formar parte del Grupo *ad hoc*.

13. Por su parte, el Experto de Guatemala al tiempo de apoyar la propuesta de Chile, informó que su país quería también formar parte del Grupo *ad hoc* y que el Experto designado sería el Sr. Luis Montufar.

14. El Experto de Bolivia expresó que la posición de su país de no suscribir el Acuerdo se basaba en que todavía no estaba preparado para llevar esa política, sin embargo eso no quería decir que tenían una política cerrada. En todo caso, apoyaba la propuesta de Chile.

15. La Experta del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial expresó que las reservas exigen una reglamentación a pesar de que estén basadas en el Convenio de Viena y expresó también su deseo de formar parte del Grupo *ad hoc*.

Conclusión

16. Luego del debate, el GEPEJTA acordó:
- a) constituir un Grupo *ad hoc* conformado por: Argentina, Brasil, Chile (Ponente), Colombia, Guatemala, República Dominicana y el INSTIBAEROSPA, el mismo que se encargará de desarrollar una NE para ser presentada en la próxima reunión del Comité Ejecutivo, mediante la cual se aclare las reservas frente a la reciprocidad; y
 - b) que el Experto de Chile se encargue de elaborar el borrador de dicha NE y lo circule entre los miembros del Grupo *ad hoc* con copia a la Secretaría antes que termine la primera quincena de julio, de tal forma que los comentarios y sugerencias se incluyan en el documento en la segunda quincena del mismo mes y se lo envíe a la Secretaría para la inclusión en el Orden del Día del Comité Ejecutivo.

Cuestión 1.2 del Orden del Día:

Impacto económico del transporte aéreo en el PBI (Colombia)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/05 *Colombia*

17. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/05 sobre el Impacto económico del transporte aéreo en el PBI, recordando el Memorándum de Entendimiento suscrito entre la CLAC y la IATA para desarrollar estudios sobre la contribución económica del transporte aéreo en la economía de los Estados miembros de la CLAC. En esa línea de ideas, presentó una tabla respecto a los estudios elaborados y la publicación en la CLAC, notándose que existían diferencias en las fechas de promulgación de dichos Estudios. Para evaluar con mayor detenimiento la situación de esta tarea, observó que gracias a la colaboración brindada por la IATA en visualizar el panorama de los Estudios sobre la contribución económica del transporte aéreo en la economía de los Estados Miembros de la CLAC, se colegía varias situaciones a saber:

- a) Se detecta una ausencia de procedimiento para la entrega de los Estudios referidos, por cuanto se realizó un ejercicio de validación cotejando lo que está publicado en la página web de la CLAC, contra lo que circula públicamente en la red y si bien es cierto los estudios de Brasil, México y Perú, puedan estar disponibles en la misma, ejemplo [http://www.benefitsofaviation.aero/Documents/Benefits-of-Aviation-Peru-2011%20\(Spanish\).pdf](http://www.benefitsofaviation.aero/Documents/Benefits-of-Aviation-Peru-2011%20(Spanish).pdf), dichos estudios no han sido entregados al Organismo Regional de manera formal y oficial y por tanto no hay correspondencia entre la información publicada en el web site de la CLAC, con la que circula públicamente en la página señalada.
- b) La radiografía de la región CLAC, simulando una especie de semáforo es la siguiente:
 1. Aruba: Incluido para ser evaluado no se sabe en qué periodo de tiempo
 2. Argentina: A 2009, pendiente actualización por fecha a definir
 3. Belice: Indeterminado
 4. Bolivia: A 2009, pendiente actualización por fecha a definir
 5. Brasil (A 2009, disponible en la WEB, no ha sido entregado formalmente a la CLAC)

6. Chile: (Actualizado a 2010, no ha sido entregado formalmente a la CLAC)
7. Colombia: (Actualizado a 2010, no ha sido entregado formalmente a la CLAC, ni a la Autoridad Aeronáutica)
8. Costa Rica: Indeterminado
9. Cuba: Incluido para ser evaluado no se sabe en qué periodo de tiempo
10. Ecuador: A 2010, se estará haciendo público en el mes de julio de 2012.
11. El Salvador: Indeterminado
12. Guatemala: Indeterminado
13. Honduras: Indeterminado
14. Jamaica: Incluido para ser evaluado no se sabe en qué periodo de tiempo
15. México: A 2010, disponible en la WEB, no ha sido entregado formalmente a la CLAC
16. Nicaragua: Indeterminado
17. Panamá: A 2007, pendiente actualización por fecha a definir
18. Paraguay: Indeterminado
19. Perú: A 2010, disponible en la WEB, no ha sido entregado formalmente a la CLAC
20. República Dominicana: Incluido para ser evaluado no se sabe en qué periodo de tiempo
21. Uruguay: Indeterminado
22. Venezuela: Indeterminado

Lo anterior refleja nueve (9) Estados pendientes de estudio, cuatro (4) Estados con posibilidades de disponer del estudio en el mediano plazo, tres (3) pendiente de actualización (Argentina, Bolivia y Panamá) y seis (6) Estados con estudios disponibles o actualizados).

En términos porcentuales estamos hablando que el 40.90% de los Estados miembros de la CLAC se encuentran pendientes del Estudio, 18.18% vislumbra la posibilidad de contar con el mismo y otro 40.90% cuenta con el referido estudio algunos actualizados y otros por actualizar.

- c) Se observa que no hay certeza de un cronograma en el tiempo que permita determinar un estimado de cuando la Comisión contará con el 59% de los estudios faltantes y las actualizaciones realizadas.

18. Terminó su presentación invitando al GEPEJTA a analizar la información presentada, intercambiar puntos de vista y sugirió se conforme un Grupo *ad hoc* para que, en conjunto con la IATA, el Punto Focal y la Secretaría de la CLAC, desarrolle un procedimiento que se eleve a resolución y contenga, entre otros aspectos:

- los lineamientos de entrega de los referidos estudios de manera oportuna a la CLAC,
- un cronograma tentativo de entrega de los mismos,
- un mecanismo para que IATA utilice a la CLAC como conducto para tratar de obtener la información de los Estados donde se presentan obstáculos, y
- establecer un punto de contacto que ese encargue de coordinar y recolectar la información que requiere IATA para poder desarrollar el trabajo adecuadamente.

19. La Representante de la IATA, por su parte, realizó algunas observaciones sobre la información presentada por Colombia, explicando que la diferencia en las fechas presentadas en la NE se debía a que la fecha de la IATA correspondía al año de entrega de los datos estadísticos y con relación a la entrega de los estudios actualizados, el retraso se debía a que la IATA entregaba formalmente a las Autoridades Aeronáuticas de los Estados, y una vez realizado esto, a la CLAC. Por otro lado, agregó que el obstáculo principal presentado en el desarrollo de este trabajo era obtener la información de los Estados que faltaban por realizar los estudios, por lo que, coincidían en que se debía establecer un punto de contacto en cada Estado miembro para la entrega de la información, así como, la elaboración de un cronograma para este proceso.

Conclusión

20. El GEPEJTA acordó:

- a) apoyar la propuesta presentada por Colombia en el sentido que se conforme un Grupo *ad hoc* constituido por el Punto Focal, la IATA y la Secretaría para que se encargue de desarrollar un procedimiento que se eleve a resolución y contenga, entre otros aspectos:
 - los lineamientos de entrega de los referidos estudios de manera oportuna a la CLAC,
 - un cronograma tentativo de entrega de los mismos,
 - un mecanismo para que IATA utilice a la CLAC como conducto para tratar de obtener la información de los Estados donde se presentan obstáculos, y
 - establecer un punto de contacto que ese encargue de coordinar y recolectar la información que requiere IATA para poder desarrollar el trabajo adecuadamente.
- b) que, aprovechando la próxima reunión del Comité Ejecutivo (Guayaquil, Ecuador, 7 y 8 de agosto de 2012), se reúna el Grupo *ad hoc* y se solicite a los Estados la designación de un punto de contacto en sus Administraciones al más alto nivel para facilitar a la IATA la información necesaria para la realización de los estudios correspondientes.

Cuestión 1.3 del Orden del Día:

Proyecto de Recomendación Protección de Viajeros por Quiebra de Aerolíneas (Colombia)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/03 *Colombia*

21. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/03 sobre el Proyecto de Recomendación Protección de Viajeros por Quiebra de Aerolíneas recordando que en las reuniones del GEPEJTA/26 y 27, el Grupo *ad hoc* conformado por Argentina, Brasil, Colombia (Ponente), Ecuador, Guatemala, Panamá, Uruguay, ALADA, ALTA e IATA, rindió informe acerca del trabajo que le fuera encomendado referente a la problemática que enfrentan los viajeros frente a la quiebra de las aerolíneas, particularmente sobre las ventajas y desventajas de establecer una garantía, que tenga por objetivo específico prever un resarcimiento para los pasajeros de compañías aéreas que se declaren en quiebra, y establecer las modalidades administrativas y financieras pertinentes, incluido el principio de responsabilidad solidaria dentro de los países de la región CLAC, lo que aseguraría la repatriación de los pasajeros bloqueados en aeropuertos extranjeros en caso de quiebra de una compañía que podría generar el establecer una póliza o garantía, las dificultades o

facilidades para su implementación.

22. Asimismo recordó que para el Grupo *ad hoc*, si bien éste era un tema de suma importancia por el impacto que generaba en la afectación al consumidor de los servicios aéreos de una parte y, de otra, por cuanto las aerolíneas continúan enfrentando diversas causales para declararse en quiebra, tales como: inestabilidad económica de los países desarrollados, altos costos de combustible, aumento de los costos laborales, fracaso en las negociaciones laborales con sus pilotos, empeoramiento del entorno económico, caída de la demanda de pasajeros y falta de liquidez. No obstante lo expuesto, el Grupo *ad hoc* consideró que éste era un asunto que no susceptible de dirimir por el momento, por lo que, en principio, elaborar una directriz de procedimiento sobre este tema en el seno de la CLAC no era pertinente ni conducente y lo recomendable era que cada Estado adopte las medidas internas correspondientes, dando más peso al control de la capacidad financiera, herramienta de la cual si disponen los Estados y posteriormente se revise el tema en aras de visualizar si existe alguna experiencia susceptible de replicar o mejorar. Esta recomendación se basó en las apreciaciones enviadas por los Estados y consignadas en la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/07.

23. Para terminar, recordó que el GEPEJTA después de valorar los resultados arrojados como producto del trabajo realizado por el Grupo *ad hoc*, en su oportunidad acogió favorablemente la recomendación, sin embargo, dada la complejidad de este asunto el Punto Focal consideraba procedente presentar un proyecto de recomendación para someterlo a consideración del Comité Ejecutivo y aprobarlo ulteriormente en la Asamblea y terminó invitando a analizar dicho proyecto.

24. Durante el debate, el Experto de Bolivia informó que en su país se habían experimentado recientemente los problemas de quiebra de Lloyd Aéreo Boliviano y Aerosur, así como, anteriormente con una línea aérea española y, respecto al proyecto presentado por Colombia, consideraba que el mismo estaba incompleto y se disculpó porque su país no había participado en anteriores reuniones, sugiriendo que continúe el trabajo del Grupo *ad hoc*.

25. Al respecto, la Experta de Colombia expresó que estaba de acuerdo que la parte resolutoria carecía de suficiente sustento, sin embargo, solicitó se remitan al párrafo 4 de la NE específicamente a lo que el Grupo *ad hoc* en su momento consideró, lo que limitaba elaborar un proyecto que tuviera en cuenta muchas consideraciones, siendo ésta la realidad del momento y lo que se había acordado en el Grupo *ad hoc*.

26. Seguidamente, la Experta de República Dominicana expresó que no existía una normativa internacional ni medida de coacción para la línea aérea en estado de quiebra a fin de que cumpla con su responsabilidad. Así mismo, informó que en su país tenían experiencia con aeronaves extranjeras por pólizas de seguro que cambiaron a fianza como una especie de garantía al servicio que prestan. Sin embargo, respaldó la posición de la Experta de Colombia en cuando al proyecto de recomendación y resaltando que no se debía dar por terminado el tema y se lo siga trabajando. Terminó su presentación ofreciendo su apoyo en cuanto a compartir las experiencias.

27. El Experto de Brasil manifestó que la NE presentada por Colombia reflejaba muy bien lo que se había discutido en este tema, recordando que se había buscado formas o alguna salida o algún procedimiento que se pudiera sugerir a todos los Estados y lamentablemente no se pudo, por lo que apoyaba el proyecto de recomendación presentado por Colombia.

28. El Experto de Bolivia expresó que la mezcla de temas era lo que hacía compleja esta situación, por ejemplo, optar por el seguro, ya que si algún pasajero queda en un lugar lejano se requeriría de un resarcimiento inmediato. En cambio, si se hablaba de fianza, se traduciría en alguna responsabilidad de carácter económico que era difícil de asumir. Asimismo, sugirió que la IATA también integre el Grupo *ad hoc* ya que consideraba beneficiosa su participación como una entidad que podría dar luces detectando, a través de sus sistemas de advertencias y previniendo a los Estados de una posible quiebra.

29. Por su parte, el Experto de Chile sugirió una modificación en la parte recomendatoria, propuesta que fue apoyada por la Representante del INSTIBAEROSPA.

Conclusión

30. El GEPEJTA acordó:

- a) Someter a consideración del Comité Ejecutivo y ulterior aprobación de la Asamblea el proyecto de Recomendación que figura a continuación; y

PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A20-XX PROTECCIÓN DE VIAJEROS POR QUIEBRA DE AEROLÍNEAS

CONSIDERANDO que entre los Estados miembros de la CLAC en el marco de la reglamentación aeronáutica no existe aplicación de medidas que permitan salvaguardar los intereses de los usuarios del transporte aéreo, cuando los servicios son interrumpidos unilateralmente por las compañías de aviación en caso de cese de operaciones, bancarrota o reestructuración financiera.

CONSIDERANDO que la normatividad disponible por parte de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), opera para aquellas aerolíneas y ventas que se realizan a través de los sistemas de compensación de este organismo, ya que aquellas otras ventas que no realizan a través de estas vías (venta directa, ventas con tarjeta de crédito, o a través de agencia no miembros de IATA) no están cubiertas por el amparo, y si bien constituye una opción de protección al consumidor aéreo, no cubre la totalidad de los pasajeros.

CONSIDERANDO que los consumidores se ven afectados cuando las aerolíneas se declaran en quiebra o cesan sus actividades, y que la protección de los derechos de los usuarios del servicio de transporte aéreo en estos eventos puede tardar años en resolverse.

CONSIDERANDO que las administraciones deben afrontar la problemática de pasajeros fuera y dentro del país tratando de retornar a sus destinos, así como los múltiples reclamos a los operadores y agentes de viajes que han sido “intermediarios” entre las compañías aéreas y sus pasajeros.

LA XX ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA continuar estudiando el tema y en caso de que algún Estado miembro adopte medidas normativas y operativas, que permitan dotar a las Administraciones de las capacidades necesarias para ejercer un procedimiento para que las compañías que se vean obligadas a suspender su actividad, garanticen los derechos de los usuarios, remitan a la Secretaría de la CLAC dicha reglamentación a fin de explorar la posibilidad de una regulación armonizada.

- b) que este tema continúe analizándose y se incluya en el Plan Estratégico del período 2013-2014, sobre la base de los términos de referencia del Grupo *ad hoc*

constituido para tal efecto al que también se incorporaría la IATA.

**Cuestión 1.4 del
Orden del Día:**

Informe de integración regional de otros organismos (Colombia)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/11 *Colombia*

31. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/11 informando, entre otros asuntos, sobre la especial relevancia que había adquirido la UNASUR, considerado como el principal escenario de diálogo y concertación política de América del Sur. Asimismo, informó que en el marco de este organismo se ha creado el COSIPLAN (Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento) a través del IIRSA (Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana), foro técnico de infraestructura.

32. Asimismo, informó que en el Plan de Trabajo 2012 COSIPLAN/IIRSA, en materia de integración Aérea (ACCIÓN 6.2.4), está prevista la realización de un taller con el propósito de actualizar el conocimiento sobre nuevos desarrollos en el sector, a partir de temas de interés identificados previamente por los países miembros. Para tal efecto, se ha elaborado un borrador de agenda de un Taller, el mismo que se está trabajando con el Coordinador Nacional del Perú, la Dirección General de Transporte Aéreo de dicho país y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

33. De igual manera, la Experta presentó información sobre la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) desde su creación, incluyendo su Plan de Acción.

34. Además, se refirió lo acordado en la XXI reunión del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA), donde se abordaron temas relacionados a las tarifas aéreas, derechos de tráfico en la región y facilitación, con especial énfasis en los derechos y deberes de los usuarios del transporte aéreo.

35. En esa línea de ideas, manifestó que la región viene atravesando un proceso de transformación y reconfiguración en diferentes planos, fruto de ello es la proliferación de organismos regionales y/o mecanismos de diálogo y concertación política que propenden por la integración en América Latina, como un medio que podría a largo plazo contribuir a promover el desarrollo, ayudando a los países a superar las desventajas del tamaño limitado de sus mercados, atrayendo inversión extranjera entre otros beneficios.

36. También hizo notar que, de acuerdo a la información presentada, se apreciaba que el transporte aéreo era parte de la agenda y planes de trabajo de los organismos señalados, por lo que era necesario que la CLAC, como Organismo regional especializado en aviación civil, se mantenga a tono con las iniciativas referidas y establezca los vínculos necesarios, en pro del desarrollo del transporte aéreo de la región.

37. Para terminar, invitó al GEPEJTA a tomar nota de la información presentada, intercambiar puntos de vista e instar a la Secretaría de la CLAC para que realice el acercamiento con estos organismos regionales y/o mecanismos de diálogo y concertación política, a fin de trabajar mancomunadamente en los temas atinentes al transporte aéreo que involucran los intereses de los Estados miembros de la CLAC.

38. Durante el debate, la Secretaría agradeció a Colombia por la información presentada y se refirió particularmente a las iniciativas de UNASUR y el acercamiento realizado con la CLAC. En ese sentido, dio a conocer que la Secretaría *pro tempore* de dicho Organismo se había trasladado al Gobierno Peruano quienes a su vez realizaron un acercamiento con la Secretaría de la CLAC y han mantenido dos reuniones con la participación de la Cancillería, la DGAC del Perú y la Corporación

Andina de Fomento CAF/IIRSA, esto con la idea de realizar el taller referido en la NE de Colombia. En esa línea de ideas, informó que en la segunda reunión se incorporó a la OACI a través de su Oficina Regional Sudamericana, habiéndose elaborado un proyecto de agenda para el Taller que se realizará en el mes de septiembre del presente año en Lima, destacando que la participación tanto de la CLAC como de la OACI en ese evento, es substancial y permitirá que al interior de UNASUR se trabaje con criterios armónicos evitando duplicar esfuerzos. Para terminar, informó que las Autoridades de los Estados miembros recibirán la invitación del Taller a través de los Coordinadores Nacionales de las respectivas Cancillerías originadas por UNASUR e instó a participar activamente de este evento.

Conclusión

39. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y solicitó a los Expertos que asesoren a las Autoridades Aeronáuticas de sus respectivos países a efectos que participen en el Taller convocado por UNASUR para establecer vínculos armónicos en el trabajo que desarrolla tanto UNASUR como la CLAC, evitando duplicación de esfuerzos.

Cuestión 1.5 del Orden del Día:

Primera Cumbre CLAC/CAFAC (Cooperación Hemisferio Sur) (Colombia)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/10 Colombia

40. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/10 recordando que en el Plan Estratégico de Trabajo estaba prevista la celebración de la Primera Cumbre CLAC/CAFAC (Cooperación Hemisferio Sur), en el marco de la próxima Asamblea Ordinaria de la CLAC, que tendrá lugar en Brasil, en noviembre de 2012. Esto, en aplicación de la Política de Cooperación Mutua con dicho Organismo regional, mediante la cual se priorizan las relaciones extra regionales y, en virtud de la misma, se había venido desarrollando mecanismos de cooperación, coordinación y comunicación con los demás bloques regionales.

41. Informó además, que en el caso de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), se contaba con un Memorándum de Entendimiento (Montreal, Canadá, 22 de junio del 2000), el cual, entre otros asuntos, tiene definido el alcance y métodos de cooperación. Así mismo añadió que, en cumplimiento de los mecanismos de coordinación entre ambos bloques regionales, estos se brindaban apoyo mutuo para mantener en el Consejo de la OACI, el número de asientos de los Estados que representan a las dos regiones.

42. De igual manera, resaltó que la primera Cumbre de Aviación Civil CLAC/CAFAC debe ser un evento de alto nivel que permita adoptar nuevas e importantes medidas en el marco de las relaciones aéreas entre los dos Organismos, en el que se produzca una declaración mediante la cual se identifique las posibles acciones a considerar en el futuro, por ejemplo, la preparación conjunta de notas de estudio para las Asambleas y Conferencias mundiales convocada por la OACI, en aquellos temas donde exista consenso, también se debería prever una cooperación horizontal más estrecha y que los procedimientos de apoyo mutuo que ambas organizaciones se brindan en las elecciones del Consejo de la OACI, se extienda a los cargos de Presidente y Secretario General de dicho Organismo.

43. En sentido de lo expuesto y dada la relevancia que el tema atañe, en su calidad de Punto Focal, presentó una lista de tópicos que podrían abordarse en la referida Cumbre: Integración regional de la aviación civil y la liberalización del mercado, Implicaciones medioambientales del transporte aéreo, Seguridad de la aviación y seguridad operacional, Impulsar programas de entrenamiento y capacitación, así como, de Cooperación técnica CLAC/CAFAC.

44. Para terminar, invitó al GEPEJTA a tomar nota de la información presentada e intercambiar opiniones, aprobar la propuesta de que se emita una declaración conjunta al término de la Cumbre, que la Secretaría de la CLAC inste a la CAFAC para que asista la mayor cantidad de miembros posibles del Comité Ejecutivo del referido bloque regional y que los Estados se pronuncien con ideas que contribuyan a enriquecer la temática a tratar en el evento mencionado.

45. Por su parte, la Secretaría informó que en reunión mantenida con el Sr. Marcelo Pacheco Dos Guarany, Director-Presidente de la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil en mayo, en Lima, Perú, se confirmó la realización de la Cumbre y que en el mes de septiembre se coordinará la agenda en la reunión que mantendrán el Presidente y Secretario de la CAFAC con sus homólogos de la CLAC.

46. Resaltó además, que en dicha Cumbre se pretende fortalecer las relaciones con el bloque africano y no se esperaba la participación de todos los miembros de la CAFAC, pero sí por lo menos de los de su Comité Ejecutivo. Consideró también, que esta Cumbre era de suma importancia pues reuniría solo a las autoridades aeronáuticas, a diferencia de la que se había realizado entre la Comisión Europea y la CLAC en Río de Janeiro, Brasil, entre el 24 y 26 de mayo de 2010, la misma que fue de un espectro más amplio. Para terminar, la Secretaría expresó que uno de los temas que debería abordarse con fuerza era el fomento a la cooperación técnica considerando que algunos estados de nuestra región disponían de capacidad suficiente para apoyar y desarrollar proyectos en Estados africanos. Consecuentemente, se debería firmar una declaración que deje claramente delineados los temas que deberán trabajar las dos Comisiones en el futuro.

47. El Experto de Brasil consideró pertinentes los puntos propuestos por Colombia para abordar en la Cumbre y sugirió que la Secretaría se encargue de elaborar un proyecto de declaración en coordinación con la Secretaría de la CAFAC. Aprovechó para informar que su país forma parte de una comunidad de autoridades de aviación civil lusófona, es decir, de habla portuguesa, conjuntamente con cinco estados africanos (Angola, Cabo Verde, Guinea-Bissau, Mozambique, Santo Tomé y Príncipe) y que ya tienen firmado un acuerdo de cooperación bastante grande con Cabo Verde en materia de capacitación y que estaban trabajando para firmar otros acuerdos, por lo que consideró sería interesante, incluso que se pudiera aprovechar esa experiencia de Brasil.

48. La Secretaría aclaró que se encargaría de elaborar el “proyecto de declaración” para tenerlo listo antes de la Cumbre ya que también esto dependía que la contraparte exprese su deseo de suscribir dicha declaración. Informó asimismo, que aprovechando la participación de la CLAC y la CAFAC en la Trigésimo Tercera Sesión Plenaria de la CEAC, se mantendría una reunión para discutir estos temas.

49. La Experta de Colombia solicitó a la Secretaría que aclare que si los temas presentados en su NE necesitan la aprobación del Comité Ejecutivo y quiénes estarían a cargo de los mismos. Al respecto, la Secretaría aclaró que el informe del GEPEJTA se someterá a consideración del Comité Ejecutivo en su próxima reunión y ahí se aprobarían, modificarían o incluirían puntos a ser discutidos en dicha Cumbre, si así lo decide. Asimismo, explicó que, de ser necesarios, el Comité Ejecutivo podría asignar responsabilidades para elaborar la documentación respectiva y se entendía que siendo Colombia el Punto Focal de la Macrotarea su participación sería requerida.

Conclusión

50. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acordó sugerir al Comité Ejecutivo:

- a) aprobar la propuesta de Colombia a efectos de suscribir una Declaración Conjunta entre la CLAC y la CAFAC como producto de la Cumbre; y,

- b) aprobar, modificar o incluir temas en base a la propuesta presentada por Colombia para considerar en la agenda de la Cumbre CLAC/CAFAC y designar especialistas que se encarguen de desarrollar el documento de trabajo para cada uno de los temas.

**Cuestión 1.6 del
Orden del Día:**

**Informe del Grupo *ad hoc* sobre el “Sistema Estadístico Integrado”
(Ponentes: Brasil y Ecuador)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/12 *Brasil y Ecuador*

51. Previo a la presentación de la NE por parte de los Ponentes, la Secretaría de manera sucinta informó que el Grupo *ad hoc* en anterior oportunidad desarrolló ya una “Guía de recomendaciones y prácticas para la recolección de datos de la aviación civil” y, en aquella oportunidad, el GEPEJTA acordó que se realice un Seminario para los especialistas de estadística sobre este tema y, a su vez, se reúna el Grupo *ad hoc* para introducir algunas modificaciones al texto del Modelo de Sistema Estadístico Integrado, teniendo en cuenta que la Guía señalada constituía solo una parte del mismo.

52. Seguidamente, el Experto de Ecuador, en su calidad de Ponente del Grupo *ad hoc*, presentó a consideración del GEPEJTA el informe sobre el trabajo desarrollado el día anterior en la misma sede, detallando que se revisó la traducción elaborada por la Secretaría y se elaboró el Marco Teórico y Diagrama de Flujo para completar el “Modelo de Sistema Estadístico Integrado”.

53. La Secretaría, por su parte, expresó que se habían omitido algunas consideraciones en el informe presentado por los Ponentes, por lo que, dio a conocer que se encargaría de darle forma de recomendación a los documentos elaborados por el Grupo *ad hoc*. Asimismo, recordó que el día anterior, luego de la presentación del Representante de ACI-LAC, los aeropuertos y líneas aéreas se comprometieron a impulsar la aplicación del modelo. Por otro lado, también recordó que en la reunión del Grupo *ad hoc* se acordó realizar un seguimiento a la implementación de la Recomendación por parte de los Estados, a través de paneles de discusión.

54. Por su parte, la Representante de IATA se manifestó contraria a lo que establecía el documento en su numeral 1 (*Se sugiere a los Estados miembros que mediante reglamentación se establezca la obligatoriedad de presentar la información estadística requerida de las compañías aéreas a la autoridad aeronáutica de cada país, estableciéndose sanciones administrativas al incumplimiento.*), destacando que los movimientos de tráfico aéreo son los eventos que generan la información estadística, pero que eran principalmente los operadores aeroportuarios los encargados de proveer dicha información. Asimismo, expresó que la mayoría de países ya tienen regulaciones o normas para la entrega de los datos por parte de las líneas aéreas, a excepción de algunos países centroamericanos, por lo que, a su criterio el texto quedaba demasiado amplio y no muy claro, dando a entender que habría que crear nuevas regulaciones y/o modificar las ya existentes para implementar el Modelo y, a su entender, ese no era el propósito.

55. El Representante de ACI-LAC consideraba muy buena la iniciativa de la CLAC en la creación del Modelo, el cual manifestó será beneficioso para todos los actores del transporte aéreo, ya que en la recolección de estadísticas actualmente el trabajo era redundante y que estaban convencidos que esta tarea se simplificaría al tener un solo procedimiento lo que se traduciría en muchos beneficios como son disponer de una información oportuna y confiable tanto para las autoridades aeronáuticas como para los operadores aeroportuarios y líneas aéreas. Agregó también, que el proyecto piloto desarrollado por Quito podría servir de modelo para que otros Estados lo repliquen el cual también podría ser objeto de oportunidades de mejora. Asimismo, resaltó que la parte reglamentaria ya estaba establecida en la mayoría de los Estados sobre el procedimiento que deben cumplir las aerolíneas y

que la tarea era simplificar las acciones en un solo procedimiento. Finalmente, reafirmó el compromiso de ACI-LAC para llevar el proyecto al mayor nivel de implementación de sus asociados en un corto plazo.

56. El GEPEJTA consideró conveniente que los paneles de seguimiento para la implementación del modelo se los realice aprovechando las reuniones del GEPEJTA.

57. El Experto de Argentina aclaró que el Grupo *ad hoc* decidió establecer como fuente de información primaria a las líneas aéreas porque no todos los países tienen concesionados sus aeropuertos así como no todos tienen la posibilidad tecnológica para el envío de datos. En segundo lugar, aclaró que se decidió poner en el texto que los Estados miembros establezcan regulaciones, no por desconocer aquellos que ya las tienen sino para los que no la tenían, de tal forma que generen la obligación de presentar los datos estadísticos por parte de las líneas aéreas.

58. La Secretaría sugirió se le permita realizar ciertas adecuaciones al texto de la resolución para que refleje que aquellos Estados que no disponían de reglamentación se les exhorte a que la tengan. Asimismo, recordó que se debía incluir en el proyecto de resolución el tema relacionado a la “política de cooperación horizontal” a efectos de generar apoyo mutuo entre los Estados. Con relación a los paneles, sugirió que el primero se lo realice en el 2014 dando tiempo a que los Estados vayan acoplándose al Modelo.

59. El Representante de ALTA manifestó que era muy importante el desarrollo del proyecto y que compartía las inquietudes de IATA, en el sentido de que había que realizar las aclaraciones en el documento para que no quede dudas al respecto.

Conclusión

60. Luego del intercambio de opiniones sobre este tema, el GEPEJTA acordó:

- a) acoger favorablemente el documento presentado por el Grupo *ad hoc* referente al “Modelo de Sistema Estadístico Integrado”;
- b) encargar a la Secretaría que realice las modificaciones apropiadas en el documento presentado teniendo en cuenta, entre otras cosas, la obligatoriedad de las líneas aéreas de entregar la información estadística y la aplicación de política de cooperación horizontal para apoyo mutuo de los Estados miembros y elabore el proyecto de resolución correspondiente para someterlo a consideración del Comité Ejecutivo y ulterior aprobación de la Asamblea;
- c) que para realizar un seguimiento a la implementación del Modelo se realicen paneles a partir del 2014 aprovechando las reuniones del GEPEJTA; y,
- d) agradecer a los operadores aeroportuarios y líneas aéreas por su participación y apoyo en el desarrollo e implementación del Modelo en los Estados miembros de la CLAC.

Cuestión 1.7 del Orden del Día:

Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A18-11 y propuesta de tareas a incluir en el Plan Estratégico del próximo período (Colombia)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/13 Colombia

61. En su calidad de Punto Focal de la Macrotarea de “Transporte y política aérea”, la Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/13 que contenía el informe preliminar de cumplimiento de las tareas, mismo que servirá de base para presentar el avance del trabajo en la próxima Asamblea y que lo desarrolló teniendo en cuenta el procedimiento establecido en el Anexo de la Res. A18-11, es decir, detallando ordenadamente la meta de gestión de cada tarea, la etapa de actividades y ponderación correspondiente, los medios de verificación, el indicador de desempeño y la conclusión (**Adjunto 4**).

62. De igual manera, presentó a consideración del GEPEJTA la propuesta de tareas a incluir en el Plan Estratégico del próximo período, de conformidad al siguiente detalle:

- a) Liberalización del Transporte Aéreo, es una tarea que debe dársele continuidad, requiere seguimiento respecto de la evolución a nivel regional y mundial del tema.
- b) Guía de Orientación que contenga las instrucciones pertinentes para que los Estados miembros que participen en la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6), que se llevará a cabo en la Sede de la OACI del 18 al 22 marzo de 2013.
- c) Guía de orientación para el 38° período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI.
- d) Transporte Multimodal.
- e) Estudios sobre la contribución económica del transporte aéreo en la economía de los Estados Miembros de la CLAC. Tarea que debe dársele continuidad, requiere seguimiento respecto de la entrega de los estudios por parte de IATA en virtud del Memorándum de Entendimiento suscrito con CLAC en el 2007.
- f) Procesos de integración regional, seguimiento a los organismos regionales y/o mecanismos de diálogo y concertación política que propenden por la integración en América Latina.

63. Por su parte, la Secretaría resaltó el trabajo desarrollado por Colombia en la Macrotarea de su competencia y la importancia de la Res. A18-11 que hace de la CLAC un organismo menos burocrático y más ejecutivo. Así mismo, solicitó dejar en manos de la Secretaría el análisis de la información proporcionada para presentarla a la Asamblea, conjuntamente con los informes del resto de Macrotareas. Destacó además, que este informe servirá para identificar con claridad las tareas continuativas e incluirlas en el Plan Estratégico 2013-2014, a las que se sumarán las que sugiera la Secretaría.

Conclusión

64. Los Expertos destacaron el importante trabajo desarrollado por Colombia como Punto Focal de la Macrotarea de “Transporte y política aérea” y encargaron a la Secretaría la revisión del documento y su presentación conjuntamente con el resto de Macrotareas en la próxima reunión del Comité Ejecutivo y ulterior aprobación por la Asamblea.

Cuestión 1.8 del Orden del Día:

Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo OACI, marzo 2013 (Colombia)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/02 *Corrigendum Colombia*

65. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/02 *Corrigendum* sobre la realización de la “Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI” prevista a realizarse en marzo del 2013, en la cual se examinarán las principales novedades en la industria aérea y los avances realizados con respecto a los cambios normativos desde la última conferencia de transporte aéreo (ATConf/5, 24-29 de marzo de 2003). Asimismo, presentó como adjuntos las NE correspondientes elaboradas por la Secretaría de la OACI y los proyectos de las conclusiones y recomendaciones correspondientes a cada cuestión de la Undécima reunión del Grupo de Expertos sobre Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP), celebrada en Montreal, Canadá, del 4 al 8 de junio de 2012, en la que también se analizaron las cuestiones que tratará la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6).

66. Asimismo, informó que como parte de los preparativos para la ATConf/6, la Secretaría General de la OACI en coordinación con la Secretaría de la CLAC programaron el Seminario Regional preparatorio para dicha Conferencia, que se celebrará en la misma sede de la reunión, el viernes 6 de julio de 2012, donde informarían ampliamente acerca del Orden del Día y las cuestiones claves a ser abordadas en el referido evento.

67. La ATConf/6 ofrecerá la oportunidad de elaborar respuestas apropiadas que podrían beneficiar los intereses del sector de transporte aéreo en la próxima década; evaluar la armonización de los distintos regímenes de reglamentación y brindar orientación en principios generales en materia de política. En esa línea de ideas, considerando que la CLAC para las conferencias mundiales que convoca la OACI desarrolla una “Directriz de procedimientos para las reuniones de coordinación de la CLAC en las Conferencias Mundiales de la OACI”, que establece la forma en que trabaja la CLAC durante este tipo de eventos, sugirió a los integrantes del GEPEJTA que, con el material adjunto a la NE, más los asuntos que se revisen en el Seminario preparatorio, se trabaje en conjunto con la Secretaría de la CLAC, en la elaboración de dicha “Guía” que recoja los intereses comunes de los Estados miembros, a fin de presentar una posición regional consensuada en la ATConf/6.

68. Agregó además, que dicho proyecto de Guía debería ser trabajado de manera expedita y con plazos restringidos para intercambiar comentarios con los Estados, esto teniendo en cuenta que esa era la última reunión del GEPEJTA del bienio 2011-2012, estando muy próxima a la LXXXII Reunión del Comité Ejecutivo (Guayaquil, Ecuador, 7 y 8 de agosto de 2012) y la Asamblea Ordinaria (Brasil, 5-7 de noviembre de 2012), momento para el cual la referida Guía debería estar ya consensuada.

69. Para terminar, invitó al GEPEJTA a tomar nota de la información presentada e intercambiar opiniones, así como, conformar un grupo *ad hoc* que se encargue de revisar los temas incluidos en el Orden del Día de la ATConf/6, las NE y los proyectos de conclusiones y recomendaciones correspondientes a cada cuestión publicados por la Secretaría General de la OACI en el transcurso de la Undécima Reunión del Grupo de Expertos sobre Reglamentación del Transporte Aéreo, los temas vistos en el Seminario preparatorio que impartirá la OACI y estructurar un proyecto de “Guía de Orientación” que contenga las instrucciones pertinentes para que los Estados miembros que participen en la Conferencia, lo hagan de manera consensuada y se garantice una posición regional unificada en los temas de interés común. Añadió que dicho proyecto debía ser circulado entre los Estados a fin de recibir sus aportes en los plazos que el Grupo *ad hoc* establezca para tal fin.

70. El Experto de Brasil apoyó la propuesta de Colombia en la conformación de un Grupo *ad hoc* que se encargue de este tema y expresó el deseo de su país de formar parte del mismo para lo que informó que el Experto designado era el Sr. Ricardo Bisinotto Catanant, ricardo.catanant@anac.gov.br.

71. La Secretaría, por su parte, expresó que la NE presentada por el Punto Focal era de

suma importancia, coincidiendo en que la elaboración de la “Guía de Orientación” debería ser con la suficiente antelación. En ese sentido, respaldó la propuesta de constituir un Grupo *ad hoc* con la participación de los especialistas de transporte aéreo de los Estados. En esa línea de ideas, expresó que para llegar a la fecha de la Conferencia con documentación y notas de estudio elaboradas por la CLAC, deberían estar listas con por lo menos 45 días de anticipación. En ese sentido, sugirió que el Grupo *ad hoc* se reúna un día previo a la próxima reunión del Comité Ejecutivo para iniciar el trabajo de elaboración de la “Guía” y designar los responsables de elaborar los proyectos de notas de estudio correspondientes. Asimismo, consideró que la Asamblea también sería una buena oportunidad para que el Grupo *ad hoc* mantengan una segunda reunión y se defina la posición y se aprueben los proyectos de notas de estudio que presentaría la CLAC en la Conferencia.

72. Durante el debate, los Expertos de Argentina, Chile, Cuba, Guatemala, Paraguay y Uruguay solicitaron formar parte del Grupo *ad hoc*, comprometiéndose a confirmar los nombres de los especialistas involucrados. En el caso del Uruguay, se dio a conocer que la Srta. María Angélica González y Sr. Roberto Perdomo formarían parte del Grupo *ad hoc*.

Conclusión

73. El GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada por el Punto Focal y acordó:

- a) constituir un Grupo *ad hoc* que se encargue de desarrollar con apoyo de la Secretaría la “Guía de Orientación” de la CLAC para la ATConf/6 convocada por la OACI, el mismo que quedó constituido de la siguiente manera: Argentina, Brasil, Chile, Colombia (Ponente), Cuba, Guatemala, Paraguay y Uruguay;
- b) que el señalado Grupo *ad hoc* mantenga su primera reunión el día lunes 6 de agosto, es decir, un día antes del LXXXII Comité Ejecutivo de la CLAC (Guayaquil, Ecuador, 7 y 8 de agosto de 2012) y una segunda reunión aprovechando la XX Asamblea Ordinaria (Brasil, noviembre de 2012).

Cuestión 1.9 del Orden del Día:

Proyecto de Recomendación Transporte de Carga con Documentación electrónica (Eliminación del papel de la cadena de abastecimiento de la industria de carga aérea) (Colombia)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/08 *Colombia*

74. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/08 referida al “Transporte de Carga con Documentación Electrónica (Eliminación del papel de la cadena de abastecimiento de la industria de carga aérea)”, recordando que durante las reuniones del GEPEJTA/26 y 27, su país en calidad de Punto Focal, presentó los informes acerca del trabajo que le fuera encargado, considerando que el *e-freight* constituía una medida de competitividad de la cadena de valor del transporte aéreo de carga.

75. Así mismo, recordó que en la última reunión del GEPEJTA presentó una radiografía de la región (Estado por Estado) y se compartió la experiencia de Colombia a efectos de elaborar una posible hoja de ruta y se listaron las medidas requeridas para culminar el proceso, tales como:

- Aceptación de e-AWB (guía aérea electrónica) por parte de Aduanas. La Guía Aérea (AWB) es un documento de carga aérea crítico que constituye el contrato de transporte entre el "remitente" (Agente) y el “transportista” (línea aérea).

- Las prácticas recomendadas de la nueva Guía Aérea Electrónica (e-AWB RP) elimina el requisito de las AWB de papel, una simplificación del proceso en la cadena de suministro de la transportadora de carga aérea.
- Aceptación firma electrónica para endoso en guías electrónicas Master o *House* por parte de Aduanas.
- Retomar y dar prioridad a proyecto de Carpeta Electrónica en Aduanas.
- Promover aceptación Certificados de Origen electrónicos.
- Difusión del proyecto a nivel nacional con todos los organismos involucrados en el transporte de carga aérea.

76. Además recordó que, en atención a los trabajos presentados, el GEPEJTA/27 encargó a la Secretaría circular una comunicación entre los Estados miembros para que impulsen y apoyen el trabajo que viene realizando la IATA sobre la implementación del *e-freight*, lo que permitiría mejorar la eficiencia, competitividad e introducir una gestión inteligente en el manejo de las mercancías y su seguridad.

77. En sentido de lo expuesto y teniendo en cuenta la relevancia del tema, había estimado conveniente presentar un proyecto de recomendación para someterlo a consideración del Comité Ejecutivo y ulterior aprobación de la Asamblea.

78. Sin muchos comentarios, los Expertos acogieron favorablemente el proyecto de recomendación presentado y Brasil solicitó a IATA que en la próxima reunión del Comité Ejecutivo presente un informe actualizado sobre la implementación de esta iniciativa en los Estados miembros, propuesta que fue aceptada por la Representante de dicha Asociación.

Conclusión

79. El GEPEJTA luego de resaltar el importante trabajo desarrollado por el Punto Focal, acordó:

- a) Acoger favorablemente el proyecto de recomendación que a continuación se detalla y someterlo a consideración del Comité Ejecutivo; y,

**PROYECTO DE RECOMENDACIÓN A20-XX
TRANSPORTE DE CARGA CON DOCUMENTACIÓN ELECTRÓNICA
(ELIMINACIÓN DEL PAPEL DE LA CADENA DE ABASTECIMIENTO
DE LA INDUSTRIA DE CARGA AÉREA)**

CONSIDERANDO que el transporte aéreo de carga continúa siendo un sector frágil, que puede ser afectado por las alzas en el precio del crudo, por lo que se hace imperioso trabajar en la cadena de valor para mejorar la competitividad.

CONSIDERANDO que el transporte de carga con documentación electrónica permite mejorar la eficiencia y competitividad de la cadena de valor del transporte aéreo de carga, toda vez que a través de la mensajería electrónica, se elimina de manera efectiva la necesidad de enviar documentos de papel, se reducen costos, se mejoran los tiempos de tránsito, se logra mayor precisión y seguridad de la información además de contribuir en forma importante a la disminución del uso de papel; adicionalmente contribuye con la facilitación y

el medio ambiente. Este sistema comprende a toda la cadena logística, desde el productor hasta el destinatario final, además de los organismos de control de cada país. De esta forma, se simplifican considerablemente los procesos.

CONSIDERANDO que los países de América Latina vienen trabajando gradualmente en adoptar un esquema de vuelos de carga sin papeles, que el avance de la región en cuestiones de información electrónica frente a los países desarrollados es paulatino y que algunos Estados tampoco han ratificado los convenios gubernamentales necesarios para implementar esta medida.

LA XX ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA a los Estados miembros que través de sus administraciones coadyuven a impulsar la eliminación del papel y la utilización de documentación electrónica en el transporte de mercancías, ya que no sólo depende del sector privado sino de también de la voluntad de los gobiernos, por lo que se hace imperioso encontrar fórmulas para acelerar su implantación toda vez que el transporte de carga con documentación electrónica, permitirá mejorar la eficiencia, competitividad e introducir una gestión inteligente en el manejo de las mercancías y su seguridad.

- b) Encargar a la Secretaría que solicite a la IATA, que en coordinación con el Punto Focal (Colombia) presente en la próxima reunión del Comité Ejecutivo un informe actualizado sobre la implementación del *e-freight* en los Estados miembros.

Cuestión 2 del Orden del Día:

Gestión aeroportuaria

Cuestión 2.1 del Orden del Día:

Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A18-11 y propuesta de tareas a incluir en el Plan Estratégico del próximo periodo (Perú)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/14 Perú

80. En esta cuestión del Orden del Día, Perú, en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea, no presentó la Nota de estudio correspondiente.

Cuestión 2.2 del Orden del Día:

Procesos de concesión: Actualización 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/29-NE/15 Perú

81. La Secretaría informó que el Experto de Perú no pudo asistir a la reunión y en su nombre procedió a presentar la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/15 mediante la cual el Punto Focal recordaba que, conforme a la Resolución A18-11, “Directriz de Procedimiento para la Implementación del Plan Estratégico de la CLAC” y su Anexo, México había presentado en el GEPEJTA/24 (Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010), la recopilación, tabulación y análisis de la actualización de la encuesta sobre el “Seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos”, la cual estaba formulada sobre la base de la Res. A17-03, “Factores a considerar en la concesión de Aeropuertos”.

82. Recordó asimismo, que durante el GEPEJTA/28 (Santo Domingo, República Dominicana, 13 al 15 de marzo de 2012), su país, Punto Focal de la Macrotarea “Gestión Aeroportuaria”, había presentado la NE CLAC/GEPEJTA/28-NE/20, mediante la cual se proponía la modificación de algunos alcances de la Encuesta, así como, la inclusión de nuevas preguntas con el fin de ampliar los términos de dicho instrumento de consulta, esto último figuraba como adjunto.

83. Informó además, que Perú invitó al grupo *ad hoc* “Gestión Aeroportuaria” (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Guatemala, México, Perú (Ponente), República Dominicana, ALTA, IATA, ACI/LAC) a evaluar el contenido de la propuesta, de forma que se tome en cuenta las cuestiones pertinentes para una nueva estructura y formulación de dicho documento. En aquella oportunidad, el GEPEJTA evaluó la propuesta del Punto Focal estableciéndose la necesidad de reconstituir el grupo *ad hoc* para fines de continuar con el desarrollo de las tareas encomendadas.

84. En la nota se recordaba que el GEPEJTA había decidido volver a circular la Encuesta, sin modificaciones, a los Estados miembros a fin de que el Punto Focal, una vez concluida la respectiva actualización, lleve a cabo la tabulación y análisis de los datos obtenidos, los cuáles serían dados a conocer mediante NE durante la reunión.

85. En ese sentido, expresó que la Secretaría de la CLAC solicitó a las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros disponer la actualización de la última información registrada en la Encuesta a fin de que el Punto Focal desarrolle la tarea antes mencionada, contándose con la información de Ecuador, República Dominicana y Perú. En ese orden de ideas, se había considerado que dicha información era insuficiente para desarrollar un completo y adecuado análisis de la situación actual de los procesos de concesión de infraestructura aeroportuaria de los Estados miembros.

86. Consecuentemente, el Punto Focal instaba a los Estados miembros que, a la fecha, no habían remitido la actualización de la Encuesta, cumplan con dicha solicitud para continuar con el desarrollo de la Macrotarea en lo referente al “Seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos”.

87. Durante el debate, el GEPEJTA observó que esta Macrotarea era en la que menos se había avanzado por lo que se sugirió que se circule las modificaciones propuestas por Perú para que los Estados las evalúen y en un tiempo perentorio expresen si se puede considerar la modificación de la encuesta y actualizarla para evitar más retrasos a efectos de que el encargado de esta tarea pueda contar con toda la información y continuar con el trabajo encomendado.

88. La Experta de Colombia expresó que su país sí había cumplido con enviar la actualización de la respuesta a la encuesta y solicitó se incluya en lista de países que ya habían cumplido. Asimismo, reiteró que no se había obtenido un avance significativo en el desarrollo del trabajo de esta Macrotarea y sugirió que se debería plantear una reflexión sobre ¿cuál sería el mecanismo a aplicarse cuando un Estado, por diferentes razones internas, no pueda responder con la obligación que asume ante la CLAC en el cumplimiento de las tareas encomendadas? Por lo que, sugirió que se debería pensar en establecer un procedimiento para tal efecto.

89. El Representante de ACI-LAC reiteró el interés de su representada de continuar participando en el análisis de este tema y agregó que el nivel de comunicación entre los miembros del Grupo *ad hoc* había sido muy bajo, no habiendo recibido las últimas modificaciones propuestas por el Punto Focal. Por último, sugirió que se revise los términos de referencia del Grupo *ad hoc* y analice si las propuestas del Punto Focal que constaban en la NE se alineaban con dichos términos de referencia o era necesario replantear el trabajo del Grupo *ad hoc*. Para terminar, ofreció todo el apoyo de ACI-LAC para completar la encuesta con información de los operadores aeroportuarios miembros de su Organización.

90. En ese sentido de lo expuesto, la Secretaría sugirió que la conclusión debía ampliarse, teniendo en cuenta la reprogramación en el trabajo del Grupo *ad hoc* y la reformulación de sus términos de referencia con el objeto de acelerar el avance de trabajo en esta tarea. Respecto a la propuesta de Colombia de establecer un mecanismo, expresó que éste podía incluirse proponiendo una modificación a la Res. A18-11.

91. El Experto de Brasil apoyó la propuesta de la Secretaría solicitando que, cuando tenga listo los nuevos términos de referencia y la reprogramación del trabajo del Grupo *ad hoc*, se circule entre los miembros del mismo para realizar consultas internas con los organismos que tienen relación con este tema en sus respectivos países.

92. La Secretaría ratificó que enviaría los términos de referencia actualizados y la reprogramación correspondiente. Por otro lado, resaltó el apoyo de ACI-LAC, destacando que dicha Organización también había adelantado su trabajo en lo concerniente a la “Reglamentación Aeroportuaria” y esto sería una importante contribución para la tarea del Grupo *ad hoc* en el tema que se vería más adelante.

Conclusión

93. El GEPEJTA encargó a la Secretaría que:

- a) circule las modificaciones propuestas por Perú para que los Estados las evalúen y en un tiempo perentorio expresen si se puede considerar las mismas y actualizar la encuesta para evitar más retrasos a efectos de que el encargado de esta tarea pueda contar con toda la información y continuar con el trabajo encomendado;
- b) reformule los términos de referencia y re programe el trabajo del Grupo *ad hoc* con el objeto de acelerar el avance de trabajo en esta tarea; y,
- c) presente en la próxima reunión del Comité Ejecutivo una propuesta de modificación a la Res. 18-11, estableciendo un mecanismo a aplicarse cuando un Estado, por diferentes razones internas, no pueda responder con la obligación que asume ante la CLAC en el cumplimiento de las tareas encomendadas.

Cuestión 2.3 del Orden del Día:

Manual de reglamentación aeroportuaria - Reunión Grupo *ad hoc* (Perú)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/16 *Perú*

94. La Secretaría, en nombre del Perú, Punto Focal de esta Macrotarea, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/16 remitiéndose únicamente al progreso que establecía que en consideración de que la elaboración del Manual Regulatorio de Aeropuertos era una tarea pendiente y que, asimismo, ésta debía integrar las cuestiones referidas a la Eficiencia Aeroportuaria y Criterios y Directrices para equilibrar la gestión línea aérea-aeropuerto. En la NE, el Punto Focal (Perú) proponía la reconstitución del Grupo *ad hoc* bajo los siguientes lineamientos:

- Sobre la base de los aportes y avances alcanzados a la fecha, culminar la elaboración del proyecto final de “Manual Regulatorio” que contenga los principios básicos de regulación aeroportuaria surgidos de la experiencia regional, particularmente de los aeropuertos privatizados y/o concesionados.
- Tomar como referencia el análisis de la información proporcionada por los Estados miembros mediante la actualización de la Encuesta sobre el “Seguimiento de los

aspectos económicos, gestión aeroportuaria, servicios de navegación aérea y procesos de concesión”.

- Elaborar un proyecto sistematizado de estándares de gestión de rendimiento que permita promulgar Guías de Orientación para que los Estados miembros puedan asegurar el otorgamiento de servicios de calidad mediante el establecimiento de indicadores que garanticen la eficiencia de la gestión aeroportuaria.

95. La Secretaría consideró conveniente que, en consideración que se iba a reprogramar el trabajo del Grupo *ad hoc*, se debería considerar los lineamientos expuestos en dicha reprogramación.

Conclusión

96. El GEPEJTA encargó a la Secretaría que tome en cuenta los lineamientos expuestos en la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/16 presentada por el Punto Focal (Perú) en la reprogramación del trabajo del Grupo *ad hoc*.

Cuestión 3 del Orden del Día:

Capacitación

Cuestión 3.1 del Orden del Día:

Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A18-11 y propuesta de tareas a incluir en el Plan Estratégico del próximo período (Brasil)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/04 *Brasil*

97. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/04 recordando que en la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC (Punta Cana, República Dominicana, noviembre de 2010) su país asumió la responsabilidad como Punto Focal de esta Macrotarea y, para tal efecto, la Administración de su país había creado un grupo de trabajo interno que se encargó de analizar las tareas incluidas en el Plan Estratégico, proponiendo diferentes acciones que deberían ser tomadas en cuenta, tanto por la propia Agencia como por la CLAC, con el objeto de satisfacer las necesidades de los Estados miembros en materia de “capacitación”.

98. Asimismo, recordó que en la Reunión del GEPEJTA/26, su país presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/07 relacionada con la Propuesta de un nuevo enfoque estratégico para la Macrotarea en cuestión, mediante la cual en anterior oportunidad sometió a consideración del GEPEJTA el resultado de los análisis efectuadas y sus propuestas para cada una de las tareas que constaban en el Plan Estratégico. Una vez aprobadas estas propuestas por el GEPEJTA, Brasil presentó la Nota de Estudio CLAC/CE/81-NE/15 en la LXXXI Reunión del Comité Ejecutivo (Cartagena de Indias, Colombia, 27 y 28 de julio de 2011) con la misma información en donde las propuestas fueron acogidas favorablemente.

99. Informó también que, basado en lo anteriormente mencionado, las tareas referentes a: “Armonización de Programas”, “Reactivación del IPAC”, “Auditorías Externas”, “Certificación de Cursos y Centros de Formación de Pilotos” fueron eliminadas del Plan Estratégico en el presente período. En cuanto a las otras tres: “Optimización de Recursos Humanos”, “Diagnóstico Regional sobre Centros de Instrucción” y “Migración de Recursos Humanos”, se desarrolló encuestas específicas dirigidas a los Estados miembros.

100. Posteriormente, durante la Reunión del GEPEJTA/28 (Santo Domingo, República Dominicana, 13 y 15 de marzo de 2012), se presentó las Notas de Estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/02, CLAC/GEPEJTA/28-NE/03 y CLAC/GEPEJTA/28-NE/04 con los resultados de las encuestas señaladas, ocasión en que se aprobó que los resultados fueran insertados en el sitio web de la CLAC,

dando por cumplidas dichas tareas.

101. Con relación a las nuevas tareas que se deberían incluir en el Plan Estratégico para el próximo período (2013-2014), informó que su país sugería desarrollar a nivel regional una herramienta importante que se había originado en Brasil llamada “ANACpedia”. De igual manera, era necesario que los Estados miembros presenten sus necesidades de capacitación y propongan tareas adicionales.

102. Seguidamente, explicó que la “ANACpedia” era una base de datos desarrollada por Brasil que se compone de dos glosarios bilingües (inglés-portugués / portugués-inglés; español-portugués/portugués-español) y un glosario de siglas. Dichos glosarios reúnen términos y siglas característicos de la aviación. La idea es que esta herramienta pueda ayudar en la comprensión de la terminología contenida en textos redactados en lengua inglesa, española y portuguesa, estandarizando los conceptos.

103. A continuación, el Sr. Eduardo Borba Chaffin Junior, Especialista em Regulación de Aviación Civil de la Gerencia de Fomento de Capacitación de Aviación Civil de la Superintendencia de Capacitación y Desarrollo, realizó una presentación sobre la herramienta antes mencionada especificando su objetivo, el grupo de trabajo, el desarrollo de la herramienta y los beneficios de la misma.

104. Durante el debate, la Secretaría solicitó a Brasil que haga llegar, lo antes posible, el informe de avance de las tareas de conformidad a la Res. A18-11 para presentarlo con el resto de Macrotareas en la próxima reunión del Comité Ejecutivo y Asamblea.

105. Por otro lado, recordó que hace cinco años la Secretaría había desarrollado y circularizado una encuesta entre los Estados sobre las necesidades de capacitación y, en función de las respuestas recibidas, se realizó una estimación hasta el año 2013. En ese sentido, consideró necesario actualizar dicha encuesta y circularla nuevamente para realizar una nueva proyección quinquenal, aclarando que esta información servía para desarrollar los cursos, seminario y/o talleres a nivel gerencial, tal como se venía ofreciendo en los últimos años.

106. El Experto de Brasil apoyó la propuesta de la Secretaría, recordando que una de las encuestas realizadas por su país se refería justamente a la optimización del recurso humano y se sugería la organización de cursos extraordinarios, seminarios o talleres, sin embargo, hizo notar que lamentablemente esta encuesta fue respondida únicamente por tres Estados. Consecuentemente, sugirió que la Secretaría tenga en cuenta este asunto cuando actualice la encuesta a la que se refirió.

107. Por su parte, la Representante de ALADA aprovechó para reiterar la oferta de cursos que viene realizando anualmente su representada en materia de economía de transporte aéreo, derecho aeronáutico, *Security, Safety* y facilitación.

108. Respecto a la “ANACpedia”, la Secretaría agradeció a Brasil por el trabajo desarrollado y solicitó aclaraciones de cómo se procedería con esta herramienta para utilizarla a nivel regional, es decir, cuál sería la contribución que tendría que brindar la Secretaría o los Estados, o la posibilidad de crear un link entre la página web de la CLAC y la ANAC. Además, consultó si la herramienta presentada había tenido en cuenta el léxico de la OACI o si estaba armonizado con el mismo.

109. El Experto de Brasil respondió que sí se había utilizado el glosario preparado por OACI para completar el de la ANAC. Asimismo, expresó que la razón por la que habían buscado tener “ANACpedia” era primero porque lamentablemente el portugués aún no es un idioma oficial de la OACI aunque los Estados de dicha lengua ya empezaron a trabajar para que se la establezca como tal y, segundo, porque se necesitaba disponer de una herramienta de fácil acceso a los servidores de

ANAC para que rápidamente puedan realizar traducciones y versiones de documentación propia. Agregó, que el plan de la Superintendencia de Capacitación de la ANAC, que produjo dicho glogario, es tenerlo disponible el próximo año para acceso al público en general. Con relación a la contribución que ponían a disposición de la CLAC, lo podrían hacer a través de su página web a efectos de facilitar su utilización y obtener un *feedback* del real uso de la herramienta señalada, a efectos de evaluar su validez.

110. El GEPEJTA, al tiempo de felicitar a Brasil por el trabajo desarrollado (ANACpedia), resaltó la utilidad de esta herramienta y consideró que sería de suma importancia para el trabajo que desarrollan las autoridades aeronáuticas diariamente.

111. Por otro lado, algunos expertos expresaron su preocupación por la cantidad de claves y problemas que se presentan para acceder a la información de la página web de la OACI, motivo por el cual se sugirió que la Secretaría consulte con el Secretario General de dicha Organización a efectos de establecer procedimientos de acceso más expeditos.

Conclusión

112. El GEPEJTA acordó:

- a) acoger favorablemente la propuesta de la “ANACpedia” de Brasil y solicitó a la Secretaría que incluya en el Plan Estratégico del próximo período la implementación de dicha herramienta, a efectos de establecer el acceso de los Estados miembros a través de la página web de la CLAC;
- b) encargar a la Secretaría que actualice la encuesta sobre las necesidades de capacitación a efectos de establecer una proyección para el quinquenio 2014-2018; y,
- c) solicitar a Brasil que haga llegar a la Secretaría el informe de avance de tareas, de conformidad al formato establecido en la Res. A18-11.

Cuestión 3.2 del Orden del Día:

Presentación - “Capacitación del personal de inspección operativa” (Argentina)

113. El Experto de Argentina realizó una presentación titulada “Capacitación de Inspectores – Dirección de Operaciones de Aeronaves”, cuyo objetivo era poner en conocimiento de los participantes el compromiso de la ANAC respecto al entrenamiento para elevar el nivel de los funcionarios que prestan sus servicios en el área de inspección operativa, destacando que la capacitación constituye una herramienta indelegable que cada administración debe tener. La presentación se acompaña como **Adjunto 5**.

Conclusión

114. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 3.3 del Orden del Día:

Presentación - “Capacitación del personal de inspección de aeronavegabilidad” (Argentina)

115. El Experto de Argentina realizó una presentación titulada “Capacitación del Personal de Inspección – Dirección de Aeronavegabilidad”, mediante la cual se daba a conocer el trabajo que

viene desarrollando la ANAC en materia de capacitación de los inspectores de aeronavegabilidad y la importancia del entrenamiento en el programa de carrera y promoción de los funcionarios. La presentación se acompaña como **Adjunto 6**.

Conclusión

116. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 3.4 del Orden del Día:

Informe sobre gestión de capacitación (Secretaría)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/06 *Secretaría*

117. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/06 con información detallada del trabajo que venía realizando en materia de capacitación, destacando que hasta esa fecha se había capacitado a un total de 1118 funcionarios de Estados miembros, no miembros y organismos conexos y se esperaba que al finalizar el presente período este número supere los 1300.

118. De igual manera, informó que hasta el presente año, la Secretaría de la CLAC había ofrecido a los Estados miembros un total de 211 becas de las que se habían ejecutado 148 y que, lamentablemente en algunas oportunidades dichas becas no han sido aprovechadas. Por lo que, era necesario exhortar a las administraciones de aviación civil que envíen a sus funcionarios, tomando en cuenta el beneficio que representa la instrucción y capacitación del personal aeronáutico de la región en centros de capacitación calificados y de alto nivel académico. Los cuadros correspondientes se acompañan como **Adjunto 7**.

119. A continuación, la Representante de la IATA realizó una presentación titulada “Capacitación y Desarrollo de IATA (ITDI)” para informar sobre los cursos de capacitación y desarrollo de los programas que ofrece dicha Asociación para los profesionales de la industria de aviación. La presentación figura como **Adjunto 8**.

Conclusión

120. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y, al tiempo de agradecer a la Secretaría por la gestión realizada en materia de capacitación, acordó que se exhorte a los Estados a efectos que utilicen las becas ofrecidas, en beneficio del personal aeronáutico de los Estados miembros.

Cuestión 4 del Orden del Día:

Medio ambiente

Cuestión 4.1 del Orden del Día:

Proyecto de Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil (Guatemala)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/17 *Guatemala*

121. El Experto de Guatemala presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/17 sobre el “Proyecto de Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil” recordando que en la reunión de GEPEJTA 27 (San José, Costa Rica, septiembre de 2011), a través de la NE CLAC/GEPEJTA/27-NE/23, su país, en su calidad de Punto Focal, puso a la disposición de los miembros del GEPEJTA el “Proyecto de Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación

Civil” para su discusión, ante lo cual, se acordó que los Estados remitirían al Punto Focal sus comentarios al respecto y que el tema se retomaría en esta reunión del GEPEJTA.

122. Dicho proyecto, de conformidad con la NE CLAC/GEPEJTA/27-NE/22, incluía las líneas orientadoras y las especificaciones temáticas plasmadas de acuerdo a las directrices y elementos principales contenidos dentro de los objetivos del desarrollo del milenio proyectados por la ONU, las estrategias ambientales de la OACI, el PNUMA y las iniciativas de la industria del transporte aéreo.

123. Asimismo, recordó que posteriormente, durante la reunión del GEPEJTA/28 (Santo Domingo, República Dominicana, marzo de 2012), se analizó nuevamente el proyecto referido, presentado mediante NE CLAC/GEPEJTA/28-NE/09, la cual incluía, entre otros elementos importantes, los comentarios y observaciones remitidas por cuatro Estados miembros de la CLAC (Bolivia, Chile, El Salvador y México), los mismos que se acompañaban como adjunto a su NE. Expresó asimismo que, en el caso de Bolivia y Chile, plasmaron algunas observaciones válidas sobre la redacción y dimensionaron la importancia de contar con elementos estratégicos sobre un modelo de desarrollo sostenible. El Salvador había manifestado no tener ningún comentario, lo cual, fue interpretado como un acogimiento favorable del proyecto. Por su parte, México, además de manifestar algunas observaciones de redacción, también expresó los siguientes puntos:

- a) El proyecto es una excelente iniciativa proactiva en materia de medio ambiente para la aviación civil, que reconoce que el proyecto involucra áreas de incidencia trascendentes para todos los participantes de la industria del transporte aéreo;
- b) Es un documento de carácter vinculante puesto que denota conformidad y está basado en Resoluciones de la OACI y el Anexo 16;
- c) Es un proyecto que abarca cuestiones ambientales de la aviación civil tanto doméstica de competencia de la CMNUCC e internacional de competencia de la OACI, por lo cual es recomendable establecer una política por bloques; y
- d) De forma general, existe una coincidencia en el planteamiento de las líneas estratégicas establecidas como soporte para el desarrollo del proyecto.

124. Continuó su presentación haciendo notar que las observaciones señaladas fueron integradas al proyecto. No obstante, recordó que durante el GEPEJTA/28 surgió una discusión sobre los diferentes puntos de vista respecto a la temática ambiental. La delegación de Argentina, apoyada por la delegación de Brasil, manifestó su inconformidad referente a algunos puntos, principalmente en lo que respecta a las reservas plasmadas a la Resolución A37-19 – *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio Climático*, fundamentalmente sobre las Medidas Basadas en Criterios (MBM's). De igual manera, la delegación de Chile ratificó su sentir sobre el proyecto de política ambiental, remarcando que como iniciativa era bienvenida y que era un primer paso importante para la concreción de metas ambientales sólidas a nivel regional, asimismo, en lo referente a las MBM's, dicha delegación manifestó que era importante mantener el análisis de las diferentes alternativas para abordar el tema ambiental.

125. En ese sentido y en relación a las opiniones y recomendaciones expuestas anteriormente, especialmente en lo referido al cambio climático, se analizaron diferentes alternativas. Inicialmente se analizó la posibilidad de segmentar la Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil, estableciendo dos secciones basadas en las Resoluciones A37-18 y A37-19 de la OACI. Esta alternativa fue descartada, debido a que sería más sencillo validar el proyecto de política, pero basada en el diagnóstico realizado con anterioridad, siendo posible afirmar que representaría mayor dificultad el cumplir con las metas establecidas para los Estados con menor capacidad técnica, tecnológica y financiera.

126. Continuó expresando que, en consideración de que el objetivo de la CLAC es proporcionar a los Estados Latinoamericanos una estructura adecuada para la discusión de medidas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil dentro la región, se analizaron otras alternativas orientadas a apoyar los esfuerzos enfocados en desarrollar una política ambiental, que permita fortalecer medidas flexibles en un proceso gradual, fomentando la integración y el desarrollo sostenible del transporte aéreo en sus tres aristas: Económico, Social y Ambiental.

127. En ese sentido, se identificaron y priorizaron los puntos en los cuales existía consenso, como lo son: las disposiciones generales de ruido y calidad del aire, las alternativas de acción mediante la eficiencia y programas de acción voluntaria. De igual manera, se analizaron los puntos en los cuales aún no existía consenso, particularmente en algunas medidas y posturas para afrontar el reto del cambio climático. En función de eso, se analizó la propuesta de política regional en base a las reservas y observaciones presentadas por los Estados miembros de la CLAC en la sección sobre medio ambiente de la Asamblea 37 de la OACI, y a la Resolución A37-19, puntualmente en el contenido de los párrafos 6, 12, 14, 15 y 16, referentes principalmente al umbral de *minimis* y la Medidas Basadas en Criterios de Mercado (MBM's). En ese contexto, se decidió realizar algunas enmiendas al proyecto de política ambiental sobre algunos elementos que podrían generar controversias y falta de acuerdos dentro de la región, tal y como lo describía en el adjunto de su NE.

128. Consideró que para su país, como uno en vías de desarrollo y altamente vulnerable ante el cambio climático, el proyecto de política ambiental representaba una oportunidad para mostrar iniciativa en establecer vínculos de cooperación multilateral y mecanismos que permitirán trabajar dentro el contexto de una visión política y un planteamiento estratégico regional, porque era así como se lograría fortalecer la dinámica de un modelo para afrontar los retos ambientales coordinado entre los ámbitos políticos y técnicos. Sin duda alguna, esto requeriría la renovación constante de compromisos, que de manera coordinada, debían ser asumidos para generar espacios de oportunidad y fortalecer la economía regional, estimular el desarrollo de capacidades y conocimientos, la generación y transferencia tecnológica, la adopción de medidas operativas más eficientes, la coordinación interinstitucional, y la implementación de acciones orientadas a gestar la sostenibilidad.

129. Asimismo, manifestó que Latinoamérica era una región con similitud de condiciones políticas, económicas, sociales, culturales y ambientales, por tanto, el potencial de las políticas integrales era mayor que el de políticas establecidas por bloques o Estados en particular, sobre todo para un sector altamente sensible como la aviación. Por lo cual, era importante poseer instrumentos estratégicos y reconocer que, aun cuando se han tenido algunos avances significativos, la continuidad del progreso de la Macrotarea Ambiental radica en validar un proyecto orientador, como la propuesta de Política Latinoamérica de Medio Ambiente y Aviación Civil en discusión, que establece acciones que permitirán estimular la competitividad, mejora continua y la gestión ambiental del transporte aéreo en un marco de desarrollo sostenible.

130. Finalmente, invitó al GEPEJTA a discutir sobre el proyecto de Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil que integraba las modificaciones planteadas, y darlo por aprobado para continuar con el avance de la Macrotarea.

131. El Experto de Brasil expresó su felicitación al Experto de Guatemala por el excelente trabajo desarrollado, sin embargo su país no podía aprobar el proyecto, primero porque no era la ANAC sino es el Ministerio de Relaciones Exteriores la autoridad que dicta la política en esa materia y, segundo, porque no se había contado con la documentación en el tiempo suficiente para ser analizada al interior de su país.

132. Asimismo, se refirió al numeral 5 de la NE lo que, según su criterio, iba en contra de lo que el GEPEJTA acordó y decidió en su reunión de Santo Domingo y se remitió al numeral 128, liberal b) del informe del GEPEJTA, que textualmente establecía: "... 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;...”. En ese sentido, hizo notar que el Grupo *ad hoc* no trabajó en el nuevo texto ni habían recibido el proyecto presentada por el Punto Focal. Consecuentemente y principalmente porque el proyecto no había sido estudiado ni debatido al interior de las administraciones de los Estados y del Grupo *ad hoc*, su país reiteraba no estar en condiciones de apoyar el documento.

133. El Experto de Guatemala informó que lamentablemente no se pudo activar el Grupo *ad hoc* que estaba bajo la responsabilidad de Argentina y, por tanto, no se pudo materializar el tema. En su calidad de Punto Focal, consideró importante no perder esta oportunidad para discutir el documento, razón por la cual lo había presentado de esa forma y terminó resaltando que el proyecto no era impositivo sino proactivo por lo que, consideraba importante su implementación.

134. El Experto de Brasil expresó que su país tenía consciencia absoluta de la necesidad de llegar cuanto antes a disponer de una política sobre cambio climático, pero también observaban y defendían que esta política debía soportar el interés de los países en vías de desarrollo, ya que estos Estados no podían tener el mismo trato que los desarrollados, por lo que, el tema sobre “responsabilidades comunes pero diferenciados”, era para su país una máxima y se debía buscar una política en que este tema sea considerado. Reiteró que el motivo primordial por el cual su país no podía aprobar el proyecto era porque no había tenido tiempo suficiente para analizar el documento al interior de su país y obtener el consenso necesario. No obstante eso, resaltó el gran trabajo realizado por Guatemala.

135. Como producto de debate, la Secretaría consideró que el documento debería ser analizado al interior de los Estados, por lo que, sugirió que se podría generar un espacio de tiempo independientemente de los comentarios presentados por los Estados en la reunión. En ese sentido, sugirió que este Grupo *ad hoc* se reúna un día antes del Comité Ejecutivo y se presente un documento depurado, a la medida de la región y que los Expertos al regreso a sus países analicen el documento en un tiempo perentorio para que obre en poder del Punto Focal los comentarios y/o modificaciones por lo menos una semana antes de la reunión del Comité Ejecutivo.

136. El Experto de Brasil manifestó que el tiempo propuesto por la Secretaría era muy corto para llevar algo para la reunión del Comité Ejecutivo, por lo que sugirió que en dicha reunión únicamente se mencione que los Estados miembros estaban trabajando en el proyecto y que harían un esfuerzo para que antes de la Asamblea (mes o mes y medio) se haga circular el documento entre los miembros del Comité Ejecutivo lo aprueben y se lo presente en la Asamblea.

137. La Secretaría manifestó que concordaba con la sugerencia de Brasil en el sentido de que el Comité Ejecutivo sea informado que el Grupo *ad hoc* venía trabajando en el documento y que dicho Grupo *ad hoc* lo envíe a la Secretaría a más tardar en el mes de septiembre para que los Estados lo analicen y envíen sus comentarios a través de la Secretaría al Punto Focal. Esta sugerencia apoyada por Argentina, Chile, Colombia y Cuba, quienes reiteraron en la necesidad de que el Grupo *ad hoc* se reúna un día antes del Comité Ejecutivo para apoyar al Punto Focal en este trabajo y que el Proyecto de “Política Regional de Medio Ambiente” pasaría a ser estudiado por los Estados internamente con suficiente tiempo a efectos que dicha política refleje el consenso de todos los Estados miembros.

Conclusión

138. El GEPEJTA acordó que se reúna el Grupo *ad hoc* (constituido por: Argentina

(Ponente), Brasil, Chile (por confirmar), Guatemala, ALTA, IATA e IFALPA) un día antes del Comité Ejecutivo, es decir, el día lunes 6 de agosto de 2012, en Guayaquil, Ecuador, para analizar y apoyar en el trabajo que viene desarrollando el Punto Focal (Guatemala), luego de lo cual se circulará el documento entre los Estados miembros para conocer sus comentarios, a más tardar entre septiembre y octubre, de tal forma, que la Secretaría lo pueda presentar como proyecto de resolución en el mes de noviembre a la Asamblea.

Cuestión 4.2 del Orden del Día:

Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A18-11 y propuesta de tareas a incluir en el Plan Estratégico del próximo período (Guatemala)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/18 *Guatemala*

139. En esta Cuestión del Orden del día el Experto de Guatemala realizó la presentación del Informe de su Macrotarea recordando que durante la reunión del GEPEJTA/26 (Ciudad de Guatemala, marzo de 2011), a través de la NE CLAC/GEPEJTA/26-NE/14, su país, en su calidad de Punto Focal, presentó la planificación de la Macrotarea, basada en la Resolución A18-11 “Directriz de Procedimientos para la Implementación del Plan Estratégico de la CLAC” y su Anexo, lo cual, había permitido establecer parámetros para medir y analizar el avance y el nivel cumplimiento de las diferentes etapas contempladas.

140. En relación a ello, recordó también que la reunión del GEPEJTA 28 (Santo Domingo, República Dominicana, marzo de 2012), la delegación de su país, a través de la NE CLAC/GEPEJTA/28-NE/09, presentó un informe preliminar de la Macrotarea Ambiental, el mismo dimensionaba los avances alcanzados en lo que respecta a:

- a) La presentación del formato de actualización del diagnóstico relacionado a la Política Regional de Medio Ambiente (CLAC/GEPEJTA/26-NE/13), y la presentación de resultados (CLAC/GEPEJTA/27-NE/18); ambos circulados a los Estados como parte de la notas de estudio a través de los adjuntos, y situados de forma electrónica en el sitio web de la DGAC de Guatemala (www.dgacguate.com/ma).
- b) La propuesta de líneas orientadoras y especificaciones temáticas de medio ambiente y aviación civil para el diseño de la política (CLAC/GEPEJTA/27-NE/22), plasmadas de acuerdo a las directrices y elementos principales contenidos dentro de los objetivos del desarrollo del milenio proyectados por ONU, las estrategias ambientales de la OACI y el PNUMA, y las iniciativas de la industria del transporte aéreo.
- c) La exposición de un primer Proyecto de Política Regional de Medio Ambiente para su discusión (CLAC/ GEPEJTA/27-NE/23), el cual, fue discutido nuevamente en el GEPEJTA 28 y en el desarrollo del actual GEPEJTA.

141. Continuó con su presentación expresando que, en congruencia a lo mencionado anteriormente y a la planificación de actividades de acuerdo con la Res. A18-11 “Directriz de Procedimientos para la Implementación del Plan Estratégico de la CLAC”, se planteaba dentro de la NE CLAC/GEPEJTA/28-NE/09, que a la fecha se habían concluido las dos primeras etapas de la Macrotarea, logrando así un avance del 40%. Eso significaba que se había concluido la etapa de diagnóstico (10%), y la segunda etapa (30%) que comprende la delimitación de líneas orientadoras y especificaciones temáticas de medioambientales para el diseño de la política ambiental, y la

estructuración propiamente de un proyecto de Política Regional de Medio Ambiente y Aviación Civil para los Estados miembros de CLAC.

142. Asimismo, expresó que el tópico ambiental, especialmente en lo referido al cambio climático generado por el calentamiento global, era hoy uno de los temas más importantes de los diferentes foros internacionales, incluyendo los foros de aviación civil, pero era también un tema complejo debido a la falta de consenso en las medidas para abordar. En ese sentido, a pesar de existir avances importantes y diversas posturas en común dentro de los Estados de la región, se había dificultado la labor de validar el proyecto regional de política ambiental y su estrategia de implementación, el cual, representaba dentro el 25% de la Macrotarea Ambiental 2011-2012. Esto evidentemente, también había derivado que se limite el avance de la Macrotarea en lo que refiere a la implementación y gestión de la continuidad de la política ambiental en los Estados miembros de CLAC, lo cual, representaba otro 15%.

143. Adicionalmente, agregó que una de las etapas contenidas dentro de la planificación entorno a la Macrotarea Ambiental, era la presentación de los primeros resultados de la implementación de las estrategias planteadas dentro de la política (10%), al respecto, la delegación de su país consideraba importante compartir algunos avances alcanzados a nivel local, tales como:

- ✓ La creación de una unidad ambiental que ha permitido articular acciones en diferentes foros y organismos dentro de los cuales se ha abordado la temática ambiental.
- ✓ El impulso de convenios interinstitucionales con otros organismos del gobierno y algunas universidades, que han incidido en el fortalecimiento institucional de aeronáutica civil y la promoción de la investigación y desarrollo de medidas ambientales sostenibles.
- ✓ El establecimiento de una Regulación de Medio Ambiente, que involucra los aspectos y orientaciones técnicas del Anexo 16, y otras iniciativas de la OACI y la legislación local.
- ✓ Algunos avances en la gestión del espacio aéreo y la implementación del PBN, como parte de importante las estrategias basadas en medidas operacionales.
- ✓ El impulso de medidas de respuesta y acción voluntaria, a través las directrices de Producción más Limpia (P+L) en la cadena de servicios aeronáuticos, y la planificación del Plan de Reducción de Emisiones (APER) para Centroamérica que dará inicio en el 2013.

144. Concluyó que este informe preliminar, además de permitir dimensionar el nivel de avance de la Macrotarea Ambiental referente al desarrollo de una política regional de medio ambiente, representaba un 10% del proyecto. En esa línea de ideas y por las razones expuestas con anterioridad, agregó que era posible concluir que a la fecha el Estado de Guatemala, Punto Focal de la Macrotarea “Medio ambiente”, había alcanzado un avance del 60% del trabajo encomendado.

145. Respecto a los temas a considerar en el Plan Estratégico 2013-2014, expresó que siendo indudable el desarrollo de esta Macrotarea, reflejado en importantes avances e iniciativas, como lo era por sí solo el proyecto de política, planteó que era importante garantizar su continuidad y propuso:

- ✓ Incluir dentro del programa de actividades para el siguiente período, una etapa de oficialización de la Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil, que incluya los cambios y observaciones que surjan en el proceso, así

como, el desarrollo de una estrategia de gestión e implementación de la política dentro de los Estados miembros. Es importante reconocer que es una etapa esencial para institucionalizar una postura ambiental común que permitirá direccionar las acciones ambientales de los Estados miembros en el corto, mediano y largo plazo.

- ✓ Fomentar el trabajo coordinado y la definición de medio de control (indicadores) entre los Estados para fortalecer la adopción e implementación de estrategias en un proceso gradual y un marco de integración, reconociendo las capacidades de cada Estado y evitando el impulso de políticas y acciones unilaterales, así como el trasfondo de interés creados.
- ✓ Establecer un procedimiento para la entrega de las responsabilidades de la Macrotarea de un punto focal a otro, y que los Estados que formen parte del Comité Ejecutivo de forma consecutiva, mantengan las mismas macrotareas para asegurar la continuidad de las mismas.

146. Finalmente, invitó al GEPEJTA a tomar nota de la información presentada y aceptar el nivel de cumplimiento y las recomendaciones propuestas dentro de este informe preliminar de la Macrotarea Ambiental.

147. La Secretaría solicitó a Guatemala que haga llegar el informe del avance de las tareas de conformidad al formato establecido en la Res. A18-11 a efectos de presentarlo en la próxima reunión del Comité Ejecutivo y Asamblea.

148. Los Expertos felicitaron efusivamente al Especialista de Guatemala por el trabajo desarrollado y consideraron que la evaluación del avance no reflejaba la realidad e importancia de la labor realizado, por lo que, sugirió a la Secretaría que se reevalúe, teniendo en cuenta que la tarea terminó cuando el Punto Focal presentó el proyecto de política.

Conclusión

149. El GEPEJTA, al tiempo de acoger favorablemente el informe presentado, acordó:

- a) que la Secretaría reevalúe el porcentaje de cumplimiento de la tarea, teniendo en cuenta que la misma terminó cuando el Punto Focal presentó el proyecto de política; y,
- b) que Guatemala haga llegar a la Secretaría el informe del avance de las tareas de conformidad al formato establecido en la Res. A18-11 a efectos de presentarlo en la próxima reunión del Comité Ejecutivo y Asamblea.

Cuestión 4.3 del Orden del Día:

Presentación - “Nueva Política de la Administración Nacional de Aviación Civil en la Protección del Medio Ambiente” (Argentina)

150. El Experto de Argentina realizó una presentación titulada “Nueva Política de la Administración Nacional de Aviación Civil en la Protección del Medio Ambiente”, cuyo objetivo era informar lo que venía haciendo la ANAC sobre aspectos técnicos en cuanto a la reducción de emisiones y combustibles alternativos, teniendo en cuenta la protección del medio ambiente desde la aviación civil. La presentación se acompaña como **Adjunto 9**.

151. Durante el debate, el Experto de Guatemala felicitó al Especialista de Argentina por la

presentación y, teniendo en cuenta que el tema sobre combustibles alternativos representaba una carga económica para las líneas aéreas, preguntó si Argentina estaba subsidiando este proyecto y bajo qué metodología lo estaban implementando.

152. El Experto de Argentina contestó que el Estado no estaba subsidiando este tipo de emprendimientos, los mismos que eran financiados por el sector privado. Asimismo, amplió su explicación informando que venían trabajando en dos áreas, experimentando con caña de azúcar y soja de la cual ya se había obtenido biodiesel pero no en forma masiva biojet. Agregó además, que también se se estaba produciendo en base a algas y que existía una empresa privada Argentina muy importante que fue adquirida por una de las empresas del *holding* de Airbus. Reiteró que no existían subsidios y que el biocombustible todavía era muy caro.

153. De igual manera, el Experto de Brasil se sumó a la felicitación para el Experto de Argentina por la excelente presentación y expresó que veía con beneplácito el reforzamiento de la posición de dicho país en el CAEP. Aprovechó para informar que, en ocasión de la Conferencia de Río + 20, el Secretario General de OACI, Sr. Raymond Benjamin, utilizó una serie de vuelos entre Montreal y Río de Janeiro con aeronaves de diferentes empresas que utilizaron biocombustible.

154. La Representanda de ALADA también expresó sus felicitaciones por la presentación realizada por el Experto de Argentina y preguntó si dicho país, habiéndose adherido en el 2010 al concepto CNS/ATM, ya lo había implementado. El Experto respondió que estaban trabajando en el nuevo concepto de gerenciamiento del tráfico aéreo y que, por el momento, no estaban en condiciones de implementarlo totalmente, requiriendo de por lo menos 5 años para hacerlo. En ese sentido, acotó que Argentina es un país que tiene muchos aeropuertos grandes y pequeños, internacionales y de cabotaje y, que llevar a estos últimos el nuevo concepto CNS/ATM era complicado. Informó además, que estaban trabajando con un esquema mixto de espacio aéreo donde confluyen los nuevos conceptos de gerenciamiento con los anteriores para que todas las aeronaves puedan volar.

155. La Secretaría realizó una consulta al Experto de Argentina sobre cuál era la situación es ese momento, teniendo en cuenta que a junio ya debía haberse terminado la recopilación de las encuestas para el Plan Acción de la OACI y, a su parecer, este asunto no se había cumplido, por lo que, solicitó que el Experto informe al respecto, teniendo en cuenta que éste era un asunto voluntario y se corría el riesgo que la OACI no logre compilar la información para completar su trabajo. De igual manera, cuál era la situación sobre esto en las otras regiones. Realizó una segunda pregunta sobre la posibilidad de ampliar la participación de la CLAC en el CAEP a través de su Punto Focal de la Macrotarea de “Medio ambiente”.

156. El Experto de Argentina respondió sobre la primera interrogante, indicando que la presentación de planes acción de los Estados tenía carácter voluntario. Expresó que algunos Estados estaban trabajando y todavía no habían presentado su Plan, así mismo, algunos Estados tenían planes de acción considerados “líderes” y que presentaban los mismos a efectos que sean tomados como ejemplo por los demás. Sobre el asunto, agregó que no conocía mayor información ya que los únicos que tenían acceso a la misma era el grupo APER, pues a pesar de ser miembro del CAEP no tenía acceso a la base de datos de los Estados, lo que sí tenía conocimiento es que muchos de ellos estaban desarrollando su plan y trabajos previos para contaminar menos, trabajando conjuntamente con aerolíneas y productores de combustible.

157. Sobre la segunda pregunta de la Secretaría, manifestó que durante su presentación mostró un mapa *ex profeso* para que se observara cómo estaba representada Europa y Estados Unidos con relación al resto de regiones, por lo que, consideraba que era muy importante incrementar la participación regional en el CAEP a fin de tomar decisiones que reflejen la posición regional.

Conclusión

158. El GEPEJTA tomó nota de la presentación realizada y acordó proponer al Comité Ejecutivo que se amplíe la representación de la CLAC en el CAEP a través del Punto Focal de la Macrotarea de “Medio ambiente”.

Cuestión 5 del

Orden del Día:

Seguridad operacional

Cuestión 5.1 del

Orden del Día:

Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A18-11 y propuesta de tareas a incluir en el Plan Estratégico del próximo período (Chile)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/09 *Chile*

159. El Experto de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/09 recordando que la Res. A18-11 establece la Directriz de Procedimiento para la Implementación del Plan Estratégico de la CLAC, la cual permite evaluar el cumplimiento de las actividades y metas de gestión establecidas para las Macrotareas del Plan Estratégico para el período correspondiente.

160. Expresó que, en el caso de su país, le correspondió cumplir con las actividades programadas para la Macrotarea de “Seguridad Operacional”. En cumplimiento de lo anterior, y como continuación del 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 al 05 de noviembre de 2010), para el bienio 2011-2012, se consideró proponer soluciones a los problemas comunes y así disminuir los costos y esfuerzos individuales de los Estados.

161. Además de lo anterior, expresó que se cumpliría con la necesidad de evitar duplicidad de esfuerzos, especialmente con la labor que cumple el Sistema Regional de Cooperación con la Vigilancia a la Seguridad Operacional (SRVSOP) y se potenciaría la política de “Cooperación Horizontal” en materia de seguridad operacional.

162. Asimismo, presentó un detalle sobre las etapas de actividades y ponderación definidas para el cumplimiento de la tarea antes mencionada y consecuente con lo anterior, concluyó que se había dado total cumplimiento a la meta de gestión propuesta para la Macrotarea de “Seguridad Operacional” y su aplicación de la “Cooperación Horizontal”, 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, así mismo, expresó que se había cumplido con el indicador de desempeño estimado para la misma dentro del bienio, ejecutando las actividades previstas y elaborando un producto que genera valor agregado a los Estados miembros de la región.

163. Luego, propuso lo siguiente para incluir en el Plan Estratégico del próximo período:

- a) Analizar el Elemento Crítico de Resoluciones de Seguridad, que alcanzó un 38,2% de incumplimiento de las normas y métodos recomendados de la OACI, identificando problemas comunes.
- b) Analizar la Seguridad Operacional en el área de la aviación general y proponer algunas acciones, ya que este segmento de la aviación presenta la mayor cantidad de accidentes en la región y la que además se encuentra menos regulada, como quedó en evidencia en el taller CLAC-FAA, realizado recientemente en Panamá.
- c) Promover los resultados de los trabajos realizados por el RASG-PA, considerando la poca participación de los Estados Latinoamericanos, lo que

implica poco conocimiento de las propuestas realizadas, las que constituyen un importante aporte a la seguridad operacional.

164. Durante el debate, el Experto de Brasil expresó sus felicitaciones al Especialista de Chile por el trabajo realizado en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea de “Seguridad Operacional”. Esto fue apoyada por IATA y la Secretaría, la que a su vez, consultó cómo se podría contribuir para dar seguimiento al trabajo del SRVSOP.

165. El Experto de Chile expresó que el SRVSOP, después de muchos años de trabajo, estaba brindando resultados reales. Dicho Sistema se abocó durante mucho tiempo a elaborar normas, regulaciones y reglamentos latinoamericanos para los diferentes anexos, inicialmente todo lo relacionado al 1, 6 y 8. Informó además, que se estaba trabajando en una etapa bastante avanzada en materia de certificaciones bajo el esquema de un equipo multinacional, para lo cual recientemente se firmó un acuerdo de autoridades aeronáuticas, a efectos de otorgar certificaciones en base a los informes del equipo señalado y, a su criterio, éste era el principal logro evidente obtenido a la fecha. Sobre esto último, la CLAC puede aportar incentivando la adhesión al Sistema de otros Estados que aún no lo han hecho e impulsando la adopción de las normas que ya están armonizadas y/u homologadas.

166. Agregó también que recientemente están realizando ensayos en otras áreas no solo en certificaciones de centros de mantenimiento bajo el esquema de un equipo multinacional, sino además, en centros de entrenamiento, etc... y consideraba que éste era un avance de suma importancia y gran beneficio, no solo para las autoridades aeronáutica pues implicaba la disminución de costos, tiempo-hora-hombre de inspectores, que como se sabe son escasos para las necesidades existentes. Reiteró que la CLAC no sólo debería incentivar la adhesión al Sistema, sino la aplicación y certificación de los mecanismos multinacionales acordados en el seno del SRVSOP.

Conclusión

167. El GEPEJTA, luego de resaltar el trabajo desarrollado por el Punto Focal, acordó:
- a) incluir en el Plan Estratégico del próximo período el análisis del Elemento Crítico de Resoluciones de Seguridad, que alcanzó un 38,2% de incumplimiento de las normas y métodos recomendados de la OACI, identificando problemas comunes;
 - b) analizar la Seguridad Operacional en el área de la aviación general y proponer algunas acciones, ya que este segmento de la aviación presenta la mayor cantidad de accidentes en la región y la que además se encuentra menos regulada, como quedó en evidencia en el taller CLAC-FAA, realizado recientemente en Panamá;
 - c) promover los resultados de los trabajos realizados por el RASG-PA, considerando la poca participación de los Estados Latinoamericanos, lo que implica poco conocimiento de las propuestas realizadas, las que constituyen un importante aporte a la seguridad operacional; y,
 - d) incentivar la adhesión al Sistema de otros Estados que aún no lo han hecho e impulsar la adopción de las normas que ya están armonizadas y/u homologadas.

Cuestión 5.2 del Orden del Día:

Conclusiones del Seminario-Taller CLAC/FAA sobre “Seguridad Operacional en la Aviación General” (Secretaría)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/07 *Secretaría*

168. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/07 recordando que, cumpliendo con el Programa de Capacitación y el Memorando de Entendimiento suscrito entre la CLAC y la FAA, entre los días 30 de mayo y 1ero de junio de 2012, en la Ciudad de Panamá, Panamá, se llevó a cabo el Seminario-Taller sobre “Seguridad Operacional en la Aviación General”. Informó además, que en este evento se analizaron temas importantes relativos a: responsabilidad y registro de aeronaves, operaciones ilícitas, aeronavegabilidad, accidentes, seguridad operacional, control de tráfico aéreo y seguridad operacional de pista, registro de aeronaves, procesos de validación de licencias, entrenamiento de pilotos, visa para cursantes en USA y el nuevo formato del Plan de Vuelo de la OACI.

169. Asimismo, puso en conocimiento que durante este evento se intercambiaron muchos puntos de vista y se observó la necesidad de establecer algunas conclusiones para que sean consideradas en la Macrotarea de Seguridad Operacional del próximo período. En ese sentido, presentó las conclusiones señaladas, como tareas sugeridas para el Plan Estratégico de la CLAC 2013-2014.

Conclusión

170. Sin ningún comentario, el GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada y encargó a la Secretaría que en el Plan Estratégico del próximo período incluya las recomendaciones que a continuación se detallan, armonizándolas con las sugeridas por el Punto Focal (Chile):

- ✓ La CLAC debería promulgar “guías de orientación” en materia de seguridad operacional de la aviación general que tengan en cuenta que este es un sistema integral, que las políticas deben emanar de la autoridad de aviación civil correspondiente y que se debe disponer de suficientes recursos económicos, materiales y humanos para brindar un servicio apropiado. Asimismo, se debe dar especial atención a la vigilancia continua, al análisis y mitigación del riesgo, al entrenamiento y capacitación del personal, así como, a la incorporación de nueva tecnología con instrucción apropiada al personal que utilice la misma, considerando además la capacitación del recurso humano que permita la delegación de funciones.
- ✓ Reconociendo que la “vigilancia continua” es un aspecto primordial de la seguridad operacional de la aviación general, en el marco de esta se debería tener en cuenta la implementación de medidas que apunten al control de calidad, a la regulación de todas las actividades involucradas, al seguimiento, la instrucción y formación recurrente. Otro asunto a tener en cuenta, es la satisfacción de necesidades del recurso humano que interviene en el sector.
- ✓ El grupo considera de suma importancia que la CLAC desarrolle un “mecanismo regional” para el registro de aeronaves matriculadas en sus estados miembros, para lo cual se debería, en principio, establecer un link entre las páginas web de las DGAC de los Estados miembros, crear un banco de datos sobre las aeronaves, así como, sobre el registro de certificados y licencias del personal técnico, entiéndase tripulaciones.
- ✓ El grupo consideró de suma importancia que, con el objeto de optimizar la seguridad operacional de la aviación general, se debería modificar la currícula de instrucción para formación de pilotos, incorporando la nueva tecnología, estandarizando los programas a nivel regional y generando un proyecto que modifique los paradigmas y la cultura, para ponerlo a tono de los principios de:

orden, responsabilidad y eficacia. Para esto, es estrictamente necesario que el ente regulador realice el seguimiento y control utilizando herramientas apropiadas.

- ✓ El grupo consideró necesario que la CLAC establezca un modelo de “plan estratégico” para la disminución de accidentes e incidentes en la aviación general, para lo cual se debería partir de los ya existentes desarrollados por algunos países, aprovechando su experiencia y evitando duplicación innecesaria de esfuerzos. Asimismo, se consideró conveniente que estos planes deberían ser quinquenales y sujetos a revisión operativa anual. El modelo en mención debería ser suficientemente flexible para que se pueda incluir las particularidades de cada Estado.
- ✓ El grupo recomendó que la CLAC y la FAA sigan ofreciendo a la comunidad aeronáutica latinoamericana este tipo de eventos de discusión y capacitación para continuar profundizando en el análisis de los temas relacionados a la seguridad operacional de la aviación general, con el propósito de optimizar los servicios. Dichos eventos, deberían considerar a todos los actores del transporte aéreo, entendiéndose, autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, operadores aeroportuarios, organismos reguladores y operadores de actividades conexas.

Cuestión 5.3 del

Orden del Día:

Presentación – “Implementación del SSP” (Argentina)

171. El Experto de Argentina realizó una presentación sobre “El Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SSP)” en su país. La presentación figura como **Adjunto 10** y respondió a varias inquietudes presentadas por algunos expertos respecto a su ponencia.

Conclusión

172. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 6 del

Orden del Día:

Otros Asuntos

173. En esta cuestión del Orden del Día no se presentaron notas de estudio ni comentarios.

Clausura

174. La Secretaría agradeció a la Administración Nacional de Aviación Civil de la República de Argentina por todo el apoyo recibido, resaltando la reunión había contado con la participación de 14 Estados, lo que demostraba el interés de los temas que se vienen discutiendo en el seno del GEPEJTA. Asimismo, agradeció al Coordinador de la Reunión, Sr. Norberto Luongo, quien había desarrollado su trabajo con agilidad y eficiencia y al personal de la Secretaría.

DISCURSO DE INAUGURACIÓN DEL SR. RÓMULO CHIESA,
DIRECTOR GENERAL LEGAL, TÉCNICO Y ADMINISTRATIVO DE LA
ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC)
DE LA REPÚBLICA ARGENTINA,
EN REPRESENTACIÓN DEL SR. ALEJANDRO GRANADOS,
ADMINISTRADOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

(Buenos Aires, Argentina, 3 al 5 de julio de 2012)

Señoras y señores:

Es un orgullo para la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) de la República de Argentina albergar a los participantes de la Vigésimo Novena Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/29) de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

Como muchos recordarán, esta reunión coincide con el tercer aniversario de la creación de la ANAC, hecho histórico en el cual Sr. Néstor Kirchner, quien en el 2007, decidió a través del Decreto 1770 crear este organismo y transferir todas las funciones que antes estaban bajo el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina. Coincide también con el segundo aniversario de la gestión del Sr. Alejandro Granados, quien asumió sus funciones en el 2010, año en el cual también albergamos otra reunión del GEPEJTA.

Desde la ANAC estamos trabajando fuertemente en asuntos políticos, económicos y jurídicos y hemos incorporado en la agenda tres temas de suma importancia en el trabajo que desarrolla la CLAC, referidos a la capacitación de pilotos e inspectores de aeronavegabilidad, con el objeto de informar lo que se viene realizando en nuestra Administración con relación a la implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional y medio ambiente. Esto se enmarca en una política de crecimiento de un Organismo muy joven que nació hace tres años, con el apoyo de la OACI.

Para nosotros es un honor y un placer demostrar que la ANAC está en capacidad de organizar eventos de esta naturaleza y agradezco la cooperación de mi equipo de trabajo.

Sin más que agregar, declaro inaugurada la presente reunión.

¡Bienvenidos a todos!

Muchas gracias.



COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

VIGÉSIMO NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉRO (GEPEJTA/29)

(Buenos Aires, Argentina, 3 al 5 de julio de 2012)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

PAOLA TAMBURELLI

Directora Nacional de Transporte Aéreo
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Azopardo 1405, Piso 9, Ciudad Autónoma de Buenos Aires
T: (54 11) 5941 3111/12
F: (54 11) 5941 2112
ptamburelli@anac.gov.ar



RÓMULO CHIESA

Director General Legal, Técnico y Administrativo
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Azopardo 1405, Piso 9, Ciudad Autónoma de Buenos Aires
T: (54 11) 5941 3102/3103
rchiesa@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 3115/3100
F: (54 11) 5941 3111/12
nluongo@anac.gov.ar
nelaw1@gmail.com



MARÍA VALERIA MOGLIANI

Directora de Asuntos Jurídicos
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Azopardo 1405, 8vo Piso, Ciudad Autónoma de Buenos Aires
T: (54 11) 5941 3105
mmogliani@anac.gov.ar



CARLOS GREGORIO MEZA
Director de Operaciones de Aeronaves
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Azopardo 1405, 6to Piso, Ciudad Autónoma de Buenos Aires
T: (54 11) 5941 3000 Int. 69171
cmeza@anac.gov.ar



FABIÁN PLABLO SCHINCA
Director de Explotación de Servicios Aerocomerciales
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Azopardo 1405, 6to Piso, Ciudad Autónoma de Buenos Aires
T: (54 11) 5941 3114
fschinca@anac.gov.ar



LUIS ORLANDO SPERANZA
Director de Aeronavegabilidad
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Azopardo 1405, 6to Piso, Ciudad Autónoma de Buenos Aires
T: (54 11) 5941 3000 Int. 69335
osperanza@anac.gov.ar



ADRIANA ELENA RITA SAMIA
Directora de Infracciones Aeronáuticas
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Azopardo 1405, 6to Piso, Ciudad Autónoma de Buenos Aires
T: (54 11) 5941 3174
asamia@anac.gov.ar



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



LILIANA BEATRIZ BERNACCHI
Directora 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 3075
F: (54 11) 5941 3112
lbernacchi@anac.gov.ar



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



ANALIA SANTORO
Asesor Profesional
Dirección de Asuntos Jurídicos
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Azopardo 1405, 8vo Piso, Ciudad Autónoma de Buenos Aires
T: (54 11) 5941 3000 Int. 69475
asantoro@anac.gov.ar



ARIEL MARTÍN OLIVETO
Abogado
Dirección de Asuntos Jurídicos
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Azopardo 1405, 8vo Piso, Ciudad Autónoma de Buenos Aires
T: (54 11) 5941 3105
aoliveto@anac.gov.ar



ADALBERTO GAZCÓN ARAOZ
Inspector DNINA
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Azopardo 1405, 6to Piso, Ciudad Autónoma de Buenos Aires
T: (54 11) 5941 3174
garaoz@anac.gov.ar



CLAUDIO M. GORLA
Inspector Mayor de Aeronavegabilidad
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Azopardo 1405, 6to Piso, Ciudad Autónoma de Buenos Aires
T: (54 11) 5941 3520
cgorla@anac.gov.ar



TATIANA ROMINA SANANES
Empleada
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Azopardo 1405, 6to Piso, Ciudad Autónoma de Buenos Aires
T: (54 11) 5941 3074
tsananes@anac.gov.ar



NICOLÁS KUZSNIR

Profesional

Dirección Nacional de Transporte Aéreo

Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC

Azopardo 1405, 6to Piso, Ciudad Autónoma de Buenos Aires

T: (54 11) 5941 3113

nkuzsnir@anac.gov.ar



CARLOS PABLO FUSARO

Jefe Departamento Asuntos Aeronáuticos

Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC

Azopardo 1405, 6to Piso, Ciudad Autónoma de Buenos Aires

T: (54 11) 5941 3056

cpfusaro@anac.gov.ar



GUILLERMO COMAS (*Observador*)

Asesor del Director

Aerolíneas Argentinas S.A.

Bouchard 547, 9no Piso, 1106 Buenos Aires

T: (54 11) 4328 2360

gcomas@aerolineas.com.ar



BOLIVIA

JUAN MANFREDO URRUTIA PLAZA

Director de Transporte Aéreo

Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC

Av. Arce Edificio Multicine Piso 9, La Paz

T: (591 2) 244 4450 Ext. 2702

F: (591 2) 211 5515

jurrutia@dgac.gob.bo



RODRIGO JOSÉ VÍCTOR VELÁSQUEZ MOLINA

Técnico de Estadísticas

Dirección de Transporte Aéreo

Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC

Av. Arce Edificio Multicine Piso 9, La Paz

T: (591 2) 244 4450 Ext. 2712

F: (591 2) 211 5515

rvelasquez@dgac.gob.bo



BRASIL

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



DANIEL RAMOS LONGO

Gerente Técnico de Assessoramento
Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Setor Comercial Sul, Quadra 09, Lote C, Edificio Parque Cidade
Corporate - Torre A - 6º Andar
T: (55 61) 3314 4356
daniel.longo@anac.gov.br



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, Edificio Parque Cidade
Corporate - Torre A - 5º Andar
T: (55 61) 3314 4397
F: (55 61) 3314 4394
cristian.reis@anac.gov.br



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, Edificio 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



EDUARDO BORBA CHAFFIN JUNIOR

Especialista em Regulación de Aviación Civil
Gerencia de Fomento de Capacitación de Aviación Civil
Superintendencia de Capacitación y Desarrollo de Personas
Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC
Av. Presidente Vargas, 850-8º Piso-Centro-Río de Janeiro-RJ
CEP: 20071-001
T: (55 21) 3501 5734
eduardo.borba@anac.gov.br



CHILE

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



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



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



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



COSTA RICA

MARLENE ALVARADO GUTIÉRREZ
Profesional del Servicio Civil 2, Especialidad Estadística
Dirección General de Aviación Civil – DGAC
La Uruca, contiguo a Migración
Apartado Postal 5026 – 1000, San José
T: (506) 2242 8034
F: (506) 2290 2555
malvarado@dgac.go.cr



CUBA

MERCEDES VÁZQUEZ GONZÁLEZ
Jefa Departamento Asesoría Legal
Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba – IACC
Calle 23 No. 64, Vedado, Cuba
T: (537) 838 1131 / 834 4949 Ext. 2384
dju@iacc.avianet.cu
mercedes.vazquez@cacsavianet.cu



NELSON VIÑAS VALDÉS
Especialista de la Dirección de Transporte Aéreo y Relaciones
Internacionales
Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC
Calle 23 No. 64 La Rampa, Vedado, La Habana
T: (537) 838 1170 / 1123
F: (537) 834 4577
nelson.vinas@iacc.avianet.cu



ECUADOR

EDISON CALVACHI MANTILLA
Asesor Institucional
Dirección General de Aviación Civil – DGAC
Buenos Aires Oe 1 53 y Av. 10 de Agosto
Quito, Ecuador
T: (593 2) 252 7682
edison.calvachi@dgac.gob.ec



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
fabian.samaniego@dgac.gob.ec
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



MAXIMILIANO NARANJO ITURRALDE (*Observador*)
Gerente General
LAN Ecuador
Av. Orellana E11-28 y Coruña, Edif. Orellana Piso 3, Quito
T: (5932 2) 299 2350
mxnaranjo@lanecuador.com



GUATEMALA

FRANCISCO LEONEL GARCÍA MOREIRA
Director de Aeropuertos
Aeropuerto Internacional La Aurora
Guatemala, Centro América
T: (502) 2260-6262
C : (502) 5403-1009 / C : (502) 4211-7671
franciscogarcia@dgac.gob.gt
frangarcia562@yahoo.com



CARLOS MAURICIO GARCÍA ARAUZ
Coordinador de 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



NICARAGUA

RUTH ELIZABETH MOLINA HERNÁNDEZ
Asesora Legal
Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil - INAC
Km. 11 ½ Carretera Norte
T: (505) 2276 8580 Ext. 1490
alegal@inac.gob.ni



ROGER ERNESTO MARTÍNEZ CANALES
Asesor Legal
Dirección de Transporte Aéreo
Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil -INAC
Km. 11 ½ Carretera Norte
T: (505) 2276 8580 Ext. 1170
rogerss@yahoo.es



PANAMÁ

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



PARAGUAY

ELEUTERIO ALVAREZ OCAMPOS
Jefe del Departamento de Estadísticas
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC
Aeropuerto Internacional Silvio Petrossi, Asunción
Dpto. Estadísticas, 3er nivel
T: (595 21) 645 600 Ext. 2324
F: (595 21) 645 600 Ext. 2324
estadisticas@dinac.gov.py
eleuterio_alvarez76@hotmail.com



REPÚBLICA DOMINICANA

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



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



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@yahoo.es



URUGUAY

ELSA ANA NOVELLI PÉREZ
Jefa Asesoría Económico-Financiera
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. 4221 / (598) 9961 0478
F: (598 2) 604 0408 Ext. 4234
enovelli@adinet.com.uy
enovelli@dinacia.gub.uy



SERGIO PÉREZ LAURO
Director de Transporte Aéreo
DINACIA - Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura
Aeronáutica
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519,
Paso Carrasco C.P. 12.100, Canelones, Uruguay
T: (598 2) 604 0408 Ext. 4040
F: (598 2) 604 0424
perezlau@adinet.com.uy



ROBERTO PERDOMO PROTTI

Asesor Letrado

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. 4041

F: (598 2) 604 0424

rperdomo@adinet.com.uy

perdomoprotti@gmail.com



MARIA ANGÉLICA GONZÁLEZ

Asesor Legal y Secretaria Técnica

Junta Nacional de Aeronáutica Civil - JNAC

Rincón 575, Piso 5, Montevideo

T: (598 2) 915 1218

F: (598 2) 915 8598

dntaereo@adinet.com.uy

juntaaeronautica@mtop.gub.uy



ELINA SYLVIA RODRÍGUEZ BRIZUELA

Directora General de Transporte Aéreo

Ministerio de Transporte y Obras Públicas - MTOP

Rincón 575, 5° Piso, Montevideo

T: (598 2) 915 8333 Int. 20517

F: (598 2) 916 3122

elina.rodriguez@dnt.gub.uy

elinar88@gmail.com



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

ACI-LAC - Airports Council Internacional / Latin America – Caribbean

JAVIER MARTÍNEZ BOTACIO

Director General

Av. Amazonas s/n y Av. La Prensa – Aeropuerto Mariscal Sucre 3er
Piso

T: (593 2) 294 4900 Ext. 2461

C: (593 9) 825 5408

asistente@aci-lac.aero

martinez@aci-lac.aero



IATA - INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION

LINA MORALES
Experta en Asuntos Gubernamentales
703 Waterford Way, Suite 600, Miami, FL 33126, USA
T: (1 305) 779 9833
F: (1 305) 262 2654
moralesl@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

HERNAN SZNYCER
Industry Affairs Manager
6355 NW 36 Street, Suite 601, Miami, FL 33166
T: (1 786) 837 6345
hszyncer@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



SANTIAGO GIROUD
RVP SAM SOUTH – Representante
Lezica 4031, Buenos Aires
Argentina
T: (54 11) 4958 5114
seguridad@apla.org.ar



ALADA – ASOCIACIÓN LATINO AMERICANA DE DERECHO AERONÁUTICO Y

ESPACIAL

MARINA DONATO
Secretaria General
Arroyo 950, 6° Piso A,
Buenos Aires, Argentina
T: (54 11) 4394 9430
F: (54 11) 4394 9430
info@alada.org
sec@alada.org



INSTIBAEROSPA – INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL

GRISELDA D. CAPALDO
Vocal del Consejo Directivo
Olleros 2626, Buenos Aires – Ciudad Autónoma, C1426CRX
T: (54 11) 4552 0248
F: (54 11) 4552 0248
gdcapaldo@yahoo.com
gcapaldo@derecho.uba.ar



EDUARDO T. COSENTINO
Vicepresidente
25 de Mayo 489 Piso 5°, C.A.B.A.
Argentina
T: (54 11) 4313 5031
F: (54 11) 4313 5031
etcosentino@langbehnycosentino.com.ar



**VIGÉSIMO NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/29)**

(Buenos Aires, Argentina, 3 al 5 de julio 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)
- Acuerdo de Cielos Abiertos CLAC - Nota verbal (Chile)
- Cuestión 1.2: Impacto económico del transporte aéreo en el PBI (Colombia)
- Cuestión 1.3: Proyecto de Recomendación Protección de Viajeros por Quiebra de Aerolíneas (Colombia)
- Cuestión 1.4: Informe de integración regional de otros organismos (Colombia)
- Cuestión 1.5: Primera Cumbre CLAC/CAFAC (Cooperación Hemisferio Sur) (Colombia)
- Cuestión 1.6: Informe del Grupo *ad hoc* sobre el “Sistema Estadístico Integrado” (Ponentes: Brasil y Ecuador)
- Cuestión 1.7: Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A18-11 y propuesta de tareas a incluir en el Plan Estratégico del próximo período (Colombia)
- Cuestión 1.8: Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo OACI, marzo 2013 (Colombia)
- Cuestión 1.9: Proyecto de Recomendación Transporte de Carga con Documentación electrónica (Eliminación del papel de la cadena de abastecimiento de la industria de carga aérea) (Colombia)

Cuestión 2: Gestión aeroportuaria
Punto Focal: Perú

- Cuestión 2.1: Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A18-11 y propuesta de tareas a incluir en el Plan Estratégico del próximo período (Perú)
- Cuestión 2.2: Procesos de concesión: Actualización 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 2.3: Manual de reglamentación aeroportuaria - Reunión Grupo *ad hoc* (Perú)

Cuestión 3: Capacitación
Punto Focal: Brasil

- Cuestión 3.1: Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A18-11 y propuesta de tareas a incluir en el Plan Estratégico del próximo período (Brasil)
- Cuestión 3.2: Presentación - “Capacitación del personal de inspección operativa” (Argentina)
- Cuestión 3.3: Presentación - “Capacitación del personal de inspección de aeronavegabilidad” (Argentina)
- Cuestión 3.4: Informe sobre gestión de capacitación (Secretaría)

Cuestión 4: Medio ambiente
Punto Focal: Guatemala

- Cuestión 4.1: Proyecto de Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil (Guatemala)
- Cuestión 4.2: Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A18-11 y propuesta de tareas a incluir en el Plan Estratégico del próximo período (Guatemala)
- Cuestión 4.3: Presentación - “Nueva Política de la Administración Nacional de Aviación Civil en la Protección del Medio Ambiente” (Argentina)

Cuestión 5: Seguridad operacional
Punto Focal: Chile

- Cuestión 5.1: Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A18-11 y propuesta de tareas a incluir en el Plan Estratégico del próximo período (Chile)
- Cuestión 5.2: Conclusiones del Seminario-Taller CLAC/FAA sobre “Seguridad Operacional en la Aviación General” (Secretaría)
- Cuestión 5.3: Presentación – “Implementación del SSP” (Argentina)

Cuestión 6: Otros Asuntos

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A18-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC
MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”
PUNTO FOCAL COLOMBIA**

TEMA: LIBERALIZACION DEL TRANSPORTE AEREO

1. Meta de gestión

- A. Impulsar la suscripción del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC aprobado mediante la Resolución A19-03. (Al final del documento se aporta la información relativa a esta meta de la cual se encargo la Presidencia y Secretaria de la CLAC)
- B. Diagnosticar la Conectividad aérea entre los Estados miembros de la CLAC y los países de la región Asia Pacífico, revisando la posibilidad de implementar un Acuerdo multilateral de carácter liberal con ese bloque.

2. Etapa de Actividades y ponderación definidas para el cumplimiento de la meta descrita en literal B.

Nº 1 Levantamiento de información en lo relativo a los derechos de tráfico de cada Estado para los servicios mixtos de pasajeros correo y carga P1 = 0.30

Nº 2 Tabulación de la información y análisis de las oportunidades de conectividad de los estados de la Clac con las economías del Asia Pacífico P2 = 0.40

Nº 3 Preparación y presentación de la Nota de Estudio con los resultados de la Tabulación P3 = 0.30

3. Medios de verificación meta descrita en literal B.

Etapa N°1 Levantamiento de información en lo relativo a los derechos de tráfico de cada Estado para los servicios mixtos de pasajeros correo y carga. Se recolectaron los insumos disponibles en la página Web de la CLAC, en lo relativo a los derechos de tráfico de cada Estado para los servicios mixtos de pasajeros correo y carga, lo que permitió hacer un inventario inicial de los Acuerdos de Transporte Aéreo según consta en la nota de estudio (NE CLAC/GEPEJTA/27-NE/02 - San José, Costa Rica, 13 al 15 de septiembre de 2011).

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.

Igualmente se 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.

(continúa)

Etapas N°2 Tabulación de las respuestas

Se tabulo la información recolectada posteriormente, obteniendo la respuesta de siete de los nueve Estados que han suscrito Acuerdos con esa región, se analizaron las oportunidades de conectividad de los estados de la clac con las economías del Asia Pacifico y la concreción de dichos Acuerdos.

Etapas N°3 Preparación y presentación de la Nota de Estudio al GEPEJTA con el producto pertinente. Se preparo y presento la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/11 *CORRIGENDUM* (Santo Domingo, República Dominicana, 13 al 15 de marzo de 2012), la cual en resumen concluyó que de la evaluación efectuada, si bien se encontraban establecidos los marcos regulatorios que permitirían generar conectividad de algunos países miembros de la CLAC con la región Asia Pacifico 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, por cuanto resultaba bastante ambicioso. Dicha postura fue apoyada por varios Estados tal como consta en el informe del GEPEJTA/28.

4. Indicador de desempeño fórmula de Cálculo meta descrita en literal B.

Cumplimiento de ejecución de las etapas dentro de los plazos establecidos, donde $ID \leq 1$.

5. Fórmula de Cálculo meta descrita en literal B.

$$\sum_{i=1}^3 A_i * P_i$$

Donde

$A_i = 1$ si cumple la i -ésima etapa, 0 si no cumple

$P_i =$ Ponderación de la i -ésima parte

$$= 0.30*1 + 0.40*1 + 0.30*1 = 1$$

6. Conclusión

Respecto a la primer meta de gestión, dado que es una tarea que alude a un seguimiento realizado por la Presidencia y Secretaria de la CLAC, se informa que entre las actividades prioritarias de la Presidencia de la CLAC durante el bienio 2011-2012, estuvo la de impulsar la suscripción de este importante instrumento jurídico internacional, teniendo en cuenta que con esto se daría un gran paso hacia el proceso de integración de América Latina. Gracias a los esfuerzos realizados, hasta la presente fecha han firmado el Acuerdo: Chile, Colombia, Guatemala, Panamá, Paraguay, República Dominicana y Uruguay. El Presidente también ha mantenido reuniones directas con algunas autoridades de aviación civil de los Estados miembros, motivo por el cual se espera que próximamente también lo suscriban Brasil, Costa Rica y Honduras.

En cuanto al diagnostico de la conectividad aérea entre los Estados miembros de la CLAC y los países de la región Asia Pacífico, queda evidenciado que se ha cumplido con el indicador de desempeño estimado para la misma, se ejecutaron las actividades previstas y como resultado del ejercicio realizado se cuenta con un espectro general de la región y, por el momento no se avizora la necesidad de desarrollar un acuerdo multilateral con los países de Asia-Pacífico.

Finalmente las actividades proyectadas para el bienio se realizaron, es una tarea a la que debe dársele continuidad y debe quedar incluida en plan estratégico de la CLAC para el 2013-2014.

(continúa)

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A18-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA
 IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC
 MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”
 PUNTO FOCAL COLOMBIA**

TEMA: INFRACCIONES AERONAUTICAS				
Meta de Gestión: Propender por la estandarización de los criterios respecto al tratamiento uniforme de las infracciones aeronáuticas.				Fórmula de Cálculo
Etapas	Actividades	Cumplimiento de Ejecución	Indicador de desempeño	$\sum_{i=1}^3 A_i * P_i$ Donde $A_i = 1$ si cumple la i - esima etapa, 0 si no cumple $P_i =$ Ponderación de la i - ésima parte
Nº 1	Recopilación de la información entregada por el ponente del punto focal para el período 2009-2010	1	0.25	
Nº 2	Análisis de la información disponible	1	0.50	
Nº 3	Preparación y presentación de la Nota de Estudio con los resultados correspondientes	1	0.25	
Total			1	= 0.25*1 + 0.50*1+0.25*1 = 1

Medios de verificación meta descrita

Se retomo el Informe de la VIGÉSIMO CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/24), celebrado en (Lima, Perú abril 27 al 29 de 2010), donde el entonces ponente, informaba el resultado de la encuesta circulada a los Estados en materia de infracciones aeronáuticas.

La Secretaría en su oportunidad circuló un recordatorio a los Estados para responder la encuesta, para análisis, tabulación y posterior presentación del informe final.

En el Gepejta/28, se presento la nota de estudio correspondiente informando que no disponía información adicional enviada por parte de los Estados miembros de la CLAC que contribuya a aportar nuevos elementos en este tema. Se 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.

(continúa)

Por lo anterior y tal como se consigna en el informe CLAC/GEPEJTA/28-INFORME 31/05/12 , 52. El Grupo acordó sugerir al Comité Ejecutivo que se dé por terminada esta tarea y se la elimine del Plan Estratégico.

Conclusión

Se cumplió con el indicador de desempeño estimado para la misma, se ejecutaron las actividades previstas y como resultado del ejercicio el Grupo acordó sugerir al Comité Ejecutivo que se dé por terminada esta tarea y se la elimine del Plan Estratégico.

(continúa)

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A18-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA
 IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC
 MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”
 PUNTO FOCAL COLOMBIA**

TEMA: PRECIO DEL COMBUSTIBLE DE LA AVIACIÓN				
Meta de Gestión: Encontrar soluciones para mitigar el constante aumento del combustible de aviación.				Fórmula de Cálculo
Etapas	Actividades	Cumplimiento de Ejecución	Indicador de desempeño	$\sum_{i=1}^3 A_i * P_i$ Donde $A_i = 1$ si cumplida i - esimaetapa, 0 si no cumple $P_i =$ Ponderación de la i - ésima parte
Nº 1	Revisión panorama actual	1	0.20	
Nº 2	Elaboración propuesta proyecto de modificación de la Res. A18-5 y presentación al GEPEJTA	1	0.40	
Nº 3	Evaluación de comentarios recibidos e incorporación de lo procedente al Proyecto de Res y presentación de la Nota de Estudio con los resultados correspondientes	1	0.40	
Total			1	= 0.20*1 + 0.40*1+0.40*1 = 1

Medios de verificación meta descrita

Durante el GEPJTA/26 se presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/19, informando la actual perspectiva del tema y se propuso al grupo de experto la modificación de la Resolución A18-5.

Posteriormente en la reunión del GEPEJTA 27 celebrada en San José de Costa Rica, septiembre de 2011, se presentó el proyecto de resolución aludido y al analizar el tema, 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 dispusieran de un tiempo suficiente para analizar con profundidad las modificaciones propuestas enviando sus comentarios a la Secretaría, si los tuvieran a más tardar el 1ero de diciembre de 2011.

La Secretaría circuló el proyecto de enmienda y se recibieron respuestas detalladas de: Brasil, Chile, Guatemala, Paraguay, Perú, República Dominicana y Venezuela.

En el GEPEJTA/28 se 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”, incorporando los cometarios

recibidos se pasó revista al proyecto de resolución, se realizaron algunas enmiendas, quedando afinado el documento que será presentado para aprobación del Comité Ejecutivo y posteriormente en la Asamblea.

Conclusión

Se cumplió con el indicador de desempeño estimado para la misma, se ejecutaron las actividades previstas y como resultado del ejercicio el Grupo aprobó el proyecto de resolución que modifica la RES. A18-5 Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región, actualizando los considerandos y parte resolutoria en consonancia con el panorama mundial de la aviación.

(continúa)

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A18-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA
 IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC
 MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”
 PUNTO FOCAL COLOMBIA**

TEMA: SISTEMA DE RESERVA POR COMPUTADORA				
Meta de Gestión: Encontrar soluciones para mitigar el constante aumento del combustible de aviación.				Fórmula de Cálculo
Etapas	Actividades	Cumplimiento de Ejecución	Indicador de desempeño	$\sum_{i=1}^3 A_i * P_i$ Donde $A_i = 1$ si cumplida i - esimaetapa, 0 si no cumple $P_i =$ Ponderación de la i - ésima parte
Nº 1	Recopilación de la información entregada por el ponente del punto focal para el período 2009-2010	1	0.25	
Nº 2	Análisis de la información disponible	1	0.50	
Nº 3	Preparación y presentación de la Nota de Estudio con los resultados correspondientes	1	0.25	
Total			1	= 0.25*1 + 0.50*1+0.25*1 = 1

Medios de verificación meta descrita

Presentación de la nota CLAC/GEPEJTA/28-NE/15, en la cual se retomo la información respecto al análisis realizado a las 13 respuestas recibidas de los Estados respecto al Sistema de reserva por computadora, donde se concluyó 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.

Adicionalmente se ilustro que no se cuenta con información de los Estados en la cual notifiquen la situación actual e informen si adhirieron al señalado Código de Conducta de la OACI.

Al no contar con elementos adicionales para que esta tarea pueda continuar, considerando 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, 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.*

El GEPEJTA a intercambiar puntos de vista, determinó que se dé por concluida la tarea, toda vez que se dispone de suficiente reglamentación y guías de orientación.

Conclusión

Se cumplió con el indicador de desempeño estimado para la misma, se ejecutaron las actividades previstas y como resultado del ejercicio el Grupo dispuso dar por concluida la tarea, por las razones ya esgrimidas.

(continúa)

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A18-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA
IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC
MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”
PUNTO FOCAL COLOMBIA**

TEMA: ACUERDOS DE COOPERACIÓN				
Meta de Gestión: identificación de las tendencias en los países de la región sobre el tipo y aplicación de los acuerdos de colaboración entre aerolíneas, durante los años recientes.				Fórmula de Cálculo
Etapas	Actividades	Cumplimiento de Ejecución	Indicador de desempeño	$\sum_{i=1}^3 A_i * P_i$ <i>Donde</i> $A_i = 1$ si cumplida i - esima etapa, 0 si no cumple $P_i =$ Ponderación de la i - ésima parte
Nº 1	Encuesta sobre las tendencias recientes en materia de acuerdos de colaboración y cooperación comercial en la región	1	0.20	
Nº 2	Tabulación y Análisis de la información disponible	1	0.40	
Nº 3	Preparación y presentación de la Nota de Estudio con el producto pertinente.	1	0.40	
Total			1	= 0.20*1 + 0.40*1+0.40*1 = 1

Medios de verificación meta descrita

En la VIGÉSIMO SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/26) (Ciudad de Guatemala, Guatemala, 29 al 31 de marzo de 2011) se presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/21, en la cual se realizó una breve reseña de algunas definiciones de diferentes tipos de Acuerdos de colaboración, que según la experiencia más reciente en Colombia, corresponden a los de mayor aplicación actualmente en la industria y se presentó un proyecto de encuesta para aprobación de los Estados.

En el Gepejta/27 se presentó la encuesta diligenciada por Colombia, el Grupo acordó aprobar la encuesta y la Secretaría la circuló para que los Estados envíen sus respuestas en un plazo preteritorio.

Posteriormente en el Gepejta 28 se presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/14, en la cual se reflejaron los resultados de la tabulación de la encuesta y las conclusiones de la misma, resaltando que existía una tendencia en incluir en la Política aérea de los Estados, normas, criterios y/o procedimientos relacionados con acuerdos de colaboración.

(continúa)

Así mismo 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.

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.

Finalmente se 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, el cual aprobado y se encargó a la Secretaría que elabore el proyecto de resolución correspondiente para someterlo a consideración del comité ejecutivo en su próxima reunión.

Conclusión

Se cumplió con el indicador de desempeño estimado para la misma, se ejecutaron las actividades previstas y como resultado del ejercicio el Grupo aprobó el Modelo de Memorando de Acuerdo de Cooperación entre Autoridades Aeronáuticas para la Doble Vigilancia de la Seguridad Operacional, relativa a los contratos de intercambio de aeronaves.

Es de resaltar el producto obtenido en esta tarea, toda vez que constituye una importante herramienta para los Estados y sobre la cual no existe precedente referencial por parte del Organismo Rector de la Aviación Civil.

(continúa)

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A18-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA
IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC
MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”
PUNTO FOCAL COLOMBIA**

TEMA: Impacto Económico del Transporte aéreo en el PBI				
Meta de Gestión:				Fórmula de Cálculo
Etapas	Actividades	Cumplimiento de Ejecución	Indicador de desempeño	$\sum_{i=1}^3 A_i * P_i$ <p>Donde $A_i = 1$ si cumplida i - esimaetapa, 0 si no cumple $P_i =$ Ponderación de la i - ésima parte</p>
Nº 1	Requerimiento a IATA	1	0.20	
Nº 2	Análisis de la respuesta brindada por IATA	1	0.40	
Nº 3	Preparación y presentación de la Nota de Estudio en la cual se rinde informe de la situación actual del tema.	1	0.40	
Total			1	= 0.20*1 + 0.40*1+0.40*1 = 1

Medios de verificación meta descrita

El punto focal adelantó las coordinaciones internas pertinentes con la IATA en el sentido de solicitarle información relativa a:

- ✓ Determinar si se han actualizado los estudios existentes, a que fecha y cuando se puede disponer de la versión actualizada de los mismos.
- ✓ Cronograma de trabajo que permita vislumbrar con fecha cierta para cuando se estima será la entrega los estudios de los Estados restantes.
- ✓ Guía informativa para circular a los Estados que contenga la información que requiere IATA para poder desarrollarlos.
- ✓ Posibles inconvenientes que se les han presentado en la recolección de la información con los Estados.

Una vez recibida la respuesta, se procedió a realizar algunos cotejos o validaciones que requerían precisión, detectándose la necesidad de elaboración de un procedimiento de coordinación para la entrega de los informes por de IATA a la CLAC.

(continúa)

Se presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/05 donde se solicitó conformar un grupo ad hoc para que en conjunto con la IATA, el punto focal y la secretaria de la CLAC durante esta reunión, desarrollen un procedimiento que se eleve a resolución y que contenga entre otros aspectos: los lineamientos de entrega de los referidos estudios de manera oportuna a la CLAC, cronograma tentativo de entrega de los mismos, un mecanismo para que IATA utilice a la CLAC como conducto para tratar de obtener la información de los Estados donde se presentan obstáculos y donde se exhorte a los Estados a establecer un punto de contacto que ese encargue de coordinar y recolectar la información que requiere IATA para poder desarrollar su trabajo adecuadamente

Conclusión

Se cumplió con el indicador de desempeño estimado para la misma, se ejecutaron las actividades previstas. Es una tarea que debe continuar y ser incluida en el plan estratégico de las actividades de la CLAC para el próximo bienio, atendiendo que no todos los Estados miembros disponen del Estudio y algunos deben ser actualizados.

(continúa)

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A18-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA
 IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC
 MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”
 PUNTO FOCAL COLOMBIA**

TEMA: Transporte de Carga con Documentación electrónica (Eliminación del papel de la cadena de abastecimiento de la industria de carga aérea) Meta de Gestión: Simplificación de los procesos con el objeto de mejorar la eficiencia y competitividad de la carga y lograr la gestión inteligente de la seguridad de mercancías.				Fórmula de Cálculo
Etapas	Actividades	Cumplimiento de Ejecución	Indicador de desempeño	$\sum_{i=1}^2 A_i * P_i$ Donde $A_i = 1$ si cumplida i - esimaetapa, 0 si no cumple $P_i =$ Ponderación de la i - ésima parte
N° 1	Revisión del panorama actual y elaboración de una radiografía de la región	1	0.50	
N° 2	Preparación y presentación de la Nota de Estudio adjuntando el proyecto de recomendación	1	0.50	
Total			1	= 0.50*1 + 0.50*1 = 1

Medios de verificación meta descrita

Durante las reuniones del GEPEJTA 26 y 27, Colombia en su calidad de punto focal presentó los informes acerca del trabajo que le fue comisionado, relativo al Transporte de Carga con documentación electrónica, considerando que el *e-freight* constituye una medida de competitividad de la cadena de valor del transporte aéreo de carga.

En la reunión del GEPEJTA/29, se presenta la Nota CLAC/GEPEJTA/29-NE/08 que contiene un proyecto de recomendación RECOMIENDA a los Estados miembros que través de sus administraciones coadyuven a impulsar la eliminación del papel y la utilización de documentación electrónica en el transporte de mercancías, ya que no sólo depende del sector privado sino de también de la voluntad de los gobiernos, por lo que se hace imperioso encontrar fórmulas para acelerar su implantación toda vez que el transporte de carga con documentación electrónica, permitirá mejorar la eficiencia, competitividad e introducir una gestión inteligente en el manejo de las mercancías y su seguridad.

Conclusión

Se cumplió con el indicador de desempeño estimado para la misma, se ejecutaron las actividades previstas, se señaló una posible hoja de ruta a seguir y se entrega un proyecto de recomendación como producto final.

(continúa)

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A18-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA
 IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC
 MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”
 PUNTO FOCAL COLOMBIA**

TEMA: DERECHOS DE TRAMITE DE REGISTRO AERONAUTICO Meta de Gestión: Identificación de los actos susceptibles de registro en la región, a fin de evaluar una posible implementación de directriz regional encaminada a contar con un estándar de dichos actos.				Fórmula de Cálculo
Etapas	Actividades	Cumplimiento de Ejecución	Indicador de desempeño	$\sum_{i=1}^2 A_i * P_i$ Donde $A_i = 1$ si cumplida i - esimaetapa, 0 si no cumple $P_i =$ Ponderación de la i - ésima parte
Nº 1	Encuesta a los Estados a fin de determinar los trámites y servicios que son sujetos al registro aeronáutico, que pagos se aplican y porque conceptos.	1	0.30	
Nº 2	Tabulación de los resultados.	1	0.30	
Nº 3	Preparación y presentación de la Nota de Estudio con los resultados correspondientes.	1	0.40	
Total				= 0.30*1 + 0.30*1+0.40*1 = 1

Medios de verificación meta descrita

En la reunión del GEPEJTA/27 se presento la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/06, que contenia la encuesta a circular entre los Estados Miembros de la CLAC.

Posteriormente en la reunión del Gepejta/28 se presento la Nota de Estudio con los resultados de la tabulación realizada, resaltándose que de la muestra recolectada existía regulación sobre los actos de obligatorio registro. Asimismo en lo relativo a la sistematización de formatos y procedimientos para el trámite de Registro Aeronáutico existen debilidades.

Conclusión

Se cumplió con el indicador de desempeño estimado para la misma, se ejecutaron las actividades previstas y se formulo como recomendación 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.

(continúa)

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A18-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA
 IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC
 MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”
 PUNTO FOCAL COLOMBIA**

TEMA: PROTECCION DE VIAJEROS POR QUIEBRA DE AEROLINEAS Meta de Gestión: Implementar regulación armonizada que permitan dotar a la Administraciones de las capacidades necesarias para ejercer un procedimiento obligatorio para que las compañías que se vean obligadas a suspender su actividad por motivos empresariales, garanticen los derechos de los usuarios de manera inmediata				Fórmula de Cálculo
Etapas	Actividades	Cumplimiento de Ejecución	Indicador de desempeño	$\sum_{i=1}^5 A_i * P_i$ Donde $A_i = 1$ si cumple la i - esima etapa, 0 si no cumple $P_i =$ Ponderación de la i - ésima parte
Nº 1	Evaluación Respuestas de los Estados sobre posible aplicación de medidas que garanticen los servicios interrumpidos unilateralmente por las compañías de aviación.	1	0.10	
Nº 2	Evaluación Nota de Estudio (CLAC/GEPEJTA/25-NE33) presentada por la IATA	1	0.10	
Nº 3	Ventajas y desventajas que podría generar el establecer una póliza o.	1	0.40	
Nº 4	Preparación y presentación de la Nota de Estudio con los resultados correspondientes		0.20	
Nº 5	Proyecto Recomendación		0.20	
Total				$= 0.10*1 + 0.10*1+0.40*1+0.20*1+0.20*1 = 1$

Medios de verificación meta descrita

En la reunión del GEPEJTA/27 se presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/, que contenía las actividades descritas para las etapas de la 1 a la 4.

(continúa)

En la reunión Gepejta/29, se esta presentando la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/03 15/06/12 con el proyecto de recomendación pertinente.

Conclusión

Se cumplió con el indicador de desempeño estimado para la misma, se ejecutaron las actividades previstas y se formulo el proyecto de recomendación en el sentido de continuar estudiando el tema y en caso de que algún Estado miembro adopte medidas normativas y operativas, que permitan dotar a la Administraciones de las capacidades necesarias para ejercer un procedimiento obligatorio para que las compañías que se vean obligadas a suspender su actividad por motivos empresariales, garanticen los derechos de los usuarios de manera inmediata y no se subordinen a la marcha del proceso concursal, remitan a la secretaria de la CLAC dicha reglamentación a fin de explorar la posibilidad de una regulación armonizada.

(continúa)

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A18-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA
IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC
MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”
PUNTO FOCAL COLOMBIA**

Finalmente se presenta un informe muy breve respecto a otras tareas que impulso el punto focal, pero que dado el tratamiento de las mismas, no tienen metas de gestión, ni indicador:

1. Utilización de aeronaves civiles en actos ilícitos, se informa que se presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/28-NE/16 recordando los antecedentes que originaron el análisis de este tema y la inclusión del mismo en el Plan Estratégico de Trabajo.

Se hizo un *análisis respecto a los términos de referencia aprobados por el GEPEJTA/24*, 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

Así las cosas esta tarea se elimina de la macro tarea transporte y política aérea y pasa a formar parte de los temas a tratar por el grupo FAL/AVSEC.

2. Primera Cumbre de Aviación Civil CLAC/CAFAC, se presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/29-NE/10, donde se expresa que debe ser un acontecimiento de alto nivel que permita adoptar nuevas e importantes medidas en el marco de las relaciones aéreas entre la CAFAC y los Estados Miembros de la CLAC, en el que se produzca una declaración donde se identifiquen posibles acciones a considerar para el futuro, por ejemplo la preparación conjunta de notas de estudio para las Asambleas y Conferencias mundiales de aviación en aquellos temas donde hay consenso, se prevea una cooperación horizontal mas estrecha y que los procedimientos para el apoyo mutuo que nos brindamos en las elecciones del Consejo de la OACI, se extienda a los cargos de Presidente del Consejo y Secretario General.

Así mismo y dada la relevancia que el tema atañe, se presentó una lista de tópicos que podrían ser abordados en la referida cumbre.

Esta tarea solo podrá ser culminada hasta el momento de la referida cumbre.

3. Sistema Estadístico Integrado, si bien es una muy importante tarea que hace parte de Macro tarea TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA, la misma fue desarrollada por un grupo *ad hoc* destinado para tal fin, quien desarrolló 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. Y en tal sentido entrego el producto encomendado.



Administración Nacional
de Aviación Civil
Argentina

CAPACITACIÓN INSPECTORES

DIRECCIÓN DE OPERACIÓN DE AERONAVES



INSPECTORES

Desempeñan las funciones operativas y administrativas vinculadas directamente a los explotadores aéreos, sujetos a las RAAC Parte 121 y 135.

Cumplen funciones de certificación, inspección, habilitación y vigilancia operacional de explotadores nacionales que operan en el país y en el exterior.

Cumplen funciones de vigilancia operacional de explotadores extranjeros que operan en o desde la República Argentina.



REQUISITOS PARA SER INSPECTOR OPERATIVO DE LÍNEA AÉREA (IOLA)

Licencia de Piloto de Transporte Línea Aérea (TLA) válida para avión o helicóptero.

Licencia de Instructor de Vuelo.

Horas de vuelo

Experiencia como Instructor de Vuelo.

Conocimiento de requerimientos y procedimientos en chequeos en vuelo y experiencia en programas de entrenamiento.

Conocimiento básico sobre EE.OO. e instrucción aplicables a líneas aéreas.

Poseer un sólido concepto de los procedimientos de seguridad aérea.

No tener antecedentes desfavorables en su legajo profesional.

REQUISITOS PARA SER INSPECTOR DE VUELO (IV)

Licencia de Piloto de Transporte Línea Aérea (TLA), o Comercial de Primera Clase válida para avión o helicóptero.

Licencia de Instructor de Vuelo.

Aptitud psicofísica que corresponda.

Horas de vuelo.

Experiencia como instructor de vuelo.

Conocimiento de requerimientos y procedimientos en chequeos en vuelo y experiencia en programas de entrenamiento .

Conocimiento básico sobre programas de instrucción.

No tener antecedentes desfavorables en su legajo profesional.

REQUISITOS PARA SER INSPECTOR DE SEGURIDAD DE OPERACIONES AÉREAS (ISOA)

- ✈ LICENCIA, HABILITACIONES O CERTIFICADO DE COMPETENCIA CONFORME A LO REGLAMENTADO.
- ✈ APTITUD PSICOFÍSICA QUE CORRESPONDA.
- ✈ EXPERIENCIA EN LAS ACTIVIDADES DE UNA LÍNEA AÉREA O EN OPERACIONES DE TRANSPORTE, Y ESPECÍFICAMENTE EN LO QUE RESPECTA A:

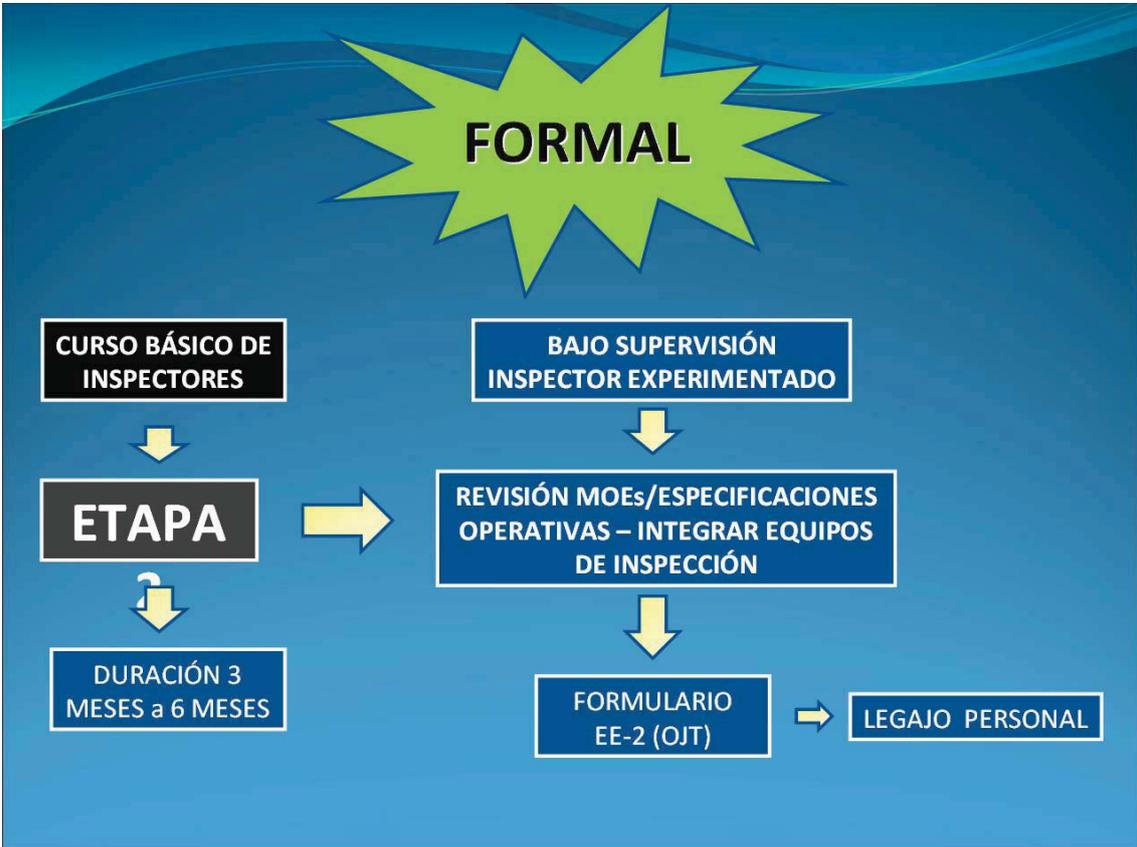
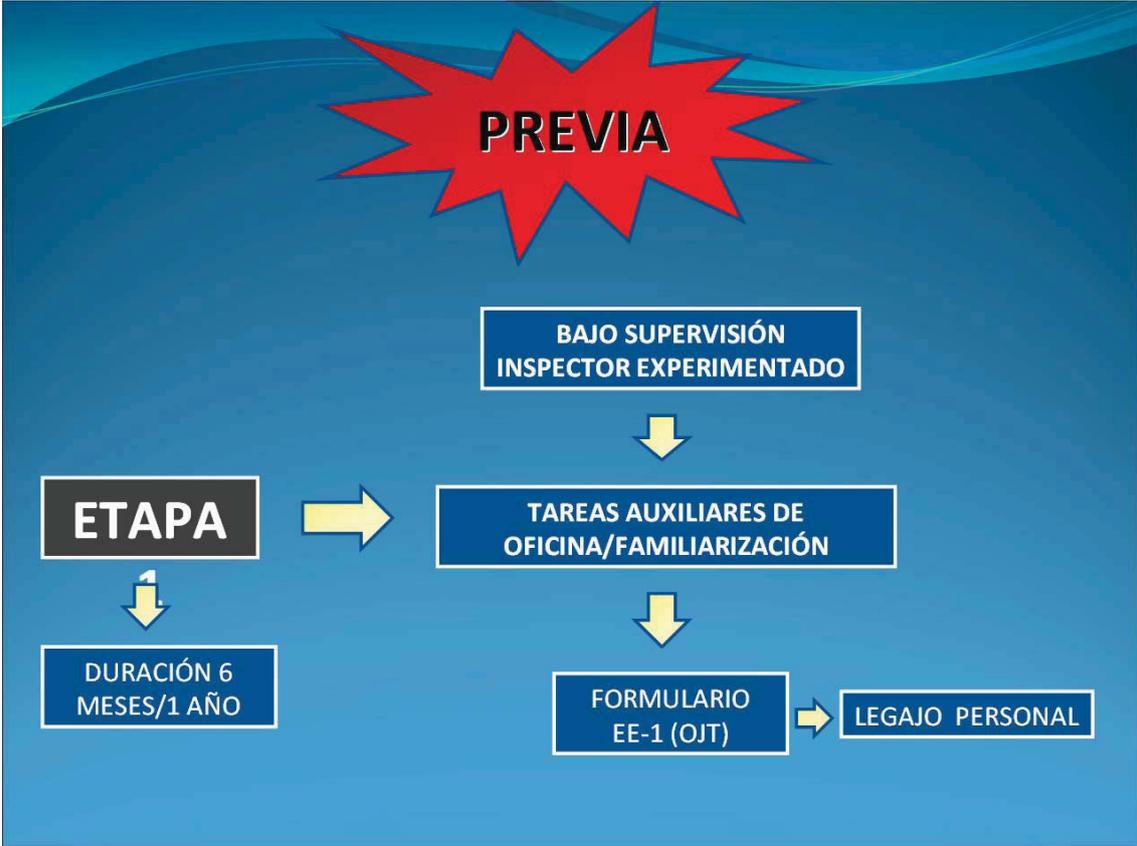
- *Despacho de aeronaves*
- *Servicios de Rampa o plataforma*
- *Transporte sin riesgo de Mercancías Peligrosas*
- *Prevención de Accidentes*
- *CRM-FFHH*
- *Tripulantes de Cabina de Pasajeros*
- *Mecánico de a Bordo/
Técnico de a Bordo*

- ✈ EXPERIENCIA COMO INSTRUCTOR/PROFESOR EN LAS ACTIVIDADES MENCIONADAS ANTERIORMENTE.
- ✈ CONOCIMIENTO BÁSICO SOBRE PROGRAMAS DE INSTRUCCIÓN.
- ✈ NO TENER ANTECEDENTES DESFAVORABLES EN SU LEGAJO PROFESIONAL.

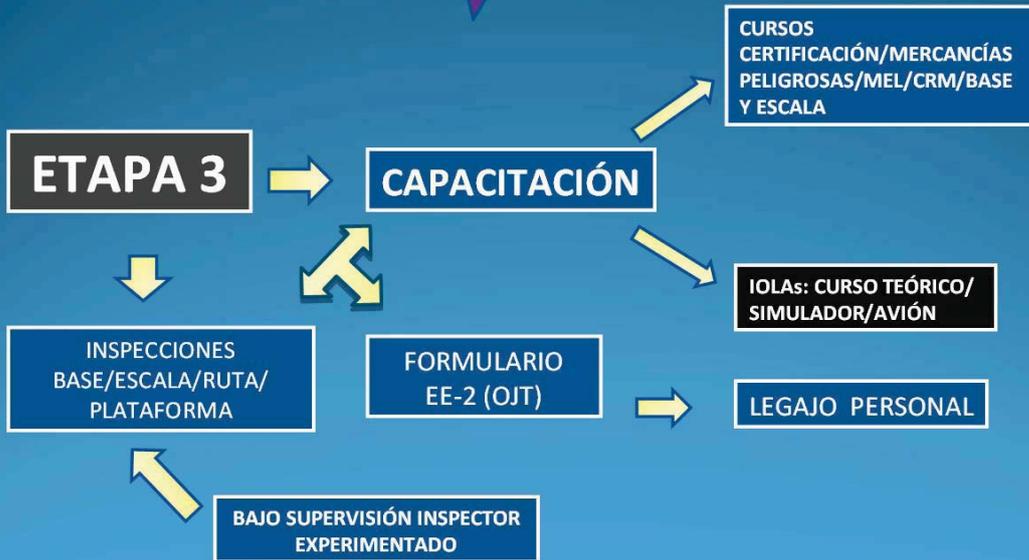


INSTRUCCIÓN INSPECTORES IOLAs/IV/ISOAs





AVANZADA



PERIÓDICA O RECURRENTE

CURSO RECURRENTE DE INSPECTORES

ENTRENAMIENTO EN SIMULADOR CADA 12/24 MESES

ENTRENAMIENTO EN AVIÓN/SIMULADOR.

CURSOS ACADÉMICOS CADA 24 MESES

INSTRUCCIÓN INSPECTORES CURSO SIMULADOR/AVIÓN

- ➔ BOEING 767-300
- ➔ BOEING 737-700
- ➔ AIRBUS 340
- ➔ AIRBUS 320
- ➔ LEARJET 25-31-35-40-60
- ➔ MD 80
- ➔ SAAB 340
- ➔ CITATION

INVERSIÓN
ANUAL

U\$S 1.043.957

DOTACIÓN ACTUAL INSPECTORES

35
IOLAS

19
ISOAS

11
I.V.



Administración Nacional
de Aviación Civil
Argentina

Buenos Aires, 03 al 05 de julio de 2012

Capacitación del Personal de Inspección

de la Dirección de Aeronavegabilidad



Para cumplir funciones de Inspección de Aeronavegabilidad, se requiere:



Inspectores Competentes, capaces de llevar a cabo, en la práctica y con éxito sus actividades, integrando sus conocimientos, habilidades y actitudes personales en el contexto de la Organización.

Capacitación del Personal de Inspección de la Dirección de Aeronavegabilidad 2

El Personal de Inspección de Aeronavegabilidad realiza diferentes actividades,

Supervisan y Controlan

- Aeronaves y Partes
- Fábricas
- Organizaciones de Mantenimiento
- Explotadores Aéreos

Aplican

- Diferentes Normas y Procedimientos

Emiten

- Diferentes Certificaciones

y trabaja en áreas de diferente responsabilidad, por lo que es necesario agruparlo dentro de Clases y Subclases.



Transporte: Regular, No Regular, Talleres



Aviación General: Aeronaves, Talleres

Certificación: Ingeniería, Producción, EeV

Capacitación



Requisitos de Ingreso para los Auxiliares de Inspección

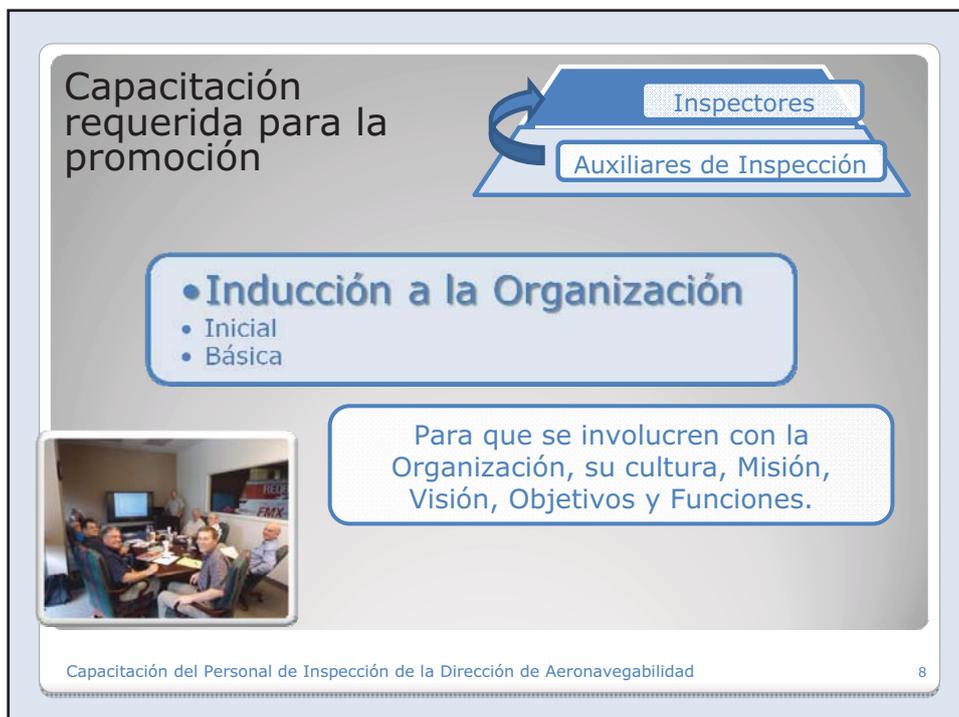
Requisitos de Ingreso en la Función Pública

Título o Certificado de Idoneidad (según la Clase y Subclase)

Experiencia aeronáutica







Capacitación requerida para la promoción



- Inducción a la Organización
- **Inicial**
- Básica

Para que adquieran conocimientos introductorios de las Regulaciones, Técnicas de Inspección, FFHH y Conceptos Jurídicos básicos.

Para que desarrollen capacidades de Trabajo en Equipo, Comunicación Efectiva, Negociación.

Para que desarrollen capacidades para ejercer sus funciones, respetando normas de Ética Pública, Ética Profesional y Confidencialidad.

Capacitación requerida para la promoción



- Inducción a la Organización
- Inicial
- **Básica**

Complementaria, para el perfeccionamiento de Competencias Técnicas (sobre un producto aeronáutico, una aeronave determinada, etc.)

Especializada, para el desarrollo de Competencias Técnicas específicas en cuanto a conocimiento de las Regulaciones, su aplicación y procedimientos de supervisión y control, técnicas de auditoría y habilidades de identificación de peligros y gestión de riesgos.



Capacitación requerida para la promoción

- Avanzada

Para el desarrollo y profundización de Competencias Técnicas.



Para el desarrollo de Competencias de Gestión. Orientada al cumplimiento de tareas de complejidad creciente, mayores niveles de responsabilidad y autonomía.



Capacitación Adicional (a la requerida para la promoción)

Para todos los niveles de Inspección



Relacionada con Conocimientos, Habilidades y Actitudes muy específicas, o que hacen a la calidad, efectividad o eficacia en la realización de las tareas.



Capacitación Recurrente

Para todos los niveles de Inspección



- Le permite al personal la continuidad en el ejercicio de sus funciones.
- Cada 2 años, destinada a refrescar o reafirmar los conocimientos, habilidades o actitudes; o
- cuando es necesario profundizar o actualizar conocimientos, habilidades, actitudes y competencias relacionadas con cambios, nuevas regulaciones o diversas necesidades identificadas .

Entrenamiento en el Trabajo

Para todos los niveles de Inspección



Fundamental para la Promoción de Auxiliar a Inspector, para posibilitar el trabajo sin supervisión.



Es un entrenamiento "uno a uno": la actividad específica debe ser demostrada por el experto, practicada por el entrenado y realizada en una situación de trabajo.

Permite desarrollar comportamientos y fijar conocimientos.



Entrenamiento en el Trabajo

Se realiza en tres etapas, para cada tarea:



Etapa 1: El Instructor demuestra a la persona entrenada cómo se realiza la actividad.

Etapa 2: El entrenado practica la realización de la actividad junto con su Instructor y bajo su control y supervisión directa.

Etapa 3: El entrenado es el que realiza por sí mismo la actividad y explica al Instructor cómo la está realizando, paso a paso. El Instructor observa y controla.

Para cumplir funciones de Inspección de Aeronavegabilidad, se requiere:

Requisitos de Ingreso +

Desarrollo de Competencias + Adquisición de Experiencia

Capacitación

- Adicional
- Recurrente

Requerida para la promoción

- Inducción
- Inicial
- Básica
- Avanzada



Entrenamiento en el Trabajo (OJT - EET)



Experiencia y Práctica

Tiempo de permanencia en el puesto



Buenos Aires, 03 al 05 de julio de 2012

Capacitación del Personal de Inspección

de la Dirección de Aeronavegabilidad



ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil



CURSOS, SEMINARIOS, CONFERENCIAS, TALLERES REALIZADOS

Año 2008

N°	FECHA	EVENTO	LUGAR	PARTICIPANTES			PATROCINADORES
				N°	PAÍS	ORG	
1	28 al 29 de mayo	Conferencia Latinoamericana FAL/AVSEC	Sta. Cruz, Bolivia	103	12	5	CLAC / DGAC Bolivia
2	30 de setiembre al 13 de octubre	Seminario "Control de calidad en los servicios aeroportuarios"	Ciudad de Panamá, Panamá.	38	9	2	CLAC / CAAS / TCB-OACI / DGAC Panamá

Año 2009

N°	FECHA	EVENTO	LUGAR	PARTICIPANTES			PATROCINADORES
				N°	PAÍS	ORG	
1	9 al 12 de junio	Seminario "Transporte y Política Aérea"	Ciudad de Guatemala, Guatemala	60	16	4	CLAC / TCB (OACI)
2	28 y 29 de septiembre	Seminario sobre "Medio Ambiente"	Buenos Aires Argentina	48	11	6	CLAC / CEAC
3	17 al 19 de noviembre	Curso taller de "Auditoría sobre Gestión de Riesgos en el Sector Gubernamental"	Santiago de Chile, Chile	105	11	0	CLAC / DGAC Chile
4	30 de noviembre al 3 de diciembre	Seminario sobre "Administración de Aviación Civil"	Argentina Buenos Aires	42	13	0	CLAC / CAAS

Año 2010

N°	FECHA	EVENTO	LUGAR	PARTICIPANTES			PATROCINADORES
				N°	PAÍS	ORG	
1	8 al 11 de junio	Curso sobre "Planificación Estratégica de Aviación"	Asunción, Paraguay	50	12	0	CLAC / EAU
2	7 al 8 de julio	Seminario "FAL/DVLM (Documentos de Viaje de Lectura Mecánica)"	Montevideo, Uruguay	160	28	3	CLAC/OACI
3	6 al 10 de septiembre	Seminario sobre "Gestión de Seguridad Operacional de la Aviación" (Conjuntamente con la CAAS - Singapur)	Lima, Perú	61	9	0	CLAC / CAAS / DGAC Perú
4	23 al 25 de noviembre	Seminario sobre "Gestión del Recurso Humano"	Lima, Perú	71	13	3	CLAC / DGAC Perú

Año 2011

N°	FECHA	EVENTO	LUGAR	PARTICIPANTES			PATROCINADORES
				N°	PAÍS	ORG	
1	26 al 29 de abril	Seminario sobre "Planificación Estratégica de Aviación"	Ciudad de Guatemala, Guatemala	37	12	1	CLAC / EAU / DGAC Guatemala
2	23 al 24 de mayo	Seminario Regional sobre "Seguridad de la Aviación y Facilitación para las Regiones NAM/CAR/SAM"	Asunción, Paraguay	53	18	3	OACI / CLAC / DINAC Paraguay
3	22 al 26 de agosto	Seminario sobre "Investigación de Accidentes" (Conjuntamente con la CAAS - Singapur)	Santiago de Cali, Colombia	58	14	2	CLAC / CAAS / UAEAC Colombia

Año 2012

N°	FECHA	EVENTO	LUGAR	PARTICIPANTES			PATROCINADORES
				N°	PAIS	ORG	
1	20 – 22 de marzo	Seminario / Taller Regional NAM/CAR/SAM sobre Facilitación	Santiago, Chile	82	13	1	CLAC / OACI
2	18 – 20 de abril	Seminario sobre "Sistemas de aeronaves no tripuladas"	Lima, Perú	50	9	6	CLAC / OACI
3	30 de mayo – 1 de junio	Seminario / Taller sobre "Seguridad Operacional en la Aviación General"	Ciudad de Panamá, Panamá	50	10	1	CLAC / FAA
4	12 – 14 de junio	Seminario sobre "Gestión Financiera en el Transporte Aéreo"	Lima, Perú	50	11	2	CLAC / EAU
5	20 – 21 de agosto	Taller sobre "Regulación del Transporte Aéreo Internacional"	Ciudad de Guatemala, Guatemala				CLAC / EAU
6	1era semana de septiembre	Curso sobre "Seguridad de la Carga Aérea"	Lima, Perú				CLAC / TSA-USA
7	1 – 4 de octubre	Seminario sobre "Certificación de Aeropuertos"	Colombia				CLAC / CAAS-Singapur
8	16 – 18 de octubre	Seminario sobre "Sistemas e Informática"	Ciudad de Guatemala, Guatemala				CLAC / DGAC Guatemala
9	14 – 16 de noviembre	Seminario / Taller sobre "Control de Calidad en los Servicios Aéreos"	Por definir				CLAC

BECAS OTORGADAS

Año 2008

N°	FECHA	EVENTO	LUGAR	BECAS		PATROCINADOR
				OFRECIDAS	OTORGADAS	
1	21 al 25 de enero	Aircraft Accident Investigation – Techniques & Regulations	Singapur	3	1 Brasil (*) 1 Rep. Dom.	CAAS
2	31 de marzo al 4 de abril	Seminario "Planificación y viabilidad económica de la infraestructura aeroportuaria".	Cartagena, Colombia	5	1 Argentina 1 Honduras 1 Paraguay 2 Rep. Dom.	OACI (TBC) / AENA
3	26 de mayo al 6 de junio	Civil Aviation Management Programme	Singapur	4	1 Bolivia 1 Paraguay 1 Perú (*)	CAAS
4	16 al 20 de junio	Seminario "Certificación de aeródromos e implementación del sistema de gestión de seguridad operacional"	Santa Cruz de la Sierra, Bolivia	5	1 Uruguay	CLAC / OACI (TCB) / AENA / AECID
5	7 al 11 de julio	Seminar on CNS/ATM (Include latest developments in GNSS/ADS-B)	Singapur	3	0	CAAS
6	11 al 27 de agosto	Safety Oversight Managers	Singapur	5	1 Bolivia (*) 1 Brasil	CAAS

(*) Beca no utilizada

Año 2009

N°	FECHA	EVENTO	LUGAR	BECAS		PATROCINADOR
				OFRECIDAS	OTORGADAS	
1	2 al 6 de febrero	Aircraft Accident Investigation – Techniques & Regulations	Singapur	3	0	CAAS

2	23 al 27 de febrero	Seminario sobre "Aspectos económicos en aeropuertos y navegación aérea. Modelos y sistemas de tarifas y costes".	La Antigua, Guatemala	6	1 Nicaragua 1 Perú 2 Rep. Dom. 2 Uruguay	OACI (TBC) / AENA
3	20 al 24 de abril	Seminario / Taller avanzado GNSS	Puntarenas, Costa Rica	4	1 Perú 2 Uruguay 1 Ecuador (*)	OACI (TCB) / CLAC
4	25 de mayo al 5 de junio	Civil Aviation Management Programme	Singapur	4	3 Brasil 1 Perú	CAAS
5	1 al 5 de junio	Seminario sobre "Estrategias de Planificación, Promoción y Gestión de Infraestructuras para la Carga Aérea en los Aeropuertos"	Santa Cruz, Bolivia	6	1 Cuba 3 Guatemala	OACI (TCB) / AENA / AECID
6	27 al 31 de julio	Seminario on CNS/ATM (Include latest developments in GNSS/ADS-B)	Singapur	3	2 Brasil 1 Argentina 1 Guatemala	CAAS
7	10 al 26 de agosto	Safety Oversight Managers	Singapur	5	1 Perú	CAAS
8	19 al 23 de agosto	Seminario sobre "Planificación y Gestión de los Recursos Humanos y la Capacitación en Aeropuertos y Servicios de Navegación Aérea"	Cartagena, Colombia	6	2 Guatemala 3 México 1 Nicaragua 1 Paraguay 2 Perú 1 Rep. Dom. 1 Uruguay	OACI (TCB) / AENA / AECID / UAEAC Colombia

Año 2010

N°	FECHA	EVENTO	LUGAR	BECAS		PATROCINADOR
				OFRECIDAS	OTORGADAS	
1	8 al 19 de marzo	Investigación y Administración de accidentes de Aviación / Aircraft Accident Investigation & Management	Singapur	3	3 Chile 1 Guatemala	CAAS
2	12 al 16 de abril	Seminario sobre "Planificación y Gestión Ambiental de las Infraestructuras Aeroportuarias y de Navegación Aérea"	Santa Cruz de la Sierra, Bolivia	6	1 Chile 1 Colombia (*) 1 Costa Rica 1 México 1 Paraguay	OACI (TCB) / AENA / AECID / DGAC Bolivia
3	3 al 19 de mayo	Safety Oversight Managers Course	Singapur	5	0	CAAS
4	7 al 11 de junio	Seminario sobre "Evolución y Nuevas Perspectivas de los Sistemas para la Automatización del Control del Tráfico Aéreo"	Montevideo, Uruguay	6	2 Ecuador 1 Perú 3 (*)	OACI (TCB) / AENA / AECID /
5	19 al 30 de Julio	Civil Aviation Management Programme	Singapur	4	1 Chile 1 Ecuador 1 Honduras 1 Panamá	CAAS
6	26 al 30 de Julio	Seminario on CNS/ATM (include latest developments in GNSS, ADS-B and PBN)	Singapur	4	2 Ecuador 1 Guatemala 1 México (*)	CAAS
7	30 de septiembre al 22 de octubre	A-3 Airport Operations Course	Corea	18**	1 Chile 1 Guatemala	MLTM Corea
8	30 de septiembre al 22 de octubre	A-4 Aviation Security Course			1 Chile 1 Guatemala (*) 1 Nicaragua	
9	7 al 29 de octubre	A-5 Radar Approach Control			1 Chile 1 Guatemala 1 Nicaragua	
10	25 de octubre al 17 de diciembre	Approach (Non Radar) Course	Malasia	6	1 Argentina 1 Chile 1 Cuba 2 Venezuela	DCA Malasia
11	1 noviembre al 17 de diciembre	Area Control (Non-Radar) Course			1 Bolivia	

12	2 al 5 de Noviembre	Seminario sobre "Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional"	Cartagena de Indias, Colombia	6	2 Argentina 2 Cuba	OACI (TCB) / AENA / AECID
----	---------------------	---	-------------------------------	---	-----------------------	---------------------------

(*) *Beca no utilizada*

(**) *La República de Corea ofreció 18 becas en el 2010 para todos los cursos.*

Año 2011

N°	FECHA	EVENTO	LUGAR	BECAS		PATROCINADOR	
				OFRECIDAS	OTORGADAS		
1	17 al 28 de enero	Aircraft Accident Investigation Techniques & Management	Singapur	3	1 Argentina (*) 1 Chile (*) 1 Honduras (*)	CAAS	
2	20 de junio al 1 de julio	Aircraft Accident Investigation Techniques & Management	Singapur	3	1 Cuba 1 Uruguay (*)	CAAS	
2	4 al 20 de julio	Safety Oversight Managers Course	Singapur	5	1 Guatemala 4 Brasil	CAAS	
3	11 al 22 de julio	Civil Aviation Management Programme	Singapur	4	1 Perú 4 Colombia	CAAS	
4	18 al 22 de julio	Seminar on CNS/ATM (include latest developments in GNSS, ADS-B and PBN)	Singapur	3	1 Paraguay	CAAS	
5	28 de abril al 10 de junio	A-1 DVOR/DME Maintenance	Corea	15 **		MLTM COREA	
6	14 de julio al 5 de agosto	A-2 GNSS Introduction	Corea				
7	22 de septiembre al 14 de octubre	A-3 Airport Operations	Corea		1 Ecuador		
8	6 al 28 de octubre	A-4 Aviation Security	Corea		1 Colombia		
9	13 de octubre al 11 de noviembre	A-5 Radar Approach Control	Corea		1 Bolivia 1 Ecuador		MLTM COREA
10	22 al 29 de mayo	B-1 Annex 14	Corea		1 México		
11	18 de junio al 1ero de julio	B-2 Air Navigation Policy	Corea				
12	16 de agosto al 3 de septiembre	B-3 Radar Concepts	Corea		1 Venezuela		
13	21 al 28 de agosto	B-4 Airport Terminal Operation	Corea				
14	15 de septiembre al 5 de octubre	B-5 ILS Maintenance	Corea				
15	30 de octubre al 6 de noviembre	B-6 Aviation Policy for Executives	Corea				
16	17 de octubre al 16 de diciembre	Radar Control ATC	Malasia		5	1 Colombia 1 Cuba 1 Guatemala 1 Honduras 1 Venezuela	DCA Malasia
17	16 al 20 de mayo	Seminario sobre Planificación, Promoción y Gestión de Infraestructuras para Carga Aérea en los Aeropuertos	Montevideo, Uruguay		3	1 Colombia 1 Guatemala	OACI (TCB)

18	25 al 29 de julio	Seminario sobre "Facilitación Aeroportuaria"	Cartagena de Indias, Colombia	6	1 CLAC 1 México	OACI (TCB)
19	3 al 7 de octubre	Seminario sobre "Planificación y Gestión de Infraestructuras Aeroportuarias Para Grandes Eventos"	Santa Cruz de la Sierra, Bolivia	3		OACI (TCB)

(*) Beca no utilizada

(**) La República de Corea ofreció 15 becas en el 2011 para todos los cursos.

Año 2012

N°	FECHA	EVENTO	LUGAR	BECAS		PATROCINADOR
				OFRECIDAS	OTORGADAS	
1	9 al 20 de julio	Civil Aviation Management Programme	Singapur	4	1 CHILE 1 COLOMBIA 1 GUATEMALA 1 VENEZUELA	CLAC / CAAS
2	10 al 27 de julio	Safety Oversight Managers Course	Singapur	5	3 BRASIL 1 COLOMBIA 1 VENEZUELA	CLAC / CAAS
3	16 al 20 de julio	Seminar on CNS/ATM (include latest developments in GNSS, ADS-B and PBN)	Singapur	3	1 COLOMBIA 1 BRASIL	CLAC / CAAS
4	4 al 15 de marzo de 2013	Aircraft Accident Investigation Techniques & Management	Singapur	3		CLAC / CAAS
5	8 al 27 de julio	A-3 / GNSS Introduction	Corea	10 *		CLAC / MLTM COREA
	6 al 24 de agosto	B-5 / ILS Maintenance	Corea		1 COLOMBIA	
	3 al 21 de septiembre	B-6 / Radar Concepts	Corea			
	9 a 28 de septiembre	A-4 / Aviation Security	Corea		1 COLOMBIA	
	7 de octubre al 2 de noviembre	A-5 / Radar Approach Control	Corea			
	7 al 14 de octubre	B-7 / Airport Terminal Operation	Corea		1 COLOMBIA	
6	3 setiembre – 2 noviembre	Radar Air Traffic Control (ATC)	Malasia	6	2 BOLIVIA 1 COLOMBIA 1 CUBA 2 HONDURAS	CLAC / DCA Malasia
7	11 – 17 de junio	Civil Aviation Safety Management Course	Kunming, China	10	3 BOLIVIA 1 COLOMBIA 1 HONDURAS 1 PERÚ 2 REP. DOM. 2 VENEZUELA	CLAC / CAAC

(*) Se suscribió un nuevo anexo para modificar el número de becas del 2012 a 10.



Capacitación y Desarrollo de IATA (ITDI)

GEPEJTA 29 – Buenos Aires, Argentina – Julio 3-5, 2012



Misión

- Desarrollar el capital humano para la industria de aviación del mañana
- Se ofrecen soluciones de calidad con reconocimiento global.
- La IATA se ha asociado con las siguientes instituciones:



STANFORD UNIVERSITY
Stanford Center for
Professional Development

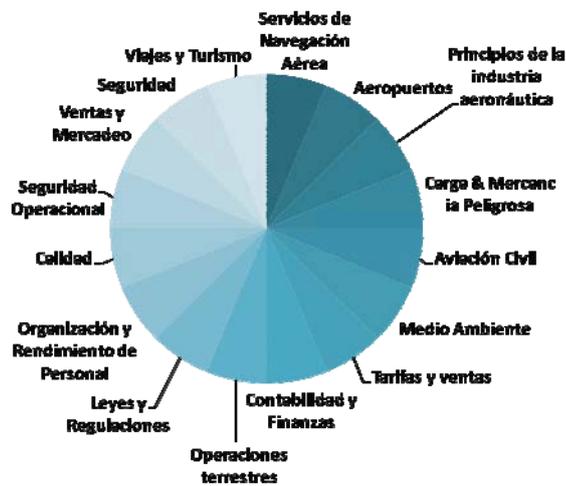




Alcance Global

- 6 Centros de Entrenamiento
 - 220 Centros de Entrenamiento Autorizados
- 200+ instructores
- 300+ cursos
- 30 diplomados
- 3 Certificaciones profesionales
- MBA en Gerencia de Aviación
- Opciones de Entrenamiento
 - Formación en aula
 - E-learning
 - Capacitación empresarial
 - Diplomas y Certificaciones

Para cada segmento de la industria, tenemos una solución



Áreas de Especialización para Diplomados



Información de Registración

- Especialidades y Cursos Correspondientes
 - <http://www.iata.org/training/Pages/specialty-areas.aspx>
- Catalogo Mundial de Capacitación
 - <http://www.iata.org/workgroups/Documents/iata-2012-worldwide-training-catalogue.pdf>
- Tarifario por Categorías
 - Miembros
 - Miembros-Paises en Desarrollo
 - No-miembros
- **Contacto:**
 - Ms. Monica VEGH REQUENA. Direct Sales Representative
 - Tel: +1 514 874 0202 ext 3540. Email: veghm@iata.org



Muchas gracias!

Camila Restrepo
restrepoc@iata.org
Lina Morales
moralesl@iata.org



ANAC
ADMINISTRACIÓN NACIONAL
DE AVIACIÓN CIVIL
ARGENTINA



OACI
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL
DE AVIACIÓN CIVIL

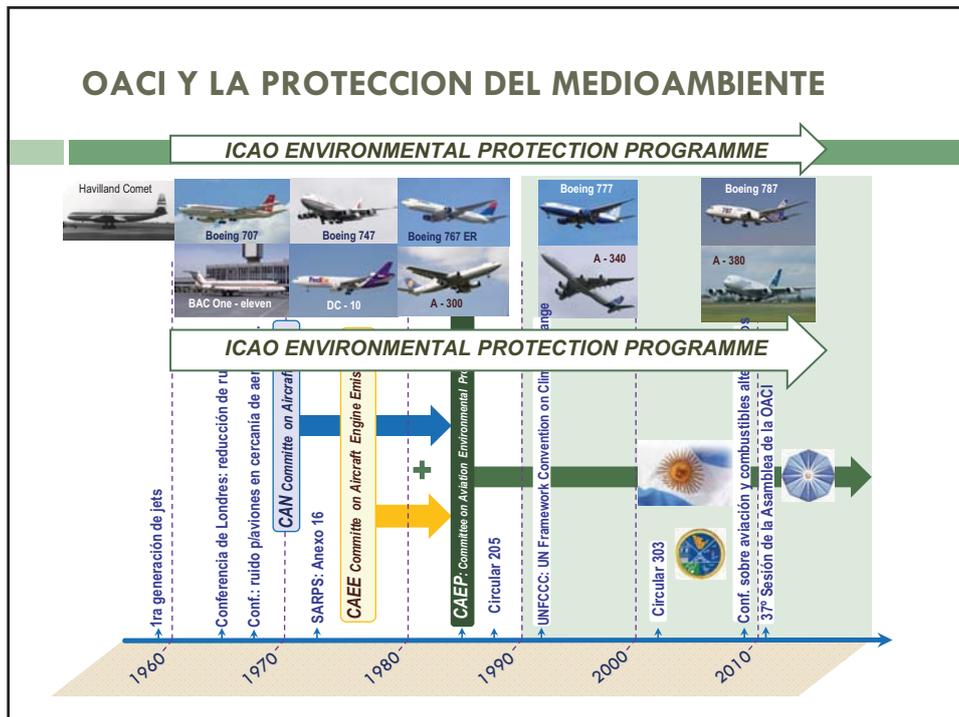


LA AVIACIÓN Y EL CAMBIO CLIMÁTICO

**Nueva política de la ANAC Argentina
en la protección del medio ambiente
desde la aviación**

MEDIOAMBIENTE

OACI Y LA PROTECCION DEL MEDIOAMBIENTE



EL CAEP



Comité sobre la protección del medioambiente y la aviación

Las actividades actuales de la OACI en el área medio ambiente, se realizan, sobre todo, a través del Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP), que es un Comité Técnico del Consejo.

Este tipo de Comités fue ideado por el Consejo para hacer frente a problemas relacionados con los aspectos técnicos, económicos, sociales y legales de la aviación civil internacional, que requieren conocimientos que no están a disposición del Consejo a través de otros medios. El Programa de Trabajo del Comité es establecido por el Consejo.

Aproximadamente una vez al año, el Comité tiene una Reunión de Dirección, para examinar la evolución del trabajo de cada uno de los grupos que lo componen. Cada reunión CAEP formal produce un informe con recomendaciones específicas para consideración del Consejo de la OACI.

El CAEP se integra con miembros permanentes propuestos por determinados estados (en un número máximo de 25), y por observadores. Estos últimos pueden pertenecer a Estados miembros de la OACI, a organizaciones gubernamentales, empresariales, sindicales, y más.

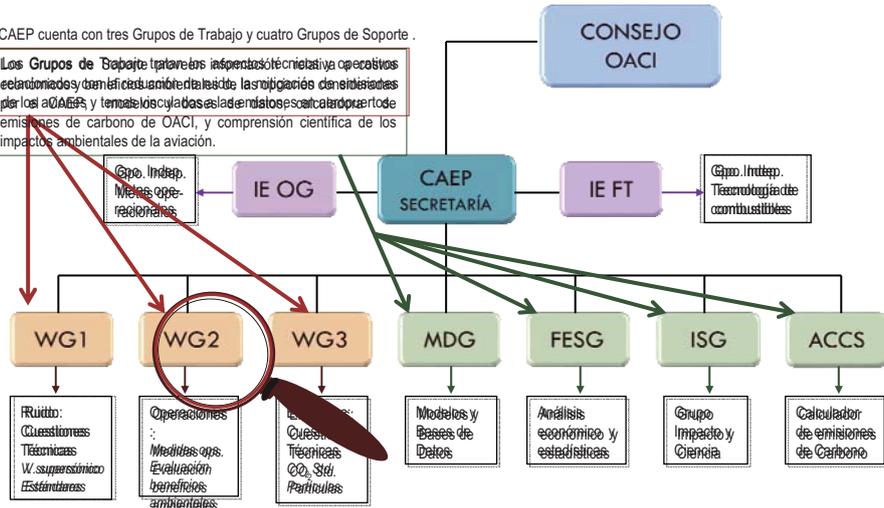
Todos estos integrantes pueden expresarse, exponer sus ponencias o requerir de información determinada al Comité, pero sólo los miembros tienen voto en las decisiones.



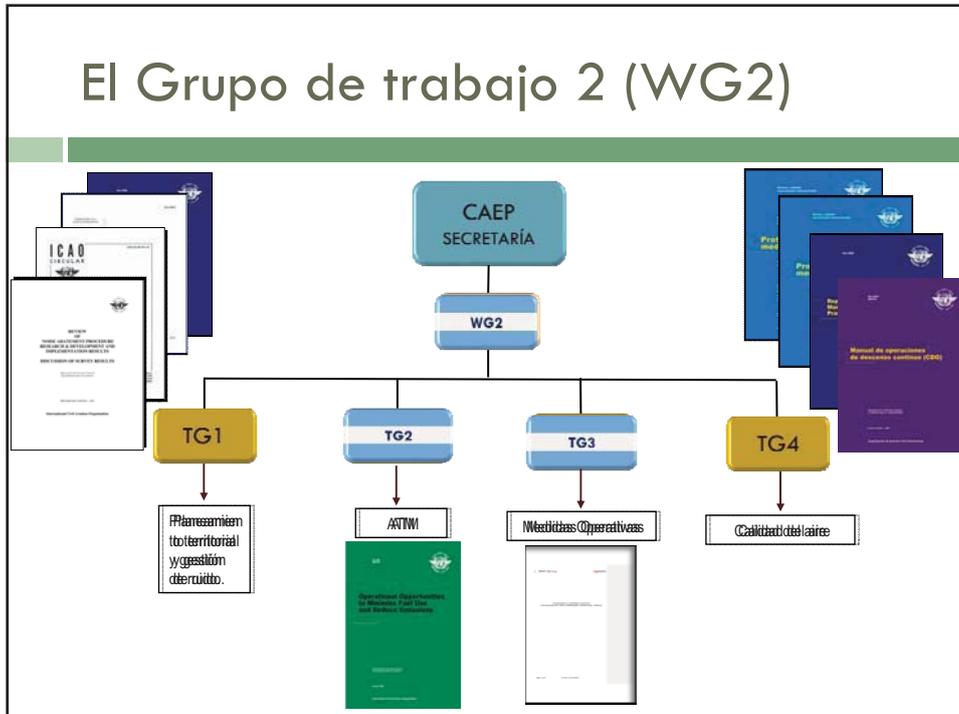
Estructura del CAEP

CAEP cuenta con tres Grupos de Trabajo y cuatro Grupos de Soporte.

Los Grupos de Trabajo tratan los aspectos técnicos y operativos relacionados con el ruido de las operaciones de las aerolíneas por los AOAAs y temas de cumplimiento de las escalas de ruido de emisiones de carbono de OACI, y comprensión científica de los impactos ambientales de la aviación.



El Grupo de trabajo 2 (WG2)



El Protocolo de Kioto sobre el cambio climático es un protocolo de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, y un acuerdo internacional que tiene por objetivo reducir las emisiones de seis gases de efecto invernadero que causan el calentamiento global: dióxido de carbono (CO₂), gas metano (CH₄) y óxido nítrico (N₂O), además de tres gases industriales fluorados: Hidrofluorocarbonos (HFC), Perfluorocarbonos (PFC) y Hexafluoruro de azufre (SF₆), en un porcentaje aproximado de al menos un 5%, dentro del periodo que va desde el año 2008 al 2012, en comparación a las emisiones al año 1990

Lograr la estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero

Firmado y ratificado (Anexo I y II). Abandonó. Firmado y ratificado. No posicionado. Firmado pero con ratificación rechazada.

OACI Asamblea 37
 XV Conf. s/ Cambio Climático
 Entra en Vigor el Protocolo de Kioto
 Ley Nacional 25.438
 Protocolo de Kioto
 NU CMNUCC

ANTECEDENTES

LA RESOLUCIÓN A37-19 DE LA ASAMBLEA OACI

Assembly Resolution on International Aviation and Climate Change

INTRODUCTION TO ICAO ENVIRONMENTAL ACTIVITIES

Resolution A37-19

4. Resolves that States and relevant organizations will work through ICAO to achieve a global annual average fuel efficiency improvement of 2 per cent until 2020 and an aspirational global fuel efficiency improvement rate of 2 per cent per annum from 2021 to 2050, calculated on the basis of volume of fuel used per revenue tonne kilometre performed;

5. Agrees that the goals mentioned in paragraph 4 above would not attribute specific obligations to individual States, and the different circumstances, respective capabilities and contribution of developing and developed States to the concentration of aviation GHG emissions in the atmosphere will determine how each State may voluntarily contribute to achieving the global aspirational goals;

9. Encourages States to submit their action plans outlining their respective policies and actions, and annual reporting on international aviation CO₂ emissions to ICAO;

10. Invites those States that choose to prepare their action plans to submit them to ICAO as soon as possible preferably by the end of June 2012 in order that ICAO can compile the information in relation to achieving the global aspirational goals, and the action plans should include information on the basket of measures considered by States, reflecting their respective national capacities and circumstances, and information on any specific assistance needs;

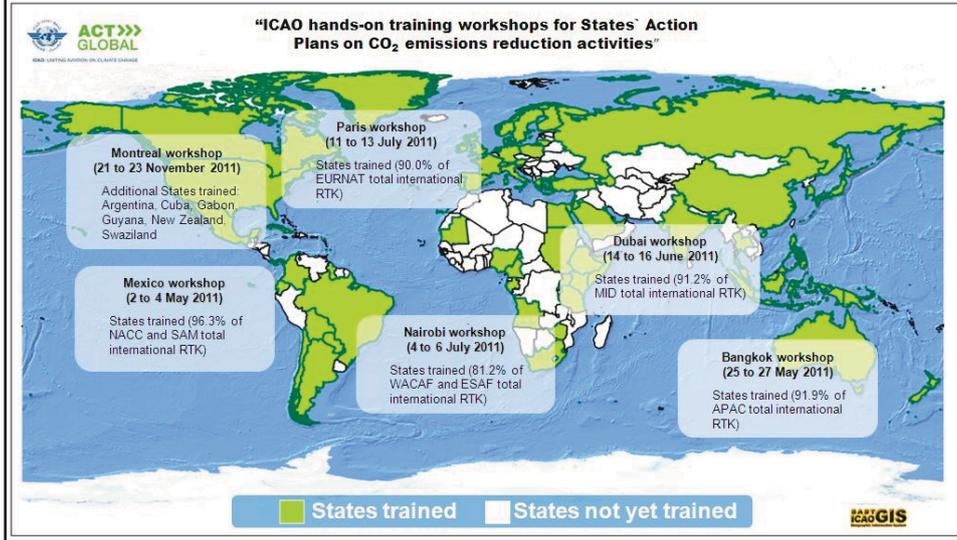
PUNTOS DE INTERÉS

LA RESOLUCIÓN A37-19 DE LA ASAMBLEA OACI

Conceptos fundamentales en el área medioambiente:

- Limitar o reducir el número de personas afectadas por ruidos significativos de las aeronaves;
- limitar o reducir el impacto de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local; y
- limitar o reducir el impacto de los gases de efecto invernadero producidos por la aviación en el clima global.

GRUPO APER

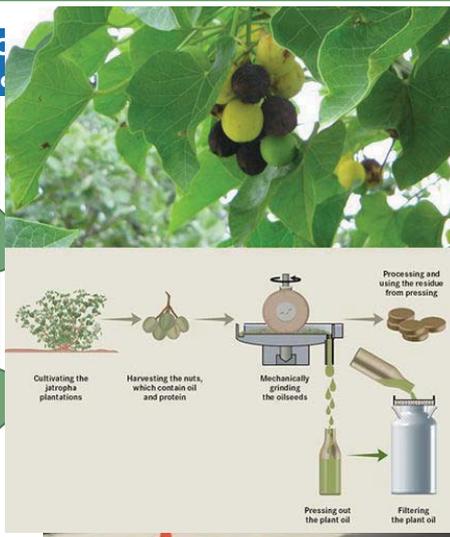


COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

BIOCOMBUSTIBLES ICCC Propuestas líderes (SAM) Invest



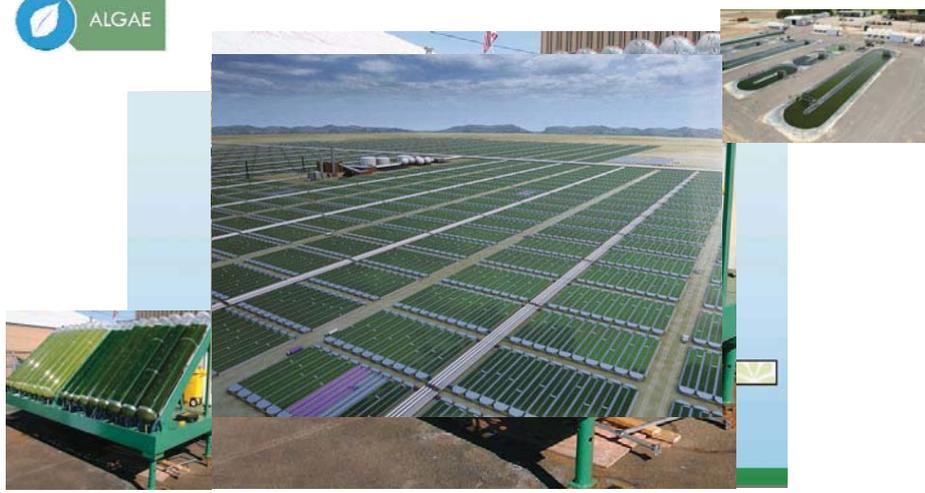
El uso de grupos de producción y distribución de biocombustibles liberan gases contaminantes que no son reabsorbidos en forma completa



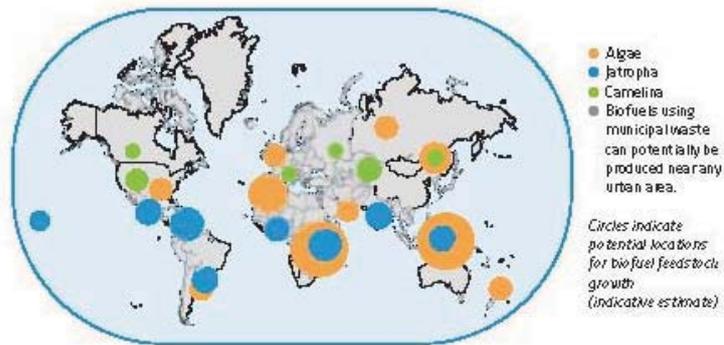
COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS



COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS



COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS



DISTRIBUCION MUNDIAL

AREAS DE INTERES:



CAEP
(Miembros y observadores)



APER
(Planes líderes)



BIOFUEL
(Iniciativas de interés)

DISTRIBUCION MUNDIAL



SITUACIÓN DE LA ANAC EN EL CAEP EN SEPTIEMBRE DEL 2011

DIRECTIVAS DEL CONSEJO DE LA OACI AL CAEP

4.1 Miembros del CAEP

4.1.1 Los miembros del CAEP son expertos nombrados por el Consejo de la OACI. Al participar en el CAEP, los miembros del CAEP actúan en su condición de miembros del CAEP.



del
sus
da
tas
se

de a nivel de Subgrupo,
CAEP o de su Grupo de Dirección (en persona
condición de miembro. El Secretario del Comité informará al consejo la
por el año.

SITUACIÓN DE LA ANAC EN EL CAEP EN SEPTIEMBRE DEL 2011 9^{na} Reunión de Dirección



Participación
Participación
Participación

o.
del CAEP: « 10%

DE LA MEMBRESÍA

Participación total de Argentina en el CAEP: « 10%



ACTIVIDADES DE LA ANAC EN EL CAEP (Septiembre 2011 - Marzo 2012)



ANAC
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AEREO
MEDIOAMBIENTE

195 Calle de Rivadavia al 1297, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina
Tel: (011) 4332-4100 Fax: (011) 4332-4101

Consumo de combustible y emisiones		Consumo de combustible y emisiones	
Pública Internacional		Pública Internacional	
País	Consumo de combustible (kg)	CO2 (kg)	CO2 (kg)
Brasil	100	100	100
Chile	100	100	100
Colombia	100	100	100
Costa Rica	100	100	100
Ecuador	100	100	100
El Salvador	100	100	100
Estados Unidos	100	100	100
Guatemala	100	100	100
Honduras	100	100	100
Paraguay	100	100	100
Perú	100	100	100
Uruguay	100	100	100
Venezuela	100	100	100
Total	1000	1000	1000

Consumo de combustible y emisiones			
Pública Internacional			
País	Consumo de combustible (kg)	CO2 (kg)	CO2 (kg)
Brasil	100	100	100
Chile	100	100	100
Colombia	100	100	100
Costa Rica	100	100	100
Ecuador	100	100	100
El Salvador	100	100	100
Estados Unidos	100	100	100
Guatemala	100	100	100
Honduras	100	100	100
Paraguay	100	100	100
Perú	100	100	100
Uruguay	100	100	100
Venezuela	100	100	100
Total	1000	1000	1000

Consumo de combustible y emisiones			
Pública Internacional			
País	Consumo de combustible (kg)	CO2 (kg)	CO2 (kg)
Brasil	100	100	100
Chile	100	100	100
Colombia	100	100	100
Costa Rica	100	100	100
Ecuador	100	100	100
El Salvador	100	100	100
Estados Unidos	100	100	100
Guatemala	100	100	100
Honduras	100	100	100
Paraguay	100	100	100
Perú	100	100	100
Uruguay	100	100	100
Venezuela	100	100	100
Total	1000	1000	1000

Consumo de combustible y emisiones			
Pública Internacional			
País	Consumo de combustible (kg)	CO2 (kg)	CO2 (kg)
Brasil	100	100	100
Chile	100	100	100
Colombia	100	100	100
Costa Rica	100	100	100
Ecuador	100	100	100
El Salvador	100	100	100
Estados Unidos	100	100	100
Guatemala	100	100	100
Honduras	100	100	100
Paraguay	100	100	100
Perú	100	100	100
Uruguay	100	100	100
Venezuela	100	100	100
Total	1000	1000	1000

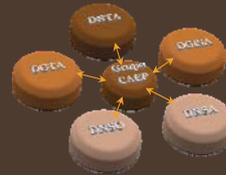
Consumo de combustible y emisiones			
Pública Internacional			
País	Consumo de combustible (kg)	CO2 (kg)	CO2 (kg)
Brasil	100	100	100
Chile	100	100	100
Colombia	100	100	100
Costa Rica	100	100	100
Ecuador	100	100	100
El Salvador	100	100	100
Estados Unidos	100	100	100
Guatemala	100	100	100
Honduras	100	100	100
Paraguay	100	100	100
Perú	100	100	100
Uruguay	100	100	100
Venezuela	100	100	100
Total	1000	1000	1000

Consumo de combustible y emisiones			
Pública Internacional			
País	Consumo de combustible (kg)	CO2 (kg)	CO2 (kg)
Brasil	100	100	100
Chile	100	100	100
Colombia	100	100	100
Costa Rica	100	100	100
Ecuador	100	100	100
El Salvador	100	100	100
Estados Unidos	100	100	100
Guatemala	100	100	100
Honduras	100	100	100
Paraguay	100	100	100
Perú	100	100	100
Uruguay	100	100	100
Venezuela	100	100	100
Total	1000	1000	1000

Consumo de combustible y emisiones			
Pública Internacional			
País	Consumo de combustible (kg)	CO2 (kg)	CO2 (kg)
Brasil	100	100	100
Chile	100	100	100
Colombia	100	100	100
Costa Rica	100	100	100
Ecuador	100	100	100
El Salvador	100	100	100
Estados Unidos	100	100	100
Guatemala	100	100	100
Honduras	100	100	100
Paraguay	100	100	100
Perú	100	100	100
Uruguay	100	100	100
Venezuela	100	100	100
Total	1000	1000	1000



ANAC
ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA

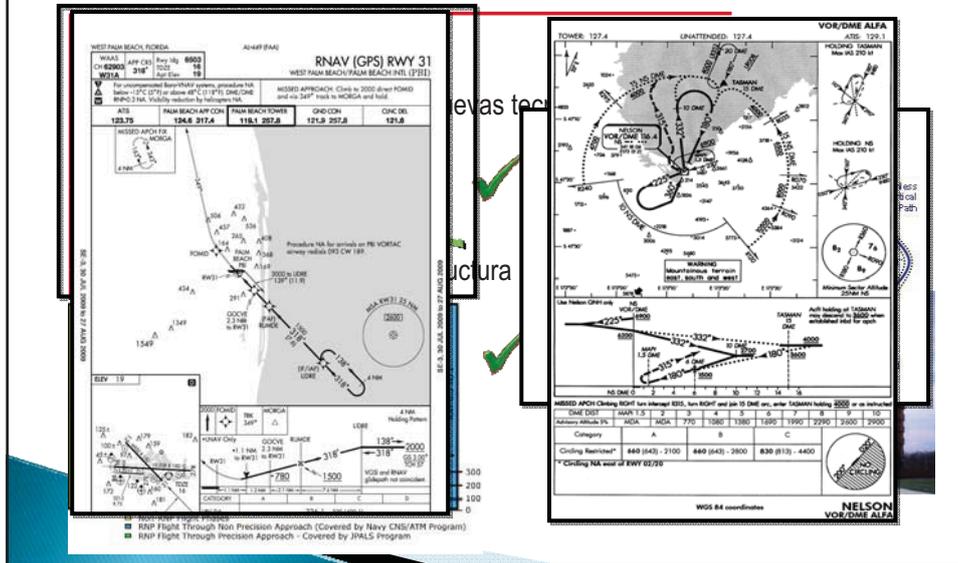


ACCIONES FUTURAS



CANASTA DE MEDIDAS ICAO

Mejoras en ATM e infraestructura



evias tec

uctura

Iniciativas para la Gestión del Tránsito Aéreo (ATM)

Plan mundial de navegación aérea

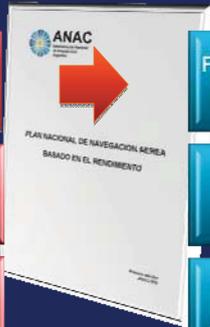
- ✓ PROTECCIÓN DEL MEDIOAMBIENTE
 - ✓ INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL
- Plan de navegación aérea region SAM



ANAC

NORMADOR Y PLANIFICADOR

FISCALIZACIÓN



FUERZA AEREA ARGENTINA

PLAN NACIONAL DE ORGANISMO DE APLICACIÓN

PROVEEDOR DE SERVICIOS DE TRANSITO AEREO

ACCIONES



✓ ACUERDOS:

Acuerdos ANAC – INTI, INTA, Universidades, Cámaras e Industria.
Investigación, desarrollo, determinación de estándares, otros.



✓ DIFUSIÓN:

Externa.
Interna.



ANAC
ADMINISTRACIÓN NACIONAL
DE AVIACIÓN CIVIL
ARGENTINA



**LA AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA
Y EL CAMBIO CLIMÁTICO**

MEDIOAMBIENTE



Muchas Gracias



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil
Argentina



**El Sistema de Gestión de Seguridad
Operacional (SSP) del Estado Argentino**

Temario

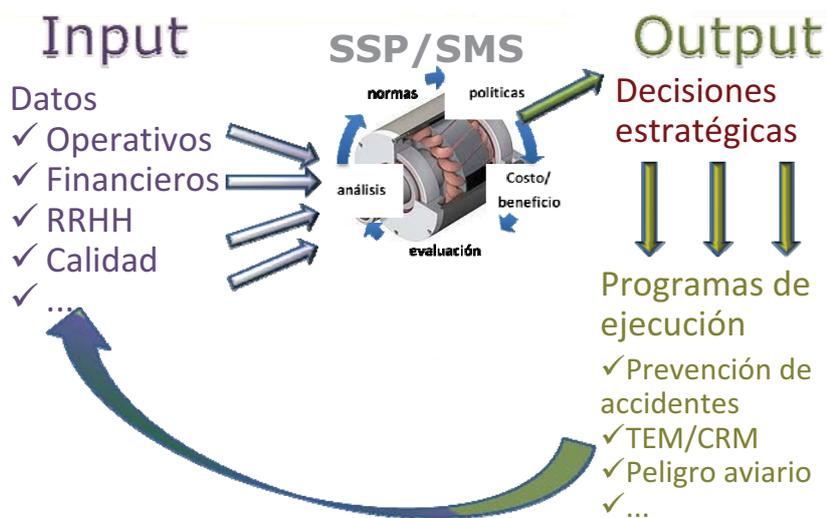
- **El Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SSP)**
- **Instrumentación del SSP en Argentina**

El Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SSP)

Objetivos del SSP

- Proporcionar una plataforma para la aplicación por el Estado de los dos principios básicos de la gestión de la seguridad operacional en las actividades de sus organizaciones de aviación civil
 - Gestión del Riesgo de la Seguridad Operacional (SRM)
 - Garantía de la Seguridad Operacional (SA)
- Establecer un marco estructural que permita una interacción efectiva entre el Estado y los proveedores de servicios para la resolución de los problemas de seguridad operacional

¿Qué es el SSP?



Los procesos básicos del SSP

- El SSP se basa en los dos procesos básicos de la gestión de la seguridad operacional
 - gestión del riesgo de seguridad operacional (SRM)
 - garantía de la seguridad operacional (SA)

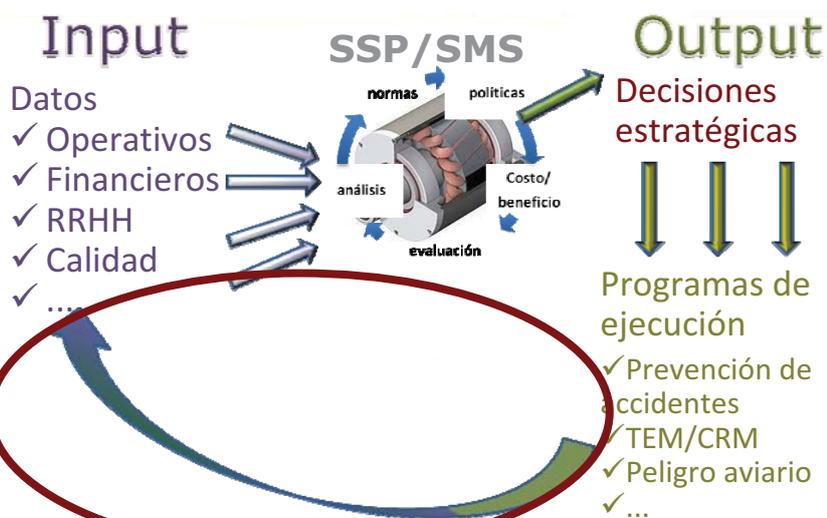
Gestión de riesgo de seguridad operacional (SRM)

- **Gestión de riesgo de seguridad operacional** (*principios de seguridad sistémica*) – Actividades para la identificación y el control inicial de deficiencias de seguridad operacional y peligros en el contexto operativo
 - Objetivos
 - Captura de datos sobre deficiencias de seguridad y peligros en el contexto operativo
 - Desarrollo de información **inicial** sobre deficiencias y peligros
 - Control **inicial** de deficiencias y peligros por intermedio de estrategias de mitigación

Garantía de seguridad operacional (SA)

- **Garantía de seguridad operacional** (*principios de calidad adaptados*) – Actividades que garantizan (generan confianza) que la identificación y control inicial de deficiencias de seguridad operacional y peligros en el contexto operativo funcionan de acuerdo a lo esperado
 - Objetivos
 - Almacenamiento de datos
 - Análisis permanente de datos
 - Control permanente de eficacia de estrategias de mitigación

¿Qué es el SSP?



El Marco de Trabajo del SSP de la OACI

Componentes del SSP

- 1 Política y objetivos de seguridad operacional del Estado
- 2 Gestión de riesgo de seguridad operacional del Estado
- 3 Garantía de la seguridad operacional por el Estado
- 4 Promoción de la seguridad operacional por el Estado

Responsabilidades del Estado

Política y objetivos de seguridad operacional

- La implementación del SSP hace necesarias:
 - una política explícita
 - procedimientos de implementación
 - controles de gestión
 - procesos de acción correctiva
 - documentación de todo lo anterior



Responsabilidades del Estado

Gestión del riesgo de seguridad operacional

- La reglamentación se desarrolla basada en la identificación de los peligros y el análisis de los riesgos de seguridad operacional asociados a las consecuencias de los peligros identificados
- La reglamentación se convierten en controles de riesgo de seguridad operacional cuando son incorporados en el SMS de los proveedores de servicios



Responsabilidades del Estado

Garantía de la seguridad operacional

- Actividades de supervisión de los proveedores de servicios en base a la evaluación de
 - la conformidad con la normativa
 - inspecciones y auditorías periódicas
 - la performance del SMS de los proveedores de servicios
 - inspecciones y auditorías priorizadas en base a los riesgos de seguridad operacional de las consecuencias de los peligros identificados por el SMS de los proveedores de servicios

Responsabilidades del Estado

Promoción de la seguridad

- El Estado proporciona a su personal
 - capacitación y conocimiento técnico
 - capacitación específica a las funciones del SSP
- El Estado debe establecer medios de comunicación de seguridad operacional internos y externos



Instrumentación del SSP en Argentina

SSP – Tres fases de implementación

- **Fase I** – Planificación y diseño del SSP
- **Fase II** – SSP inicial (Gestión de riesgos de seguridad operacional)
- **Fase III** – SSP maduro (Garantía de la seguridad operacional)

cuatro actividades críticas

- Actividad 1.** – Establecimiento del Grupo de Trabajo y cronograma de actividades
- Actividad 2.** – Descripción del sistema
- Actividad 3.** – Análisis de carencias (*Gap analysis*)
- Actividad 4.** – Formulación del Plan de implementación.

Actividad 1 – Establecimiento del Grupo de Trabajo y cronograma de actividades

- Grupo de Trabajo multidisciplinario
- Abarcó a todas las áreas operativas
- Designado por el Administrador Nacional
- Participación de todos los organismos estatales involucrados en aviación civil

Actividad 2 – Descripción del sistema

- Contexto legal e institucional al cual se aplicará el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional
- Objetivo
 - Identificar vulnerabilidades en los marcos legal e institucional que *pudiesen* afectar la Gestión de la Seguridad Operacional por el Estado Argentino

Actividad 3 – Análisis de carencias (*Gap analysis*)

- Comparación de los resultados de la descripción del sistema con requisitos SSP de OACI
 - elementos del SSP requeridos por OACI que existen en el sistema de aviación civil argentino
 - elementos a agregar o modificar para cumplir con los requisitos establecidos por OACI
- El material de orientación de la OACI

Actividad 4 – Plan de implementación

- Veintiséis (26) propuestas de acción
- Veintisiete (27) meses
- Iniciación: 18/4/2011
- Culminación: julio 2013
- Todas las organizaciones de Estado relacionadas con la aviación civil
- La ANAC es la designada como coordinadora de las actividades de implementación

Áreas legal y normativa – Análisis

- Desfasajes en el ordenamiento legislativo
- Orientación de la Disposición (CRA) No. 28/2009 – *Programa Nacional de Seguridad Operacional para la Aviación Civil (2008-2011)*
- Relación aplicación de sanciones y SMS – Ausente en el ordenamiento legislativo existente
- Retraso de reglamentaciones específicas – Sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) para proveedores de servicios

Áreas legal y normativa – Propuestas

- **Propuesta** – Elaboración de un anteproyecto de *Ley de Gestión de Seguridad Operacional del Estado*
- **Propuesta** – Medidas de transición
 - Revisión sistémica del andamiaje normativo existente para propiciar cohesión de competencias
 - Desarrollo de la política de gestión de la seguridad operacional (*Declaración de Política de gestión de la seguridad operacional*)
 - Actualización de la Disposición (CRA) No. 28/2009
- **Propuesta** – Desarrollo reglamentaciones específicas SMS

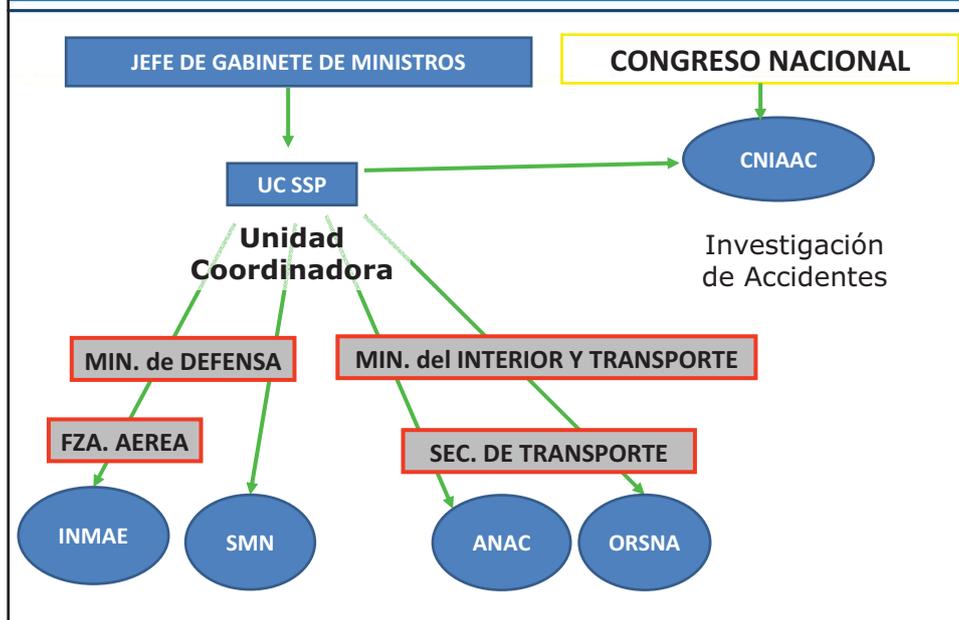
Ley de Gestión de Seguridad Operacional

- Vincula bajo un **ente coordinador (Responsable del SSP)** a los organismos del Estado con competencias en:
 - Regulación, certificación y supervisión de las actividades relacionadas con la provisión de servicios y productos aeronáuticos
 - Investigación de accidentes e incidentes graves de aviación civil
 - Facilitación de información necesaria para la concreción de las operaciones relacionadas con la provisión de servicios y productos aeronáuticos
 - Certificación de la aptitud física del personal aeronáutico
 - Provisión de los servicios de búsqueda y salvamento

Ley de Gestión de Seguridad Operacional

- Objetivos de la Ley:
 - **Institucionalización del SSP** como recurso del Estado, a través de un marco jurídico jerárquicamente apropiado que lo avale
 - Provisión de **garantías necesarias** para la puesta en funcionamiento del **Programa Nacional de Notificación de Eventos y Deficiencias de Seguridad Operacional (PNSO)**, como requisito esencial para el funcionamiento efectivo del SSP
 - Fortalecimiento de la gestión de la seguridad operacional por el Estado a través del **refuerzo explícito, claro y definitorio de la autonomía funcional y la independencia de decisión de la función de investigación de accidentes e incidentes**

El Responsable por el SSP



Área operativa – Programa de notificación de seguridad operacional del Estado – Análisis

- Ausencia de un programa efectivo de notificación de seguridad operacional del Estado
- Ausencia de un sistema de **divulgación** sobre asuntos seguridad operacional
 - **Protección** a las fuentes de información sobre seguridad operacional respecto de su uso indebido

Área operativa – Programa de notificación de seguridad operacional del Estado – Propuestas

- **Propuesta** – Desarrollar, implementar y mantener el Programa Nacional de Notificación de Sucesos y Deficiencias de Seguridad Operacional a los efectos de dotar al Estado argentino de un medio de recopilación de información sobre eventos, deficiencias de seguridad operacional y peligros durante la provisión de servicios aeronáuticos que permita la adecuada gestión de los mismos, de acuerdo con normas internacionales en vigencia

Área capacitación

- Programa de capacitación Gestión de la Seguridad Operacional (GSO)
 - Cuatro niveles de capacitación GSO
 - curso GSO inicial (7500)
 - curso GSO para funciones de conducción (195)
 - curso GSO avanzado (261)
 - curso GSO recurrente
 - capacitación GSO para la Alta Dirección (27)
 - Establecer un programa de formación de instructores SSP y SMS a nivel nacional para dictar los cursos (interna y externamente)

Área promoción de la seguridad operacional

- Programa de promoción de la seguridad operacional
 - Desarrollar un programa de difusión de la información de Gestión de la Seguridad Operacional para las organizaciones estatales con responsabilidades en aviación
- Website A.N.A.C
 - Internet (uso público en general)
 - Intranet (uso interno del personal de la ANAC y de las organizaciones de aviación civil)

ACTIVIDADES FINALIZADAS

- *Publicación de la Declaración de Política de Gestión de Seguridad Operacional*
- *Anteproyecto de la Ley de Gestión de Seguridad Operacional concluido.*
- *El PNSO está implementado, incluyendo la Guía para los usuarios y el Formulario para la notificación*
- *Normativa para la implementación del SMS en Aeropuertos y Tránsito Aéreo completada*
- *Se publicó el Manual de Fundamentos para la Implementación del SMS*
- *Se publicó la Guía para la evaluación de la implementación del SMS (Checklist SMS)*

ACTIVIDADES FINALIZADAS

- *Se creó una Sección dentro de la Web de ANAC destinada a brindar información relativa al SSP y al SMS.*
- *Se creó dentro de la Biblioteca Digital (intranet) de ANAC la colección destinada a la información relativa al SSP y al SMS.*
- *Se capacitó a todo el personal de inspección (260) durante el año 2011 (curso GSO Avanzado).*
- *Se están dictando durante este año cursos GSO destinados al personal de los proveedores de servicios.*
- *Se realizaron talleres de capacitación sobre el uso de la Checklist SMS con personal de Líneas Aéreas e inspectores de ANAC.*

ACTIVIDADES PROYECTADAS – 2° TRIMESTRE

- *Análisis detallado de desfasajes en el ordenamiento normativo y propuestas de acción*
- *Redefinición del Programa Nacional de Seguridad Operacional para la Aviación Civil (2008-2011)*
- *Publicación de la primera memoria anual del PNSO*



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil
Argentina