

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/82-INFORME
04/10/12

LXXXII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Guayaquil, Ecuador, 7 y 8 de agosto de 2012)

Presidencia, lugar y fecha de la reunión

1. Bajo la presidencia del Sr. Luis Rodríguez Ariza, Presidente de la Junta de Aviación Civil de República Dominicana y Presidente de la CLAC, se celebró la LXXXII Reunión del Comité Ejecutivo, los días 7 y 8 de agosto de 2012, en el Hotel Hilton, Guayaquil, Ecuador.

Secretaría y participantes

2. La Secretaría estuvo a cargo del Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC y participaron en la reunión 66 delegados representando a 14 Estados miembros, 1 Estado no miembro y 7 organismos internacionales. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 1**.

Ceremonia de apertura

3. El Sr. Fernando Guerrero, Director General de la Dirección General de Aviación Civil del Ecuador, abrió la Reunión dando la bienvenida a los Delegados de los Estados miembros y destacando que el Ecuador se sentía muy honrado de llevar a cabo la Reunión del Comité Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

4. A continuación, el Sr. Luis Rodríguez Ariza, Presidente de la CLAC presentó su discurso resaltando, entre otras cosas, los trabajos que venía desarrollando el Comité Ejecutivo y sus Órganos subordinados, en particular el Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA), así como el Grupo Regional de Seguridad y Facilitación.

5. Seguidamente, el Sr. Carlos Jácome, Presidente del Consejo Nacional de Aviación Civil del Ecuador, declaró inaugurada la Reunión en nombre del Viceministro de Transportes Sr. Rodrigo Gonzáles. Los respectivos discursos se acompañan como **Adjuntos 2 y 3**.

Orden del Día

6. El Comité Ejecutivo adoptó el Orden del Día provisional, tal como se detalla en el **Adjunto 4** del presente informe.

SESIONES A PUERTA ABIERTA

Cuestión 1 del Orden del Día:

Informe de la Vigésimo Octava Reunión del Grupo de Expertos GEPEJTA/28 (Santo Domingo, República Dominicana, 13 al 15 de marzo de 2012)

Nota de estudio CLAC/CE/82-NE/02- Secretaría

7. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/82-NE/02 correspondiente al Informe de la Vigésimo Octava Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/28), llevada a cabo en Santo Domingo, República Dominicana, entre los días 13 al 15 de marzo de 2012. Para facilitar el análisis del mismo, se remitió a las conclusiones de cada uno de los puntos del Orden del día.

8. Durante el debate, la Delegación de Cuba sugirió una modificación en el párrafo 128 para aclarar que se debía utilizar el término “*responsabilidades comunes pero diferenciadas*” y, sin más comentarios, el Comité Ejecutivo aprobó el Informe de la referencia.

Conclusión:

9. El Comité Ejecutivo, luego de pasar revista al Informe del GEPEJTA/28, lo acogió favorablemente sin mayores comentarios.

Cuestión 2 del Orden del Día:

Informe de la Vigésimo Octava Reunión del Grupo de Expertos GEPEJTA/29 (Buenos Aires, Argentina, 3 al 5 de julio de 2012)

Nota de estudio CLAC/CE/82-NE/03- Secretaría

10. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/82-NE/03 correspondiente al Informe de la Vigésimo Novena Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/29), llevada a cabo en Buenos Aires, Argentina, entre el 3 al 5 de julio de 2012. Al igual que en el punto anterior, para facilitar el análisis del mismo se remitió a las conclusiones de cada uno de los puntos del Orden del día.

11. Durante el debate, con relación al Informe del Grupo *ad hoc* sobre “Medio Ambiente” que se había reunido el día anterior, en la misma sede, el Delegado de Argentina informó que al tratarse de un tema complejo en que intervenían situaciones de índole político, en primer término sugirió se extienda un especial agradecimiento al Sr. Carlos García de Guatemala (Punto Focal), por el importante trabajo realizado. Continuó su exposición dando a conocer que el Grupo, luego de sus discusiones y de analizar el marco jurídico sobre cambio climático utilizado por la OACI, así como el Protocolo de Kyoto, los Mecanismos de Asistencia y el trabajo que venía desarrollando el Consejo de dicha Organización, decidió encargar a la Secretaría que a la luz del análisis realizado elabore un documento que recoja las posiciones procurando eliminar las divergencias presentadas durante la reunión. Para tal efecto, se establecieron fechas límites de tal forma que hasta el 20 de septiembre de 2012 la Secretaría recibiría los aportes de Argentina, Brasil y Cuba (principio de no discriminación) o cualquier otro que sirva de aporte; con esta documentación, la Secretaría elaborará un documento, para que a más tardar el 12 de octubre 2012 se lo circule entre los Estados miembros, de tal forma que el Grupo *ad hoc* vuelva a reunirse con motivo de la próxima Asamblea de la CLAC, prevista a realizarse en Brasilia, Brasil, entre el 5 y el 8 de noviembre de 2012.

Conclusión

12. Sin más comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente el Informe correspondiente al GEPEJTA/29 y las propuestas realizadas referentes al Grupo *ad hoc* sobre “Medio Ambiente”, a efectos de disponer en la próxima Asamblea de un Proyecto de Resolución que contenga la Política Regional de Medio Ambiente.

Nota de estudio CLAC/CE/82-NE/18- Grupo ad hoc

13. A continuación, el Delegado de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/CE/82-NE/18 referente al Proyecto Aclaratorio sobre las “Reservas del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC”, elaborada por el Grupo *ad hoc* constituido para tal efecto, expresando entre otras cosas, que dicho Grupo había observado la necesidad de disponer de una decisión (Resolución o Recomendación) que permita aclarar cualquier duda referente al tema, especialmente en lo que hace relación a la reciprocidad sobre las mismas. En ese orden de ideas, presentó la Nota de estudio remitiéndose a los antecedentes del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC, e hizo un análisis detallado de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados y la aplicación que debía darse en función de esto a la parte pertinente del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC. Terminó invitando al Comité Ejecutivo a tomar nota de la información presentada, intercambiar opiniones al respecto y evaluar la conveniencia de dictar una Resolución o Recomendación sobre la materia. Para mayor detalle se acompaña como **Adjunto 5** a la presente, el texto inextenso de la Nota de Estudio presentada por Chile, en su calidad de Ponente del Grupo *ad hoc*.

14. Durante el debate, el Delegado de Colombia expresó su acuerdo en la necesidad de clarificar el tema de las reservas, sin embargo observó que se debía tener cuidado dado que se estaba en el proceso, donde hasta el momento sólo ocho Estados se habían adherido al Acuerdo Multilateral de la referencia, lo que a su entender podría generar temor en la adhesión de otros Estados. Continuó informando que Colombia había hecho llegar a Chile sus comentarios y sugirió trabajar en el estudio de diferentes vías para ver cual era la más conveniente, por lo que no veía la necesidad de apresurarse hasta no tener un Proyecto de Resolución que este debidamente consensuado.

15. Por su parte, el Delegado de Brasil felicitó a Chile por el trabajo realizado y comentó que una reserva no podría afectar la redacción original y tampoco ser incompatible con el texto del tratado que, a su entender, el título y el objetivo lo dicen muy bien pero existen distintas interpretaciones: Medidas *a priori* (mejor definición) y *a posteriori* que es lo que proponía Chile y que veía a ambas posibilidades como compatibles. Terminó recalcando que lo que se necesitaba era “uniformidad”.

16. A continuación, el Delegado de Uruguay hizo notar que no quedaban muy claras las objeciones presentadas por Colombia, respecto a cierto temor sobre los países que todavía no habían firmado el Acuerdo en mención y tenían que realizar alguna reserva. En esa línea de ideas, alentó a los Estados que aún no lo han hecho, a suscribir el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos y, respecto al Artículo 37 sobre las Reservas, observó que éste permitía realizar una nueva redacción para adecuar a las legislaciones que corresponda. Así por ejemplo, se refirió a la denominada nueva décima libertad “gran cabotaje”, por lo que consideró que se debía disponer de una recomendación que sirva para todo, que diga con claridad qué constituía una objeción a la reserva, qué es la conectividad, etc. Esta posición fue compartida por el Delegado de Ecuador y aprovechó para informar que su país suscribiría el “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos” como contribución a la comunidad aeronáutica regional que disponga de suficiente fuerza para enfrentar a otras regiones y, para tal efecto, se debería establecer con claridad el significado de las reservas en función del “convenio de los tratados”, para que no quede ninguna duda sobre este tema.

17. De inmediato, el Delegado de Venezuela dio a conocer a la Reunión que, a su entender, la liberalización era un fin y para conseguirlo se debía conocer todos los aspectos positivos y negativos, así como cuál sería el camino a seguir para ir flexibilizando el intercambio de derechos.

18. Por su parte, el Delegado de República Dominicana, expresó que un Proyecto de Resolución aclaratorio sobre el Artículo 37 no implicaba modificación del Acuerdo y, por tanto, apoyaba lo expresado por Chile.

Conclusión

19. Sin más comentarios, el Comité Ejecutivo resolvió que el Grupo *ad hoc* continúe con el análisis de este tema.

Cuestión 3 del Orden del Día:

Informe de la Segunda Reunión del Grupo Regional AVSEC/FAL CLAC/OACI (Antigua y Barbuda, 14 al 18 de mayo de 2012)

Nota de estudio CLAC/CE/82-NE/04- Secretaría

20. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/82-NE/04 referente al Informe de la Segunda Reunión del Grupo Regional AVSEC/FAL CLAC/OACI, llevada a cabo en Antigua y Barbuda, del 14 al 18 de mayo de 2012. Para tal efecto, se refirió a cada uno de los puntos del Orden del día y, específicamente a las conclusiones alcanzadas en dicha Reunión. Al presentar la Nota, hizo notar que algunas de las conclusiones se presentaban con ciertas modificaciones de forma elaboradas por la Secretaría de la CLAC, para ponerlas a tono con lo discutido durante la Reunión del Grupo y el procedimiento que sigue la CLAC para la aprobación de sus decisiones. Especial énfasis hizo en la necesidad de realizar las reuniones del Grupo en lugares más accesibles y, de ser posible, en las propias Oficinas Regionales de la OACI, donde se dispone de salas de reuniones y apoyo secretarial, lo que abarataría los costos e incentivaría la participación de los Expertos.

Conclusión

21. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente el Informe presentado con las aclaraciones realizadas por la Secretaría.

Cuestión 4 del Orden del Día:

Informe del Seminario/Taller CLAC/FAA sobre “Seguridad Operacional en la Aviación General” (Ciudad de Panamá, Panamá, 30 de mayo al 1 de junio de 2012)

Nota de estudio CLAC/CE/82-NE/05- Secretaría

22. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/82-NE/05 que contenía el Informe del Seminario/Taller CLAC/FAA sobre “Seguridad Operacional en la Aviación General”, realizado en la Ciudad de Panamá, Panamá, del 30 de mayo al 1 de junio de 2012, el mismo que se lo realizó sobre la base del Memorándum de Entendimiento suscrito entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de América (FAA, por sus siglas en inglés). El objetivo de este evento de capacitación apuntaba a que los participantes alcancen una buena comprensión de la importancia de la Seguridad Operacional aplicada a la aviación general, teniendo en cuenta que este sector había sido atendido muy limitadamente por las Autoridades y demás responsables de esta materia. En esa línea de ideas, terminó su presentación sometiendo a consideración del Comité Ejecutivo, las conclusiones de dicho Seminario/Taller, que se detallan a continuación:

- ✓ 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, entiéndase, autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, operadores aeroportuarios, organismos reguladores y operadores de actividades conexas.

Conclusión

23. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente el informe y conclusiones presentadas por la Secretaría.

Cuestión 5 del Orden del Día:

Informe del Seminario CLAC/EAU sobre “Gestión Financiera en el Transporte Aéreo” (Lima, Perú, 12 al 14 de junio de 2012)

Nota de estudio CLAC/CE/82-NE/06- Secretaría

24. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/82-NE/06 referida al Informe del Seminario CLAC/EAU sobre “Gestión Financiera en el Transporte Aéreo”, realizado en Lima, Perú, del 12 al 14 de junio de 2012, en el marco del Memorándum de Entendimiento suscrito entre la CLAC y los Emiratos Árabes Unidos. Destacó que el objetivo del Seminario apuntaba a que los participantes alcancen una buena comprensión de los conceptos de la gestión financiera y económica del transporte aéreo, sus prácticas y el manejo de la documentación existente sobre esta materia, todo esto con miras a mejorar el conocimiento y procurar la eficiencia para enfrentar los retos emergentes de la aviación en forma exitosa.

Conclusión

25. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente el informe presentado por la Secretaría.

Cuestión 6 del Orden del Día:

Proyecto de modificación del Reglamento y Acuerdo de Adhesión del SRVSOP

- **Reglamento del SRVSOP**
- **Acuerdo de Adhesión del SRVSOP**

Nota de estudio CLAC/CE/82-NE/07- Secretaría

26. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/82-NE/07 relacionada al Proyecto de Modificación del Reglamento y Acuerdo de Adhesión del Sistema Regional de Vigilancia para la Seguridad Operacional (SRVSOP). Durante la presentación dio a conocer a la Reunión que se había recibido del Coordinador del Sistema Regional señalado dos comunicaciones que se acompañaban a la Nota de estudio, la primera sobre una modificación al Reglamento del Sistema y, la segunda, a otra modificación del Acuerdo de Adhesión.

27. Continuó su presentación recordando que el Artículo 17 del Reglamento del Sistema, textualmente expresa que “a) cualquiera de las Partes, la OACI o la CLAC, podrá proponer enmiendas a este Reglamento. b) en lo que se refiere a la CLAC, cualquier Estado miembro de la Junta General podrá proponer enmiendas a este Reglamento. Toda enmienda deberá ser examinada por la Junta General y aprobada en Reunión ampliada del Comité Ejecutivo de la CLAC, en la que podrán participar todos los Estados miembros que formen parte del Sistema. c) Toda enmienda propuesta por la OACI o la CLAC requerirá la aprobación de ambas partes para entrar en vigor.”

28. Consecuentemente, se sometió a consideración del Comité Ejecutivo las enmiendas propuestas, a efectos que la Secretaría pueda requerir de la OACI la anuencia para introducir las modificaciones señaladas.

Conclusión

29. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente las modificaciones propuestas al Reglamento y Acuerdo de Adhesión del Sistema, encargando a la Secretaría que remita dichas modificaciones a consulta de la OACI para que entren en vigor.

Cuestión 7 del Orden del Día:

Participación de la CLAC en la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación de la OACI (Montreal, Canadá, 12 al 14 de septiembre de 2012)

Nota de estudio CLAC/CE/82-NE/08- Secretaría

30. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/82-NE/08 referente a la convocatoria realizada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para participar en la “Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación de la OACI”, prevista a realizarse en (Montreal, Canadá, del 12 al 14 de septiembre de 2012). Este evento tenía como propósito reunir a los Funcionarios gubernamentales de categoría superior y partes interesadas del sector de la aviación, a fin de que lleguen a consensos y formular recomendaciones sobre prioridades y cuestiones específicas de la Seguridad de la Aviación, con miras a enfrentar las amenazas actuales y emergentes de la aviación civil internacional. Se informó asimismo, que la Conferencia también examinaría los progresos realizados en cumplimiento a la Declaración adoptada sobre Seguridad en el 37º Período de Sesiones de la Asamblea.

31. En esa línea de ideas, como en oportunidades anteriores y de conformidad a la “Directriz de Procedimiento para las Reuniones de Coordinaciones de la CLAC en las Conferencias Mundiales de la OACI”, se veía la conveniencia que los Estados miembros participen activamente en la citada Conferencia con una posición armónica y consensuada. Para tal efecto, se acompañaba a la Nota de estudio el Proyecto de “Guía de Orientación” correspondiente, el mismo que contenía los puntos de la agenda, las notas explicativas y la posición o acción que debería adoptar la CLAC en algunos de los temas.

32. Durante el debate, la Delegación de Cuba informó a la Reunión que estaba presentando una Nota de Estudio que contenía su posición respecto a todas las cuestiones del Orden del día y otra sobre la Cuestión 3 referente a “Combatir la amenaza interna”, sobre la que se requería el apoyo de los Estados miembros de la CLAC.

Conclusión

33. Sin más comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información presentada, la “Guía de Orientación” correspondiente y resolvió que se realice la reunión de coordinación un día antes de la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad, a efectos de armonizar y consensuar posiciones sobre la base de la Directriz de Procedimientos y la “Guía de Orientación” presentada por la Secretaría.

Cuestión 8 del Orden del Día:

Participación de la CLAC en la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI (Montreal, Canadá, 18 al 22 de marzo de 2013)

Nota de estudio CLAC/CE/82-NE/09- Grupo ad hoc/GEPEJTA

34. La Secretaría en representación de Colombia, Ponente del Grupo *ad hoc*, presentó la *Nota de estudio CLAC/CE/82-NE/09*, recordando lo acordado en la Vigésimo Novena Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/29). El día 6 de agosto en Guayaquil, Ecuador, el Grupo *ad hoc* inició su trabajo en la elaboración de la “Guía de Orientación” para la participación de la CLAC en la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI, prevista a realizarse los días 18 al 22 de marzo de 2013. Al respecto, se presentó a consideración del Comité Ejecutivo el primer borrador de la “Guía de Orientación”.

35. Durante el debate, el Delegado de Brasil se refirió al tema relacionado a la “Protección del Consumidor” por quiebra de Líneas Aéreas, considerando que este tema muy bien podría ser considerado en una Nota de estudio a presentarla, por parte de la CLAC, durante la Conferencia. Asimismo se refirió al tema relativo a la “competencia leal” sugiriendo que este también sea motivo de análisis para la Conferencia..

36. Por otro lado, la Delegada de Cuba hizo notar que se debía modificar el Proyecto de “Guía de Orientación” en la columna correspondiente a la posición/acción, específicamente en los numerales 2.4 y 2.5 de los asuntos a tratar, referente a competencia leal y salvaguardias, respectivamente, aclarando que Cuba se encargaría de la elaboración de un proyecto de nota de estudio o informativa sobre estos temas y, por otro lado, tener en cuenta que Brasil se encargaría de la elaboración de la Nota de estudio o informativa sobre las condiciones generales atinentes a la “Comercialización de los Servicios de Transporte Aéreo” (Recomendación CLAC A19-08), la misma que debía ubicarse en la Cuestión 2.3 de la “Guía de orientación”.

Conclusión

37. El Comité Ejecutivo acogió favorablemente el Proyecto de Guía de Orientación (**Adjunto 6**) y resolvió que el Grupo *ad hoc* mantenga una nueva reunión para analizar los Proyectos de Notas de estudio a presentarse en la Conferencia, aprovechando la próxima Asamblea de la CLAC prevista a realizarse en Brasilia, Brasil, los días 5 al 8 de noviembre de 2012. De igual manera, se encargó a la Secretaría que, para armonizar las posiciones correspondientes antes de la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo convocada por la OACI, se considere en el Programa de Reuniones del próximo período la próxima reunión del GEPEJTA, para la última semana de enero.

Cuestión 9 del Orden del Día:

Actualización y revocatoria de las Decisiones CLAC

Nota de estudio CLAC/CE/82-NE/10 – Secretaría

38. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/82-NE/10 sobre la Actualización y Revocatoria de las Decisiones CLAC, de conformidad a lo que establece la Resolución A16-9 sobre la “Aplicación del marco normativo de la CLAC en los Estados miembros y revisión del estado de las Decisiones de la CLAC” y sometió a consideración del Comité Ejecutivo las propuestas de modificación y/o revocatoria detalladas a continuación:

Decisión	Propuesta
Rec A14-14 Facilitación del Transporte Aéreo.	Se sugiere su actualización, se acompaña el Proyecto de Recomendación
Res A18-1 Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo.	SE sugiere su actualización, se acompaña el Proyecto de Resolución

Rec A18-2 Aplicación de la Lista de Chequeo FAL/AVSEC en la región.	Sugerir su actualización, se acompaña el Proyecto de Recomendación
Rec A18-6 Pronta ratificación de diversos convenios y protocolos.	Sugerir su actualización, se acompaña el Proyecto de Recomendación
Rec A7-1 Ventas en moneda local.	Sugerir la revocatoria, por haberse cumplido
Rec A17-2 Medidas para Contribuir a la Aplicación de una Lista de Chequeo FAL/AVSEC en las regiones CAR/SAM.	Sugerir la revocatoria, por haberse cumplido
Rec A18-4 Aplicación por parte de los Estados Miembros de la CLAC del Modelo de Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil de la OACI.	Sugerir la revocatoria, por haberse cumplido

Conclusión

39. Sin comentarios sobre esta cuestión del orden del día, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente la propuesta presentada por la Secretaría y encargó a la misma que se proceda a incluir para la próxima Asamblea la modificación o revocatoria de las Decisiones señaladas en el párrafo precedente.

Cuestión 10 del Orden del Día:

Proyectos de Decisión para la XX Asamblea Ordinaria

Nota de estudio CLAC/CE/82-NE/11 – Secretaría

40. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/82-NE/11 recordando en la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC (Punta Cana, República Dominicana, noviembre de 2010), se aprobó el Plan Estratégico para el bienio 2011-2012, en el mismo que se detallaron las Macrotareas y tareas a desarrollar en materia de Transporte y política aérea, Gestión Aeroportuaria, Capacitación, Medio Ambiente, , Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación/Facilitación. Continuó su presentación haciendo notar que para el desarrollo de las tareas señaladas, el Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) y el Grupo de Expertos en Asuntos de Seguridad de la Aviación y Facilitación (GRU/AVSEC/FAL/RG CLAC-OACI) mantuvieron cuatro reuniones, dos el primero y dos el segundo, apoyados por Grupos *ad hoc* y la Secretaría y como producto del trabajo desarrollado habían elaborado los proyectos de decisión que se acompañaron a la Nota de estudio y que el Comité Ejecutivo los fue revisando en el orden que se detalla a continuación:

- ***Proyecto de Resolución sobre “Modelo del Sistema Estadístico Integrado”***

41. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente este Proyecto para someterlo a consideración de la Asamblea.

- ***Proyecto de Recomendación sobre “Transporte de Carga con Documentación electrónica (Eliminación del papel en la cadena de abastecimiento de la industria de carga aérea)”***

42. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente este Proyecto para someterlo a consideración de la Asamblea.

- *Proyecto de la Recomendación sobre “Protección de Viajeros por Quiebra de Aerolíneas”*

43. Durante el debate, el Delegado de IATA expresó que los Estados son soberanos y que un proceso de insolvencia puede afectar a cualquier industria y a su entender esta Decisión podría tener un tinte discriminatorio, por lo que sugirió que sería más conveniente poner más énfasis en los requisitos financieros antes de otorgar un principio de operación. Continuó su análisis expresando que una acción como la propuesta distorsionaría la competencia, por lo que la opción sería tener una mejor información sobre la situación financiera de la empresa y que el consumidor tenga acceso a la misma. Para terminar, se refirió al caso de PLUNA expresando que esta empresa entregó todas las acciones al Estado, pero pasando una semana los sindicatos declararon huelga, haciendo la situación insalvable.

44. Por su parte, el Delegado de Chile consideró que era un tema importante, sin embargo observó que el Proyecto llevaba a un criterio unilateral y, a su entender, debería ser de índole multilateral. Trajo a colación el reciente y lamentable caso de PLUNA, recordando que este tema se ha tocado varias veces en el seno de la CLAC, sugiriendo a las aerolíneas que dispongan de un seguro e invitando a cualquier Estado que tenga experiencia sobre la materia para que la comparta con el resto de Estados miembros. Para terminar, sugirió una modificación al Proyecto.

45. A continuación, el Delegado de Perú, al tiempo de apoyar lo expresado por Chile, recordó que en su país hubo que suspender un permiso a una aerolínea nacional por asuntos de seguridad. Recordó asimismo, que la IATA disponía de una garantía para los pasajes que son comercializados por sus agentes, pero esto no se aplicaba a todas las líneas aéreas y los problemas suscitados generan un trabajo muy complicado para la Autoridad Aeronáutica por el reclamo de los pasajeros que se quedaron sin transporte y su Gobierno tuvo que recurrir a apoyar el servicio con aeronaves de la Fuerza Aérea. En esa línea de ideas, propuso elaborar nuevamente la recomendación para que sea considerada con carácter multilateral y se constituya en una decisión que pueda servir para todos los Estados miembros.

46. Por su parte, el Delegado de Colombia destacó que lo ideal es que se avance de manera multilateral, pero que había que estar preparados para que algunos temas legislativos no tomen por sorpresa a las Autoridades Aeronáuticas. En esa línea, informó que en su país existían dos iniciativas en el Congreso sobre este tema. Consideró asimismo, que no era suficiente remitir información sobre lo acontecido en un país, sino buscar una medida multilateral que fuese aplicable en cualquier momento para cualquier país. En todo caso, había que estar preparados para proteger al usuario o consumidor.

47. El Delegado de Venezuela instó a profundizar en el análisis de este tema y recordó que en su país fue el Gobierno el que tuvo que hacer frente a este tipo de situaciones y, por tanto había que buscar un punto de equilibrio y tomar acciones que protejan al usuario, sin contravenir lo que establece el Convenio de Chicago respecto a acciones unilaterales y discriminatorias.

48. Por su parte, el Delegado de Uruguay coincidió con el criterio de Colombia y recordó que los miembros del Grupo trataron de avocarse en el tema con la mayor profundidad posible pero las legislaciones de cada país mostraban impedimentos para avanzar más en el tema. Asimismo, recordó que muchos pasajeros compran sus boletos por internet y desafortunadamente no se les puede rembolsar y debían presentarse en el concurso de acreedores, tal como sucedió en el caso de la quiebra de PLUNA.

49. A continuación, el Delegado de República Dominicana expresó que el pasajero es el objetivo final del negocio y debe sentir que sus derechos son garantizados e, independientemente que

cualquier medida a aplicar encarezca el precio del boleto, debía buscarse una solución. Expresó asimismo, que muchas aerolíneas han desaparecido y el Gobierno ha tenido que actuar como garante y responder al reclamo de los pasajeros, problema que se había convertido en común para muchos Estados y, por tanto, había que buscar una solución de aplicación multilateral.

50. Por su parte, el Delegado de Ecuador, recordó los problemas ocasionados en su país por la quiebra de una aerolínea española, situación que también tuvo que ser enfrentada por el Gobierno y, respecto a lo expresado por IATA, hizo notar que en su Administración se ha exigido información adicional a las líneas aéreas y éstas no han querido proporcionarla. En esa línea de ideas, compartió el criterio de Colombia en el sentido que debía disponerse de una resolución que beneficiara a todos los Estados y no con carácter informativo unilateral.

Conclusión

51. Considerando la tendencia del debate, la Secretaría observó que este tema debería continuar trabajándose con alta prioridad e incluirlo en el Programa de Trabajo del próximo período y recoger todas las experiencias de los Estados para disponer de un Marco Regulatorio Regional que beneficiara a todos. En ese sentido, sugirió trasladar nuevamente esta tarea al GEPEJTA para que se profundice en el análisis, a la luz de las consideraciones expuestas durante el debate. Esta sugerencia fue acogida favorablemente por el Comité Ejecutivo.

- ***Proyecto de Modificación sobre Resolución A18-5 sobre “Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región”***

52. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente este Proyecto para someterlo a consideración de la Asamblea.

- ***Proyecto de Resolución sobre “Directriz para disponer de un Memorando de Acuerdo de Cooperación entre los Estados miembros para la doble vigilancia de la seguridad operacional relativo a los contratos de intercambio de aeronaves”***

53. Durante el debate, sobre este Proyecto de Resolución, el Delegado de OACI realizó comentarios de orden general con relación a los Adjuntos 6 y 7 de la Nota de estudio, sugiriendo que en alguna parte de las decisiones propuestas en dichos adjuntos, se haga referencia al Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional, teniendo en cuenta que este es un mecanismo creado por la propia CLAC.

54. Sobre lo expuesto por el Delegado de OACI, la Secretaría consideró conveniente incluir un párrafo en la parte considerativa que haga alusión tanto al SRVSOP como al trabajo que realiza COCESNA en Centroamérica en materia de Seguridad Operacional, esto último teniendo en cuenta que sus países miembros también forman parte de la CLAC.

Conclusión

55. Sin más comentarios, el Comité Ejecutivo acordó encargar a la Secretaría de la CLAC que incluya un párrafo en la parte considerativa que haga alusión tanto al Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional como al trabajo que realiza COCESNA en Centroamérica en dicha materia, previo a presentar el Proyecto de Resolución a la Asamblea.

- ***Proyecto de Resolución sobre “Guía de orientación para la elaboración de un plan de vigilancia continua”***

Conclusión

56. A este Proyecto de Resolución se aplicará el mismo criterio del precedente, es decir, que la Secretaría de la CLAC incluya un párrafo en la parte considerativa, que haga relación tanto al Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional como al trabajo que realiza COCESNA en Centroamérica en dicha materia, previo a presentar el Proyecto de Resolución a la Asamblea.

- *Proyecto de Resolución sobre “Guía de orientación para la formación y desempeño de inspectores de operaciones y aeronavegabilidad”*

57. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente este Proyecto para someterlo a consideración de la Asamblea.

- *Proyecto de Resolución relativo al “Curso sobre detección de pasajeros de conducta sospechosa”*

58. Durante el debate de este Proyecto, el Delegado de Venezuela observó que el Curso sobre Detección de Pasajeros con Conducta Sospechosa es importante, sin embargo requería de un seguimiento continuo pues el mismo tiene elementos subjetivos que, desde el punto de vista religioso y/o de vestimenta, podría afectar derechos fundamentales, razón por la cual reiteró que cuando los Estados implementen el señalado Curso, lo hagan con un seguimiento constante. En la misma línea de ideas, la Delegada de Cuba observó que se debía tener en cuenta, en el seguimiento propuesto por el Representante de Venezuela, y puso como ejemplo el término utilizado “Perfiles Sospechosos”, el mismo que a su entender no debería ser considerado.

Conclusión

59. Luego de acoger favorablemente el Proyecto de Resolución para someterlo a aprobación de la Asamblea, el Comité Ejecutivo también resolvió incluir como una tarea del Grupo FAL/AVSEC/RG/CLAC/OACI el seguimiento y puesta en práctica del texto del Curso de la referencia, teniendo en cuenta lo expresado por Venezuela y Cuba durante el debate.

- *Proyecto de Resolución sobre “Manual de metodología de evaluación de la amenaza y gestión del riesgo”*

60. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente este Proyecto para someterlo a consideración de la Asamblea.

- *Proyecto de Resolución sobre “Tratamiento de personas con impedimentos”*

Conclusión

61. Durante el debate de este Proyecto de Resolución, el Delegado de Chile sugirió que se inste a la OACI a cambiar la palabra “Impedimento” por “discapacidad” en todo el texto, teniendo en cuenta que este último término es el que se viene aplicando en el sistema de Naciones Unidas. Sin más comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente el Proyecto de Resolución de la referencia.

- *Proyecto de Modificación sobre Res. A18-11 sobre “Directriz de procedimiento para la implementación del Plan Estratégico de la CLAC”*

Conclusión

62. Durante el debate, el Representante de Brasil informó que él estaba trabajando en ciertas modificaciones al Proyecto de Resolución, comprometiéndose a hacer llegar las mismas a la Secretaría, previo a ser presentado a consideración de la próxima Asamblea. En ese sentido, el Comité Ejecutivo encargó a la Secretaría que, una vez reciba las modificaciones propuestas por Brasil, las incluya en el Proyecto y someta a aprobación de la Asamblea.

Cuestión 11 del

Orden del Día:

Otros Asuntos

Nota de estudio CLAC/CE/82-NE/12 – Secretaría

Nota informativa CLAC/CE/82-NI/01 – ALTA

Presentación FAA

Presentación IATA

- ***Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos CLAC***

63. La Secretaría presentó la *Nota de estudio CLAC/CE/82-NE/12* remitiéndose a los antecedentes del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC, el mismo que fuera aprobado durante la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC (Punta Cana, República Dominicana, 2-4 de noviembre de 2010). En esa línea de ideas, informó que, gracias a los esfuerzos realizados por la Presidencia, hasta la fecha habían firmado el Acuerdo: Chile, Colombia, Guatemala, Honduras, Panamá, Paraguay, República Dominicana y Uruguay; además, observó que estaban en análisis y por firmar Costa Rica, El Salvador, y Ecuador, este último en base a lo expuesto durante al presente Reunión por su Delegado. Para terminar, invitó al Comité Ejecutivo a tomar nota de la información presentada e instó a los Estados que aún no lo han hecho, a que suscriban el Acuerdo pues esto contribuiría sustancialmente en el proceso de integración que es el objetivo primordial de la CLAC.

64. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada y acordó instar a los Estados, que aún no lo han hecho, que suscriban el Acuerdo de la referencia.

- ***Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y Medidas Basadas en Criterios de Mercado (MBM) en OACI***

65. A continuación, el Delegado de ALTA realizó una presentación referida a la Nota informativa CLAC/CE/82-NI/01 en la que, entre otras cosas, se detallaban los antecedentes y el desarrollo del tema relativo al cambio climático en los diferentes foros, así como las declaraciones emitidas al respecto (considerando la importancia del documento y, para mayor referencia, se acompaña el texto del mismo como **Adjunto 7**) y concluyó su presentación solicitando a los Directores reunidos en el Comité Ejecutivo de la CLAC a:

- No apoyar ninguna de las tres opciones para un plan mundial de MBM propuestas por el grupo ad-hoc de OACI sin antes definir el alcance de cada una de ellas para los países que se encuentran en desarrollo y con mercados de transporte aéreos que aún no alcanzan su madurez, pues la aplicación de MBM mundiales que no consideren estas circunstancias especiales amenazan con imponer barreras adicionales al crecimiento y generar distorsiones de mercado en las rutas entre regiones desarrolladas y en vías de desarrollo;
- Apoyar el trabajo en OACI para alcanzar un acuerdo multilateral sobre emisiones, enfatizando que estas deben respetar los principios de la

CMNUCC y tener en cuenta los principios acordados en la 37ª Asamblea de OACI, en especial: no discriminación y oportunidades equitativas, circunstancias específicas y capacidades diferentes, medidas más efectivas y eficientes, facilitar el cumplimiento de la industria, evitando mayores costos a la misma;

- No apoyar ninguna de las tres opciones para un plan mundial de MBM propuestas por el grupo ad-hoc de OACI sin antes definir el alcance de cada una de ellas para los países que se encuentran en desarrollo y con mercados de transporte aéreos que aún no alcanzan su madurez, pues la aplicación de MBM mundiales que no consideren estas circunstancias especiales amenazan con imponer barreras adicionales al crecimiento y generar distorsiones de mercado en las rutas entre regiones desarrolladas y en vías de desarrollo;
- Apoyar el trabajo en OACI para alcanzar un acuerdo multilateral sobre emisiones, enfatizando que estas deben respetar los principios de la CMNUCC y tener en cuenta los principios acordados en la 37ª Asamblea de OACI, en especial: no discriminación y oportunidades equitativas, circunstancias específicas y capacidades diferentes, medidas más efectivas y eficientes, facilitar el cumplimiento de la industria, evitando mayores costos a la misma.

65. Durante el debate, la Delegada de Cuba consideró que el documento presentado era complementario al trabajo que venía realizando la CLAC a través de su Grupo *ad hoc* y sugirió que la Secretaría lo tenga en cuenta cuando elabore el documento correspondiente a la “Política Regional de Medio Ambiente”.

66. Por otro lado, los Delegados de algunos Estados, al tiempo de felicitar la presentación realizada por ALTA, coincidieron con los criterios ahí vertidos y destacaron el trabajo que venía realizando la CLAC a través de su Grupo *ad hoc* en esta materia.

- ***Presentación de la FAA***

67. A continuación, la Delegada de la FAA de los Estados Unidos de Norteamérica, se refirió al documento circulado entre los Estados referente a la “*Latin America and Caribbean Aviation Summit*”, prevista a realizarse en Miami, Florida, entre el 3 y 5 de diciembre de 2012.. A continuación, la Delegada de la FAA hizo entrega oficial a la Presidencia y Secretaría de la CLAC de una placa de reconocimiento por el trabajo desarrollado en materia de Seguridad Operacional, al haberse cumplido el primer año de la suscripción del Memorando de Entendimiento CLAC/FAA.

- ***Presentación IATA***

68. A continuación, el Delegado de IATA realizó una presentación sobre el *E-freight*, la misma que se acompaña como **Adjunto 8** a la presente y de la que el Comité Ejecutivo tomó debida nota.

Clausura

120. El Presidente de la CLAC agradeció a las Autoridades de los Estados miembros por su participación y felicitó a todos por haber contribuido en la realización de esta Octogésima Segunda Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, resaltando el éxito del evento. Asimismo, reiteró su agradecimiento a las Autoridades de Aviación Civil del Ecuador por las atenciones recibidas y a la Secretaría por el brillante trabajo desarrollado y organización del evento.

121. Por su parte, el Secretario agradeció al personal de la Secretaría, a las Autoridades ecuatorianas por el apoyo recibido y a los participantes por el trabajo desarrollado.



COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

LXXXII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO
(Guayaquil, Ecuador, 7 y 8 de agosto 2012)

LISTA DE PARTICIPANTES


ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA





<p>ALEJANDRO AGUSTÍN GRANADOS Administrador Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC Hipólito Irigoyen 250, Piso 12, Oficina 1211 Buenos Aires, Argentina T: (54 11) 4349 7205 F: (54 11) 4349 7206 agranados@anac.gov.ar</p>	
<p>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) 4300 4068 nluongo@anac.gov.ar nelaw1@gmail.com</p>	
<p>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</p>	
<p>CARLOS MARÍA VALLARINO Secretario de Embajada Cancillería Argentina Esmeralda 1212, C1007ABR, Buenos Aires, T: (54 11) 4819 8008 F: (54 11) 4819 8009 vno@cancilleria.gov.ar</p>	


BRASIL

<p>MARCELO PACHECO DOS GUARANYS Director Presidente Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC Setor Comercial Sul - Qd 09 - Lote C Ed. Pq. CidadeCorporate - Torre A Brasilia - DF - CEP: 70.308-200, Brasil T: (55 21) 3501 5147 / 3501 5146 F: (55 21) 3501 5124 presidencia@anac.gov.br / sri@anac.gov.br</p>	
<p>BRUNO SILVA DALCOLMO Superintendente de Relaciones Internacionales Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC Av. Presidente Vargas, 850-9º Piso-Centro-Río de Janeiro-RJ CEP: 20071-001 T: (55 21) 3501 5153 F: (55 21) 3501 5252 bruno.dalcolmo@anac.gov.br / sri@anac.gov.br</p>	
<p>JOSÉ DOLABELA PORTELA Gerente de Coordinación con Organismos Internacional Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC Av. Presidente Vargas, 850-9º Piso-Centro-Río de Janeiro-RJ CEP: 20071-001 T: (55 21) 3501 5112 F: (55 21) 3501 5252 jose.dolabela@anac.gov.br</p>	
<p>DANIEL RAMOS LONGO Especialista y Gerente Técnico de Asesoramiento Superintendencia de Relaciones Internacionales Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC Setor Comercial Sul - Qd 09 - Lote C Ed. Pq. CidadeCorporate - Torre A Brasilia - DF - CEP: 70.308-200, Brasil T: (55 21) 3501 5147 daniel.longo@anac.gov.br</p>	
<p>JOSÉ ALVES CANDEZ NETO Chefe do Subdepartamento de Operaciones Departamento de Control delEspacioAéreo – DECEA Av. General Justo 160 – 5to Andar, Centro CEP 20.021.130 - Río de Janeiro RJ, Brasil T : (55 21) 2101 6537 F : (55 21) 2101 6345 sdop@decea.gov.br</p>	



<p>NORMANDO ARAUJO DE MEDEIROS Consultor de Navegación Aérea Internacional Departamento de Control del Espacio Aéreo – DECEA Comissao de Estudo Relativo a Navegacao Aérea Int. - CERNAI Av. Mal Camara 233 – 12° piso Centro Rio de Janeiro; RJ CEP 2002 - 080 T : (55 21) 21399674 F : (55 21) 21016244 cernai2@decea.gov.br</p>	
---	---

CHILE



<p>JAIME ALARCÓN PÉREZ Director General Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Av. Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago T: (56 2) 439 2501 F: (56 2) 439 2101 director@dgac.cl secretaria_director@dgac.cl</p>	
<p>DUNCAN SILVA DONOSO Director de Planificación Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago T: (56 2) 439 2515 dsilvad@dgac.cl</p>	
<p>LORENZO SEPÚLVEDA BIGET Director de Seguridad Operacional Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago T: (56 2) 439 2498 lsepulveda@dgac.cl</p>	
<p>PAULINA RADRIGAN Abogada / Asesora Jurídica Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago T: (56 2) 439 2463 pradrigan@dgac.cl</p>	
<p>JAIME BINDER ROSAS Secretario General Junta de Aeronáutica Civil -JAC Moneda 1020, 4to Piso, Santiago T: (56 2) 519 0900 F: (56 2) 698 3148 jbinder@mtt.gob.cl</p>	

<p>ALVARO LISBOA MONTT Asesor Legal Junta de Aeronáutica Civil - JAC Moneda 1020, 4 piso, Santiago T: (56 2) 519 0910 F: (56 2) 698 3148 alisboa@mtt.gob.cl</p>	
---	---

COLOMBIA

<p>SANTIAGO CASTRO GÓMEZ Director General Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - UAEAC Av. El Dorado #103-15, Piso 5, Apartado Aéreo 12307, Bogotá T: (57 1) 296 3183 / 2963840 F: (57 1) 413 8586 M: (317) 433 2201 santiago.castro@aerocivil.gov.co</p>	
<p>JAZMÍN 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) 296 3583 apalomin@aerocivil.gov.co jazmin.palomino@aerocivil.gov.co / jaz.palomino@gmail.com</p>	

CUBA

<p>MAYDA MOLINA MARTÍNEZ Vicepresidenta Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC Calle 23 N° 64, La Rampa, Plaza de la Revolución Apartado Postal 6215, La Habana T: (53 7) 830 6046 / 838 1108 F: (53 7) 834 4553 mayda.molina@iacc.avianet.cu vpmmolina@iacc.avianet.cu</p>	
<p>MARIA CARIDAD PEREZ PERDOMO Especialista Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba – IACC Calle 23 No. 64, Vedado, Cuba T: (537) 838 1123 maria.perez@iacc.avianet.cu</p>	


ECUADOR

<p>CARLOS JÁCOME UTREAS Subsecretario de Transporte Aeronáutico Civil Buenos Aires 0e1-53 y Av. 10 de Agosto Edificio DAC, Piso 4 Quito, Ecuador T: (593 2) 250 4531 / 252 0291 F: (593 2) 250 4531 cjacome@cnac.gob.ec / ematute@cnac.gob.ec</p>	
<p>FERNANDO GUERRERO LOPEZ Director Dirección General de Aviación Civil Buenos Aires 0e1-53 y Av. 10 de Agosto Edificio DAC, Piso 11 Quito, Ecuador T: (593 2) 2223179 F: (593 2) 256 3995 director@dgac.gob.ec / secretaria_asesores@dgac.gob.ec</p>	
<p>ZANONI GARCIA Director Regional II Dirección General de Aviación Civil - DGAC Av. de las Américas y José Alavaedra Tama Guayaquil, Ecuador T: (593 4) 083 801 980 zanonigarcia@hotmail.com</p>	
<p>EDISON CALVACHI MANTILLA Asesor Institucional Dirección General de Aviación Civil - DGAC Buenos Aires 0e1-53 y Av. 10 de Agosto Edificio DAC, Piso 11 Quito, Ecuador T: (593 2) 2907807 edison.calvachi@dgac.gob.ec</p>	
<p>JORGE ROSILLO Gerente Ecuador Corporación América Aeropuerto José Joaquín Olmedo Guayaquil, Ecuador T: (593 4) 216 9091 jorge.rosillo@corporacionamerica.com</p>	<p>Foto No Disponible</p>
<p>JUAN IGNACIO ORDÓÑEZ GONZALEZ Director Ejecutivo Corporación Aeroportuaria de Cuenca Av. España y Elia Liut / Aeropuerto Mariscal La Mar Guayaquil, Ecuador T: (593 4) 72867120 jjordonez@aerpuertocuenca.ec</p>	

GUATEMALA

<p>ARMANDO MIGUEL ASTURIAS MOREL Interventor Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Aeropuerto Internacional La Aurora, zona 13 T: (50 2) 2321 5400 / 2321 5411 F: (50 2) 2260 6261 direccion@dgac.gob.gt / luisapozuelos@hotmail.com</p>	
<p>LUIS ORLANDO MONTUFAR CHINCHILLA Jefe Dpto. Transporte Aéreo Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13 Ciudad de Guatemala T: (502) 2321 5313 F: (502) 2321 5313 luis_montufar@dgac.gob.gt</p>	
<p>CARLOS MAURICIO GARCÍA ARAUZ Asistente Técnico para la Macrotarea Ambiental Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC 1era. Ave. 2 calle “C” 0-30 zona 1 San Miguel Petapa, Guatemala T: (502) 5295 2901 / 4021 3460 carlos_garcia@engineer.com / carlos.garcia_1790@hotmail.com</p>	


NICARAGUA

<p>EVELING ARAUZ Directora de Transporte Aéreo Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil – INAC Apartado Postal 4936 Managua, Nicaragua T: (505) 22768587 earauz@inac.gob.ni</p>	<p>Foto No Disponible</p>
<p>ISMARCK DELGADO Coordinador Nacional – Enlace OACI Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil – INAC Apartado Postal 4936 Managua, Nicaragua T: (505) 22768588 Ext. 1300 eoaci@inac.gob.ni</p>	



PANAMA

<p>ABDEL MARTINEZ ESPINOSA Secretario General Autoridad Aeronáutica Civil Albrook, Ave. Canfield, Edificio 870 Ciudad de Panamá, Panamá T: (507) 501 9400 F: (507) 501 9305 abdelmartinez@aeronautica.gob.pa</p>	
<p>IVAN VERGARA Director de Transporte Aéreo Autoridad Aeronáutica Civil Albrook, Ave. Canfield, Edificio 870 Ciudad de Panamá, Panamá T: (507) 501 9400 F: (507) 501 9305 ivergara@aeronautica.gob.pa</p>	

PARAGUAY


<p>MARÍA LIZ VIVEROS DE BAZÁN Subdirección de Transporte Aéreo Dirección Nacional de Aeronáutica Civil - DINAC Ministerio de Defensa Nacional Av. Mcal. López e/Vice Pdte. Sanchez y 22 de Setiembre, 3° Piso, Asunción T: (595 21) 210 764 F: (595 21) 213 365 marializviveros@hotmail.com / staai@dinac.gov.py</p>	
--	--

PERÚ

<p>RAMÓN GAMARRA Director Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Jirón Zorritos 1203, Lima 1, T: (511) 6157966 F: (511) 6157808 rgamarrat@mintc.gob.pe</p>	
<p>ROBERTO CARLOS ARÁMBULO JUÁREZ Coordinador Técnico de Promoción Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Jirón Zorritos 1203, Lima 1, T: (511) 6157800 Ext.1485 F: (511) 6157800 - 1644 rarambulo@mintc.gob.pe / quidpro_17@hotmail.com</p>	

REPÚBLICA DOMINICANA

<p>LUIS PAULINO RODRÍGUEZ ARIZA Secretario de Estado, Presidente Junta de Aviación Civil - JAC Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo T: (1 809) 689 4167 F: (1 809) 689 5197 jacrd@codetel.net.do lrodriguezariza@hotmail.com</p>	
<p>CARLOS VERAS Representante Permanente de República Dominicana en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) 999 University Street, Montreal, Canadá T: (1 514) 954 5808 F: (1 514) 954 5813 dominicanrepublic@icao.int</p>	
<p>JOSÉ PANTALEÓN TAVERAS Miembro de la Junta de Aviación Civil – JAC Calle José Joaquín Pérez N° 104, Gazcue Santo Domingo, República Dominicana T: (1 809) 695 8038 F: (1 809) 682 2415 jpantaleon@consultoria.gob.do</p>	
<p>RAMÓN ANTONIO JEREZ DÍAZ Miembro de la Junta de Aviación Civil (JAC) en representación del Secretario de Estado, Director Ejecutivo Departamento Aeroportuario Av. Tiradentes, Esq. Roberto Pastoriza, Plaza J.R., Santo Domingo T: (1 809) 531 8024 ramjerez@yahoo.com</p>	
<p>RADHAMÉS MARTÍNEZ APONTE Miembro Junta de Aviación Civil - JAC Av. Gral. Luperon esq. Cayetano Germosen, Sector Mirador Sur, Santo Domingo T: (1 809) 221 4660 Ext. 2170 r.aponte@sectur.gov.do</p>	
<p>BERNARDA DE JESÚS FRANCO CANDELARIO Encarda del Departamento de Transporte Aéreo Junta de Aviación Civil - JAC Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo T: (1 809) 689 4167 Ext. 239 F: (1 809) 689 5184 bernardadejesus@hotmail.com bfranco@jac.gob.do</p>	

<p>JOSE VALDEZ Director Legal Junta de Aviación Civil - JAC Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo T: (1 809) 689 4167 F: (1 809) 689 5184 jvaldez@jac.gob.do</p>	<p>Foto No Disponible</p>
<p>JOHAN ESTRADA PELLETIER Director de Vigilancia de la Seguridad Operacional Junta de Aviación Civil - JAC Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo T: (1 809) 689 4167 F: (1 809) 689 5184 jestrada@jac.gob.do</p>	

URUGUAY



<p>JORGE MAURENTE Director General de Aviación Civil Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica - DINACIA Av. W. Ferreira Aldunate 5519, Paso Carrasco 12.100, Canelones, Montevideo T: +598 (2) 6040408 x 4035 F: (598 2) 604 0424 dirdgac@dinacia.gub.uy</p>	<p>Foto No Disponible</p>
<p>LUIS GIORELLO SANCHO Asesor Jurídico Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica - DINACIA Av. W. Ferreira Aldunate 5519, Paso Carrasco 12.100, Canelones, Montevideo T: (598 2) 604 0408 int. 4223 F: (598 2) 604 0408 int. 4232 giosan@adinet.com.uy</p>	
<p>ROBERTO PERDOMO PROTTI Sub Director de Transporte Aéreo Comercial Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica - DINACIA Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519, Aeropuerto Int. Carrasco Cesareo L. T: +598 (2) 6040408 x Ext. 4041 F: +598 (2) 6040424 rperdomo@adinet.com.uy</p>	

VENEZUELA

<p>FRANCISCO PAZ FLEITAS Presidente Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC Av. José Félix Sosa con Av. Luis Roche, Torre Británica. Piso 6. Altamira Sur Caracas. Venezuela T: (58 212) 277 4535 F: (58 212) 277 4536 francisco.paz@inac.gob.ve</p>	
<p>LIZ VIOLETA JUAREZ Consultor Jurídico Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC Av. José Félix Sosa con Av. Luis Roche, Torre Británica. Piso 6. Altamira Sur Caracas. Venezuela T: (58 212) 277 4535 F: (58 212) 277 4536 luz.juarez@inac.gob.ve</p>	<p>Foto No Disponible</p>
<p>CLARISA COLL Gerente General de Transporte Aéreo Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC Av. José Félix Sosa con Av. Luis Roche, Torre Británica. Piso 6. Altamira Sur Caracas. Venezuela T: (58 212) 277 4535 F: (58 212) 277 4536 clarisa.coll@inac.gob.ve</p>	<p>Foto No Disponible</p>
<p>DAVID BLANCO Gerente General de Transporte Aéreo Representante de Venezuela ante La OACI 999 University Street suite 12.55 H3C S19 Montreal Canada T: (514) 4518902 F: (514) 3907018 venezuela@icao.int</p>	


ESTADOS NO MIEMBROS

ESTADOS UNIDOS


<p>DAWN R. H. VEATCH Director Western Hemisphere Office Federal Aviation Administration – FAA 800 Independence Avenue, SW, FOB 10B, 6th Floor, East Washington, DC 20591 T: (1 202) 385 8897 F: (1 202) 267 7198 dawn.veatch@faa.gov</p>	
<p>DANIEL CASTRO Senior Representative Federal Aviation Administration – FAA Embajada de Estados Unidos, Edificio 783 Clayton, Ave Demetrio Lakas, Ciudad de Panamá, Panamá T: (507) 207 7046 F: (507) 207 7401 daniel.castro@faa.gov</p>	

ORGANISMOS INTERNACIONALES GUBERNAMENTALES

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL – CLAC

<p>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</p>	
---	---

CORPORACION CENTROAMERICANA DE SERVICIOS DE NAVEGACION AEREA - COCESNA



<p>BAYARDO PAGOADA Presidente Ejecutivo Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea - COCESNA Aeropuerto de Toncotín, Apartado Postal 660 Tegucigalpa, Honduras T: (504) 234 3360 Ext. 1229 / 2342948 F: (504) 234 2550 alejandra.bertrand@cocesna.org</p>	
---	---

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL– OACI


<p>FRANKLIN HOYER Director Regional Oficina Regional SAM Av. Víctor Andrés Belaúnde No 147, Torre 4, Piso 4, San Isidro Lima, Perú T: (51 1) 611 8686 F: (51 1) 611 8689 icaord@lima.icao.int mail@lima.icao.int</p>	
<p>LORETTA MARTIN Directora Regional Oficina Regional NACC Av. Presidente Masaryk 29-3er Piso, 11570 México D.F., México T: (52 55) 5250 3211 F: (52 55) 5203 2757 icaonacc@icao.int</p>	

ORGANISMOS INTERNACIONALES NO GUBERNAMENTALES



AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL / LATIN AMERICA CARIBE – ACILAC

<p>PHILIPPE BARILL Presidente Airports Council International/Latin America Caribe - ACI/LAC Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre Av. Amazonas y Av. de la Prensa, 3er. Piso Quito – Ecuador T: +593 (2) 2944991 F: +593 (2) 2944948 asistente@aci-lac.aero / wendy.gonzalez@quiport.com</p>	
<p>JAVIER MARTINEZ Director General Airports Council International/Latin America Caribe - ACI/LAC Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre Av. Amazonas y Av. de la Prensa, 3er. Piso Quito – Ecuador T: +593 (2) 2944991 F: +593 (2) 2944948 jmartinez@aci-lac.aero</p>	



ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA Y DEL CARIBE DE TRANSPORTE AÉREO – ALTA

<p>ALEX DE GUNTEN Director Ejecutivo Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo – ALTA 6355 NW 36th St., Suite 601, Miami, FL. 33166 T: (1 786) 388 0222 F: (1 786) 522 7315 adegunten@alta.aero</p>	
---	---

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION– IATA

<p>PATRICIO SEPÚLVEDA Regional Vice President Latin America & Caribbean International Air Transport Association – IATA 703 Waterford Way (NW 62nd Ave), Suite 600, Miami, FL 33126, Estados Unidos T: (1 305) 779 9827 F: (1 305) 779 9827 sepulvedap@iata.org / restrepoc@iata.org</p>	
<p>JUAN CARLOS VILLATE RIVERA Country Manager International Air Transport Association – IATA Calle 94A 1302, Oficina 101 Bogotá, Colombia T: (571) 644 2060 F: (571) 644 2060 Ext. 417 villatej@iata.org mailto:restrepoc@iata.org</p>	

**FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PILOTOS DE LÍNEAS
AÉREASIFALPA**

<p>MARÍA FLORENCIA DOVICH RVP SAM SOUTH VP –Asistente Asuntos Legales Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas – IFALPA Lezica 4031, Buenos Aires Argentina T: (54 11) 4958 5114 seguridad@apla.org.ar</p>	
<p>SANTIAGO GIROUD ON BEHALF OF RVP SAM SOUTH Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas – IFALPA Lezica 4031, Buenos Aires Argentina T: (54 11) 4958 5114 seguridad@apla.org.ar</p>	

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

JUAN CARLOS FAIDUTTI ESTRADA

Miembro del Instituto

Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio de la
Aviación Comercial - INSTIBAEROSPA

Carrera 29 # 27-14, Palmira,

Valle del Cauca, Colombia

T: (57 2) 272 2624 / (57) 3113480944

secretaria@instibaerospa.org



JUAN BERMUDEZ CASTRO

Vocal Principal Consejo Directivo

Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio de la
Aviación Comercial - INSTIBAEROSPA

Rumichaca 832 y 9 de octubre, 3er piso, Oficina 5

Quito, Ecuador

T: (593 2) 231 0295

juanbermudezcastro@hotmail.com

Foto No Disponible

LXXXII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC

**Discurso del Sr. Luis Rodríguez Ariza, Presidente de la
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil**

(Guayaquil, Ecuador, 7 y 8 de agosto de 2012)

Señoras y señores:

Nuevamente estamos reunidos en esta preciosa ciudad de Guayaquil, conocida con mucha razón, como “la perla del pacífico”, gracias al apoyo que nos ha brindado la Autoridad Aeronáutica ecuatoriana, al ofrecer sede para esta Octogésimo Segunda Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC.

En esa línea de ideas, permítanme, en primer término, agradecer particularmente a nuestros amigos: Carlos Jácome, Presidente del Consejo de Aviación Civil y Fernando Guerrero, Director General de Aviación Civil de Ecuador, quienes han desarrollado un importante esfuerzo para brindar las atenciones que hemos recibido desde nuestra llegada al aeropuerto internacional “José Joaquín y Olmedo”, ratificando la tradicional hospitalidad que caracteriza a los ecuatorianos.

Como todos ustedes pueden apreciar, el ambiente es propicio para que la reunión que hoy nos ocupa permita seguir, en función de nuestras capacidades, con el desarrollo político, económico y social de nuestros pueblos.

Esta es una oportunidad muy especial, pues en esta reunión analizaremos temas plasmados en una amplia agenda que, entre otras cosas, contiene la revisión de los informes de nuestros grupos de trabajo, en materia política, económica y jurídica, así como, de facilitación y seguridad.

Mención especial merece, que estemos preparados para la participación de la CLAC en las próximas Conferencias Mundiales y Asamblea que convoca la OACI para el 2013, principalmente para la Conferencia Mundial De Transporte Aéreo, prevista a realizarse en marzo y por supuesto en el 38 Período de Sesiones de la señalada Asamblea, que se realizará entre septiembre y octubre del mismo año.

La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil juega un rol preponderante en la integración del transporte aéreo en nuestra región y, para tal efecto, continuamos promulgando decisiones que puedan incluirse en la reglamentación de nuestros Estados. En esta reunión vamos a revisar los proyectos de resolución y recomendación que nos están sometiendo a consideración nuestros especialistas y la Secretaría, para ulterior aprobación de la Asamblea.

Entre los proyectos señalados están: Sistema Estadístico Integrado, Transporte de Carga con Documentación Electrónica, Protección de Viajeros por Quiebra de Aerolíneas, Medidas para Reducir el Impacto del Precio del Combustible, Modelo de Memorandum de Acuerdo de Cooperación para la Doble Vigilancia de la Seguridad Operacional, Guías para la Elaboración de un Plan de Vigilancia Continua y para la Formación y Desempeño de Inspectores de Operación y Aeronavegabilidad, Curso de Detección de Pasajeros de Conducta Sospechosa, Manual Metodológico de la Evaluación de la Amenaza y Tratamiento de Personas con Impedimentos.

En la reunión que mantendremos a puerta cerrada, tenemos que trabajar arduamente en la posición y análisis de las conversaciones realizadas por la Presidencia y la Secretaría con otros organismos internacionales, así como, en la revisión de las cuotas de contribución y gestión presupuestaria.

Quisiera hacer especial énfasis en las próximas elecciones de los Estados Miembros del Consejo de la OACI, a las que es nuestra obligación llegar con una posición completamente consensuada y coordinada con otros organismos regionales. Es muy importante que dispongamos con suficiente

tiempo de antelación la lista de Estados Miembros de nuestra Región que postularán a un asiento en el señalado Consejo.

De igual manera, les invito a revisar la estrategia a implementar en la Elección del Presidente del Consejo de la OACI y en otros temas de interés regional, que se discutirán en esa oportunidad. Por esta razón, estoy presentando una nota de estudio sobre nuestra participación en el 38 Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI con el primer borrador del proyecto de “Guía de Orientación”, sobre lo que les agradecería nos den a conocer los temas de interés que ustedes consideren necesario incluir en la señalada Guía y la posición que llevaremos, así como las notas de estudio para presentarlas como Organismo Regional.

Si bien nuestra Región ha sido muy firme en establecer un posicionamiento sobre el tema de medio ambiente, a través de la “Declaración de Cartagena de Indias”, este es un tema en el que todavía existe diferencias al interior de nuestra Región, es por eso que en esta oportunidad les exhorto a que busquemos una alternativa consensuada que nos permita llevar una posición común en este tema, que hoy por hoy, es el de mayor relevancia en el contexto aeronáutico internacional.

Como corolario de todo esto, debo ratificar que nuestra Comisión sigue y seguirá siendo un organismo respetado por la comunidad aeronáutica mundial y reconocida por respetar los “Acuerdos de Caballeros”, que mantiene con otras regiones. Esta es una fortaleza que la deberemos seguir sustentando y por eso les exhorto a que todos ustedes, distinguidas Autoridades Aeronáuticas de nuestros Estados, continúen contribuyendo con toda entereza en el fortalecimiento de nuestra Comisión, que hoy me honro en presidir.

Antes de terminar, reitero mi especial agradecimiento a la Autoridad Aeronáutica Ecuatoriana, a su eficiente equipo de trabajo y por supuesto al personal de nuestra Secretaría, encabezado por nuestro querido amigo Marco Ospina, también de nacionalidad ecuatoriana.

Augurando toda clase de éxitos en esta nuestra reunión, les agradezco mucho por la atención dispensada.

Muchas gracias.

LXXXII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC

(Guayaquil, Ecuador, 7 y 8 de agosto de 2012)

Discurso del Sr. Carlos Jácome, Presidente del Consejo Nacional de Aviación Civil de Ecuador

Señor Luis Rodríguez Ariza, Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Señor Marco Ospina, Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Ing. Carlos Jácome, Presidente del Consejo Nacional de Aviación Civil y delegado de la Ministra de Transporte y Obras Públicas. Señores miembros de las delegaciones de países amigos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, autoridades de la Dirección General de Aviación Civil y del ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Ecuador es un país con una geografía diversa, desde grades montañas y volcanes en la sierra, pasando por hermosas playas de nuestro litoral y por supuesto el archipiélago de Galápagos hasta la mágica selva amazónica.

Este pequeño país tiene una variedad de microclimas único en el mundo, una de las mayores diversidades de flora y fauna por kilómetro cuadrado que lo hace único en el mundo.

Esta diversidad geográfica situada en dos hemisferios, dividida por la línea ecuatorial, tiene que estar adecuadamente interconectada para unir estas complejas regiones por modernos y funcionales aeropuertos.

Es por esto la razón de la inmensa obra publicada que se ha realizado en los últimos años, una gran inversión en la repotenciación del sector aeronáutico que va desde la construcción de 3 nuevos aeropuertos en el país, uno en la rica provincia agrícola del país, El Oro, otro en la gran región amazónica, Tena, y el último que está próximo a inaugurarse en la ciudad de Quito, siendo este hecho histórico, el inaugurar aeropuertos completamente nuevos en estos tiempos de difícil recesión económica en el mundo.

Por otro lado, se ha invertido millones de dólares en toda la infraestructura aeroportuaria, trabajando en más de 15 aeropuertos al mismo tiempo a lo largo del país, modernizando nuevos terminales, ampliando e iluminando las pistas y dotando de nuevos equipos en general a todos los aeropuertos. Asimismo se resalta la gran obra del aeropuerto de Baltra en las maravillosas islas de Galápagos, en donde se está construyendo el primer aeropuerto ecológico del mundo, siendo este un paso importante para la conservación del medio ambiente.

También debo mencionar la modernización del 70% de radioayuda en el sector aeronáutico, mejorando el servicio de navegación aérea, y ampliando la cobertura radar a casi 100% del territorio aéreo ecuatoriano.

Por otro lado a través de políticas claras hemos logrado modernizar el 100% de la flota ecuatoriana, con lo cual hemos llegado a convertirnos en uno de los países de Latinoamérica con aviones de última tecnología que nos permiten cumplir con los estándares de la OACI en materia de seguridad operacional.

Para complementar todos estos importantes pasos Ecuador ha sido sede en los últimos tiempos de importantes seminarios que permiten desarrollar la aviación en el mundo y en nuestra región como los dos últimos que hemos realizado en este año el cual es el seminario de seguridad operacional en pistas y el seminario del desarrollo de las nuevas generaciones de la aviación. Es por esto que en esta ocasión y con los brazos abiertos hemos querido también ser sede de la reunión del Comité Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil en donde a nombre del Gobierno Ecuatoriano a través de la Dirección General de Aviación Civil queremos darles la más cálida bienvenida.

Gracias

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/82-NE/01
CORRIGENDUM 5
07/08/12

LXXXII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Guayaquil, Ecuador, 7 y 8 de agosto de 2012)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por la Secretaría)

SESIÓN ABIERTA

1. Informe de la Vigésimo Octava Reunión del Grupo de Expertos GEPEJTA/28 (Santo Domingo, República Dominicana, 13 al 15 de marzo de 2012) (Secretaría)
2. Informe de la Vigésimo Novena Reunión del Grupo de Expertos GEPEJTA/29 (Buenos Aires, Argentina, 3 al 5 de julio de 2012) (Secretaría)
 - Nota aclaratoria respecto a las “Reservas del Acuerdo Multilateral” (Grupo *ad hoc*)
3. Informe de la Segunda Reunión del Grupo Regional AVSEC/FAL CLAC/OACI (Antigua y Barbuda, 14 al 18 de mayo de 2012) (Secretaría)
4. Informe del Seminario-Taller sobre “Seguridad Operacional en la Aviación General” CLAC/FAA (Ciudad de Panamá, Panamá, 30 de mayo - 1ero de junio de 2012) (Secretaría)
5. Informe del Seminario sobre “Gestión Financiera en el Transporte Aéreo” CLAC/EAU (Lima, Perú, 12 – 14 de junio de 2012) (Secretaría)
6. Proyecto de modificación al Reglamento y Acuerdo de Adhesión del SRVSOP (Secretaría)
 - Reglamento del SRVSOP
 - Acuerdo de Adhesión del SRVSOP
7. Participación de la CLAC en la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación de la OACI, Montreal, Canadá, 12 al 14 de septiembre de 2012 (Secretaría)
8. Participación de la CLAC en la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI, Montreal, Canadá, 18 al 22 de marzo de 2013 – “Guía de Orientación” (Grupo *ad hoc*/GEPEJTA)
9. Actualización y revocatoria de las Decisiones CLAC (Secretaría)

10. Proyectos de Decisión para la XX Asamblea Ordinaria (Secretaría)

- Proyecto de Resolución sobre “Modelo del Sistema Estadístico Integrado”
- Proyecto de Recomendación sobre “Transporte de Carga con Documentación electrónica (Eliminación del papel de la cadena de abastecimiento de la industria de carga aérea)”
- Proyecto de Recomendación sobre “Protección de Viajeros por Quiebra de Aerolíneas”
- Proyecto de Modificación sobre 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”
- Proyecto de Resolución sobre “Directriz para disponer de un Memorando de Acuerdo de Cooperación entre los Estados miembros para la doble vigilancia de la seguridad operacional relativo a los contratos de intercambio de aeronaves”
- Proyecto de Resolución sobre “Guía de orientación para la elaboración de un plan de vigilancia continua”
- Proyecto de Resolución sobre “Guía de orientación para la formación y desempeño de inspectores de operaciones y aeronavegabilidad”
- Proyecto de Resolución relativo al “Curso sobre detección de pasajeros de conducta sospechosa”
- Proyecto de Resolución sobre “Manual de metodología de evaluación de la amenaza y gestión de riesgo”
- Proyecto de Resolución sobre “Tratamiento de personas con impedimento”
- Proyecto de Modificación sobre Res. A18-11 sobre “Directriz de procedimiento para la implementación del Plan Estratégico de la CLAC”

11. Otros asuntos

- Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos CLAC (Secretaría)
- Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y Medidas Basadas en criterios de Mercado (MBM) (ALTA)

SESIÓN CERRADA

12. Arreglos para la XX Asamblea Ordinaria de la CLAC (Brasil, 5 al 8 de noviembre de 2012) (Secretaría)

- Invitaciones
- Orden del Día Provisional
- Reuniones plenarias y Órgano subordinado
- Orden del Día Provisional para Reunión de Jefes de Delegación
- Esquema del Informe del Presidente
- Elección del futuro Comité Ejecutivo

13. Participación de la CLAC en el 38º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI (Presidencia)

- Guía de orientación
- Elección de los nuevos miembros del Consejo de la OACI
- Elección del Presidente del Consejo de la OACI

14. Negociaciones con otros organismos internacionales (Presidencia)

15. Gestión presupuestaria y Cuotas de contribución 2011 – 2012 (Secretaría)

16. Otros asuntos

- Comunicaciones de Aruba y Curazao (Secretaría)

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/82-NE/18
02/08/12

LXXXII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Guayaquil, Ecuador, 7 y 8 de agosto de 2012)

Cuestión 2 del Orden del Día:

Informe de la Vigésimo Novena Reunión del Grupo de Expertos GEPEJTA/29 (Buenos Aires, Argentina, 3 al 5 de julio de 2012)

- Nota aclaratoria respecto a las “Reservas del Acuerdo Multilateral”

(Nota de estudio presentada por el Grupo *ad hoc*)

Antecedentes

1. Durante el año 2010 tomó cuerpo una de las iniciativas más importantes que han surgido en el seno de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC). Se formó un Grupo Ad Hoc integrado por Brasil, Costa Rica, Cuba, Guatemala, Panamá, República Dominicana y Chile, este último como Ponente, con el fin de proponer un texto de Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para la región de Latinoamérica.

2. Dicho proyecto fue elaborado por el Ponente sobre la base de un texto preparado originalmente por Panamá, teniendo a la vista el modelo de acuerdo multilateral de corte liberal aprobado por la última Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI, con las adaptaciones que requiere la realidad latinoamericana y teniendo presente los valiosos aportes recibidos de parte de Brasil, Guatemala, República Dominicana y Uruguay, todos los cuales fueron incorporados al proyecto.

3. El “Acuerdo multilateral de cielos abiertos para los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil”, en adelante “El Acuerdo”, fue aprobado mediante Resolución A 19-03, en la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC, el 4 de noviembre de 2010, en Punta Cana, República Dominicana.

4. El Acuerdo desde su gestación tiene como objeto y fin la liberalización progresiva del transporte aéreo internacional en Latinoamérica, con el horizonte de promover la integración entre los países de la CLAC. El Acuerdo señala en su Preámbulo, entre otras consideraciones, “que la celebración de un acuerdo multilateral sobre transporte aéreo internacional favorecerá la cooperación y el desarrollo de los países de la región latinoamericana”. Se agrega que existe la voluntad de coordinar

las políticas aeronáuticas entre los países de la región y con respecto a terceros países, así como existe el deseo de “facilitar la expansión de las oportunidades de los servicios aéreos internacionales de los países de la región”.

5. Por otra parte y en el mismo orden de ideas, en virtud del Artículo 2, cada Parte en el Acuerdo, concede a las otras Partes todos los derechos de tráfico (salvo que un Estado formule alguna reserva). En este artículo las libertades del aire se agrupan de modo tal de facilitar su aceptación y también una eventual reserva. Es así como en el numeral 1 de este artículo, en el primer y segundo subpárrafos, se conceden la primera y segunda libertad, respectivamente; en el tercer subpárrafo se conceden los derechos de tráfico entre los países Partes y con terceros países (de la tercera a la sexta libertad), que es lo que hace del proyecto un Acuerdo de cielos abiertos; y a partir del cuarto subpárrafo se conceden aquellos derechos de tráfico que pudieran ofrecer problemas a algunos países, en orden de dificultad creciente, es decir, la séptima libertad en carga (cuarto subpárrafo); la séptima libertad para vuelos combinados (quinto subpárrafo) y el cabotaje (sexto subpárrafo).

6. El Acuerdo ha sido exitoso fundamentalmente por tres razones de fondo: primero, porque la integración es uno de los objetivos estratégicos de la CLAC; segundo, porque la integración constituye un anhelo genuino de los países latinoamericanos; y, tercero, porque la liberalización del transporte aéreo internacional es una tendencia mundial que está presente en todos los procesos de integración exitosos y que, además, es impulsada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

7. A agosto de 2012 ya han firmado el Acuerdo ocho países: (en orden alfabético) Chile, Colombia, Guatemala, Honduras, Panamá, Paraguay, República Dominicana y Uruguay y, por cierto, se esperan nuevas suscripciones.

8. El Acuerdo permite expresamente la formulación de reservas. Es así como el Artículo 37 dispone “El presente Acuerdo admite reservas”. De esta forma se consagra expresamente la regla general de los acuerdos multilaterales.

9. A esta fecha dos países han suscrito el Acuerdo sin reservas y 6 países lo han suscrito con reservas. El siguiente cuadro muestra, en materia de derechos de tráfico, las reservas formuladas:

PAIS	FORMULA RESERVA	NO FORMULA RESERVA
Chile		x
Colombia	x	
Guatemala	x	
Honduras	x	
Panamá	x	
Paraguay	x	
República Dominicana	x	
Uruguay		x

10. Si bien la posibilidad de formular reservas ha constituido una evidente ventaja para firmar el Acuerdo, también han surgido algunas dudas respecto del tratamiento de las citadas reservas y sus consecuencias, particularmente vinculadas a la reciprocidad. ¿Qué ocurre entre un país que otorga un derecho de tráfico y otro país que ha hecho reserva de ese derecho de tráfico? ¿Se puede formular cualquier reserva? ¿Se pueden objetar las reservas? ¿Hay un plazo para objetar las reservas? ¿Qué consecuencias jurídicas tiene la objeción hecha a una reserva? ¿Cuándo se puede formular una reserva? ¿Cuándo se puede retirar –total o parcialmente– una reserva? ¿De qué depende la validez de

una reserva?

11. Para que el Acuerdo continúe por la vía del éxito es necesario despejar las dudas que pudieran existir y procurar que todos los países tengan claridad sobre esta materia e interpreten de la misma manera las reservas que se formulen. Ese es el objetivo que persigue el presente documento.

Desarrollo

12. Al no señalar el texto del Acuerdo ninguna otra norma en materia de reservas, que no sea que las reservas son admisibles, el marco jurídico que les resulta plenamente aplicable es la “Convención de Viena sobre el derecho de los tratados”, en adelante “La Convención”. Como referencias útiles podemos agregar, además, la práctica internacional adoptada por la Organización de Estados Americanos y la “Guía Práctica sobre las reservas a los tratados” (en adelante “la Guía”) aprobada en 2011 por la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas.

13. La Convención señala que (2.d) “se entiende por reserva una declaración unilateral, cualquiera que sea su enunciado o denominación, hecha por un Estado al firmar, ratificar, aceptar o aprobar un tratado o al adherirse a él, con objeto de excluir o modificar los efectos jurídicos de ciertas disposiciones del tratado en su aplicación a ese Estado”.

14. El numeral 1.2 de la Guía expresa por su parte que “Se entiende por ‘declaración interpretativa’ una declaración unilateral, cualquiera que sea su enunciado o denominación, hecha por un Estado o por una organización internacional con objeto de precisar o aclarar el sentido o el alcance de un tratado o de algunas de sus disposiciones.”

15. Las reservas deben formularse siempre por escrito, empleando un texto lo más claro y preciso que resulte posible. La Guía recomienda que el Estado que la formula indique los motivos por los cuales se formula (2.1.2). Esto permite que la reserva sea comprendida e interpretada por los otros Estados. En cuanto a su oportunidad, el artículo 19 de la Convención dispone que las reservas pueden formularse “en el momento de firmar, ratificar, aceptar o aprobar un tratado o de adherirse al mismo”. Lo anterior sin duda otorga flexibilidad al sistema por cuanto, por ejemplo, un Estado que firma el Acuerdo sin reservas puede formularlas posteriormente al momento de ratificar el tratado.

16. Una reserva puede modificarse con el objeto de ampliar o disminuir su alcance.

17. Según la Guía, una reserva habrá de redactarse en términos que permitan percibir su sentido, a fin de determinar, en particular, su compatibilidad con el objeto y el fin del tratado (3.1.5.2); y deberá interpretarse de buena fe, teniendo en cuenta la intención del Estado que la formula según se infiera primordialmente del texto de la reserva, del objeto y del fin del tratado, y de las circunstancias en que la reserva se haya formulado (4.2.6).

18. Una reserva por la que un Estado se proponga excluir o modificar los efectos jurídicos de ciertas disposiciones de un tratado, o del tratado en su conjunto, para preservar la integridad de determinadas normas del derecho interno de ese Estado, podrá formularse únicamente en la medida en que no afecte a un elemento esencial del tratado ni a su estructura general (3.1.5.5. de la Guía).

19. En materia de retiro de las reservas, conforme al artículo 22 de la Convención, una reserva puede ser retirada en cualquier momento, siempre por escrito. Esto nuevamente otorga flexibilidad al sistema, toda vez que se puede levantar la reserva ya sea que ésta se haya formulado al firmar, o al ratificar o al adherirse al tratado, en cualquier momento. Se contribuye de este modo progresivamente a la unificación del derecho internacional y en el caso de nuestro Acuerdo, además, a la liberalización del transporte aéreo internacional que conduce a la integración regional.

20. El depositario del tratado, en nuestro caso la CLAC conforme al artículo 36 del Acuerdo, debería siempre notificar las reservas que se formulen al Acuerdo, así como su retiro, a todos

los Estados contratantes y a los demás Estados facultados para llegar a ser partes en el tratado (artículo 23 de la Convención), es decir y en síntesis, a todos los Estados miembros de la CLAC.

21. Una reserva debe ser aceptada por los demás Estados, explícita o implícitamente.
22. La aceptación de una reserva por parte de los demás Estados contratantes, constituye al Estado autor de la reserva en parte en el tratado y el Estado reservante queda obligado con aquellos Estados que aceptaron su reserva, en los términos del tratado modificado por la reserva.
23. Se considera que una reserva ha sido aceptada por un Estado cuando este no ha formulado objeción a la reserva dentro de los doce meses siguientes a la fecha en que hayan recibido la notificación de la reserva (Artículo 20.5 de la Convención).
24. En caso de aceptación de una reserva, las obligaciones del tratado son contraídas por los Estados en la medida determinada por la reserva, teniendo presente que siempre las reservas tienen un efecto bilateral, en el sentido que aprovechan no sólo al Estado que las ha formulado sino que a cada uno de los demás Estados aceptantes de dicha reserva, en sus relaciones con el Estado que las ha formulado. Por una elemental aplicación del principio de reciprocidad, lo que reserva un Estado lo inhabilita para exigir en su provecho la materia que reservó.
25. Por último, conforme a lo previsto en el artículo 21.3 de la Convención, la reserva formulada por un Estado no modifica las disposiciones del tratado en lo que respecta a las otras partes en el tratado, en sus relaciones entre sí.
26. En suma, efectuada una reserva por un Estado de la CLAC, los demás Estados partes quedan ligados entre sí por la totalidad de las disposiciones del Acuerdo Multilateral y quedan, además, ligados con el Estado reservante, por todas las normas del Acuerdo excepto por aquellas sobre las cuales formuló reserva.
27. La única limitación que nuestro Acuerdo tiene en materia de reservas es la prevista en el artículo 19.c de la Convención. Se señala allí que los Estados pueden formular reservas, en las oportunidades ya indicadas, a menos que "la reserva sea incompatible con el objeto y fin del tratado".
28. La Convención de Viena no establece un criterio ni un método que permita determinar cuándo una reserva no es compatible con el objeto y fin del tratado, como podría ser una decisión colectiva de todos los Estados Parte, o la intervención de un tercero independiente que se pronunciara sobre la compatibilidad de la reserva. Por lo anterior el criterio de compatibilidad queda entregado a la apreciación de cada Estado, los que deberán decidir unilateralmente si una reserva determinada es o no compatible con el Acuerdo. En consecuencia, un Estado de la CLAC podría considerar que una reserva formulada por otro Estado de la región es incompatible con el objeto y fin del tratado y objetarla, y otro Estado de la CLAC podría adoptar un criterio distinto y aceptar dicha reserva.
29. Según la Guía, una reserva es incompatible con el objeto y fin del tratado si afecta a un elemento esencial del tratado, necesario para su estructura general, de tal manera que comprometa la razón de ser del tratado (3.1.5).
30. El objeto y el fin del tratado deben determinarse de buena fe, teniendo en cuenta los términos del tratado en el contexto de estos, en particular el título y el preámbulo del tratado. También se podrá recurrir a los trabajos preparatorios del tratado y a las circunstancias de su celebración, así como, cuando proceda, a la práctica ulterior de las partes (3.1.5.1)
31. Un Estado puede objetar la reserva formulada por otro Estado, siempre por escrito.
32. La Guía define a la "objeción" como una declaración unilateral, cualquiera que sea su enunciado o denominación (2.6.1), hecha por un Estado como reacción ante la reserva a un tratado

formulada por otro Estado, por la que el Estado que hace la objeción se propone impedir que la reserva produzca los efectos jurídicos deseados u oponerse de otro modo a la reserva (2.6.1), indicando los motivos por los cuales se formula la objeción (2.6.9).

33. Salvo que el tratado indique otra cosa, y nuestro Acuerdo no lo hace, las objeciones deben formularse dentro de los doce meses siguientes a la fecha en que haya recibido la notificación de la reserva o hasta la fecha en que ese Estado haya manifestado su consentimiento en obligarse por el tratado, si esta última es posterior (2.6.12).

34. De acuerdo a lo establecido en el artículo 20 de la Convención, la objeción hecha por un Estado contratante a una reserva formulada por otro Estado, no impedirá la entrada en vigor del tratado entre el Estado que haya hecho la objeción y el Estado autor de la reserva, a menos que el Estado autor de la objeción manifieste inequívocamente la intención contraria, es decir, la intención que el Acuerdo no entre en vigor entre el Estado que hace la objeción y el Estado que formuló la reserva. De allí que es muy importante la claridad y precisión con que se haga una eventual objeción.

35. Cuando un Estado que haya hecho una objeción a una reserva, no se oponga a la entrada en vigor del tratado entre él y el Estado autor de la reserva, las disposiciones a que se refiera la reserva no se aplicarán entre los dos Estados en la medida determinada por la reserva (artículo 21.3 de la Convención).

36. Una objeción a una reserva podrá ser retirada, siempre por escrito, en cualquier momento toda vez que nuestro Acuerdo no dispone otra cosa (artículo 22.2 de la Convención).

37. El retiro de una objeción a una reserva, solo surtirá efecto cuando su notificación haya sido recibida por el Estado autor de la reserva (artículo 22.3.b de la Convención). Se presume que el Estado que retira su objeción a una reserva, ha aceptado esa reserva (2.7.4, de la Guía).

38. El depositario del tratado, en nuestro caso y conforme al artículo 36 del Acuerdo, la CLAC, debería siempre notificar las objeciones a las reservas que se formulen, así como el retiro de las objeciones, a todos los Estados contratantes y a los demás Estados facultados para llegar a ser partes en el tratado (artículo 23 de la Convención), es decir, a todos los Estados miembros de la CLAC.

39. La Guía elaborada por la Comisión de Derecho Internacional de Naciones Unidas, exhorta a los Estados -en su numeral 2.5.3- a que permanentemente examinen la utilidad de las reservas:

- a) Los Estados que hayan formulado una o varias reservas a un tratado deberían proceder a un examen periódico de estas y considerar el retiro de las reservas que ya no respondan a la finalidad para la que fueron formuladas;
- b) En tal examen, los Estados deberían prestar especial atención al objetivo de preservar la integridad de los tratados multilaterales y, cuando proceda, considerar la utilidad del mantenimiento de las reservas, particularmente en relación con su derecho interno y con la evolución de éste desde que se formularon dichas reservas;
- c) Los Estados que pretendan formular reserva, deberían hacerlo de la manera más precisa y restringida posible, plantearse la posibilidad de limitar su alcance y velar por que no sean incompatibles con el objeto y el fin del tratado a que se refieran;
- d) La motivación de una reserva (o de una declaración unilateral) por su autor es importante para la evaluación de la validez de la reserva, y los Estados y las organizaciones internacionales deberían motivar cualquier modificación de una reserva.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

40. Se invita al Comité Ejecutivo a tomar nota de la información presentada, intercambiar opiniones al respecto y evaluar la conveniencia de dictar una Resolución o Recomendación sobre la materia.

**GUÍA DE ORIENTACIÓN CLAC
 SEXTA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO DE LA OACI”
 (Montreal, Canadá, 18 al 22 de marzo de 2013)**

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
<p>1. PANORAMA MUNDIAL DE LAS TENDENCIAS Y NOVEDADES.</p>	<p>1.1 La industria y los aspectos normativos</p> <p>La conferencia examinará las principales novedades en la industria del transporte aéreo 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). Esta cuestión abarcará ámbitos tales como: alianzas entre líneas aéreas, arreglos de consolidación y de cooperación, modelos de transportistas económicos, aspectos económicos y viabilidad de las líneas aéreas, y ciertos retos importantes a los que se enfrenta la industria (como lo es el efecto negativo de la volatilidad del precio del combustible). La conferencia evaluará las repercusiones de estas novedades por lo que respecta a los mercados y la evolución de la reglamentación.</p> <p>1.2 Otros ámbitos de la labor de la OACI que pueden tener repercusiones económicas</p> <p>La Conferencia recibirá informes sobre el avance en otros ámbitos de la labor de la OACI (p. ej. seguridad operacional de la</p>	<p>El Grupo <i>ad hoc</i> acordó:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Solicitar colaboración de ALTA, para que proporcionen información sobre los beneficios de las alianzas estratégicas para abaratar costos; • Encargar a Colombia que elabore un Proyecto de Nota de estudio en la que, entre otras cosas, se considere los beneficios y repercusiones de las alianzas estratégicas. <p>El Grupo <i>ad hoc</i> acordó:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Esperar los resultados de las Conferencias Mundiales de AVSEC y Navegación Aérea, para disponer información suficiente que permita elaborar una Nota de Estudio. Dicha nota deberá estar lista antes de la última semana de enero de 2013, fecha en la que

<p>2.EXAMEN DE CUESTIONES CLAVE Y MARCO NORMATIVO CONEXO</p>	<p>aviación, seguridad de la aviación y medio ambiente) que pueden tener repercusiones económicas en el desarrollo del transporte aéreo o en la reglamentación económica (p. ej., el financiamiento).</p> <p>2.1 Acceso a los mercados</p> <p>En el marco de esta cuestión se tratará el tema del intercambio de derechos comerciales principalmente más allá de las tercera y cuarta libertades, la mayor flexibilidad en relación con los servicios exclusivamente de carga, la liberalización de servicios auxiliares (p. ej.: los servicios de escala); los enfoques regionales o plurilaterales, las posibilidades de multilateralismo, la capacidad de las líneas aéreas y las cuestiones relacionadas con el acceso a los aeropuertos, comprendidas la asignación de turnos y las restricciones a los vuelos nocturnos.</p>	<p>también se sugiere la realización del primer GEPEJTA del próximo período;</p> <ul style="list-style-type: none">• De igual manera, deberán contribuir para la elaboración de la nota, Chile en asuntos de Seguridad Operacional, Guatemala en Medio Ambiente y República Dominicana en AVSEC.• Chile informó que elaborará una Nota de estudio sobre acceso a los mercados, la misma que estará abierta al apoyo de los Estados miembros que deseen adherirse;• La Secretaría elaborará un Proyecto de Nota informativa acerca del “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos”;• La Secretaría elaborará un Proyecto de Nota informativa sobre el desarrollo de las diferentes subregiones y organismos en temas de transporte aéreo (UNASUR, AEC, Comunidad Andina, MERCOSUR, ALBA, etc.);• Se deberá adoptar una posición respecto a la propuesta que presentará la Secretaría de la OACI en el tema referido al “Modelo de Acuerdo Multilateral de Carga”, para lo que Brasil presentará un proyecto de Nota de estudio.
---	---	--

	<p>2.2 Propiedad y control de los transportistas aéreos</p> <p>En el marco de esta cuestión se tratarán temas relacionados con la liberalización de las reglas relativas a la designación y autorización que se otorga a las líneas aéreas trascendiendo el requisito de la propiedad y control nacionales; las inversiones extranjeras en líneas aéreas nacionales, y los arreglos normativos para facilitar el acceso de las líneas aéreas a los mercados de capital internacionales.</p> <p>2.3 Protección del consumidor</p> <p>En el marco de esta cuestión se tratarán asuntos relacionados con la protección de los consumidores, los derechos de los pasajeros del transporte aéreo, y los correspondientes enfoques normativos y prácticas de la industria (comprendidas las condiciones del transporte, los compromisos de la industria y la insolvencia de las líneas aéreas); transparencia en la tarificación de las líneas aéreas; elaboración de textos de orientación de la OACI, y compatibilidad o armonización de enfoques normativos.</p> <p>2.4 Competencia leal</p> <p>En el marco de esta cuestión se tratarán asuntos relacionados con la prevención de prácticas competitivas desleales; el impacto</p>	<p>El Grupo <i>ad hoc</i> acordó:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Antes de establecer una posición, pedir a Colombia una ampliación sobre el “Mecanismo de waiver”, en aplicación al criterio de propiedad sustancial y control efectivo. <p>El Grupo <i>ad hoc</i> acordó:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pedir a República Dominicana que amplíe información respecto a su experiencia, en lo concerniente a la protección de viajeros por quiebre de aerolíneas (póliza y/o fianza); • Encargar a la Secretaría que elabore un Proyecto de Nota de estudio sobre el trabajo realizado por la CLAC, en materia de “Servicio al Cliente y Calidad Total de los Servicios Aéreos” (Resolución A18-03), para presentar a la Conferencia. <p>El Grupo <i>ad hoc</i> acordó:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Encargar a Brasil la elaboración de un Proyecto de Nota de estudio o informativa,
--	---	---

	<p>de la consolidación y concentración de la industria; el efecto de los marcos de reglamentación en la industria de las líneas aéreas; y la compatibilidad o armonización en la aplicación de leyes/reglas relativas a la competencia.</p> <p>2.5 Salvaguardias</p> <p>En el marco de esta cuestión se tratarán cuestiones relativas a la participación sostenible y efectiva de todos los Estados, especialmente de los países en desarrollo, en el transporte aéreo; la garantía de los servicios; y la prevención de medidas unilaterales que afecten al transporte aéreo.</p> <p>2.6 Impuestos y otros gravámenes sobre el transporte aéreo internacional</p> <p>En el marco de esta cuestión del orden del día se tratarán cuestiones relacionadas con los impuestos/derechos/tarifas que se imponen a la aviación civil, el impacto de la aplicación de impuestos o gravámenes no relacionados con la aviación en el desarrollo del transporte aéreo, y sus repercusiones por lo que respecta a las políticas de la OACI sobre impuestos y derechos.</p> <p>2.7 Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea</p> <p>Se presentarán a la conferencia informes</p>	<p>sobre las condiciones generales atinentes a la “Comercialización de los Servicios de Transporte Aéreo”, (Recomendación A19-08).</p> <p>El Grupo <i>ad hoc</i> acordó:</p> <ul style="list-style-type: none">• Encargar a Cuba la elaboración de un Proyecto de Nota de estudio o informativa sobre la posición regional. <p>El Grupo <i>ad hoc</i> acordó:</p> <ul style="list-style-type: none">• Encargar a Cuba y Guatemala que preparen un Proyecto de Nota de estudio en el que se haga referencia a la Declaración de Cartagena, para evitar la imposición de gravámenes al Transporte Aéreo, en materia de Medio Ambiente;• Adoptar una posición para apoyar cualquier iniciativa para eliminar la doble tributación. <p>El Grupo <i>ad hoc</i> acordó:</p> <ul style="list-style-type: none">• Encargar a la Secretaría solicitar a los
--	--	---

	<p>sobre la situación financiera de los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea, la aplicación de las recomendaciones dimanantes de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea – 2008 (CEANS), y en la misma se considerarán cuestiones conexas tales como el financiamiento de las funciones de supervisión de la reglamentación (p. ej., seguridad operacional, seguridad de la aviación, y supervisión económica de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea).</p> <p>2.8 Aplicación de las políticas y orientaciones de la OACI</p> <p>En el marco de esta cuestión se tratará el asunto de la pertinencia y eficacia de las políticas y orientaciones existentes de la OACI sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional, su aplicación o implantación por los Estados, y las medidas para mejorar la situación.</p>	<p>Estados copia de la respuesta que enviaron a OACI sobre la encuesta de la CEAN, para decidir, posteriormente, si es pertinente o no la presentación de una Nota de estudio al respecto.</p> <p>El Grupo <i>ad hoc</i> acordó:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Encargar a la Secretaría la elaboración de un Proyecto de Nota de estudio para discutirla en la próxima reunión, sobre la importancia que debe darse al área de Transporte Aéreo en el seno de la OACI, que de un tiempo a esta parte ha venido disminuyendo sustancialmente.
--	--	--

Notas adicionales:

- Solicitar a los Estados, que tengan intención de presentar notas de estudio en la Conferencia, que antes de hacerlo lo sometan a consideración del Grupo *ad hoc*, para solicitar apoyo de los Estados miembros a las mismas;
- Encargar a la Secretaría que explore la posibilidad de generar una base de datos que recoja los antecedentes de anteriores conferencias, a efectos que los Estados puedan obtener la información con mayor facilidad.

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/82-NI/01
07/08/12

LXXXII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Guayaquil, Ecuador, 7 y 8 de agosto de 2012)

Cuestión 11 del Orden del Día:

Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y Medidas Basadas en criterios de Mercado (MBM) en OACI

(Nota informativa presentada por ALTA)

Antecedentes

1. Las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) son tratadas en la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), la que celebra anualmente sesiones llamadas Conferencia de las Partes (COP, por su sigla en inglés). Su última versión –la COP17– se realizó en Durban, Sudáfrica, entre los días 28 de noviembre y 10 de diciembre de 2011.
2. El marco legal que actualmente regula las emisiones de GEI está definido por la CMNUCC y su Protocolo de Kioto, el que fue acordado durante la COP3 en el año 1997, en Japón. El primer período de compromisos expira en 2012, habiéndose acordado un segundo período de compromisos para el Protocolo de Kioto en la Conferencia de Durban de 2011, el cual en principio durará entre cinco y ocho años – a definir en las negociaciones en curso–.
3. La CMNUCC y su Protocolo de Kioto establecen claras diferencias entre las responsabilidades de países desarrollados (Anexo I) y aquellos en desarrollo. Según el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR, por su sigla en inglés), las emisiones de estos últimos no están sujetas a reducciones cuantitativas. Cabe destacar que ninguno de los países de Latinoamérica o el Caribe están listados en el Anexo I. En el transporte aéreo este principio es un reflejo

de las diferencias de madurez entre distintos mercados y las diferentes realidades y contextos económicos y sociales de los países;

Cabe señalar que los estados han vuelto a comprometer recientemente su apoyo al proceso reafirmando los principios de la CMNUCC y de su Protocolo de Kioto –en particular aquellos de equidad y CBDR en materia de cambio climático– en la reunión Rio+20, realizada en Rio de Janeiro, Brasil, entre los días 13 y 23 de junio del año en curso.

4. Entre los principios resaltados durante Rio+20 se destacan, en los Apartados 1 y 5 de una declaración final de 283 párrafos, el compromiso con el desarrollo sostenible y sus tres pilares económico, social y ambiental, la erradicación de la pobreza y el compromiso para acelerar la consecución de las metas de desarrollo internacionalmente acordadas, tales como los Objetivos de Desarrollo del Milenio.

5. El transporte aéreo internacional es un motor del desarrollo, en tanto facilita el logro del desarrollo sostenible en sus tres dimensiones: económica, social y ambiental; en particular en los países en desarrollo.

6. La aviación cuenta con altísimos estándares de eficiencia, los que mejoran continuamente debido –en parte– a que el combustible ya constituye la principal fuente de costos operacionales de las aerolíneas. Estos estándares son mejorados continuamente por medio de políticas de renovación de flota y optimización de procedimientos de vuelo, entre otros. Este esfuerzo tiene que ser reconocido en cualquier medida que se adopte, pues la industria Latinoamericana en general ha hecho un esfuerzo sin precedentes por tener tecnología de punta amigable con el medio ambiente.

7. En cuanto al impacto transporte aéreo en términos de emisiones de GEI, éste representa sólo el 2% de las emisiones totales en el mundo. Junto con las emisiones de transporte marítimo, las del transporte aéreo internacional no son reguladas por Kioto, el cual administra sólo fuentes fijas, atribuibles a un país o “sector”.

8. Acerca de aviación y medio ambiente, la 36ª Asamblea de OACI en 2007 adoptó una resolución que llamaba a los países que planeaban implementar esquemas especiales para las emisiones de aviación, a hacerlo sólo bajo consentimiento mutuo.

9. Sobre regulaciones en el transporte aéreo, cabe recalcar que el Convenio de Chicago llama a la no-discriminación entre operadores. Sin embargo, en el pasado OACI ha reconocido las circunstancias especiales de las aerolíneas en países en desarrollo, mediante las cuales éstas estuvieron exentas de restricciones de ruido por siete años.

10. Las diferencias entre países desarrollados y países en desarrollo se reflejan en el transporte de pasajeros a través de la madurez de los mercados y participación de mercado de sus aerolíneas. En este sentido, cabe mencionar que las rutas entre América Latina y Europa se encuentran cubiertas en sobre 80% por compañías basadas en Europa, y las rutas entre la misma región y Estados Unidos de América tienen una oferta cercana al 75% por parte de aerolíneas basadas en EEUU (medidos en ASK). Dadas estas circunstancias, cualquier medida que castigue el crecimiento supondrá desigualdades competitivas para las aerolíneas basadas en la región, las que necesitan triplicar y cuadruplicar sus operaciones respectivamente para igualar la participación de mercado de sus contrapartes Europeas y Estadounidenses en los mercados señalados.

11. El Convenio de Chicago también establece que cada Estado tiene completa y exclusiva soberanía sobre el espacio aéreo situado sobre su territorio.

12. La resolución sobre medio ambiente de la 37ª Asamblea de OACI de 2010 – la cual recibió en algunos de sus párrafos reservas tanto por países desarrollados como países en desarrollo– adoptó los siguientes objetivos, los cuales no serán atribuibles específicamente a ningún Estado u operador:

Conseguir 2% de mejora anual en eficiencia de combustible hasta 2020;
Meta aspiracional de 2% de mejora anual en eficiencia de combustible entre 2021 y 2050;
Esforzarse por conseguir un objetivo aspiracional global de mediano plazo para crecimiento neutral en carbono a contar de 2020;

13. La misma resolución contempla los siguientes elementos para alcanzar las metas mencionadas:

Reconocimiento de las diferentes circunstancias de los Estados y la necesidad de proveer apoyo necesario a los países en desarrollo incluyendo apoyo económico, transferencia tecnológica y creación de capacidad;
Tomar en cuenta la madurez de los mercados de aviación;
Exención de-minimis para los países que aporten con menos de 1% a la totalidad del tráfico mundial –medido en RTK–;
Reconocimiento por parte de los países de las inversiones pasadas y futuras de las aerolíneas para reducir sus emisiones, al momento de diseñar e implementar MBM para tratar el impacto de la aviación en el medio ambiente;

14. A través del artículo 2.2 del Protocolo de Kioto, se ha encargado a las Partes Anexo I (sólo países desarrollados) a que procuren, a través de la OACI, reducir o limitar las emisiones de GEI producto del transporte aéreo internacional. Por esto, la OACI deberá adaptar y reflejar los principios de la Convención y de su Protocolo de Kioto –incluyendo CBDR–, al recibir el mandato para tratar la cuestión de cambio climático del foro de competencia primaria en la materia, como es la CMNUCC. Consecuentemente, la OACI ha establecido un grupo de trabajo ad-hoc para tratar la viabilidad de la implementación de MBM, compuesto por: Australia, Brasil, Canadá, Comisión Europea, la Coalición Internacional para la Aviación Sustentable (ICSA), Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, IATA, India, Japón, México, Nigeria, República de Corea, Singapur y Suiza.

15. Puesto que la representatividad de los países de América Latina y el Caribe en el grupo ad-hoc actualmente trabajando el asunto de las MBM en OACI es escasa, los mecanismos propuestos potencialmente atentarían contra principios claves de la CMNUCC que apuntan a defender los intereses de estas regiones en cuanto a desarrollo y erradicación de la pobreza;

16. En particular, el grupo ad-hoc de MBM en la OACI actualmente plantea tres “opciones” para un plan mundial de MBM que incorpore las emisiones producto del transporte aéreo internacional:
Compensación mundial obligatoria (Opción 1);
Compensación mundial obligatoria complementada por un mecanismo de generación de ingresos (Opción 2);
Comercio mundial de derechos de emisión (Sistema de tope y comercio) (Opción 3);

17. El grupo ad-hoc de MBM en OACI también sugiere tres aproximaciones para distribuir la base de referencia mundial entre los distintos participantes:

Siguiendo el criterio de los derechos adquiridos (“grandfathering”), las obligaciones de compensación futuras de los participantes se calcularían sobre la base de las emisiones anteriores de cada uno (por ej., el promedio de emisiones entre el año x y el año z).

El análisis comparativo (“benchmarking”) utiliza un indicador de la eficiencia para determinar qué volumen de emisiones deberá compensar el participante (por ej., emisiones por tonelada-kilómetro de pago, o RTK). El valor de referencia para la comparación podría basarse en el rendimiento promedio o máximo de la industria; o

Con la fórmula del porcentaje de emisiones, cada participante debe compensar un porcentaje determinado de sus emisiones para cubrir el volumen total de emisiones que deberán compensar todos los participantes.

18. Se invita a los Directores reunidos en el Comité Ejecutivo de la CLAC a estudiar el presente documento y:

19. No apoyar ninguna de las tres opciones para un plan mundial de MBM propuestas por el grupo ad-hoc de OACI sin antes definir el alcance de cada una de ellas para los países que se encuentran en desarrollo y con mercados de transporte aéreos que aún no alcanzan su madurez, pues la aplicación de MBM mundiales que no consideren estas circunstancias especiales amenazan con imponer barreras adicionales al crecimiento y generar distorsiones de mercado en las rutas entre regiones desarrolladas y en vías de desarrollo

Apoyar el trabajo en OACI para alcanzar un acuerdo multilateral sobre emisiones, enfatizando que estas deben respetar los principios de la CMNUCC y tener en cuenta los principios acordados en la 37ª Asamblea de OACI, en especial: no discriminación y oportunidades equitativas, circunstancias específicas y capacidades diferentes, medidas más efectivas y eficientes, facilitar el cumplimiento de la industria, evitando mayores costos a la misma.

20. No comenzar la limitación al desarrollo a través de las fuentes móviles internacionales, ya que los países desarrollados recién se encuentran discutiendo cómo incorporar estas emisiones 15 años después de los compromisos adquiridos en Kioto. No es sensato restringir el crecimiento de una actividad como el transporte aéreo, que es uno de los principales motores de crecimiento y desarrollo de las economías, sin haber considerado antes las emisiones de otros sectores locales como fuentes de emisión fijas y del transporte terrestre, en especial en los países desarrollados. Muchas industrias locales no tienen estándares de eficiencia tan altos como los de las líneas aéreas, e incluso presentan muchas menos complejidades para su fiscalización.

21. Establecer y/o reforzar mecanismos para asegurar el desarrollo sustentable de la actividad del transporte aéreo, como la mejora continua de procedimientos, inversión en infraestructura, y el desarrollo de biocombustibles en la región.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

22. Se invita al Comité Ejecutivo a tomar conocimiento de la información presentada.



Todo digital en Carga...

Take the paper **OUT** >>



IATA e-freight

Agosto 2012

IATA E-FREIGHT
SIMPLE > ELECTRONIC > PAPER FREE

Simplifying the Business



IATA e-freight

Qué es? >>



IATA E-FREIGHT
SIMPLE > ELECTRONIC > PAPER FREE

- e-freight es Paper-Free**
Elimina la necesidad de papel en la cadena de suministros.
- e-freight es Simple**
Simplifica el proceso de carga con mensajes electrónicos.
- e-freight es un desafío**
e-freight = e-ticket + e-passport
para clientes que no pueden caminar ni hablar

Simplifying the Business

2



IATA e-freight
Antecedentes >>



En la actualidad, la industria de carga aérea aún depende de procesos en base a documentos impresos, como apoyo para el movimiento de carga.

Un flete aéreo promedio genera hasta 30 documentos distintos, aumentando el costo y alargando los tiempos de transporte.

Simplifying the Business 3



e-freight
Objetivos >>



IATA e-freight es una iniciativa orientada a lograr una transformación en la eficiencia y competitividad de la Industria del transporte de carga aérea.

Involucra a aduanas, aerolíneas, agentes de carga, personal de rampa, consignatarios y agentes de aduana.

Reemplaza documentos de papel por mensajes electrónicos, reduciendo costos y mejorando la precisión, tiempos de tránsito y competitividad del transporte aéreo.

Simplifying the Business 4



IATA e-freight
Beneficios para la Industria>>



Menores tiempos de tránsito
Envío previo de documentos permite **reducir en ~24 horas en el tiempo de tránsito.**

Mayor precisión
Reduce demoras causadas por ingreso de datos imprecisos o inconsistentes. Los documentos electrónicos están menos expuestos a ser traspapelados, evitando retrasos causados por documentos perdidos.

Mejor Rastreo
Posibilidad de tracking en línea.

Simplifying the Business 5



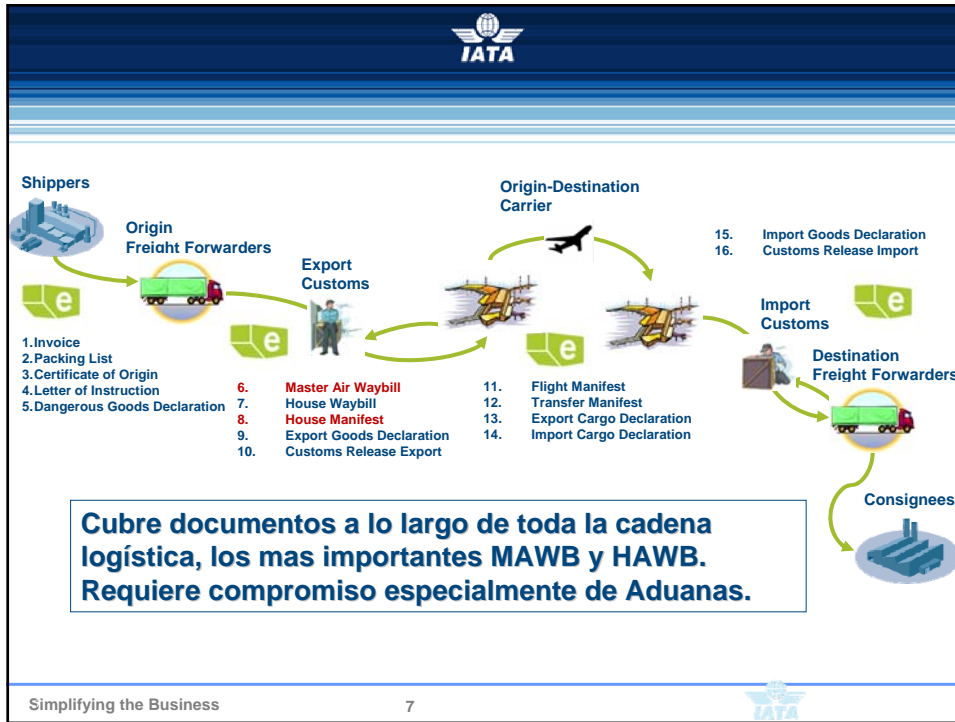
IATA e-freight
Beneficios para la Industria>>




Mayor seguridad
Los documentos electrónicos están solamente a disposición de las partes que los requieren para llevar a cabo el envío.

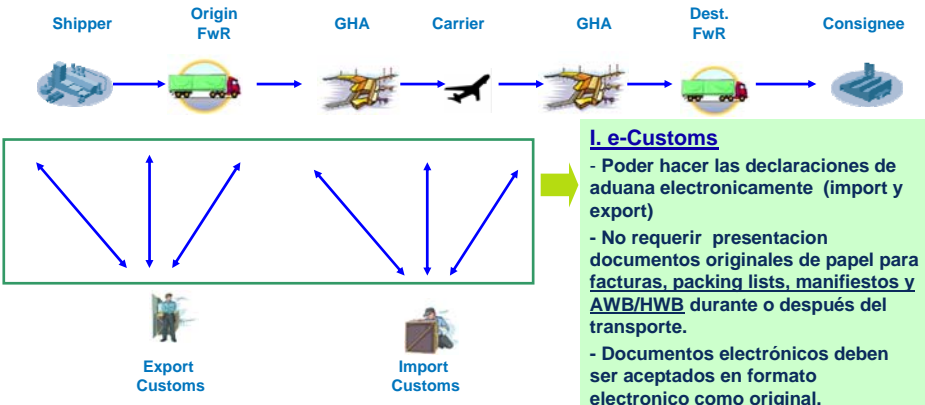
Amigable con el medio ambiente
IATA e-freight eliminará más de 7.800 toneladas de documentos de papel, equivalentes a 80 Boeing 747 cargueros.

Simplifying the Business 6






e-customs is el primer componente para tener e-freight



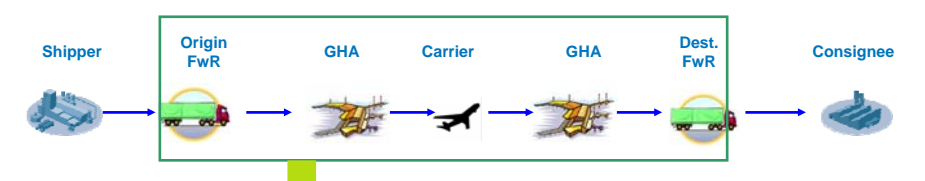
I. e-Customs

- Poder hacer las declaraciones de aduana electrónicamente (import y export)
- No requerir presentación de documentos originales de papel para facturas, packing lists, manifiestos y AWB/HWB durante o después del transporte.
- Documentos electrónicos deben ser aceptados en formato electrónico como original.

Simplifying the Business 9 © INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION 2008



Comunicación electrónica entre agentes de carga, aerolíneas y groundhandlers es el segundo componente.



II. Electronic communication between FF-Airline-GHA

- Capacidad para enviarse electrónicamente FWB y FHL entre FF-Airline-GHA
- Capacidad completa de e-AWB (obligatorio como parte de e-freight a partir de finales de 2012)
- Procedimientos definidos para aceptar embarques en origen y destino sin documentación original de papel, (puede requerir una nota de entrega o un recibo de la bodega como proceso provisorio)

Simplifying the Business 10 © INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION 2008



Comunicación entre agentes, shippers y consignatarios es el tercer componente



III. 'e-Pouch'

- Capacidad del agente de origen de enviar documentación electrónica relevante al agente de destino, agente de aduana, y shipper (guía aérea hija, factura, packing list)
- Puede hacerse a través de mensajes EDI (Cargo-IMP/XML)
- Capacidad de archivar documentos electrónicos (e-Archiving)
- Una vez que este proceso esta funcionando, el agente no necesita entregar estos documentos a la aerolínea para realizar el transporte a destino. (Solo se mantendrá en el pouch la documentación requerida para cargas especiales que requieran aun documentación en papel)

Simplifying the Business 11 © INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION 2008



IATA e-freight

Dónde estamos >>



41 países, 430 aeropuertos, 47 líneas aéreas y 2100 agentes de carga a nivel mundial.

En nuestra región están implementados:
Canadá, Chile, Colombia y México.

Próximamente:
Ecuador, Perú, Brasil y Argentina.

Simplifying the Business 12



IATA e-freight
Participantes>>

- LAN
- IB
- AA
- AF
- AC
- DL

➤ **Agencias de Carga**

- DHL Global Forwarding
- Kuehne & Nagel
- Newport
- Agility
- Expeditors
- Panalpina

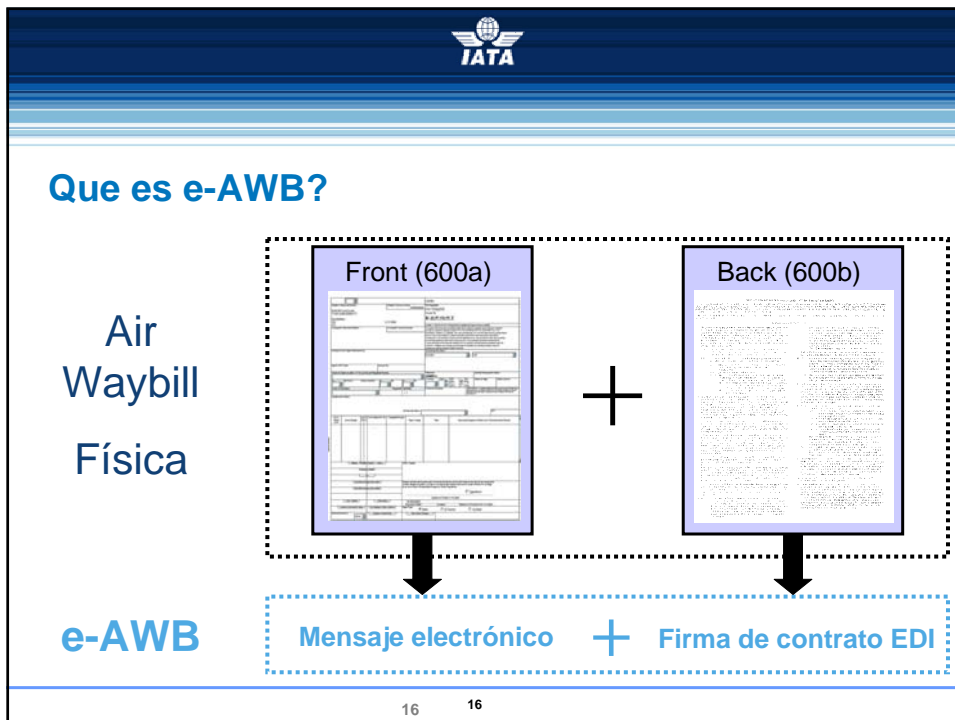
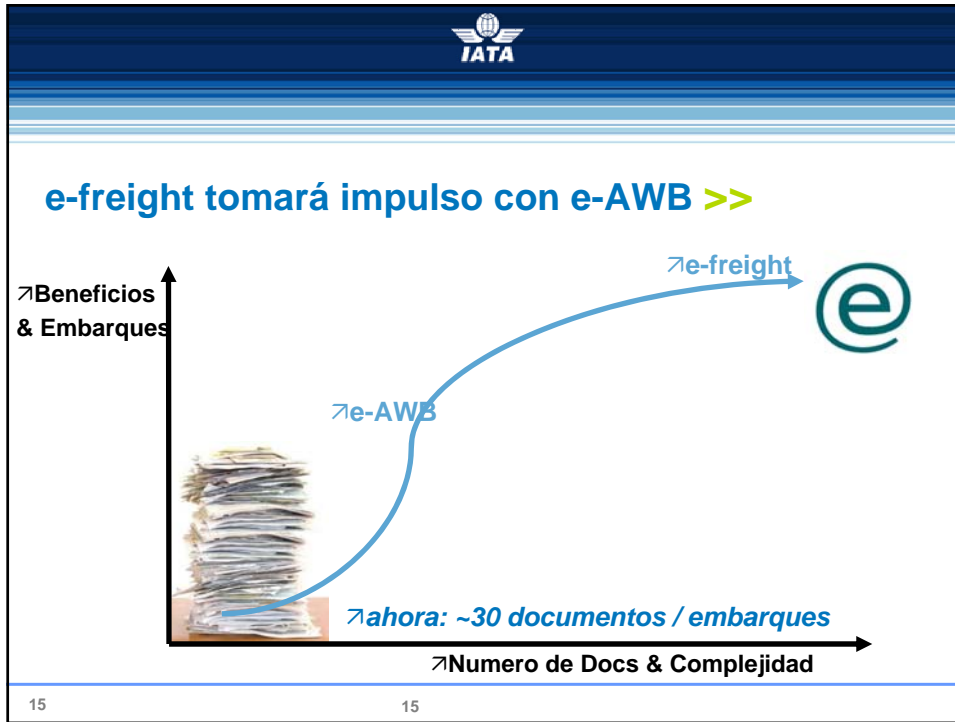




Objetivos Globales>>

100% e-AWB al 2014
100% e-freight a 2015







Nuestros Objetivos Regionales 2012 >>

- Lograr 5% de penetración de e-AWB en la región (CA y Latam)
- 50% de capacidad e-Freight en 12 de los top 34 aeropuertos
- Bogotá, Santiago de Chile y Toronto.
- Crear plan de acción de e-Freight en los países prioridad para el comité eCAG
- 3 países entre Costa Rica, Rep. Dominicana, Ecuador y Panamá.
- Nuevo país live en e-Freight
- Uno entre Brasil, Ecuador y Peru.
- Nuevo aeropuerto live en e-Freight
- 3 en total: Chile (Puerto Montt), Colombia (Medellín) y México (Cancun).



Próximos pasos : Solicitamos a Estados CLAC

>>

- Es importante destacar los ejemplos de mejores practicas en la region. Chile, Colombia y Mexico han logrado un gran avance con el apoyo de las autoridades aduaneras, lineas aereas (LAN, Iberia) y agentes e intermediarios (Kuene & Nagel, DHL)
- Ecuador es un mercado de carga aerea muy importante que no puede continuar rezagado, necesitamos darle un impulso a la iniciativa e-freight concertando una reunion para crear el grupo de trabajo con aerolineas, agentes y autoridad aduanera e iniciando pruebas en paralelo con el sistema Ecuapass.
- Es importante que los estados entiendan y asignen claramente la responsabilidad de transmision de informacion a los propietarios de cada documento, el ejemplo mas claro es el de las guias house (HAWB) en que muchas veces se asigna la responsabilidad al transportador siendo documentos del agente.



IATA e-freight

Mayor información >>



Toda la documentación clave e información relevante está disponible en el sitio web de IATA: www.iata.org/e-freight y www.iata.org/eawb

Contacto Regional:

Carmen Gloria Álvarez,
Regional Manager Cargo e-Commerce

Mail: alvarezc@iata.org