

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/81-INFORME
CORRIGENDUM
13/10/11

LXXXI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Cartagena de Indias, Colombia, 27 y 28 de agosto de 2011)

Presidencia, lugar y fecha de la reunión

1. Bajo la presidencia del Sr. Luis Rodríguez Ariza, Presidente de la Junta de Aviación Civil y Presidente de la CLAC, se celebró la LXXXI Reunión del Comité Ejecutivo, los días 27 y 28 de julio de 2011, en la ciudad de Cartagena de Indias, Colombia, en el Hotel Las Américas Resort y Centro de Convenciones.

Secretaría y participantes

2. La Secretaría estuvo a cargo del Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC y participaron en la reunión 60 delegados representando a 15 Estados miembros, 4 Estados no miembros y 7 organismos internacionales. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 1**.

Ceremonia de apertura

3. El Sr. Raymond Benjamín, Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) dirigió unas breves palabras al Comité. A continuación, el Sr. Luis Rodríguez Ariza, Presidente de la Junta de Aviación Civil (JAC) de República Dominicana y Presidente de la CLAC, presentó el discurso de orden y posteriormente el Sr. Santiago Castro Gómez, Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) presentó el discurso de apertura. Los señalados discursos figuran como **Adjuntos 2** (Español e inglés), **3** y **4**, respectivamente.

Orden del Día

4. El Comité Ejecutivo adoptó el Orden del Día provisional, tal como se detalla en el **Adjunto 5** del presente informe.

5. Antes de iniciar las sesiones de trabajo y a efectos de modificar el Orden del Día, la Secretaría informó que en la Cuestión 5, figuraba la suscripción de las OMA's, como producto del trabajo del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), pues se tenía previsto que los Estados miembros firmen el señalado Acuerdo, pero la

reunión de la Junta General del Sistema (JG/23) realizada en la misma sede el día anterior, quedó pendiente realizar algunas modificaciones, por lo que se debía eliminar el punto correspondiente del Orden del Día.

SESIONES A PUERTA ABIERTA

Cuestión 1 del Orden del Día:

Informe de la Reunión del GEPEJTA/26 (Secretaría).

- **Encuesta de Medio Ambiente (Secretaría).**
- **Aplicación de la Cooperación Horizontal en materia de Seguridad Operacional (Chile).**

Nota de estudio CLAC/CE/81-NE/02- Secretaría

Nota informativa CLAC/CE/81-NI/01- Secretaría

Nota de estudio CLAC/CE/81-NE/16- Chile

6. El Comité Ejecutivo pasó revista al Informe de la Vigésimo Sexta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/26) presentado por la Secretaría, reunión que se había llevado a cabo en Ciudad de Guatemala, Guatemala, entre el 29 y el 31 de marzo de 2011. Siguiendo la secuencia de los temas discutidos, la Secretaría presentó a consideración de los Miembros del Comité Ejecutivo las conclusiones y sugerencias propuestas por el GEPEJTA.

7. Una vez abierto el debate, el Delegado de Argentina solicitó información sobre el número de países que hasta esa fecha había suscrito el “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos” y las reservas presentadas por cada uno de los firmantes. Al respecto, la Secretaría puso a disposición de la reunión la información solicitada e hizo notar que ésta estaba disponible en la página web de la CLAC, específicamente cuando se hacía referencia a las Resoluciones A19-3 y A19-15. En términos generales, dio a conocer que la mayoría de Estados habían presentado reservas sobre cabotaje y algunos sobre otros derechos. En todo caso, informó que el Acuerdo lo habían firmado: Chile, Uruguay, República Dominicana, Paraguay, Guatemala y Panamá y que, en esa misma reunión, lo haría Colombia. Finalmente, señaló que la Presidencia había realizado acercamientos con otros Estados y aspiraba que hasta finales de año sean por lo menos diez los Estados firmantes.

8. Al referirse a la Nota informativa CLAC/CE/81-NI/01, por la importancia de este tema, la Secretaría dio a conocer el avance del trabajo que venía realizando el Punto Focal de la Macrotarea de Medio Ambiente (Guatemala), y que será presentado en la próxima reunión del GEPEJTA. En este punto, el Delegado de Guatemala solicitó la palabra informando a la reunión que el día anterior, el Grupo *ad hoc* encargado de realizar el “Proyecto de Política Regional de Medio Ambiente” se había reunido para continuar y reprogramar su tarea.

9. En sentido de lo expuesto, el Representante de Guatemala recordó que en los últimos tres años, la OACI había sido muy activa en el desarrollo de una estrategia global para abordar el tema del cambio climático y la aviación civil internacional, refiriéndose a las Resoluciones adoptadas en la Asamblea de dicha Organización. Informó que el día anterior, en la reunión del Grupo *ad hoc*, su país había presentado una propuesta que consideraba era una alternativa que debía empezar a ser analizada para responder la propuesta europea.

10. Recordó asimismo, que durante el 37º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI (2010), se promulgaron las Resoluciones A37-18 y A37-19, las mismas que reflejaban la determinación de dicha Organización y sus Estados miembros para contribuir a los esfuerzos globales sobre el cambio climático y otras afecciones al medio ambiente, además de establecer un ambicioso programa de trabajo para continuar en el camino hacia el desarrollo sostenible de la aviación civil

internacional. Destacó asimismo, que la aviación civil internacional es el primer sector que ha adquirido un compromiso global compartido por todos sus componentes para alcanzar metas medioambientales que incrementen la eficiencia en el uso de combustibles y establezcan sus emisiones de CO₂ en el mediano plazo.

11. Recordó que la Resolución A37-19 se promulgó con la presentación de reservas de casi una tercera parte de la membresía de la OACI y el Consejo de dicha Organización había decidido establecer un período de enfriamiento a partir de la COP16 en Cancún, hasta que se presenten avances en la COP17 (Durban, Sudáfrica), a finales del 2011. Esto significaría que la OACI no perseguiría la creación de un marco de MBM (Medidas basadas en criterio de mercado) hasta que se lleguen a acuerdos en la implementación del Protocolo de Kyoto sobre el cambio climático. En contraparte, la Unión Europea a partir del 2012 impondrá un cargo de medio ambiente o un impuesto ambiental al transporte aéreo mundial, es decir, a los vuelos que se originen o tengan como destino algún Estado miembro de la UE.

12. Resaltó que ésta era una medida impuesta unilateralmente, ante lo cual era posible que otros Estados apliquen el principio de reciprocidad e impongan cargos similares a las compañías europeas operando hacia y desde sus territorios. También hizo notar que dicha medida constituía una enmienda al Sistema Europeo de Comercio de Emisiones de CO₂ que requiere que las compañías cedan sus cuotas, compren bonos a compañías o negocios, que emitan menos emisiones de lo contrario pagarían una multa. Expresó que la decisión de incluir a la aviación internacional en el ETS (*Emissions Trading System*) de la Unión Europea contraviene diversas y expresas disposiciones contenidas en el Convenio de Chicago y la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático y otras normas del derecho internacional.

13. Igualmente, agregó que las medidas unilaterales no reguladas multilateralmente era posible que desencadenen una serie de medidas similares que irían en detrimento de la aviación civil internacional y por supuesto también del comercio. Manifestó asimismo, que algunos países consideran esto como una medida de afectación extraterritorial a lo que se suma que no se garantiza que efectivamente el cargo impuesto sea usado por los países que lo cobran para mitigar los efectos de cambio climático o cooperar con otros Estados para este fin. En consecuencia, los diferentes escenarios descritos ilustraban la discrepancia entre los aspectos políticos y técnicos que rodean al transporte aéreo, corriendo el riesgo que algunos aspectos generen una distorsión y desbalance del transporte aéreo internacional significativo, sobretudo en la Región que es altamente sensible y vulnerable a las economías envolventes del mundo, por lo cual debía ser una prioridad en la agenda de los Estados de la Región establecer una perspectiva y diseñar estrategias a mediano y largo plazo, dentro del marco del desarrollo sostenible del transporte aéreo.

14. Continuó su exposición manifestando que las Medidas basadas en criterios de mercados, así como las mercancías y los mercados de carbono surgían como una vía complementaria y a eso se refirió Guatemala en la presentación que hizo el día anterior en la reunión del Grupo *ad hoc*, al referirse a una alternativa económicamente viable al compromiso asumido por países, empresas e individuos de disminuir las emisiones de gases que contribuyen al efecto invernadero, esto podía estar enmarcado en el cumplimiento y la observancia de las prerrogativas del Protocolo de Kyoto o podría estar también dentro del mercado voluntario, el cual no es jurídicamente vinculante, pero se ha desarrollado como respuesta a aquellos Estados y sectores que están interesados en convertirse en carbono neutral.

15. Para terminar, agregó que al realizar su presentación el día anterior en el Grupo *ad hoc*, se lo hizo con una visión para el análisis de lo que significaría una oportunidad de estimular el desarrollo sostenible de diferentes sectores, puesto que incentivarían la inversión privada, fomentarían la transferencia de tecnología y ofrecerían flexibilidad en el diseño de las estrategias de cumplimiento y de obligaciones de reducción a través de movilizar financiación hacia nuevos proyectos. Consideró

asimismo, que la iniciativa presentada por su país podría haber sido una alternativa de solución, razón por la cual la había llevado al seno de este foro, que era muy importante, para ser analizado, discutido y criticado de manera positiva, si es necesario. Estas críticas positivas muy bien se las podría incluir dentro de la propuesta y agradeció a los Estados miembros por el interés y apoyo recibido en el diligenciamiento de la encuesta circulada por Guatemala en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea de “Medio ambiente” y Ponente del Grupo *ad hoc*. Expresó que, de ahora en adelante, mejorarán la propuesta presentada, la misma que podría constituirse en una posición regional que debía seguir siendo estudiada.

16. Con relación a la presentación de Guatemala, el Delegado de México presentó un detalle de cómo se estaba viendo este asunto a criterio de su país en el seno de la OACI y algunas precisiones que podrían derivarse de esto. Destacó que el problema principal que tienen todos los Estados es enfrentar la aplicación del ETS a partir de enero de 2012 y que esto surge principalmente en el criterio de muchos Estados de que es una medida unilateral que contraviene algunos artículos del Convenio de Chicago lo que acarrearía una implicación jurídica más a fondo. Asimismo manifestó, que esta medida tenía implicancias de extraterritorialidad que también se contraponían al Convenio de Chicago y adicionalmente no se alineaba con la Resolución A37-19 de la Asamblea de la OACI, que en su cláusula dispositiva 14 menciona que, cuando que se elaboren o apliquen medidas basadas en criterios de mercado, éstas deben respetar los principios rectores del Apéndice de dicha Resolución y que ésta sea producto de un acuerdo entre los Estados, ya sea a través de consultas bi o multilaterales.

17. De igual manera, coincidiendo con el Delegado de Guatemala, manifestó que la aplicación del ETS podría desencadenar medidas de reciprocidad por parte de otros Estados con lo cual se vería afectado el desarrollo de todo el sistema de transporte aéreo internacional. De igual manera, se podría aplicar sanciones a la industria aeronáutica europea por parte de otros Estados, lo que generaría un escenario de distorsión económica. Informó que en el Consejo de la OACI existe algún consenso en abordar las MBM, conforme a lo previsto en la propia Resolución A37-19 en su cláusula dispositiva 13, en la que no se presentaron reservas por parte de ningún Estado, en la misma que se solicita al Consejo que, con el apoyo de los Estados miembros, elabore un marco general para las medidas basadas en criterios de mercado para la aviación internacional, incluyendo una explicación más a fondo de los principios rectores que se enumeran en el Anexo para someterlo a consideración en el 38° Período de Sesiones de Asamblea de la OACI. En consideración de esto, recomendó que, antes de avanzar en cualquier elemento o medida que tenga que ver con cuestiones de política regional, se espere el avance de esta cuestión en el Consejo de la OACI, pues al final, habrá que alinearse con lo que se decida en dicha Organización.

18. Con los antecedentes señalados, expresó que había tomado nota con mucho interés de la propuesta de la Delegación de Guatemala, sin embargo recomendó que se continúe estudiando pero dentro del propio marco de las medidas que vaya desarrollando el Consejo de la OACI y, de ser el caso, impulsar en ese foro este tipo de iniciativas viendo cómo se puede enmarcar este tema en el marco de una política multilateral, esto viabilizaría el apoyo del resto de Estados. Es decir, era conveniente tener en cuenta la propuesta de Guatemala, pero haciendo notar que esto también podría generar iniciativas individuales, los europeos con su ETS, otros Estados con sanciones económicas o medidas de mercado similares, otros pidiendo recursos de existencia de manera descoordinada, etc... lo que podría generar un escenario en el que la aviación civil internacional sería, al final, la más perjudicada, por lo que más bien, se debería trabajar en el seno del Comité Ejecutivo de la CLAC y sus grupos en preparar elementos para decirle a la Unión Europea el por qué nuestra Región no está en condiciones de aceptar el ETS que ellos proponen.

19. Por su parte, el Delegado de Estados Unidos expresó que su país se une al rechazo de esta medida y considera que es un intento ilegal e injusto de la Unión Europea en beneficio de las líneas aéreas de Europa. Asimismo, expresó que apoyan la implementación de un sistema global a través de la OACI que tenga sentido tanto ambiental como económico. De igual manera, informó que

su país enfáticamente objeta tanto legal como políticamente la implementación unilateral de imponer sus políticas internas a otros países. También dio a conocer que su país había presentado su posición tanto en la OACI como en otros medios y que continuarían oponiéndose a esta medida y, para tal efecto, la Comisión de Transporte dentro de la Cámara de Representantes de los Estados Unidos estaba introduciendo un proyecto de ley en el cual se prohibiría a las líneas aéreas norteamericanas participar en este programa. Para terminar, expresó que se necesita una respuesta y/o frente unido para oponerse a esta injusta medida.

20. El Delegado de Brasil solicitó a Guatemala que confirme si recibió la respuesta de su país a la encuesta elaborada por el Grupo *ad hoc* ya que en la NE no aparecía la información que ellos habían enviado, por lo que sugirió que cuando se presente la NE al GEPEJTA se incluya dicha información. En relación al ETS y la forma en que la Unión Europea está tratando el tema de medio ambiente, expresó que la posición de su país era bastante firme en contra de cualquier medida unilateral de países específicos o asociaciones regionales y Brasil sí cumplía todos los principios de la Convención de Chicago, incluyendo la no discriminación, pero que también tenía una posición muy fuerte para mirar los resultados de la COP y de los principios de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y observó que estos principios debían ser conciliados si se quería avanzar en esta discusión. Con respecto a posición de la CLAC, manifestó que estaba de acuerdo con lo expresado por el Delegado de México, en el sentido que habría que esperar a ver cuál es la posición de OACI y qué pasaría en la próxima COP para tener una posición regional más firme, sin que esto signifique que no se pueda avanzar con el trabajo que venía desarrollando el Grupo *ad hoc* de medio ambiente y ofreció el apoyo de su país.

21. Con relación a este tema, el Delegado de Argentina expresó que, a criterio de su país, esta medida es violatoria al derecho internacional y se convertiría en flagrante si se ejecutaba, ya que se pretendía aplicar de manera unilateral y extraterritorialmente al contabilizar las emisiones del sector aeronáutico sobre el espacio soberano de los Estados y sobre alta mar, es decir se estaría violando los Artículos 1, 11 y 12 del Convenio de Chicago, lo que se constituiría en un precedente peligroso sobre todo, teniendo en cuenta que la Unión Europea habría expresado en otros foros de cambio climático que, si no se llega a un acuerdo ahora, al finalizar el año también trasladarían la misma política al transporte marítimo.

22. Manifestó asimismo, que esta medida unilateral podría terminar convirtiéndose en una barrera al comercio internacional encareciendo los costos de los fletes y, de alguna manera, penalizando el transporte de todos los países hacia y desde la Unión Europea. Esta medida inclusive perjudicaría las economías de los Estados, el desarrollo y el comercio, por lo que consideró que habría que detenerla porque no era posible aceptar una imposición unilateral a un grupo de países.

23. Señaló que este problema que afecta al transporte aéreo internacional debe abordarse en la OACI, Organismo que deberá tomar la iniciativa para buscar soluciones globales. En esa línea de ideas, recordó que en la última Asamblea de dicha Organización, la posición de Argentina fue apoyada por muchos países. En el análisis de dicha Resolución se presentaron varias reservas a la Resolución A37-19, entre ellas, una leída por Cuba en nombre de Argentina, Brasil, India, China y otros que la acompañaron. Luego Venezuela y Bolivia también se adhirieron a esta reserva.

24. Consideró que el cambio climático debía abordarse siguiendo los principios de responsabilidades comunes pero diferenciadas, es decir que en el marco de cambio climático las obligaciones de reducción son para países desarrollados, en tanto los países en desarrollo no tienen obligaciones de reducción y únicamente pueden aplicar medidas voluntarias, en cuanto se les transfiera la tecnología y los recursos financieros correspondientes. Obligar a un Estado en desarrollo a realizar reducciones atentaría contra el principio de las responsabilidades históricas porque no son los causantes del cambio climático. Esta era una cuestión que se debería debatir en el seno de la OACI y se va a tener que conciliar en el momento que se analice las MBM, después de ese período de receso

motivado porque no existe un acuerdo sobre este sector todavía en la Convención Marco de las Naciones Unidas. Consecuentemente, el Consejo ha consensuado en torno a esperar que vengan los lineamientos de la Convención Marco, pero eso no significa que no se unan esfuerzos en los temas que todos coinciden, independientemente del enfoque que se tenga de cómo la OACI debe trabajar esta cuestión.

25. Teniendo en cuenta que la Directiva Europea viola la soberanía de los Estados, era necesario adoptar medidas a tiempo, porque después podría ser demasiado tarde ya que la señalada Directiva se va aplicar a partir del 1ero de enero de 2012. En ese sentido, el Delegado de Argentina manifestó la necesidad de que la Región disponga de una posición clara al respecto, para evitar correr el riesgo de no involucrarse en la solución, en tal sentido, resaltó que se debía aprovechar esa reunión en la que se conocía sobre la posición de otros países, por ejemplo, el proyecto de ley de los Estados Unidos, así como lo decidido por China y algunas afirmaciones realizadas por Rusia respecto a esta Directiva, razón por la cual invitó a los Estados presentes a tratar de promulgar una posición unificada antes de la próxima reunión del Consejo de la OACI en la que se exprese el rechazo de la Región a las medidas unilaterales, asunto que debía ser tratado en el Consejo de la OACI, bajo los principios de la Convención Marco de Naciones Unidas.

26. Por su parte, el Delegado de Guatemala exhortó a los Estados a que participen directamente en el trabajo del Grupo *ad hoc*, informando que está habilitado un sitio web al que puedan sumarse no sólo la respuesta de Brasil sino la de los Estados que aún no habían completado enviado sus respuestas. Al mismo tiempo reiteró que la posición de su país no representaba solamente a Guatemala sino a Centroamérica y que, en ningún momento, su propuesta fijaba una posición respecto al tema de la Directiva de la Unión Europea pero sí coincidía en oponerse a la afectación que pueda darse al comercio mundial ya sea a corto, mediano o largo plazo.

27. También subrayó, que la propuesta basada en el mecanismo sobre criterio de carbono se fundamentaba en cómo el sector aéreo podía insertarse en el mercado global con mecanismos de desarrollo limpio, tal como ya lo estaban haciendo diversos países, asunto que se había informado en la reunión del Grupo *ad hoc* del día anterior. Manifestó asimismo, que se sumarían a cualquier acción que el Comité Ejecutivo deba tomar para que no sólo la Región Europea hoy, sino cualquier otra Región en el futuro, pueda adoptar medidas similares. Consideró que se debían abrir las fronteras y los mercados y esa libertad se debía mantener pues lo que la Unión Europea pretendía era coartar la libertad de comercio, de vuelos, etc..., por ende, no estaban a favor de eso.

28. El Representante de Guatemala en el Consejo de la OACI, brevemente amplió lo expresado, manifestando que era cierto que la Resolución A37-19 ya tiene un mandato muy claro y, en efecto, las Medidas Basadas en Criterios de Mercado (MBM) tenían que negociarse de manera multilateral y para tal efecto el órgano apropiado era la OACI. En todo caso, no había que cerrar los ojos a las acciones que tomaría la Unión Europea. Agregó que, lo que en principio Guatemala proponía para la Región Latinoamericana, era que se empiece a observar las amplias posibilidades que se encuentran actualmente en los mercados de carbono, porque las MBM van a ser negociadas en uno o dos años. Expresó que esto era importante mencionarlo porque no pretendía crear otro foro de negociación aparte de la OACI sino empezar a señalar las posibilidades e ideas que ofrecen los mercados de carbono.

29. Sobre lo expuesto anteriormente, la Delegada de Cuba observó que existían varios puntos en común y se podía trabajar sobre ellos y, en base a estos, en las reuniones de la OACI. Consideró asimismo, que la actitud como Región debería ser activa, participando e influyendo en las decisiones que se tome en el seno de la OACI y actuando en otros foros como los que se desarrollan en el marco de la Convención de Naciones Unidas. En ese sentido, propuso al Comité Ejecutivo la elaboración de una declaración donde se plasme los aspectos comunes con los que se contaba que en resumen eran dos: el primero, apoyar y respaldar el papel de la OACI como único interlocutor de la

aviación civil en el aspecto de medio ambiente y el cambio climático internacional, reuniendo la voluntad y opiniones de todos los miembros de la OACI o de su gran mayoría y, segundo, calificar las medidas propuestas por la Unión Europea como unilaterales y de alcance extraterritorial, mismas que no son aceptables e inadmisibles para la comunidad internacional y, en el caso particular de la aviación civil, contraviene el derecho internacional y los principios del Convenio de Chicago, a lo que se podrían sumar otras ideas que aporten los Delegados. Esta propuesta fue apoyada por Brasil, Chile, Guatemala, ALTA e IATA.

30. Por su parte, el Delegado de México aclaró que en el Consejo de la OACI no existía un período de enfriamiento sobre el tema y recordó que durante la última Asamblea hubieron cuestionamientos en cuanto a la validez de ciertos datos, por lo que se requirió contar con información científica adicional y eso era lo que la OACI estaba esperando en este proceso para poder llevar propuestas más consistentes y avanzar en el tema. Aclaró asimismo, que el trabajo de la OACI no depende en absoluto de lo que se decida en la Conferencia de las Partes de la Convención Marco y lo que sí se hacía era tomar nota de las recomendaciones que ellos puedan emitir y aquellos asuntos importantes que sirvan para progresar en el trabajo en materia del cambio climático de la aviación civil internacional. Terminó informando que en el próximo período de sesiones del Consejo se abordará el tema del ETS en base a un *briefing* de la Secretaría y notas de estudio que se presenten por parte de los Estados.

31. En cuanto a lo mencionado por Guatemala, recordó que la Resolución A37-19 en su cláusula dispositiva 19 aborda el tema muy claramente, *“Reconociendo que los mecanismos voluntarios de compensación de carbono constituyen en el corto plazo una manera práctica de compensar las emisiones de CO2 e invita a los Estados a que alienten a los explotadores que deseen tomar medidas con prontitud a que utilicen la compensación de carbono, en particular mediante el empleo de créditos generados por mecanismos reconocidos internacionalmente como el MDL (Mecanismo de Desarrollo Limpio)”*. Concluyó manifestando que ahí se contaba con una pauta para seguir avanzando en el tema y, en ese mismo sentido en la cláusula 24 en el literal m) instruíra se *“emprenda un estudio sobre la posible aplicación a la aviación internacional del MDL del Protocolo de Kyoto”*, por tanto, a su criterio, el tema estaba siendo considerado en la OACI y la Secretaría venía trabajando en el desarrollo del estudio al que hace referencia el literal m) antes señalado. Por último resaltó que los Estados deberían alinearse en un marco multilateral para alcanzar soluciones globales y aceptables que no limiten el crecimiento de la aviación civil internacional y contribuyan de manera efectiva a reducir el crecimiento de los GEI.

32. El Representante de IATA, por su parte, manifestó que, sin perjuicio de la presentación e iniciativa de la Delegación de Guatemala y Centroamérica, se observaba en ese momento que la coyuntura era apropiada para presentar una posición clara y fuerte rechazando la medida de la Unión Europea, una posición conjunta de la CLAC que por supuesto apoye el liderazgo natural de la OACI para el sector en el tema de emisiones.

33. El Delegado de Guatemala secundó la posición de Cuba con respecto a la elaboración de una declaración que se emane del Comité Ejecutivo y propuso que, para ir avanzando, que esa declaración se la elabore, lo antes posible, por escrito y se la presente al Comité Ejecutivo. En ese sentido, propuso constituir un Grupo de Trabajo con la participación de Argentina, Brasil, Cuba y Guatemala para redactar el documento y aprobarlo al día siguiente.

34. El Delegado de Chile recordó que estaban a menos de seis meses de que se aplique la Directiva Europea (1ero enero del 2012) y, por tanto, era urgente desarrollar el documento y compartía lo expresado por Cuba respecto a los temas comunes para formular la declaración y terminó su intervención preguntando a ALTA si alguna de sus líneas aéreas ya venían cumpliendo con los requerimientos de la Unión Europea, sobre esta materia.

35. El Representante de ALTA, al mismo tiempo de apoyar lo expresado por los Delegados y al deseo de establecer una posición común, respondió a Chile que las líneas aéreas de la Región están enviando a la Unión Europea los reportes exigidos, bajo protesta, reconociendo que se trata de una medida unilateral, extraterritorial y contraria a los principios del derecho internacional y el Convenio de Chicago y solicitó participar en el Grupo de Trabajo.

36. En ese orden de ideas, se constituyó el Grupo con la participación de los Delegados de Argentina, Brasil, Cuba, Guatemala, México y ALTA para que, con el apoyo de la Secretaría, redacte la declaración en cuestión.

37. A continuación, el Delegado de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/CE/81-NE/16 haciendo notar que los datos contenidos en la misma era a título informativo con el propósito de mantener al tanto al Comité Ejecutivo sobre el avance y los resultados de la Macrotarea de “Seguridad Operacional”. Recordó, que en el período anterior se realizó un diagnóstico objetivo de los resultados de los Estados Latinoamericanos con respecto a las auditorías de seguridad operacional, manifestando que dicho diagnóstico estaba basado en al fotografía del momento en que a cada uno de los Estados fueron auditados y era probable que los Estados que habían sido auditados con mayor tiempo atrás hayan logrado avances y solucionado algunas de las “no conformidades” que se detectaron en la auditoría correspondiente.

38. En ese sentido, dio a conocer que en su oportunidad se circuló a los Estados un formulario para actualizar la información e identificar los aspectos comunes de “no conformidades” que aún persisten con el propósito de intentar soluciones comunes que ayuden a mejorar la seguridad operacional. Con respecto al formulario, dijo que la fecha tope de respuesta fue el 15 de julio de 2011 y, como producto del análisis de las respuestas recibidas, se observó una gama bastante amplia de Estados que manifestaron no requerir apoyo en ninguna de las áreas así como otros que sí lo requerían para todas ellas. En términos generales, agregó que se podía observar que los protocolos de las auditorías requerían de una mayor cantidad de solicitudes de apoyo en temas relativos a la organización, aeronavegabilidad y sistemas de navegación aérea, tal como se demostraba en la NE.

39. A continuación, se refirió a las conclusiones de la NE sobre la base de las respuestas recibidas de ocho Estados, lo que representaba el 36.36% respecto a los porcentajes observados, determinando que el área que menos requiere de apoyo era la de “Legislación” (LE), con un 51,56% al igual que el “Otorgamiento de Licencias” (PEL) que registraba un 45.83%. Por el contrario, el área que presentaba mayor disponibilidad a recibir apoyo en cooperación horizontal por parte de la CLAC, era la de “Aeródromos, Rutas Aéreas y Ayudas Terrestres”, registrando un 50%, al igual que el área de “Organización” que registraba un 46.42% y, finalmente, el área que registró mayor porcentaje de No respuesta (NR), fue el ítem “Otro”, con un 75%.

40. Aprovechó la oportunidad para reiterar a los Estados que todavía había tiempo para hacer llegar sus requerimientos de apoyo en cualquiera de las áreas para considerarlo en el futuro informe que determinaría la facilidad de cooperación horizontal. Terminó su presentando invitando al Comité Ejecutivo a tomar conocimiento de la información presentada, intercambiar opiniones sobre los resultados de la encuesta y proponer medidas con el fin de cerrar las brechas detectadas en la Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP).

41. Antes de terminar, felicitó a la República de Colombia por el anuncio del Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de dicho país de adherirse al SRVSOP y expresó que el aporte de ese país será de suma importancia para aunar esfuerzos y continuar con la tarea que desarrollan los Estados en el marco del mencionado Sistema Regional.

42. La Representante de la Comisión Europea expresó que había seguido con bastante interés el debate sobre el esquema ETS y manifestó, que obviamente, su representada estaría más que

gustosa de conversar con la CLAC al nivel que estimen apropiado sobre este tema. Resaltó asimismo, que la Comisión Europea estaba lista a explicar en detalle el funcionamiento del esquema, objetivo y metas y ojala encontrar formas de cooperación.

43. Al día siguiente, la Delegada de Cuba en representación del Grupo de Trabajo constituido presentó el texto denominado “Declaración de Cartagena de Indias”, sometiéndolo a consideración del Comité Ejecutivo. El texto completo se detalla a continuación:

DECLARACIÓN DE CARTAGENA DE INDIAS

Los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), reunidos en Cartagena de Indias, República de Colombia, el 28 de julio de 2011, conscientes de la importancia y trascendencia de las cuestiones de medio ambiente, lo cual dio lugar a la incorporación de este tema en su plan estratégico de trabajo, y preocupados por la inclusión de la aviación civil internacional en el régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea, establecida por la Directiva 2008/101/CE del Parlamento y del Consejo Europeos,

DECLARAN:

1. Que el tema del cambio climático tiene una importancia crítica y constituye una prioridad encontrar los medios que permitan mitigar el impacto de las emisiones de CO2 en la atmósfera.

2. Su preocupación respecto de la Directiva 2008/101/CE, dada su aplicación unilateral y extraterritorial a aerolíneas de terceros Estados con vuelos con origen y destino hacia la Unión Europea, por todo el espacio recorrido por los mismos, es decir, sobre el espacio aéreo soberano de terceros Estados y sobre alta mar.

3. Que la Directiva 2008/101/CE, al igual que las leyes nacionales que la implementan, es contraria a diversas disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, a su Protocolo de Kyoto y a otras normas del derecho internacional, incluidas las de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

4. Que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es el organismo rector en materia de aviación civil internacional y debe continuar trabajando en materia de cambio climático, teniendo en cuenta los términos del artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto, que dispone que “Las Partes incluidas en el Anexo I procurarán limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero no controlados por el Protocolo de Montreal generadas por los combustibles del transporte aéreo y marítimo internacional trabajando por conducto de la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Marítima Internacional, respectivamente”.

Por los motivos expuestos, los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC):

1. Exhortan a los Estados Parte de la Unión Europea a no aplicar la Directiva 2008/101/CE a aerolíneas registradas en terceros Estados, sin previo acuerdo de los Estados involucrados; y

2. Solicitan a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que continúe su labor, con vistas a determinar un marco para las medidas basadas en criterios de

mercado, teniendo en cuenta los principios establecidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.

44. El Delegado de Guatemala comentó que su Delegación apoyaba totalmente la “Declaración de Cartagena de Indias”, considerando que la misma debía ser distribuida a quien corresponda para que la comunidad internacional conozca con claridad la posición de los países de la CLAC en esta materia. Por otro lado, recordó que su país presentó al Grupo *ad hoc* creado para analizar la Directiva en cuestión, una propuesta que requería más estudio y debería ser analizada a profundidad por el GEPEJTA en su próxima reunión. Reiteró que el análisis de la Directiva Europea y la política de medio ambiente de la CLAC a cargo de su país como Punto Focal eran dos temas distintos, no debiendo mezclarse.

45. Para terminar, expresó que su país en ningún momento ni en representación propia ni de Centroamérica estaba negociando con la Unión Europea ninguna contrapropuesta a la Directiva y ratificó que estaban en contra de la posición europea y que tampoco su país tenía pensado un acuerdo bilateral con Europa.

46. El Delegado de Honduras, por su parte, manifestó un total apoyo a la Declaración considerando que ésta era necesaria para que la CLAC manifieste y se haga escuchar ante la comunidad internacional de la aviación civil en sentido opuesto a las medidas unilaterales y extraterritoriales, tal como lo venía elaborando la Comisión Europea. Manifestó asimismo, que la Declaración estaba en consonancia con las políticas de la OACI en esta materia, por lo que reiteró su apoyo. De igual manera, concordó con lo expresado por el Delegado de Guatemala, en el sentido que, para evitar cualquier mal entendido, las tareas sobre análisis de la Directiva y la promulgación de una política regional de medio ambiente, eran diferentes.

47. Terminado el debate, la Secretaría explicó el procedimiento para divulgar la “Declaración de Cartagena de Indias”, acordándose que ésta se la distribuya a las autoridades de aviación civil de los Estados miembros y, a través de ellos, a sus cancillerías, así como a la OACI y otras comisiones regionales, incluida la Unión Europea y se publique además en la página web de la Secretaría CLAC.

48. Considerando lo expuesto por la Representante de la Comisión Europea, la Presidencia solicitó que cualquier comentario lo haga llegar oficialmente a la Secretaría.

Conclusión

49. Sobre esta Cuestión del Orden del Día, el Comité Ejecutivo acordó:

- a) acoger favorablemente el informe del GEPEJTA/26, aprobando sus conclusiones;
- b) acoger favorablemente la “Declaración de Cartagena de Indias” (párrafo 43) y encargar a la Secretaría que la circule entre las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros de la CLAC y, a través de ellos, a sus Cancillerías, así como a la OACI, Comisiones Regionales, Unión Europea y la publique en su página web; y,
- c) acoger favorablemente la información presentada por Chile respecto a la Aplicación de la Cooperación Horizontal en materia de Seguridad Operacional.

Cuestión 2 del

Orden del Día: **Informe del Curso sobre “Planificación Estratégica de la Aviación” CLAC/EAU (Secretaría).**

Nota de estudio CLAC/CE/81-NE/03 – Secretaría

50. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/81-NE/03 referente al Informe del Curso sobre “Planificación Estratégica de la Aviación” CLAC/EAU, realizado en la Ciudad de Guatemala, Guatemala, los días 26 al 29 de abril de 2011, en el marco de la suscripción del Memorándum de Entendimiento entre esta Comisión y los Emiratos Árabes Unidos (EAU), cuyo objetivo fue brindar a los participantes conocimientos y herramientas acerca de la combinación del proceso de planificación estratégica con los diversos elementos de gestión, como son la planificación, la organización, la ejecución, el control y la evaluación, así como la explicación de diversas herramientas y técnicas de apoyo a la planificación y la toma de decisiones.

51. Informó, asimismo, que el Seminario tuvo una duración de 4 días y estuvo dividido en cinco partes: Introducción a la Planificación Estratégica / Factores Esenciales de la Planificación / Herramientas y Técnicas para la Planificación y la Toma de Decisiones / Implementación de Estrategias / Gestión del Rendimiento.

Conclusión

52. Sin comentarios, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información presentada por la Secretaría.

53. Teniendo en cuenta que las Cuestiones 3 y 4 estaban estrictamente correlacionadas, se decidió que la Secretaría realice la presentación de ambas Notas de estudio conjuntamente.

Cuestión 3 del

Orden del Día: **Informe de la IV Reunión del Grupo FAL/AVSEC de la CLAC (Secretaría).**

Cuestión 4 del

Orden del Día: **Informe de la I Reunión del Grupo Regional AVSEC/FAL CLAC-OACI (Secretaría).**

Nota de estudio CLAC/CE/81-NE/04 – Secretaría

Nota de estudio CLAC/CE/81-NE/05 – Secretaría

54. La Secretaría inició su presentación recordando que el Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional suscribieron un Memorando de Cooperación Mutua, con motivo del 37° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI. De igual manera, previo aprobación de los Estados miembros de la CLAC en la XIX Asamblea Ordinaria (Punta Cana, República Dominicana, 2-5 de noviembre de 2010), se acordó fusionar el trabajo del Grupo AVSEC/FAL de la CLAC con el Grupo similar de la OACI, esto a efectos de armonizar sus términos de referencia, unificar las tareas y evitar duplicaciones innecesarias.

55. En sentido de lo expuesto, informó que en la ciudad de Asunción, Paraguay, se realizaron la última reunión del Grupo FAL/AVSEC de la CLAC y la Primera Reunión del Grupo Regional AVSEC/FAL/RG CLAC/OACI, motivo por el cual se refirió fundamentalmente a la Nota de estudio CLAC/CE/81-NE/05 que contenía el informe de la Primera Reunión del nuevo Grupo. En ese orden de ideas, se remitió específicamente a las conclusiones alcanzadas en el Grupo así como al Apéndice del informe que contenía una tabla resumen con detalle de los programas y proyectos del

Grupo Regional, aclarando que del total de tareas que actualmente dispone el Grupo, el 80% eran las que se venían trabajando en el seno de la CLAC, lo único que había variado era ampliar el espectro de participación de los Estados y establecer diferencias de forma en cuanto al procedimiento a seguir por cada una de las Organizaciones, esto es, la CLAC informando al Comité Ejecutivo y a su Asamblea a través de la Secretaría y la OACI desde sus Oficinas Regionales informando a su oficina central, en aplicación a sus procedimientos.

Conclusión

56. Luego de revisar las conclusiones, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente los informes presentados.

Cuestión 5 del Orden del Día:

Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP).

- **Informe JG/23 (Coordinador SRVSOP).**
- **Adhesión Colombia y Surinam (Secretaría).**
- **Suscripción de Acuerdo OMA's (Secretaría).**

Nota de estudio CLAC/CE/81-NE/06 – Secretaría

57. El Coordinador de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) presentó la Nota de Estudio CLAC/CE/81-NE/06, mediante la cual informaba sobre los acuerdos alcanzados en su vigésimo tercera reunión, efectuada el día 26 de julio de 2011, en la ciudad de Cartagena de Indias, Colombia.

58. Durante su presentación, el Coordinador resaltó algunos acuerdos alcanzados en la reunión, específicamente con relación al Asunto 2 sobre la Situación administrativa y financiera del proyecto, destacando la conclusión JG23/01 referida a la incorporación de Estados de habla inglesa en el SRVSOP la cual señala: “*Que con el fin de permitir la incorporación de Estados de habla inglesa que muestren su interés de adherirse al SRVSOP, la Secretaría, en la preparación del programa anual de actividades incorpore los costos adicionales para la creación un ambiente bilingüe sin aumentar las cuotas de los Estados aprobadas en el presupuesto del proyecto RLA/99/901*”. Otro tema importante que resaltó fue la aprobación de las enmiendas de los Reglamentos LAR 63, 67, 141, 142 y 147.

59. Con relación al Asunto 4 sobre la Institucionalización del Sistema, recordó que la Junta en reunión extraordinaria examinó el trabajo del Grupo *ad hoc* que se constituyó para tal efecto, el mismo que recomendó una enmienda al Reglamento del Sistema. Esto se circuló a los Estados miembros y se tomará un tiempo perentorio para recibir sus respuestas y examinar el documento en una próxima reunión para su aprobación.

60. Con relación al Asunto 5 sobre la Extensión del Proyecto RLA/99/901, informó que la Junta General consideró y aceptó, en principio, el documento revisión “Q” de dicho Proyecto, así como la extensión del presupuesto hasta el 31 de diciembre de 2016. De igual manera, respecto al Acuerdo Administrativo, informó que la Junta decidió circular un borrador para recibir comentarios de los Estados en un plazo de 30 días y se esperaba presentar el Acuerdo a la RAAC/12 prevista para realizarse en octubre, en Lima, Perú.

61. Por otro lado, la Secretaría informó a los Delegados sobre la carta y declaración presentada por Colombia para su adhesión al SRVSOP, según lo establece el Memorando de Entendimiento CLAC/OACI, el Reglamento del sistema y especialmente el Acuerdo de Adhesión,

recordando que este procedimiento se lo debe realizar a través de la Secretaría de la CLAC. En sentido de lo expuesto, se procedió a la lectura del texto de los dos documentos señalados. Inmediatamente, se procedió a la ceremonia de suscripción del Acuerdo de Adhesión al Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) por parte de Colombia.

62. Al tiempo de firmar el Acuerdo, el Sr. Santiago Castro Gómez, Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), expresó que este asunto había sido profundamente analizado al interior de su Administración, así como con la Oficina Regional Sudamericana de la OACI y la Secretaría de la CLAC en su oportunidad. Destacó que el adherirse al Acuerdo significaba que su país estaba en la mejor disposición para cumplir con los derechos y obligaciones que esto implica. De igual manera, resaltó que el deseo de su país es apoyar la integración siendo ésta una política consecuente con el Gobierno del Presidente, Sr. Juan Manuel Santos, y el objetivo principal de la CLAC, por lo que resaltó el beneplácito de la UAEAC de Colombia al haberse adherido al Sistema.

Conclusión

63. Luego de tomar conocimiento de la información presentada, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente el informe de la Vigésimo tercera reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional. De igual manera, acogió con beneplácito la adhesión de Colombia al SRVSOP.

Cuestión 6 del Orden del Día:

Programa de Reuniones y Capacitación CLAC 2011-2012 (Secretaría).

Nota de estudio CLAC/CE/81-NE/07 – Secretaría

64. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/CE/81-NE/07 referida al Programa de Reuniones y Capacitación CLAC 2011-2012, recordando que durante la LXXX reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Punta Cana, República Dominicana, 5 de noviembre de 2010) se determinaron las fechas y sedes de las reuniones y eventos de capacitación programados por la CLAC para el período señalado, los mismos que fueron previamente aprobados por la XIX Asamblea Ordinaria.

65. Durante su presentación, realizó algunas aclaraciones sobre el Programa, informando que el Seminario sobre Medicina Aeronáutica, que estaba previsto realizarse en noviembre del presente año, se tuvo que posponer porque la Oficina Regional de México de la OACI también había convocado a un evento de similar naturaleza.

66. De igual manera, expresó que de conformidad a lo acordado en la XIX Asamblea Ordinaria (Punta Cana, República Dominicana, 2-5 de noviembre de 2010), el Grupo FAL/AVSEC de la CLAC mantuvo su última reunión el 23 de mayo de 2011, en Asunción, Paraguay, integrándose en un solo Grupo CLAC/OACI. En consecuencia, se debió modificar el Programa, ya que el señalado Grupo mantendrá su segunda reunión en uno de los Estados de la Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS) en el primer semestre del 2012.

67. Asimismo, hizo notar que algunos eventos del 2012 aún no disponían de sede por lo que invitó a los Estados a ofrecer su apoyo, teniendo en cuenta que esto implicaba un beneficio (tangibles e intangibles) para las Administraciones.

68. Continuando su presentación, se remitió al Adjunto de la NE, informando que la sede del Seminario sobre “Investigación de Accidentes” que se realizaría conjuntamente con la CAAS de Singapur, había sido cambiado su sede de Bogotá a Cali. De igual manera, con relación al Seminario

sobre “Sistemas e Informática”, dio a conocer a los Delegados que para preparar este seminario, se había realizado una evaluación regional sobre la disponibilidad de sistemas computacionales en el medio aeronáutico; con esta información se armaría la agenda para desarrollar un evento que permita armonizar los procedimientos, intercambiar experiencias y procurar apoyo mutuo.

69. Con relación al Programa del 2012, manifestó que, en el evento que no se disponga de sede para alguna de las reuniones, éstas se llevarían a cabo en Lima, aprovechando la sala de reuniones que sería inaugurada en octubre del presente año conjuntamente con la Oficina Regional Sudamericana de la OACI.

70. Para terminar, se refirió a los acuerdos alcanzados con la CAFAC (Comisión Africana de Aviación Civil) respecto a programar una Cumbre entre África/América Latina para el 2012, agregando que éste sería el primer encuentro similar al que se realizó en Río de Janeiro, Brasil, entre la Unión Europea y América Latina. En todo caso, observó que habría que buscar una sede para este importante evento, que se preveía realizarlo en el segundo semestre del próximo año. Por otro lado, recordó que desde hace algún tiempo no se había realizado el “Coloquio de Transporte Aéreo”, por lo que se preverá este asunto en el programa a ser presentado en una próxima reunión.

71. Durante el debate, el Delegado de México luego de felicitar a la Secretaría por la presentación de la Nota de estudio, resaltó que al realizar en Lima las reuniones que no disponen de sede, facilitará el trabajo de la Secretaría y ayudará a reciprocarse la contribución que realiza el Perú. Al respecto, la Secretaría informó que en el período anterior se realizaron tres eventos en el Perú, que contribuyeron sustancialmente con el país sede.

72. A continuación, el Delegado de Chile informó que entre el 27 de marzo y el 1ero de abril del 2012, tendrá lugar en Santiago de Chile, una nueva versión de la Feria Internacional del Aire y del Espacio (FIDAE), por lo que consideraba que esa era una excelente oportunidad para que los directores de aviación civil puedan asistir y aprovechar otras reuniones como la de la Junta General del SRVSOP y, sería conveniente que la reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC que estaba prevista realizarse en el mes de septiembre del 2012, se adelante y se la lleve a cabo aprovechando la FIDAE.

73. Sobre la propuesta de Chile, la Delegada de Cuba expresó que comprendía la situación, sin embargo recordó que durante la última Asamblea se acordó celebrar sólo una reunión del Comité Ejecutivo al año para evitar la proliferación de eventos y el encarecimiento presupuestario.

74. La Secretaría, por su parte, observó que adelantar para marzo la reunión del Comité Ejecutivo prevista para septiembre traería algunas complicaciones en cuanto al flujo de actividades ya que el Comité Ejecutivo normalmente se reúne después de las reuniones de los Grupos de Trabajo, entiéndase GEPEJTA y AVSEC/FAL/RG CLAC/OACI y prepara la próxima Asamblea que en el 2012 se llevará a efecto en noviembre, en Río de Janeiro. Sin embargo, hizo notar que existen varios temas que requerirán de una decisión al más alto nivel para armonizar posiciones, especialmente las relativas al medio ambiente, la seguridad operacional y armonización de normas y procedimientos. En ese sentido, solicitó que se permita a la Presidencia y a la Secretaría que, en coordinación con Chile, vean la mejor forma de convocar a una reunión que no implique erogaciones adicionales para los Estados pero que a su vez coadyuven en el análisis de temas que deban analizarse antes de la reunión del Comité Ejecutivo de septiembre.

75. Por su parte, los Delegados del Ecuador y República Dominicana ofrecieron sus respectivos países como sede para alguna reunión o evento que consten en el Programa de reuniones del 2012.

76. Terminado el debate, la Presidencia manifestó que coordinará con Chile y la Secretaría para llevar a cabo una reunión adicional y que, en todo caso, tendría muy en cuenta lo expresado por la

Delegada de Cuba sobre el compromiso de realizar una sola reunión del Comité Ejecutivo al año y esperaba encontrar la mejor solución al respecto.

Conclusión

77. El Comité Ejecutivo acogió favorablemente el Programa de Reuniones y Capacitación presentado por la Secretaría y encargó a la Presidencia, Chile y la Secretaría que analicen la propuesta de realizar una reunión adicional del Comité Ejecutivo en marzo del 2012 con motivo de la FIDAE. De igual manera, encargó a la Secretaría que incluya y coordine las sedes ofrecidas por Ecuador y República Dominicana para reuniones o eventos correspondientes al 2012.

Cuestión 7 del

Orden del Día: Lanzamiento de la nueva página web Secretaría / CLAC (Secretaría).

78. En esta Cuestión del Orden del Día, la Secretaría informó que la página web de la CLAC mereció varias modificaciones de forma y versatilidad en el manejo y acceso de la misma, recordando que oportunamente se solicitó a las autoridades aeronáuticas que actualicen la información disponible en el sitio web para ofrecer datos actualizados a los usuarios.

79. A continuación, solicitó a los Estados que ingresen a la siguiente dirección web <http://clacsec.lima.icao.int/2011-PagNueva.htm>, la revisen y hagan llegar sus comentarios y/o sugerencias en un plazo no mayor de 15 días a partir de esa fecha, toda vez que después de eso se comenzará a trabajar con la nueva página web.

Conclusión

80. El Comité Ejecutivo acogió favorablemente la presentación de la Secretaría y solicitó a los Estados que hagan llegar sus comentarios y/o sugerencias sobre la nueva página web en un plazo no mayor a 15 días.

Cuestión 8 del

Orden del Día: Actualización de Resolución A18-7 (Secretaría).

Nota de estudio CLAC/CE/81-NE/09 – Secretaría

81. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/81-NE/09 recordando que durante el 37° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI (Montreal, Canadá, 28 de septiembre al 8 de octubre de 2010) se aprobaron, entre otras, la Resolución A37-18 referente a la “Declaración consolidada de las políticas y practicas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local” y la Resolución A37-19 que contiene la “Declaración consolidada de las políticas y practicas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático”. Como se podía observar, se separaron los temas de ruido y emisión de gases de los de cambio climático.

82. De igual manera, recordó que en la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC (Punta Cana, República Dominicana, 2-5 de noviembre de 2010), México presentó la Nota de estudio CLAC/A/19-NE/23 mediante la cual sugería actualizar la Resolución A18-07 de la Comisión sobre la “Declaración de la política y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección del medio ambiente” para que se las ponga en consonancia con las Resoluciones A37-18 y A37-19 de la OACI.

83. Recordó que durante el debate, la Asamblea de la CLAC resolvió encargar a la Secretaría la actualización de la Resolución A18-7, exclusivamente en lo que corresponde a las

disposiciones generales de ruido y calidad total (Res. A37-18/OACI). Con relación a la segunda parte, esto es, al cambio climático (Res. A37-19/OACI), acordó que se continúe realizando el seguimiento de este tema, considerando que sobre el mismo no existía todavía un consenso regional y la OACI había promulgado su Resolución A37-19 con muchas reservas, por lo que habría que continuar analizando el tema en el futuro en el seno de la Comisión. Así mismo, recordó que se le encargó al Comité Ejecutivo que ponga especial interés en lo que desarrolle el Consejo de la OACI respecto al “cambio climático” y, de ser necesario, en el futuro se modifique todo el documento, previo análisis de los Estados miembros.

84. Teniendo en cuenta que la Resolución A18-7 de la CLAC se basó en la Resolución A36-22 de la OACI, misma que fuera reemplazada por las dos Resoluciones señaladas anteriormente, manifestó que la Secretaría había procedido a actualizar el documento, considerando únicamente los Apéndices A, B, C, D, E, F, G y H, pues la mayor parte del texto del documento referente al cambio climático constaba en el Apéndice I. En ese sentido, presentó el proyecto de Resolución para análisis y aprobación del Comité Ejecutivo, en cumplimiento a lo resuelto por la Asamblea.

85. Luego de pasar revista a las modificaciones propuestas, sin ningún comentario, el Comité Ejecutivo aprobó el proyecto de modificación, mismo que sería sometido a aprobación ulterior por parte de la Asamblea.

Conclusión

86. El Comité Ejecutivo aprobó el proyecto de modificación a la Res. A18-7 y encargó a la Secretaría lo someta para ulterior aprobación en la próxima Asamblea Ordinaria.

Cuestión 9 del Orden del Día:

Otros Asuntos.

- **Convocatoria a participar en el Grupo de Estudio *ad hoc* acerca de la problemática planteada por la Directiva 2008/101/CE (Argentina).**

Nota de estudio CLAC/CE/81-NE/08 – Argentina

87. El Delegado de Argentina manifestó que el objetivo de la Nota de estudio CLAC/CE/81-NE/08 presentada por su país era reiterar brevemente y, a modo de síntesis, los aspectos preocupantes que la Directiva Europea 2008/101/CE representaba para todas las aerolíneas que vuelan a ese Continente. De igual manera, la señalada NE reafirmaba la posición que Argentina y otros países de la Región ya habían expuesto claramente en otras oportunidades. Así mismo, dijo que el propósito era poner en conocimiento de los Estados la existencia y el funcionamiento del grupo *ad hoc* constituido oportunamente e invitar a que se interioricen en su funcionamiento y, eventualmente, se incorporen al mismo. Finalmente, en vista de todo lo que ya se había comentado en la Cuestión 1 del Orden del Día y al trabajo realizado el día anterior especialmente la promulgación de la “Declaración de Cartagena de Indias”, consideró que resultaba suficiente lo expresado en este asunto.

Conclusión

88. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada.

- **Presentación Centro Internacional de Instrucción de Aeropuertos y Servicios Auxiliares de México (CIASA México).**

89. El Representante de ASA México para iniciar su presentación proyectó un vídeo sobre el Centro Internacional de Instrucción de Aeropuertos y Servicios Auxiliares de México, el cual se

acompaña como **Adjunto 6** al presente Informe. Seguidamente, realizó una presentación mediante el cual dio a conocer que el 13 de mayo de 2011 el Centro Internacional había recibido la certificación que lo acreditaba como Centro Regional de Instrucción en Seguridad de la Aviación de la OACI. Asimismo, se refirió a las instalaciones, aulas, auditorio, tecnología y material didáctico que disponen en los laboratorios así como a una amplia gama de cursos desarrollados en colaboración y coordinación con otros organismos. Todo lo expuesto lo hacía en representación del Sr. Gilberto López Meyer, Director de ASA y como preámbulo para la propuesta de suscripción de un Acuerdo de Cooperación con la CLAC.

90. Finalmente, comentó que ASA se constituyó como pionera en el desarrollo de biocombustibles, habiendo realizado los dos primeros vuelos comerciales en México utilizando bioturbosina y el próximo lunes se llevaría a cabo el primer vuelo transcontinental comercial utilizando el mismo tipo de biocombustible. La presentación figura como **Adjunto 7**.

Conclusión

91. El Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información presentada.

- **Taller OACI/FAA sobre Implementación ADS-B y Multilateración (Ciudad de México, México, 6 al 8 septiembre de 2011) (FAA).**

Nota informativa CLAC/CE/81-NI/02 – FAA

92. El Representante de la FAA se refirió a la Nota informativa CLAC/CE/81-NI/02 mediante la cual se invitaba a todos los Estados miembros a un Taller de capacitación ADF en la Ciudad de México, evento que venía siendo auspiciado por la Oficina Regional de OACI en México y la Agencia Federal de Aviación (FAA). El taller se realizará entre el 6 y 8 de septiembre y solicitó que el registro se lo haga antes del día 26 de agosto. Resaltó que los objetivos del Taller eran proporcionar un foro para el suministro de información sobre los aspectos a ser considerados para la planificación e implementación del sistema de vigilancia ADS-B y proporcionar una visión general del comercio de las industrias sobre el ADS-B y sistemas multilateracionales. Asimismo, agregó que se invitaba a los Estados y territorios a compartir sus experiencias y apoyar el taller con una presentación que no exceda de tres minutos y éstas se envíen a través de la Oficina de la OACI en México, antes del 19 de agosto de 2011.

Conclusión

93. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada.

- **FAA Cambio de Responsabilidad de Vigilancia para Centro América y Panamá de la Oficina Internacional de Miami a la Oficina Internacional de Dallas, TX (FAA).**

Nota informativa CLAC/CE/81-NI/03 – FAA

94. El Representante de la FAA se refirió a la Nota informativa CLAC/CE/81-NI/03 dando a conocer que, debido a una reorganización al interior de la FAA, se había transferido la vigilancia de los Estados en Centroamérica, de la Oficina Internacional de Miami a la de Dallas e informó que a estos efectos, habían realizado una serie de visitas a Panamá, Costa Rica y El Salvador, países que tienen líneas aéreas operando a los Estados Unidos de Norteamérica para que estén informadas sobre los cambios señalados. Puso en conocimiento asimismo, que este proceso se inició el primero de julio y esperaba que se concluya antes del 1ero de octubre del año en curso.

95. El Representante de ALTA consultó a la FAA sobre la existencia de algún plan para considerar situaciones particulares, como por ejemplo, compañías aéreas que con sus alianzas están situadas tanto en Sudamérica y Centroamérica a la vez, para que no tengan que efectuar doble control o alguna situación de esa naturaleza.

96. En respuesta a la consulta, el Representante de la FAA informó que estaban trabajando conjuntamente tanto la Oficina de Miami como la de Dallas y, a su entender, si una alianza que tiene un certificado de operación en un país ubicado en Sudamérica, la vigilancia se la realizaría a través de la Oficina de Miami. Manifestó asimismo, que estaban haciendo todo lo posible para que las operaciones no se vean afectadas y, para tal efecto, estaban realizando reuniones semanales entre las dos Oficinas para desarrollar un sistema en el que se aprobarán los manuales conjuntamente. Lamentablemente, expresó que no habría forma de dividir estas operaciones porque Suramérica le pertenece a la Oficina de Miami y, por el limitado presupuesto y poca disponibilidad de personal, se estaban asignando más responsabilidades a la Oficina de Dallas.

Conclusión

97. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada.

- **Medio Ambiente (ALTA).**

Nota de estudio CLAC/CE/81-NE/17 – ALTA

98. Al igual que el Delegado de Argentina, el Representante de ALTA manifestó que, teniendo en cuenta el amplio debate que se desarrolló en la Cuestión 1 del Orden del Día sobre el Medio ambiente, únicamente lo que pretendía la Nota de estudio CLAC/CE/81-NE/17 presentada por su Asociación era reiterar lo planteando en anteriores reuniones, sumado a la información presentada por Cuba y la Delegación de los Estados Unidos para que el Grupo *ad hoc* de Medio ambiente de la CLAC elaborara la Declaración en oposición al Sistema de Comercio de Emisiones de la Unión Europea.

Conclusión

99. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada.

- **Presentación “International Flight Services” (IFS Chile).**

100. El Representante del IFS, previo a su presentación, mostró un video mediante el cual ponía a disposición de las Autoridades Aeronáuticas de América Latina y el Caribe, de un moderno equipo para la calibración y certificación para las ayudas a la Navegación Aérea e indicó que su empresa disponía de aeronaves altamente equipadas con antenas de calibración, sensores de posicionamiento de GPS con precisión centimétrica, permitiendo calibraciones con tolerancias más efectivas de los estándares recomendados por la OACI. Destacó asimismo, que la consola de este equipo había sido certificada por la Autoridad Aeronáutica Chilena.

Conclusión

101. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada.

102. Antes de terminar con la sesión a puerta abierta, el Secretario General de la OACI aprovechó la oportunidad para informar que su Organización había suscrito un Acuerdo de Cooperación Técnica con el Gobierno del Ecuador, a fin de proporcionar apoyo en el desarrollo e implementación de un sistema electrónico que permitirá la gestión segura e integral y la emisión de

documentos de identidad de viaje, incluyendo la emisión de pasaportes de lectura mecánica y un sistema inteligente para el control de frontera. Resaltó asimismo, que éste era el primer proyecto de la OACI en la Región que proporcionará asistencia en el área de DVLM (Documentos de Viaje de Lectura Mecánica) que contribuirá sustancialmente en el mejoramiento de la seguridad nacional e internacional.

103. Agregó, que se espera que este proyecto se establezca como estándar y se convierta en ejemplo para que la Región aproveche los servicios que ofrece la cooperación técnica de la OACI y sus expertos e instó a las autoridades aeronáuticas que deseen ampliar sus conocimientos sobre el mismo, se dirijan directamente a la Dirección de Cooperación Técnica.

104. Por su parte, el Delegado de Ecuador informó que su Gobierno ha tomado la decisión de mejorar la seguridad operacional en todo el país, para lo cual estaban modernizando todo el sistema aeroportuario y dio a conocer a los asistentes que habían trabajado en 10 aeropuertos, en las diferentes regiones del país. De igual manera, se había adquirido sistemas de radas y radio ayudas de última tecnología, con lo que podían ofrecer una cobertura del 100 % en materia de navegación aérea.

105. Para terminar, el Delegado del Ecuador reiteró su deseo de ofrecer su país como sede no solamente de eventos de capacitación sino de importantes reuniones como podría ser el Comité Ejecutivo y, en el futuro, ojala la Asamblea, para lo cual prestarían todas las facilidades y participarían activamente en todas las reuniones y eventos que convoca la CLAC.

106. La Presidencia tomó nota y agradeció el interés del Ecuador en ofrecer sede para eventos y reuniones de la CLAC. En cuanto a ofrecer sede para la Asamblea, aclaró que existe un procedimiento establecido para tal efecto.

107. Por su parte, el Delegado de la India informó que la OACI y su país estaban organizando "ICAN 2011", *International Civil Aviation Negotiations* que se llevaría a cabo en Mumbai, entre el 17 y 22 de octubre y aprovechó la oportunidad para invitar a los Delegados presentes a participar en esta Conferencia que estaba seguro sería enriquecedora y beneficiosa para todos.

Suscripción del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos por parte de la República de Colombia

183. Antes de terminar, el Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia suscribió el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos, constituyendo como el séptimo país miembro de la CLAC en hacerlo. En su alocución informó que la firma de este instrumento jurídico estaba en consonancia con la apertura y flexibilización gradual de la política asumida por el Presidente, Sr. Juan Manuel Santos. Agregó que en principio lo aprobaban con ciertas reservas pero que pretendían caminar a futuro eliminando todas ellas a efectos de sustentar con mayor fuerza la integración del transporte aéreo en América Latina.

184. Por su parte, la Presidencia aprovechó la oportunidad, para instar a los Estados que, aún no lo habían hecho, suscriban este instrumento jurídico con reservas o sin ellas, pues esto brindaba la oportunidad de fortalecer la integración del transporte aéreo en América Latina y, ojala en el futuro, contribuiría para negociaciones en bloque con otras regiones.

Clausura

185. El Presidente de la CLAC agradeció a las Autoridades de los Estados miembros por su participación y felicitó a todos los que contribuyeron a la realización de esta Reunión del Comité Ejecutivo, resaltando el éxito alcanzado en ese evento. Asimismo, agradeció al personal de la Secretaría, a las Autoridades de Colombia por la excelente coordinación, las atenciones y apoyo recibidos, así como a los Delegados de los Estados por el brillante trabajo desarrollado, deseando un feliz retorno a sus países.



COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

LXXXI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO
(Cartagena de Indias, Colombia, 27 y 28 de julio 2011)

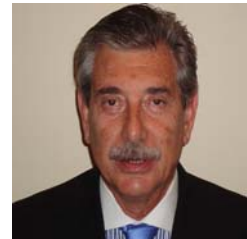
LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

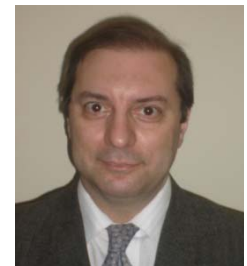
JORGE MAQUEZ

Director Nacional de Transporte Aéreo
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Azopardo 1405, 6to Piso, Ciudad Autónoma de Buenos Aires
T: (54 11) 4349 7205
F: (54 11) 4349 7206
jmaquez@anac.gov.ar



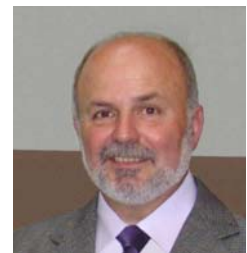
NORBERTO E. LUONGO

Director de Normas Aeronáuticas y Acuerdos Internacionales
Dirección Nacional de Transporte Aéreo
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Azopardo 1405, 6to Piso, Ciudad Autónoma de Buenos Aires
T: (54 11) 4300 4068
nluongo@anac.gov.ar
nelaw1@gmail.com



CARLOS RUBÉN FERNÁNDEZ

Comandante Inspector de Operaciones, PF (alt) ANAC - SRVSOP
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Azopardo 1405, 6to Piso, Ciudad Autónoma de Buenos Aires
T: (54 11) 4845 0094 / 95
F: (54 11) 4845 0094 / 95
crfernandez@anac.gov.ar
lic.crfernandez@gmail.com



MARÍA VALERIA MOGLIANI

Directora de Asuntos Jurídicos
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Azopardo 1405, 6to Piso, ciudad de Buenos Aires
T: (54 11) 4300 4349
mmogliani@anac.gov.ar



CARLOS MARÍA VALLARINO
Secretario de Embajada
Cancillería Argentina
Esmeralda 1212, C1007ABR, Buenos Aires,
T: (54 11) 4819 8008
F: (54 11) 4819 8009
vno@mrecic.gov.ar



NICOLÁS DAPENA FERNÁNDEZ (*Observador*)
Gerente de Relaciones con la Industria y Organismos Oficiales
Aerolíneas Argentinas S.A.
Bouchard 547, 6to Piso, 1106 Buenos Aires
T: (54 9 11) 4914 9902 / 4130 3140
F: (54 11) 4130 3481
ndapena@aerolineas.com.ar
ndapena@hotmail.com



MARÍA JULIA CORDERO (*Observador*)
Asesora de la Gerencia de Relaciones con la Industria y Organismos
Oficiales
Aerolíneas Argentinas S.A.
Bouchard 547, 6to Piso, 1106 Buenos Aires
T: (54 11) 6215 4820
F: (54 11) 4130 3481
mccordero@aerolineas.com.ar
mjuliacordero@yahoo.com.ar



WALTER VON RENTZELL (*Observador*)
Abogado – Gerencia Legales
LAN Argentina
Av. Rafael Obligado 1221 – Edificio Corporativo Costa Salguero –
C1425DAA – Ciudad de Buenos Aires
T: (54 11) 4808 1297
F: (54 11) 4808 1306
walter.vonrentzell@lan.com



BRASIL

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



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



RAFAEL RODRIGUES FILHO
Vice Director
Departamento de Control del Espacio Aéreo – DECEA
Av. General Justo 160 – 5to Andar, Centro
CEP 20.021.130 - Río de Janeiro RJ, Brasil
T : (55 21) 2101 6205
F : (55 21) 2101 6206
vicea@decea.gov.br



LUIZ CLÁUDIO RIBEIRO DA SILVA
Jefe del Subdepartamento de Operaciones
Departamento de Control del Espacio Aéreo – DECEA
Av. General Justo 160 – 2do Andar, Centro
CEP 20.021.130 - Río de Janeiro RJ, Brasil
T : (55 21) 2101 6241
F : (55 21) 2101 6233
sdop@decea.gov.br



CHILE

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



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



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



PAULINA RADRIGAN
Abogada / Asesora Jurídica
Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (56 2) 439 2463
pradrigan@dgac.cl



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.cl



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



COLOMBIA

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



ADRIANA SANCLEMENTE ALZATE
Jefe Oficina de Transporte Aéreo
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - UAEAC
Av. El Dorado #103-15, Piso 5, Apartado Aéreo 12307, Bogotá
T: (57 1) 296 3418
F: (57 1) 413 5260
adriana.sanclemente@aerocivil.gov.co



CLAUDIA BEATRIZ ESGUERRA BARRAGÁN
Jefe 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 3583
F: (57 1) 413 5260
claudia.esguerra@aerocivil.gov.co



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



JULIANA CALDAS TORRES

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



LEONARDO ARTURO RONDEROS LOBO (*Observador*)

Director Aeronáutico
Corporación Educativa Indoamericana Ltda.
Calle 39 No. 14-62 Bogotá, D.C.
T: (57 1) 323 9750
F: (57 1) 245 3249
lronderos@indoamericana.edu.co
acruz@indoamericana.edu.co



JUSTO HERNANDO MURCIA PULIDO (*Observador*)

Presidente
Asociación Colombiana de Escuelas de Aviación y Otros Centros de
Instrucción Aeronáutica – ACDEA
Calle 39 No. 14-62 Bogotá, D.C.
T: (57 1) 323 9750
F: (57 1) 245 3249
acruz@indoamericana.edu.co
jserna@indoamericana.edu.co



CARLOS REYES GUTIÉRREZ (*Observador*)

Director Ejecutivo
Asociación Colombiana de Escuelas de Aviación y Otros Centros de
Instrucción Aeronáutica – ACDEA
Calle 39 No. 14-62 Bogotá, D.C.
T: (57 1) 323 9750 / 616 9388
F: (57 1) 245 3249
direccionejecutiva.acdea@gmail.com
acruz@indoamericana.edu.co



CUBA

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



MERCEDES VÁZQUEZ GONZÁLEZ
Asesora Jurídica
IACC – Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba
Calle 23 No. 64, Vedado, Cuba
T: (537) 838 1131
dju@iacc.avianet.cu
mercedes.vazquez@cacsavavianet.cu



ECUADOR

FERNANDO GUERRERO LÓPEZ
Director General
Dirección General de Aviación Civil - DGAC
Buenos Aires 0e1-53 y Av. 10 de Agosto Edificio DAC, Piso 11, Quito
T: (593 2) 222 3179
F: (593 2) 256 3995
director@dgac.gob.ec
susy.calero@dgac.gob.ec



IVÀN ARRELLANO
Representante Permanente de Ecuador ante la
Organización de Aviación Civil Internacional – OACI
999 University Street suite 12.75, Montreal, Canada H3C 5J9
T: (1 514) 954 6388
ecuador@icao.int



HONDURAS

MANUEL ENRIQUE CÁCERES DÍAZ
Director General
Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Aeropuerto Internacional Toncontin
Apartado Postal 30145, Tegucigalpa D.C.
Honduras P.O. BOX 30145
T: (504 2) 346 853
F: (504 2) 331 622
manuelcacereshn@yahoo.com
direcciongeneral@dgachn.org



GUATEMALA

JUAN JOSÉ CARLOS SUÁREZ
Director General
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Aeropuerto Internacional La Aurora, zona 13
T: (50 2) 2321 5400 / 2321 5411
F: (50 2) 2260 6261
diggyloga@hotmail.com



LUIS FERNANDO CARRANZA CIFUENTES
Embajador
Representante Permanente de Guatemala en la
Organización de Aviación Civil Internacional – OACI
999 University Street, St. 12.35, Montrea, Canada
T: (1 514) 954 8286
lcarranza@icao.int



EDWIN GIOVANNI TOBAR GUZMÁN
Director General de Políticas y Estrategias Ambientales
Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales – MARN
20 calle 28-58 zona 10, Ciudad Guatemala
T: (502) 2423 0500/ 0522
egtobar@marn.gob.gt
planificacion@marn.gob.gt



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



MÉXICO

DIONISIO MÉNDEZ MAYORA
Representante Permanente de México ante el Consejo de la OACI
Organización de Aviación Civil Internacional – OACI
999 University Street Suite 14:40
Montreal, Quebec, H3C 5J9, Canadá
T: (1 514) 954 8285
F: (1 514) 954 5838
dmendez@icao.int



GUILLERMO HEREDIA CABARGA
Coordinador de las Unidades de Negocios
Aeropuertos y Servicios Auxiliares - ASA
Av. 602 No. 161, Col. Zona Federal Aeropuerto Internacional
Ciudad de México, C.P. 15620, México, D.F.
T: (52 55) 5133 1015
F: (52 55) 5133 1000 Ext. 1851
gherediac@asa.gob.mx



NICARAGUA

MARCELINO DE JESUS VASQUEZ FLORES
Director de Transporte Aéreo
Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil – INAC
KM 11.5 Carretera Norte, Managua
T: (505) 2276 8580
F: (505) 2276 8588
capacitacion@inac.gob.ni



PANAMÁ

ABDEL MARTÍNEZ
Secretario General
Autoridad Aeronáutica Civil – AAC
Av. Canfield, Edificio 870, Albrook, Ancón
Ciudad de Panamá
T: (507) 501 9400
F: (507) 501 9305
amartinez@aeronautica.gob.pa



IVÁN VERGARA
Director de Transporte Aéreo
Autoridad Aeronáutica Civil – AAC
Paseo Andrews, Edificio 870, Albrook, Ancón
Ciudad de Panamá
T: (507) 501 9072
ivergara@aeronautica.gob.pa



CARLOS ALMENGOR
Abogado
AAC - Autoridad Aeronáutica Civil
Paseo Andrews, Edificio 870, Albrook, Ancón
Ciudad de Panamá
T: (507) 501 9021
F: (507) 501 9314
calmengor@aeronautica.gob.pa



PARAGUAY

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



JESÚS CÉSAR RÍOS RABELLO
Subdirector de Normas de Vuelo
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) 229 978
F: (595 21) 229 978
riosrabello@hotmail.com
sdnv@dinac.gov.py



MIGUEL A. MALDONADO BANKS

Asesor Jurídico

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) 204 205

miguelmaldonado@hotmail.com



REPÚBLICA DOMINICANA

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



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



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



PEDRO RENÉ VALENZUELA QUIROZ

General de Brigada Piloto, FAD (DEM)

Representante de la Fuerza Aérea Dominicana (FAD)

Miembro de la Junta de Aviación Civil - JAC

Base Aérea San Isidro, Santo Domingo

T: (1 809) 754 7751

F: (1 809) 596 7008

valenquiroz@hotmail.com

ALFREDO PAREDES

Director ASCA

Instituto Dominicano de Aviación Civil – IDAC

Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas - ASCA

Complejo Aeronáutico, Prolongación Ruta 66, Punta Caucedo,
Santo Domingo

T: (1 809) 633 1100 Ext. 2184

direccion@asca.edu.do



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



ANDRÉS SENCIÓN VILLALONA
Asistente Técnico del Presidente JAC
Junta de Aviación Civil – JAC
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue, Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 689 4160
andressencion@hotmail.com



DIONISIO DE LA ROSA HERNÁNDEZ
Director de Operaciones AVSEC
Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria – CESA
Prolongación Ruta 66, Aeropuerto Internacional de las Américas,
“José Francisco Peña Gómez”, Edif. Juan Bautista Rojas Tabar, Municipio de
Boca Chica, Santo Domingo, República Dominicana
T: (1 809) 549 8026/27 Ext. 2081, 2082 y 2025
Dirección de Operaciones: Ext. 2087 y 2020
F: (1 809) 549 1248
dirohe7@hotmail.com



URUGUAY

SERGIO PÉREZ LAURO
Director de Transporte Aéreo Comercial
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. 4035
F: (598 2) 604 0424
perezlau@adinet.com.uy



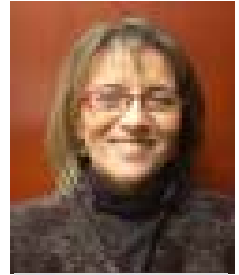
LUIS GIORELLO SANCHO
Asesor Jurídico
Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica - DINACIA
Av. W. Ferreira Aldunate 5519, Paso Carrasco 12.100, Canelones,
Montevideo
T: (598 2) 604 0408 int. 4223
F: (598 2) 604 0408 int. 4232
giosan@adinet.com.uy



ELINA RODRÍGUEZ BRIZUELA
Directora General de Transporte Aéreo
Ministerio de Transporte y Obras Públicas - MTOP
Rincón 575, 5° Piso, Montevideo
T: (598 2) 915 8333 Int. 20517
F: (598 2) 916 3122
elina.rodriguez@dnt.gub.uy
elinar88@gmail.com

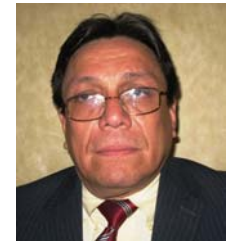


MARIA ANGÉLICA GONZÁLEZ
Asesor Legal y Secretaria Técnica
Junta Nacional de Aeronáutica Civil - JNAC
Rincón 575, Piso 12, Montevideo
T: (598 2) 915 1218
F: (598 2) 915 8598
dntaereo@adinet.com.uy
juntaaeronautica@mtop.gub.uy
CECILIA DEMARCO (*Observador*)
Gerente de Asuntos Legales
PLUNA S.A.
Miraflores 1445, Montevideo
T: (598 2) 604 2244
F: (598 2) 604 2260
cecilia.demarco@flypluna.com



VENEZUELA

PEDRO ARROYO
Gerente General de Transporte Aéreo
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC
Urb. Altamira – Av. José Felix Sosa, Municipio Chacao,
Dtto. Capital – Venezuela
T: (58 212) 277 4507
arroyo.pedro@gmail.com



THAIS HERNÁNDEZ
Gerente de Operaciones de la Aviación Civil
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC
Urb. Altamira – Av. José Felix Sosa, Municipio Chacao,
Dtto. Capital – Venezuela
T: (58 212) 277 4540 / 416 6247671
T: (58 212) 277 4502 / 277 4511
th.hernandez@inac.gob.ve



TITO CORONADO
Gerente General de Seguridad Aeronáutica
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC
Urb. Altamira – Av. José Felix Sosa, Municipio Chacao,
Dtto. Capital – Venezuela
T: (58 212) 355 2624 / 58166247680
t.coronado@inac.gob.ve



ESTADOS NO MIEMBROS

ESTADOS UNIDOS

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 8900
F: (1 202) 267 7198
dawn.veatch@faa.gov



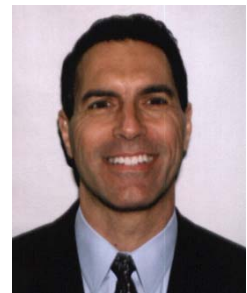
DANIEL CASTRO
Senior Representative
Federal Aviation Administration – FAA
Embajada de Estados Unidos, Ciudad de Panamá, Panamá
Edificio 783 Clayton, Ave Demetrio Lakas, Ciudad de Panamá
T: (507) 207 7046
F: (507) 207 7401
daniel.castro@faa.gov



KRISTA BERQUIST
Team Lead, Western Hemisphere Division
FAA - Federal Aviation Administration
800 Independence Avenue, SW
FOB 10B, 6th Floor East, Washington, DC 20591
T: (1 202) 385 8877
F: (1 202) 267 5032
krista.berquist@faa.gov



JOSEPH CATAN
Agregado Regional para Suramérica
Transportation Security Administration - TSA
Embajada de USA en Argentina
Av. Colombia 4300-C1425GMN, Buenos Aires, Argentina
T: (54 11) 5777 4470
F: (54 11) 5777 4215
joseph.catan@dhs.gov
joepcgermany@hotmail.com



MARIELY LOPERENA MOURE
Representante de la TSA para Centro América, República Dominicana y
Venezuela
Transportation Security Administration - TSA
3000 SW 148th Ave Suite 200 Miramar, FL 33027
T: (1 954) 874 7123 / 205 9347
F: (1 954) 431 7972
mariely.loperena@dhs.gov



INDIA

ARUN MISHRA
Representante Permanente de India en el Consejo de la
Organización de Aviación Civil Internacional – OACI
999 University Street, Suite 14.30, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7
T: (1 514) 954 8274
F: (1 514) 954 0001
amishra@icao.int
india@icao.int



MALASIA

LIM YONG HENG

Representante de Malasia ante el Consejo de la
Organización de Aviación Civil Internacional - OACI
999 University Street, Suite 16.21, Montreal, Quebec, Canada H3C 5J9
T: (1 514) 954 8061
F: (1 514) 954 8162
ylim@icao.int



SINGAPUR

TEE CHIOU NG

Representante Permanente de Singapur ante el Consejo de la
Organización de Aviación Civil Internacional - OACI
999 University St., Suite 10.25, Montreal, Quebec, H3C 5J9, Canada
T: (1 514) 954 6118
F: (1 514) 390 7006
singapore@icao.int



VALERIA GUTIÉRREZ

Oficial Administrativo
Misión Permanente de Singapur en la
Organización de Aviación Civil Internacional - OACI
999 University St., Suite 10.75, Montreal, Quebec, H3C 5J9, Canada
T: (1 514) 954 6118
F: (1 514) 390 7006
singapore@icao.int



ORGANISMOS INTERNACIONALES GUBERNAMENTALES

CLAC – COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

MARCO OSPINA YÉPEZ

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



CE - COMISIÓN EUROPEA

EWA MALINOWSKA

Directorate General for Mobility and Transport
Air Transport Directorate
Unit E1 - Internal market, air transport agreements & multilateral relations
Rue De Mot 24,
B-1000 Brussels,
Belgium
T: (32 2) 298 6941
F: (32 2) 296 0658
ewa.malinowska@ec.europa.eu



OACI – ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

RAYMOND BENJAMIN
Secretario General
999 University Street,
Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7
T: (1 514) 954 8041
F: (1 514) 954 6193
secgen@icao.int



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



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
icao_nacc@mexico.icao.int



ORGANISMOS INTERNACIONALES NO GUBERNAMENTALES

ALTA – ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA Y DEL CARIBE DE TRANSPORTE AÉREO

GONZALO YELPO
Director Legal
18 de julio 1296 No. 701, Montevideo, Uruguay
T: (598 9) 943 6430
gyelpo@alta.aero



IATA - INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION

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



JUAN CARLOS VILLATE
Country Manager Colombia
Calle 94A #13-02 Oficina 101
Bogotá, Colombia
T: (57 1) 644 2060 Ext. 415
F: (57 1) 644 2060
villatej@iata.org



**IFALPA – FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PILOTOS DE LÍNEAS
AÉREAS**

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



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



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

DANILO URIBE CALDERÓN
Miembro del Instituto
Carrera 29 # 27-14, Palmira, Valle del Cauca, Colombia
T: (57 2) 272 2624 / (57) 3113480944
danilouribe1@hotmail.com



ORGANISMOS PRIVADOS

IFS - INTERNATIONAL FLIGHT SERVICES

OLIVIER LAYLY
Vicepresidente
Monjitas 527, Oficina 812, Santiago de Chile, Chile
T: (56 2) 465 4201
olivier.layly@iasvcs.com



Alocución del Secretario General de la OACI
Sr. Raymond Benjamin
ante la
LXXXI Reunión del Comité Ejecutivo de la
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)
(Cartagena de Indias, 27-28 de julio de 2011)

1. Damas y caballeros, con sumo agrado me uno a ustedes para los fines de esta reunión ejecutiva de la CLAC y con el ánimo de intercambiar algunas ideas sobre la excelente relación existente entre nuestras dos Organizaciones.
2. Mi objetivo es bien claro – hacer todo lo posible para promover la cooperación entre la OACI y ustedes, en torno a cuestiones de interés mutuo, con miras al acrecentamiento de la eficiencia del sistema de transporte aéreo en la totalidad de Latinoamérica.
3. Desde que asumí el cargo de Secretario General en agosto de 2009, una de mis prioridades ha consistido en mejorar significativamente las comunicaciones, la coordinación y el intercambio de información entre la Sede y nuestras Oficinas regionales, a fin de infundir, por así decirlo, la mentalidad de “Una sola OACI” al proporcionar la asistencia que ustedes requieren para hacer realidad sus respectivos objetivos y aspiraciones.
4. Una de las formas de alcanzar esta meta consistió en otorgar mayor autonomía y recursos a los Directores regionales con quienes cuento. Los mismos tienen ahora mayor flexibilidad y capacidad de adopción de decisiones en su interacción con ustedes y sus colegas. A mi modo de ver, son los que mejor conocen las inquietudes y los desafíos que a ustedes conciernen. Confío en ellos para obtener orientación y me aseguro de que posean los medios necesarios para realizar el seguimiento de lo que acordemos en forma conjunta.
5. Como buen ejemplo, cabe mencionar su participación en el Memorando de Cooperación (MOC) que se firmó con la CLAC y otros organismos regionales de aviación en el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI el otoño pasado. Los Directores regionales de las Oficinas de Lima y de México se han ocupado en forma muy activa de la preparación de los planes de acción para asegurar que el MOC conduzca a resultados concretos y perdurables.
6. Este es ya el caso en varios ámbitos.
7. Por ejemplo, un Seminario OACI sobre los planes de acción de los Estados para reducir las emisiones de CO₂ se celebró con éxito en la Ciudad de México en mayo de 2011, con la participación de la CLAC.
8. La Primera reunión y el primer seminario del Grupo regional AVSEC/FAL de OACI/CLAC también tuvieron lugar en mayo de 2011.
9. La CLAC participó en la Segunda Cumbre Panamericana Anual sobre Seguridad Operacional de la Aviación, del RASG-PA, celebrada en junio en la Ciudad de México.
10. La CLAC ha confirmado su apoyo y coordinación respecto a la celebración de un Seminario OACI sobre sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), en la Oficina de Lima, durante el segundo trimestre de 2012.

11. La CLAC sigue apoyando plenamente la labor del Sistema regional de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional (SRVSOP) destinado a la implantación de un entorno armonizado de reglamentación y procedimientos entre los Estados miembros del SRVSOP.
12. Lo que para mí reviste mayor importancia es el hecho de que todos estos eventos, así como otros programados por la CLAC, se coordinan con las Oficinas regionales de la OACI en Lima y México. Se evitan así la duplicación de esfuerzos y las pérdidas de tiempo y recursos, aumentándose a la vez la relevancia de las iniciativas.
13. Les doy las gracias por su colaboración en cuanto al logro de estos resultados, en los cuales se basa la expansión de nuestra relación en otros ámbitos de interés mutuo.

— — — — —

**Address by the Secretary General of ICAO
Mr. Raymond Benjamin
to the**

*LXXXI Meeting of the Executive Committee of the Latin American
Civil Aviation Commission (LACAC)
(Cartagena de Indias, 27-28 July 2011)*

1. Ladies and gentlemen, it is a pleasure for me to join you for this Executive Meeting of LACAC and to share a few thoughts on the excellent relationship between our two Organizations.
2. My goal is quite clear – I want to do all I can to promote cooperation between ICAO and yourselves on issues of mutual interest, for the enhanced efficiency of the air transport system throughout Latin America.
3. Since taking office as Secretary General in August 2009, one of my priorities has been to significantly improve communications, coordination and information-sharing between Headquarters and our Regional Offices – to instill a “One ICAO” mindset if you will in providing the assistance you require to meet your respective goals and aspirations.
4. One way has been to give my Regional Directors greater autonomy and resources. They now have more flexibility and decision-making capabilities in their interactions with you and your colleagues. As far as I am concerned, they know best what your concerns and challenges are. I count on them for guidance and I make sure they have the means to follow through on what we agree to together.
5. A good example is their involvement in the Memorandum of Cooperation (MOC) we signed with LACAC and other regional aviation bodies at the 37th Session of the ICAO Assembly last fall. The Regional Directors of the Lima and Mexico Offices have been very active in preparing action plans to ensure the MOC leads to concrete and lasting results.
6. This is already the case in a number of areas.
7. For example, an ICAO Seminar on Action Plans by States to reduce CO₂ emissions was successfully held in Mexico City in May 2011, with the involvement of LACAC.
8. The first ICAO/LACAC AVSEC/FAL Regional Group meeting and seminar also took place in May 2011.
9. LACAC participated in the RASG-PA Second Annual Aviation Safety Summit for Pan America in June in Mexico City.
10. LACAC has confirmed its support and coordination for an ICAO Seminar on Unmanned Aircraft Systems (UAS) to be held at the Lima Office during the second quarter of 2012.
11. LACAC continues to fully support the Regional Safety Oversight Cooperation System (SRVSOP) work for implementation among SRVSOP Members States of a harmonized rules and procedures environment.
12. What is most important for me is that all of these events as well as others programmed by LACAC are coordinated with the ICAO Regional Offices in Lima and Mexico. This avoids duplication of efforts and waste of time and resources, while at the same time, increasing the relevance of the initiatives.

13. I want to thank you for your collaboration in achieving these results, which form the basis for expanding our relationship in other areas of mutual concern.

LXXXI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC
DISCURSO DEL SR. LUIS RODRÍGUEZ ARIZA, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN
LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

(Cartagena de Indias, Colombia, 27 y 28 de julio de 2011)

Estimados colegas, hemos avanzado ya el primer semestre del presente año en el trabajo de este nuestro Comité Ejecutivo y sus órganos subordinados. Tengan ustedes la certeza que ha sido para mí muy importante y fructífero el haber dirigido las actividades de nuestra Comisión.

En primer término, quiero agradecer a mi estimado amigo Santiago Castro Gómez, Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de la República de Colombia, por el valioso apoyo brindado a la Secretaría de la CLAC, al ofrecer sede en esta ciudad de Cartagena de Indias, fortaleza de nuestra Región, patrimonio cultural de la humanidad y pionera en materia aeronáutica, pues es en esta bella ciudad donde se realizó el primer vuelo comercial de Colombia. Qué mejor ambiente para llevar a cabo la reunión que hoy nos ocupa y seguir contribuyendo de la mejor manera posible con el desarrollo político, económico y social de nuestros pueblos, a través del transporte aéreo.

En esta oportunidad, pasaremos revista a una intensa agenda que contiene la revisión de los informes de nuestros Grupos de Trabajo, en materia Política, Económica y Jurídica así como de Facilitación y Seguridad. También, seremos informados sobre los avances del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) que fuera constituido por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, en octubre de 1998, al suscribir un acuerdo con la OACI.

Considero que venimos implementando a paso acelerado el Plan Estratégico de trabajo que fuera aprobado en la Décimo Novena Asamblea realizada en Punta Cana, República Dominicana, en noviembre del año pasado.

Nuestro Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos ha desarrollado sus actividades basado en un programa que contribuirá sustancialmente en la implementación de directrices para los estados respecto a temas de singular importancia como son la documentación electrónica de la carga, el comportamiento del precio del combustible, la liberalización del transporte aéreo, los acuerdos interlineales, el impacto del transporte aéreo en la economía de los Estados y la protección del viajero contra quiebras de las líneas aéreas.

También, revisaremos el avance de nuestra Macrotarea en gestión aeroportuaria respecto a la eficiencia aeroportuaria y los procesos de concesión.

Por su parte, nuestro Punto Focal en materia de Capacitación está proponiendo una reprogramación de esa Macrotarea. De igual manera, la seguridad operacional y la seguridad contra actos de interferencia ilícita, así como la facilitación serán temas de discusión en la presente reunión.

Pero quisiera destacar que consta en la agenda un tema de suma relevancia y me refiero al medio ambiente; en este punto quisiera llamar la atención de todos ustedes para instarlos a que trabajemos de manera armónica y ordenada, de tal forma que podamos llegar la próxima Asamblea de la OACI con una posición común que satisfaga los intereses de todos los Estados miembros de la CLAC, porque hoy más que nunca deberemos demostrar a la comunidad aeronáutica internacional que

somos un solo bloque y que estamos dispuestos a negociar con otras regiones posiciones equilibradas que no afecten a nuestras autoridades, transportadores y operadores aeroportuarios.

En estos primeros seis meses he puesto especial énfasis en impulsar la suscripción del “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC” por parte de nuestros Estados, es aspiración de esta Presidencia que hasta finales del presente año hayan firmado por lo menos diez de nuestros Estados miembros y permítanme agradecer a los seis Estados que hasta el momento lo han suscrito y a Colombia que lo hará en esta oportunidad. Quisiera también exhortar a los Estados que aún no lo han hecho, se adhieran al acuerdo lo antes posible. En esta línea de ideas, vale recordar que el trabajo desarrollado por más de diez años se plasmó en este importante instrumento jurídico, así mismo destacar que si todos los estados logramos suscribirlo, éste será el primer paso hacia la integración del transporte aéreo en materia de derechos de tráfico y se sentarán las bases para que, quizás en el futuro, podamos negociar en bloque con otras regiones y Estados del mundo lo que, sin lugar a dudas, fortalecerá nuestra posición.

Desde hace mucho tiempo también hemos venido impulsando la capacitación a nivel regional y tratando de reactivar el Instituto Panamericano de Aviación Civil (IPAC), y quiero aprovechar esta oportunidad para informar a ustedes la decisión del Gobierno de República Dominicana de apoyar al IPAC ofreciendo sede para el mismo y comprometiéndose a cumplir con todos los requisitos que exige la CLAC para tal efecto. Es por esta razón que se ha incluido en nuestra agenda de trabajo una presentación de las instalaciones de nuestro Centro de Entrenamiento que podrán ser utilizadas para las labores que desarrolle el Instituto Regional.

Estoy presentando una Nota de estudio, en mi calidad de Presidente de la CLAC, al Comité Ejecutivo sobre la gestión realizada hasta el momento y quiero destacar que, durante este tiempo, ha sido posible mantener varias reuniones con otros organismos regionales y Estados independientes para mantener el “*status*” que ha alcanzado nuestra Comisión en el concierto internacional, lo que ha sido ratificado por las diferentes contrapartes con las que hemos mantenido reuniones de coordinación y acercamiento. Como corolario de todo esto, debo ratificar que la CLAC sigue y seguirá siendo un organismo respetado por toda la comunidad aeronáutica mundial.

Antes de terminar, reitero mi especial agradecimiento a la Autoridad Aeronáutica Colombiana, a su eficiente personal y por supuesto a nuestra Secretaría que ha permitido que el día de hoy iniciemos nuestras labores en esta Octogésimo Primera Reunión del Comité Ejecutivo de nuestra Comisión.

Augurando toda clase de éxitos en nuestra reunión, les quedo muy agradecido por su valiosa atención.

LXXXI Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC
(Cartagena de Indias, Colombia, 27 y 28 de julio de 2011)

Discurso Acto de Instalación

Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutico Civil

Dr. Santiago Castro Gómez

Buenos Días:

En mi calidad de Director General de la Aerocivil de Colombia, como Estado-anfitrión de la **OCTOGÉSIMA PRIMERA (LXXXI)** Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, presento un cordial saludo de bienvenida, en nuestra Cartagena de Indias, verdadera joya del caribe colombiano, ciudad designada por la UNESCO como patrimonio histórico y cultural de la humanidad.

Durante este período de sesiones, analizaremos como región, los principales retos que debemos abordar durante el presente bienio 2011-2012, con el fin de fortalecer nuestro sector aeronáutico, y contribuir con el desarrollo de la aviación civil internacional de manera segura, ordenada, y amigable con el medio ambiente.

Será esta una oportunidad para revisar los informes relativos a las actividades realizadas por la Presidencia, la Secretaría y los Grupos de Trabajo, con miras a garantizar que el transporte aéreo sea el medio que une nuestros pueblos y la base para el desarrollo económico de nuestras naciones. El transporte aéreo internacional se constituye por lo tanto, en un objetivo estratégico fundamental para nuestra comunidad aeronáutica latinoamericana.

La seguridad aérea, la seguridad aeroportuaria, un sistema aeronáutico amigable con el medio ambiente, son desafíos de la comunidad aeronáutica internacional, objetivos estratégicos sobre los cuales nuestra región está comprometida en todos sus niveles, desde nuestras administraciones de aviación civil, y con nuestra participación como región latinoamericana en el Consejo de la OACI, contribuyendo decididamente en el proceso de elaboración de normas y métodos recomendados con el propósito de hacer realidad los principios rectores del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

a. Seguridad Operacional

Latinoamérica está comprometida en la implementación de planes y programas en relación con la gestión de la seguridad operacional, actuando de manera proactiva mediante la utilización de indicadores que nos permitan reducir en gran medida la tasa de accidentes aéreos, intercambiando información entre las partes involucradas en la seguridad aérea a fin de identificar los riesgos existentes y emergentes en las operaciones de transporte aéreo, adoptando las medidas preventivas frente a las amenazas de la seguridad aérea, trabajando en un enfoque multidisciplinario que nos permita enfrentar con éxito el problema crucial de la seguridad en las pistas de los aeropuertos, ya que la mayoría de los accidentes e incidentes de gravedad ocurren durante las fases de despegue y aterrizaje de los vuelos.

Adicionalmente, nuestra región apoya el Programa de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional, como un medio eficaz para elevar los estándares de Seguridad Operacional en nuestro espacio aéreo, al igual que el Enfoque de Observación Continua, el cual incorpora análisis de los factores de riesgo a la seguridad, y permitirá la supervisión de las capacidades de vigilancia de la Seguridad Operacional de los Estados de manera continua.

Finalmente, nuestros Estados están comprometidos con el Plan Global de la OACI para la Seguridad Operacional basados en la coordinación, intercambio de información, y jerarquización estratégica de las iniciativas globales de la seguridad con base en el riesgo, definición de metas significativas, así como la identificación de factores que requieran enfoques complementarios para mejorar la seguridad en la navegación aérea.

b. Seguridad Aeronáutica

En cuanto a la Seguridad Aeronáutica para enfrentar los actos de interferencia ilícita que ponen en riesgo la seguridad en las operaciones del transporte aéreo, nuestros Estados Latinoamericanos apoyan el liderazgo de la OACI en el desarrollo de planes, programas y estrategias que permitan enfrentar las amenazas nuevas y emergentes a la Seguridad de la Aviación.

En la pasada 37^a. Asamblea General de la Organización, los Estados Contratantes nos comprometimos a fortalecer y promover la aplicación efectiva de las normas y métodos recomendados, particularmente las disposiciones del Anexo 17, sobre Seguridad de la Aviación, reforzar los procedimientos de inspección de seguridad de la aviación, mejorar los factores humanos y utilizar tecnologías modernas para detectar artículos prohibidos; establecer medidas de seguridad mejoradas para proteger las instalaciones aeroportuarias y aumentar la seguridad a bordo; formular e implantar medidas reforzadas y armonizadas, así como mejores prácticas de seguridad de la carga aérea; mejorar la capacidad de los Estados miembros de la OACI de corregir las deficiencias detectadas en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP) y promover un mayor uso de mecanismos de cooperación entre los Estados miembros y con la industria de la aviación civil, a fin de intercambiar información sobre medidas de seguridad de la aviación, logrando pronta detección y divulgación de la información relativa a las amenazas para la aviación civil, mediante estrategias como la recopilación y transmisión de información anticipada sobre los pasajeros (API), y los datos de registro de los nombres de los pasajeros (PNR), como un elemento de ayuda para la seguridad de la aviación.

Finalmente, quisiera resaltar el valioso instrumento jurídico aprobado en la Conferencia Diplomática, celebrada en la China, en el 2010, la cual adoptó instrumentos de legislación aérea internacional para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil. Dichos instrumentos contribuirán a penalizar por ejemplo el transporte de sustancias biológicas, químicas y nucleares, para atacar aeronaves y otros blancos del transporte aéreo mientras se encuentran en tierra, así como el uso de los aviones civiles como armas, los cuales ponen en riesgo la seguridad de la aviación y la vida de los usuarios del transporte aéreo.

c. Medio Ambiente

Latinoamérica el continente verde y pulmón de la humanidad, también está comprometida con la protección del medio ambiente. Apoya el liderazgo de la OACI, en el desarrollo de orientaciones que permita limitar o reducir el impacto de las emisiones de gases con efecto invernadero de la aviación, en el clima global.

En la pasada 37^a. Asamblea General, los Estados miembros de la Organización nos comprometimos a alcanzar una meta global de mejoramiento anual del 2% en la economía del combustible hasta el año 2050, una meta global deseada a mediano plazo de la estabilización de las emisiones globales de CO₂ producidas por la aviación internacional a los niveles del año 2020, y esfuerzos adicionales a fin de estudiar la factibilidad de una meta deseada global a largo plazo para la aviación internacional, desarrollo del estándar global de CO₂ para las aeronaves, para el año 2013, desarrollo de un marco para las medidas basadas en criterios de mercado e implementación en la aviación de combustibles alternativos sostenibles y planes de acción por parte de los Estados con información sobre las actividades de reducción de las emisiones de CO₂, y las necesidades de asistencia.

Finalmente, y quizás el reto más importante para nuestra región, es el fortalecimiento del transporte aéreo, ya que es un factor importante para promover y fomentar el desarrollo económico sostenido tanto a escala nacional como internacional.

Que este encuentro nos sirva para analizar los grandes desafíos que tenemos, y adoptar las medidas necesarias para hacer de la aviación civil latinoamericana sea el medio de integración de nuestros pueblos, de manera segura, ordenada y amigable con el medio ambiente.

Gracias por su asistencia y bienvenidos.

LXXXI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Cartagena de Indias, Colombia, 27 y 28 de julio de 2011)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

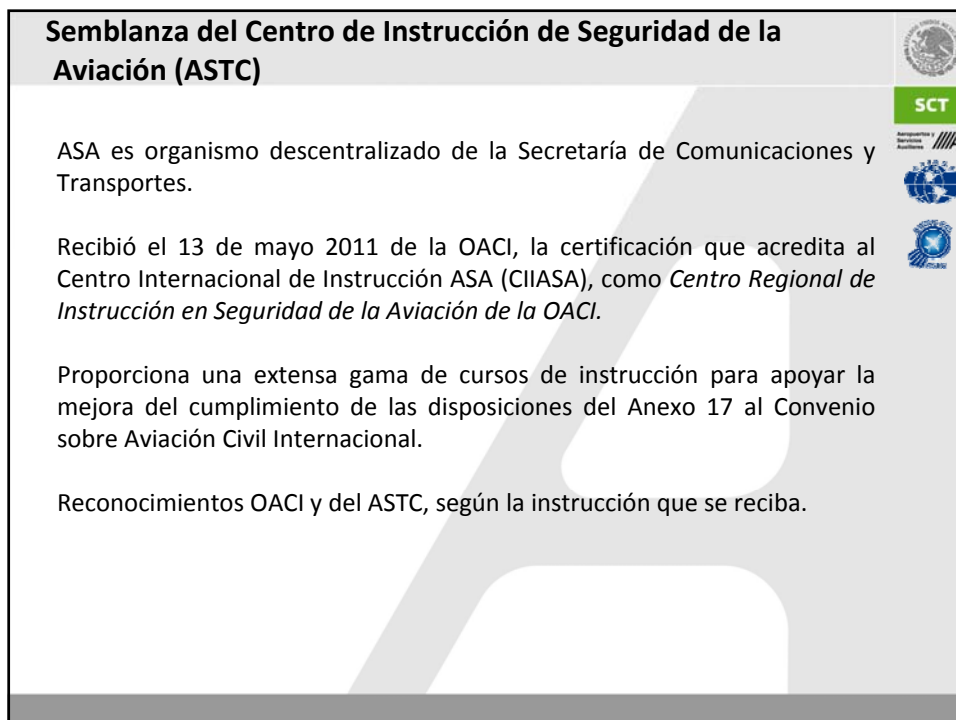
(Presentado por la Secretaría)

SESIÓN ABIERTA

1. Informe de la Reunión del GEPEJTA/26 (Secretaría).
 - Encuesta de Medio Ambiente (Secretaría).
 - Aplicación de la Cooperación Horizontal en materia de Seguridad Operacional (Chile).
2. Informe del Curso sobre “Planificación Estratégica de la Aviación” CLAC/EAU (Secretaría).
3. Informe de la IV Reunión del Grupo FAL/AVSEC de la CLAC (Secretaría).
4. Informe de la I Reunión del Grupo Regional AVSEC/FAL CLAC-OACI (Secretaría).
5. Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP)
 - Informe JG/23 (Coordinador SRVSOP).
 - Adhesión Colombia y Surinam (Secretaría).
6. Programa de Reuniones y Capacitación CLAC 2011-2012 (Secretaría).
7. Lanzamiento de la nueva página web Secretaría / CLAC (Secretaría).
8. Actualización de Resolución A18-7 (Secretaría).
9. Otros asuntos.
 - Convocatoria a participar en el Grupo de Estudio *ad hoc* acerca de la problemática planteada por la Directiva 2008/101/CE (Argentina).
 - Presentación Centro Internacional de Instrucción de Aeropuertos y Servicios Auxiliares de México (CIIASA México).
 - Taller OACI/FAA sobre Implementación ADS-B y Multilateración (Ciudad de México, México, 6 al 8 septiembre de 2011) (FAA).
 - FAA Cambio de Responsabilidad de Vigilancia para Centro América y Panamá de la Oficina Internacional de Miami a la Oficina Internacional de Dallas, TX (FAA).
 - Medio Ambiente (ALTA).
 - Presentación “International Flight Services” (IFS Chile).

SESIÓN CERRADA

10. Presentación Secretario General OACI.
11. Informe de gestión (Presidencia).
12. Participación de ITF en reuniones CLAC (Secretaría).
13. Modificación de Resolución A18-11 (Secretaría).
14. Cuotas de contribución y revisión de Resolución A14-11 (Secretaría).
15. Gestión presupuestaria (Secretaría).
16. Otros asuntos.
 - Presentación sobre IPAC (República Dominicana).
 - Macrotarea “Capacitación” (Brasil).



Aulas



SCT

Superintendencia
de Transportes
Aéreos



Auditorio

Con capacidad para 200 personas.



SCT

Superintendencia
de Transportes
Aéreos



Instrucción práctica en laboratorio

•Tecnologías.

Para asegurar el aprendizaje teórico, el ASTC cuenta con laboratorio especializado en Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC), el cual está equipado con materiales y tecnologías de última generación.



SCT

Administración
Peruana
de Aeronáutica



Tecnologías



SCT

Administración
Peruana
de Aeronáutica



Material didáctico.

- Maletines de prueba con artículos, prendas, sustancias explosivas simuladas y los componentes de artefactos explosivos improvisados.
- Ayudas visuales



SCT

Superintendencia
de Transportes
Aeromarcos



Cursos

Material Didáctico Normalizado de la OACI para instrucción (ASTP).

El centro ASTC cuenta con los materiales didácticos de la OACI, en ambos tomos (instructor alumno) y su correspondiente material electrónico:

1. 1, 2 y 3 Básico.
2. Carga.
3. Ejercicios.
4. Gestión.
5. Inspectores Nacionales.
6. Instructores.
7. Manejo de Crisis.



SCT

Superintendencia
de Transportes
Aeromarcos



Cursos

Material Didáctico Normalizado del ASTC México para instrucción (formativo).

Gerente

- De Aeropuerto
- De Aerolínea
- Seguridad ATC

Coordinador

- En Vuelo
- En Tierra
- De Aeropuerto
- Seguridad ATC



SCT

Aeropuertos y
Infraestructura
Aerospacial



Cursos

Supervisor

- En Vuelo.
- En Tierra.
- De Aeropuerto.
- Seguridad ATC.

Inspector

- Pasajeros, Empleado y Equipaje de Mano.
- De Equipaje de Bodega (HBS).
- Carga
- Correo
- Suministro y Piezas de Repuesto.
- Perimetral / Instalaciones.



SCT

Aeropuertos y
Infraestructura
Aerospacial

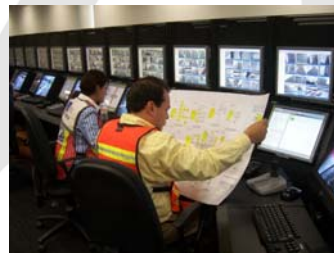


Cursos

Guardia

- De Área.
- De Aeronave.
- Control de Accesos.
- Perimetral / Instalaciones.

Vigilancia remota



SCT

Secretaría de Transportes y Comunicaciones



Cursos

Material Didáctico Normalizado del ASTC México para instrucción (informativo).

- Identificación de amenazas, análisis de riesgo, gestión de riesgo.
- Facilitación y AVSEC.
- Identificación de explosivos y objetos explosivos improvisados (IED's).
- Control de Calidad de la Seguridad.
- Factores Humanos en la Seguridad.
- Ilícitos colaterales que infieren en la seguridad de la aviación civil.
- Uso y servicio de la tecnología en la seguridad de la aviación civil.
- Transporte Internacional Inseguro de materiales peligrosos, y transporte de armas de destrucción masiva.
- Evaluación de misiles portátiles de defensa anti-aérea (MANPADS).
- Seguridad de Comunicaciones (ATC).
- Seguridad de Instalaciones (ATC).
- Seguridad de la información electrónica (ATC).



SCT

Secretaría de Transportes y Comunicaciones



Colaboración y Coordinación



SCT

Administración de Aviación Civil



1. Con los otros 20 Centros de Instrucción de la OACI en el mundo.
2. **Firmado con la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.**
3. **Firmado con la Autoridad Aeronáutica y de Instrucción de España.**
4. Con la Administración de Seguridad del Transporte de los EU (en redacción).
5. Actualmente iniciando con "Transport Canada"

Noticias de Seguridad Operacional



SCT

Administración de Aviación Civil



El CIIASA cuenta con los laboratorios de:

- Planificación e identificación de obstáculos
- Ayudas visuales



Noticias de Seguridad Operacional

Aeródromo a escala con talleres de:

- Sistema Hidroneumático
- Subestación Eléctrica
- De Pavimentos



SCT



Diplomados

ASA imparte en colaboración con el Instituto Politécnico Nacional (IPN) y la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM)



La Universidad Nacional Autónoma de México a través de la Facultad de Arquitectura y Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) invitan al:



5

DIPLOMADO INTERNACIONAL 2012



febrero 6 al 25 de 2012

Planeación urbano-ambiental para la elaboración de Programas Maestros de Desarrollo Aeroportuario



SCT



Taller de Certificación de Aeropuertos

Aeropuertos y
Servicios
Auxiliares 

SENASA



SCT



Objetivo: Brindar al personal gerencial, herramientas de carácter estratégico, orientadas a la toma de decisiones, en el ámbito de la Certificación de Aeropuertos.

Contenido:

- Criterios y procedimientos de certificación de Aeropuertos.
- La autoridad de aviación civil en el proceso de certificación de aeropuertos.
- El operador aeroportuario y otros agentes implicados en el proceso de certificación de Aeropuertos.
- Sistemas de Gestión de la seguridad y estudios aeronáuticos.

Duración: 30 hrs del 7 al 11 de noviembre del 2011

Gracias!

Lic. Y P.A. Gilberto López Meyer

Director General

glmeyer@asa.gob.mx

Guillermo Heredia Cabarga

Coordinador de las Unidades de Negocios

gherediac@asa.gob.mx

www.asa.gob.mx



SCT

