

**Vigésimo Novena Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos,  
Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/29)  
(Buenos Aires, Argentina, 3 al 5 de julio de 2012)**

CUESTION 1 - POLITICA AEREA  
CUESTION 2 – AEROPUERTOS  
CUESTION 3 – CAPACITACIÓN  
CUESTION 4 – MEDIO AMBIENTE  
CUESTION 5 – SEGURIDAD OPERACIONAL  
CUESTION 6 – OTROS ASUNTOS

**CUESTION 1 – POLITICA AÉREA**

**1.1.- Acuerdo multilateral de cielos abiertos:**

- a) Los estados pueden formular reservas (art. 37)
- b) Ello facilitará el proceso de integración impulsado desde la CLAC
- c) Hay estados que incluso han integrado el cabotaje a otros estados

Informe de Chile

Rapporteur : Álvaro Lisboa

Destacó los 2 objetivos del acuerdo multilateral: la integración y la liberalización de los cielos entre los países de la CLAC

Varios estados lo han ratificado:

URUGUAY Y CHILE = sin reservas

GUATEMALA – HONDURAS Y PARAGUAY = con reserva respecto del cabotaje

REPÚBLICA DOMINICANA – PANAMÁ Y COLOMBIA = .....

Señaló que se generan algunas dudas sobre los efectos jurídicos de las reservas, aunque destacó que el tema se rige por el Convenio de Viena de 1969 sobre Derecho de los Tratados.

Las reservas se relacionan siempre con el tema de la reciprocidad y propuso crear un grupo de estudio ad hoc para analizar el tema.

Se abre el tema a discusión.

ARGENTINA = señala que resulta inaplicable para el país el acuerdo multilateral de cielos abiertos. La Argentina es contraria a la liberalización de los cielos.

BRASIL = solicita integrar el grupo que estudiará el tema de las RESERVAS

COLOMBIA = apoya la formación del grupo de estudio y solicita que la ARGENTINA también lo integre. Pide además, integrar el grupo.

CUBA = no suscribirá el acuerdo aunque apoya la integración en la región. Recalcó que apoya el bilateralismo

REPUBLICA DOMINICANA = ve un instrumento claro de unificación latinoamericano. Tienen una Resolución que aprueba la política de cielos abiertos.

GUATEMALA = apoya la política de cielos abiertos pero están estudiando el tema del cabotaje. Propone al Lic. Luis Montufa para integrar el equipo

BOLIVIA = cree firmemente en la integración y cree que el transporte aéreo es un instrumento ideal para hacerlo. Sin embargo, cree que BOLIVIA no está en condiciones de sumarse por que aún debe fortalecer su transporte.

INSTITUTO IBEROAMERICANO = coincide con la exposición del informante chileno y ofrece la participación del Instituto en la comisión ad hoc.

ARGENTINA = confirma la participación en el grupo de estudio ad hoc

SECRETARIA CLAC = subraya la importancia de que el tema sea presentado ante el Comité Ejecutivo, y presenta un cronograma de trabajo:

1ra quincena de julio = el informante chileno (Álvaro Lisboa) presentará el documento de trabajo al grupo ad hoc

2da quincena de julio = los miembros del grupo de estudio deben enviarle sus revisiones y propuestas

### **Cuestión 1.2 Impacto económico del transporte en el PBI**

Rapporteur = COLOMBIA (Abog. Palmiro)

Siete (7) estados ya presentaron sus estudios a la CLAC

Propone la formación de un grupo ad hoc entre la CLAC y la IATA a fin de que esta sea un conducto para pedir información a los estados que aún no han presentado sus informes

Se abre el tema a debate.

IATA = tiene observaciones que formular. Comenta que se hicieron nuevos estudios para Brasil y Ecuador y los siguientes países del Caribe: Aruba, Cuba, República Dominicana y Jamaica.

Acepta integrar el grupo ad hoc

Propone un cronograma tentativo: dependerá de que los Estados que aún no hicieron el estudio, lo presenten en término.

Hay un 40% de estados miembros de la CLAC que aun no lo hicieron

SECRETARIA DE LA CLAC = propone que cada país designe puntos focales para que se encarguen de recolectar esta información

### **Cuestión 1.3 Protección a los pasajeros por quiebra de las aerolíneas y otras medidas**

Rapporteur = COLOMBIA (Abog. Palmiro)

Su informe se relaciona no solo con el tema de las quiebras sino también con las huelgas

Para la protección de los pasajeros propone:

- Indemnización automática
- Responsabilidad solidaria entre los estados de la CLAC
- Póliza de garantía
- Repatriación de los pasajeros afectados

Se abre a debate.

BOLIVIA = cuestiona la generalidad de la parte resolutoria del documento

COLOMBIA = responde que se toparon con la renuencia de las compañías aseguradoras en cubrir esta área. Las aerolíneas se quejaron de que sumar una póliza de garantía era sumar costos a las aerolíneas.

REPÚBLICA DOMINICANA = quizá faltan normas nacionales que coaccionen a las aerolíneas a tomar esos seguros

El país lo solucionó por la vía de la fianza (exigiéndoselo a los consignatarios de líneas aéreas extranjeras)

BRASIL = fue miembro del grupo ad hoc y recordó las dificultades

CHILE = comparte el contenido de la recomendación y sugiere simplificarlo:

-quitarle el vocablo “obligatorio”

-quitarle el vocablo “motivos empresariales”

-quitarle la frase “de manera inmediata y no se subordinen a los procesos concursales”

BOLIVIA = Chile ha eliminado el contenido de la recomendación

ARGENTINA = apoya la propuesta de Chile

#### **Cuestión 1.4 Nota de estudio sobre organismos regionales que tocan temas de tráfico aéreo**

Rapporteur = COLOMBIA

Informa que la UNASUR ha venido gestionando un acercamiento a la CLAC

Toca ciertos temas genéricos, como aduana, energía, desarrollo sustentable (bio-combustibles), ambiente (emisión de gases) e infraestructura.

Describe la proliferación de organismos regionales que propenden a una mayor integración

Relaciona este tema analizado por la CLAC con el proyecto IIRSA. Se le pidió a IIRSA que no duplique esfuerzos por que ya la CLAC trabaja desde hace años en los corredores aéreos

Otros temas abordados en su informe se refieren al transporte aéreo fronterizo y la conectividad. Allí el interés de IIRSA quedó bien demostrado.

COSIPLAN??

#### **Cuestión 1.5 1ra cumbre CLAC – CASFAC**

Rapporteur = COLOMBIA

Mencionó una cumbre en Brasil para noviembre de 2012.

Relaciones extra-regionales (por ej., con la Comisión Africana de Aviación Civil)

SECRETARÍA DE LA CLAC = se debe aplicar el criterio de cooperación horizontal, por ej., Brasil estaría en condiciones de brindar asesoría técnica a los países africanos que la necesiten (ya Brasil tiene acuerdos de asistencia con Cabo Verde y otros países africanos)

#### **Cuestión 1.6 Sistema Estadístico Integrado**

Rapporteur = COLOMBIA

Buscar información en la reunión del 2 de julio de 2012 en la página Web de la CLAC

Se elaboró una guía práctica para la elaboración de datos estadísticos sobre aviación civil.

Resolución CLAC A-17-9 (2006, Panamá)

Se abre el tema a debate:

CLAC = en la reunión del 2 de julio (ayer) se acordó que los aeropuertos y las líneas aéreas mostraron su predisposición para aplicar el modelo

La CLAC debiera diseñar un modelo de seguimiento de aplicación del modelo

IATA = la IATA hace observación a las siguientes sugerencias:

- Son los aeropuertos los encargados de generar esta información pues en la mayoría de los países las normas exigen que las aerolíneas brinden estos datos a los aeropuertos

- No se define muy bien el rol de los aeropuertos en la consolidación de las estadísticas, por ende no es claro a quien aplicar sanciones administrativas por demoras en la entrega de datos

ACINAC = Se refirió a las bondades de un proyecto piloto aeroportuario ecuatoriano y lo propone como modelo para la guía práctica de la CLAC

BRASIL = para hacer un seguimiento del cumplimiento de la guía, BRASIL recuerda que las recomendaciones de la CLAC no son mandatorios, por eso Brasil sugiere la realización de un panel anual para observar cómo los Estados implementan la guía

ARGENTINA = el grupo propuso como fuente de información primaria a las aerolíneas y no a los aeropuertos, porque no en todos los países los aeropuertos están concesionados y por ende no todos tienen la tecnología para procesar esos datos

CLAC = La Secretaría propone que se modifique la redacción, diciendo que aquellos estados cuyos aeropuertos no cuentan con los medios necesarios o los reglamentos indispensables, ordenen que sean las aerolíneas las fuentes primarias de información

ALTA = apoya la propuesta Argentina con más la modificación propuesta por la CLAC

ARGENTINA = adhiere a la propuesta de BRASIL de crear un panel y ofrece su asistencia técnica en el tema del seguimiento

CLAC = comenta que la CLAC no tiene la figura de Panel, sino de grupo de trabajo, por lo que se trabajará bajo esa modalidad

#### **Cuestión 1.7 Plan estratégico del próximo período bienal de la CLAC**

Rapporteur = COLOMBIA

Propone una agenda de multitemas, tales como:

- 1) Cielos abiertos
- 2) Conectividad aérea horizontal Asia – Pacífico, incluyendo un acuerdo bi-regional con ese bloque
- 3) Precio del combustible de la aviación (medidas para reducirlo)
- 4) SRC = el grupo dio por concluidas sus tareas por cuanto se dispone de muchos reglamentos sobre el tema
- 5) Acuerdos de cooperación
- 6) Impacto económico del transporte aéreo
- 7) Documento electrónico en la carga aérea = se entregará un proyecto de recomendación
- 8) Registro Aeronáutico = plataforma tecnológica para realizar las inscripciones en línea
- 9) Actos ilícitos contra la aviación civil

#### **Cuestión 1.8 6ta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo – OACI, 2013**

Rapporteur = COLOMBIA

Se refirió a lo que se vislumbra en el orden mundial sobre política aérea, al igual sobre el desarrollo sostenible del transporte aéreo. En relación a ello, aludió a un simposio realizado por la OACI en abril de este año.

Propone elaborar una guía de orientación que ayude a preparar el documento que la CLAC presentará en la 6ta Conferencia Mundial

Propone, también, crear –a tales efectos- un grupo ad hoc

Se abre el tema a debate.

BRASIL = apoya la propuesta de crear el grupo ad hoc y pide integrarlo

SECRETARIA DE LA CLAC = apoya la propuesta de crear el grupo ad hoc y pide que se postulen en el día de la fecha, a fin de que su trabajo comience cuanto antes y propone un cronograma

ARGENTINA / CUBA / URUGUAY / GUATEMALA / CHILE / PARAGUAY = participarán del grupo ad hoc

### **Cuestión 1.9 Transporte de carga con documentación electrónica (e-freight)**

Rapporteur = COLOMBIA

Se elaboró una hoja de ruta. Algunos países no han cooperado. Se elaboró un proyecto de recomendación para ser debatido en la próxima Asamblea de la CLAC.

Su proyecto de recomendación se orienta a trabajar en la cadena de valor para mejorar la competitividad. Se refirió a las ventajas comparativas derivadas del uso del e-freight, el cual beneficia a toda la cadena logística.

Propone como recomendación que los estados coadyuven a eliminar el papel en el transporte de carga por vía aérea.

Se abre el tema a debate.

BRASIL = pide que la IATA defienda el área de estudio de situación que realizó sobre la región

COLOMBIA = informa que este estudio de la IATA ya fue presentado hace un año y que se tomó ese documento, que es por todos conocido

IATA = se comprometió a presentar el último estado sobre el e-freight en la reunión

### **CUESTION 2 Concesiones aeroportuarias**

El rapporteur (PERÚ) no asistió a la reunión GEPEJTA, por ende informó el Secretario de la CLAC (Sr. Ospina)

Se plantea una revisión de la encuesta sobre el seguimiento de los aspectos económicos relacionados con la concesión de aeropuertos. Así pues, se propone la modificación de la pregunta 8, (incremento de frecuencias, eficiencia del gasto público, incremento de pasajeros transportados, etc.).

Propone la inclusión de otra pregunta sobre qué factores de competencia se toman en cuenta para otorgar la concesión tales como la retribución al Estado, los compromisos de inversión, el menor pago por mantenimiento y operación, etc.

Otra pregunta es que se señale el monto de las inversiones ejecutadas desde el comienzo de la concesión hasta la fecha de la encuesta.

Propone indicadores de eficiencia aeroportuaria, tales como incremento del número de vuelos por hora, menor congestión de las zonas de embarque y desembarque de pasajeros, disminución de los costos, etc.

Según Ospina, si bien se mejora notablemente la encuesta, también cree que es necesario poner un poco de orden porque esta tarea es la que menos ha avanzado. A pesar de ello, propone que se mejore la encuesta según las propuestas hechas por el rapporteur ausente.

Se abre el tema a debate.

COLOMBIA = solicita que se revea la asignación de tareas a PERU puesto que en 2 años de trabajo casi no ha avanzado.

ACILAC = se suma a la propuesta Colombiana de re-formular la integración del grupo focal.

BRASIL = propone re-crear ahora el grupo, el que quedaría integrado por Argentina, Brasil, ACILAC

### **Cuestión 3 CAPACITACION**

Rapporteur: BRASIL

BRASIL: Se manifiesta una propuesta de capacitación, mediante ocho seminarios en cursos diferentes.

La ANAC brasileña, ha realizado un trabajo lingüístico, glosando inglés - español - español - inglés. Se informa de la preparación de inspectores, establecidos los requisitos para expedir las licencias para el personal del vuelo.

Al propio tiempo, se agrega la preparación del personal para emitir los certificados de aeronavegabilidad.

Nota Nº 6 acompañada, informa sobre las becas y cursos ofrecidos sobre la materia.

Hay una página web, puntualizando que la regulación en materia de certificación de aeronavegabilidad, está incorporada a los convenios bilaterales del transporte aéreo.

Los seminarios alcanzan también a los aspectos concernientes a la certificación de aeropuertos.

La IATA formula una presentación, poniendo de manifiesto que cuenta con un programa de cuatro años, con ocho opciones.

Se hace referencia a la página de la ACILAC, que también contiene algunos aspectos relativos a la capacitación.

### **CUESTION 4 INFORME MEDIO AMBIENTE**

(Antes informó un rapporteur argentino – Carlos Fernández de la ANAC - cuestiones técnicas tales como bio-combustibles y modernización de flota)

Está apareciendo una 3ra generación como cultivos industriales de algas, etc.

Rapporteur de GUATEMALA:

7.- Es indispensable desarrollar técnicas de verificación de las emisiones

7.9.- Hincapié en el uso de instrumentos económicos

8.1.- Se Debe institucionalizar un acuerdo ambiental para el transporte en la región a fin de estimular el desarrollo de los planes de acción de los estados

La Argentina, Chile han generado una plataforma de fortalecimiento institucional entre diferentes órganos con áreas de interés en el ambiente.

8.4.- desarrollar sistemas de gestión institucional a fin de que involucre no solo a las aeronaves (objeto en el que está concentrada la acción de la OACI) sino también respecto de los aeropuertos

Hay que ajustar los procedimientos de gestión de tráfico aéreo. Hay programas como el CESAR, etc. Que deben ser aprovechados y no solo hacer hincapié en las performances

8.5.- Se eliminó un párrafo sobre responsabilidad porque está embebido en otros párrafos.

8.6.- el programa de incentivos está mejor desarrollado en el trabajo sobre políticas que se desarrollará posteriormente

8.7.- es necesario desarrollar métodos para verificar las emisiones

8.8.- esa estrategia permitirá utilizar recursos financieros sin recurrir a ninguna carga impositiva

Aprovechar los activos y servicios ambientales a nivel regional

PANAM tiene un caso exitoso con COPA por el cual el pasajero puede donar 1 dólar a la aerolínea y ella foresta.

COSTA RICA también tiene intensas actividades y vive de eso

Inc.i.- MBL es el mercado regulado por I UN, pero hay otros mercados voluntarios privados que sirven para apoyar determinados proyectos.

Hay que dejar un incentivo extra

Eco-oscilación entre ámbitos técnicos y políticos

Se abre a debate.

BRASIL = Brasil no tiene cómo firmar el documento principalmente porque la política de ambiente sobre cambio climático no depende de la ANAC sino que depende del Ministerio de Relaciones Exteriores

Se queja de que el documento de estudio sólo fue hecho público 1 día antes de la reunión GEPEJTA

Cree que un párrafo va totalmente en contra de lo que el GEPEJTA aprobó en la reunión de Santo Domingo (numeral 128.b, tema sobre medio ambiente)

En esa reunión se creó un grupo ad hoc, que nunca funcionó, y que estaría integrado por Argentina, Brasil, Alta, IFALPA y otros.

Por ello considera que Brasil no puede aprobarlo.

El rapporteur responde que así fue, pero que tomó en cuenta que muchos países de la CLAC son sensibles al cambio climático y por eso el informe tiene su eje en ese tema, ya que el del ruido y otros tienen más bien una connotación técnica.

Brasil tiene el 88% de las acciones ambientales ya comprometidas...

BRASIL = cree en la necesidad de que cuanto antes se llegue a una política sobre cambio climático, pero que esa política debe ser especialmente en interés respecto de los países en vías de desarrollo, y lo de la responsabilidad común pero diferenciada es para Brasil una máxima.

Como el documento de trabajo llegó 1 días antes, Brasil no tuvo tiempo de analizarlo y tomar una decisión o estrategia al respecto.

SECRETARIA DE LA CLAC = discutan el documento en un tiempo perentorio, así se tiene completo una semana antes de la reunión del Comité Ejecutivo y presentarlo como grupo ad hoc

BRASIL = señala que quedan 4 semanas para la reunión del Comité Ejecutivo, pero la 4ta están acá en la Argentina, así que solo restan 3.

Propone que en la reunión del C.E. se diga que se está trabajando en el proyecto y que antes de la reunión de la Asamblea se haga circular y que los miembros lo aprueben en esa ocasión.

SECRETARIA CLAC = está de acuerdo con la propuesta brasilera y toma la decisión de que el documento sea circulado entre los países y no solamente entre los miembros del grupo ad hoc

CHILE / COLOMBIA / ARGENTINA = aprueban la propuesta

ARGENTINA = la Argentina ya había formulado varias observaciones en la reunión de República Dominicana.

Señala que no hay consenso en la OACI sobre cómo abordar los problemas del cambio climático y la Resolución A-17.4 tampoco genera el consenso esperado.

Todos los países miembros de la CLAC son países en desarrollo, y se enfrentan a los intereses de los países desarrollados que quieren que las obligaciones que ellos tienen (reducir las emisiones) sean asumidas por todos.

Se da la paradoja que en la OACI y en la OMI se aprueban medidas que los países miembros no aprueban en las reuniones sobre cambio climático.

Sugiere que este documento incluya propuestas políticas que defiendan los intereses de los países en vías de desarrollo.

CUBA = no cree prudente que se lleve a cabo en el marco de esta reunión un documento tal como está presentado, ya que no fue estudiado por los estados de la región.

Cuba desea que su política se vea reflejada en ese documento, y lo que el documento propone no coincide con la política que Cuba suscribe.

SECRETARIA DE LA CLAC = cree que hay que darle una tonalidad diferente al MBM

#### **CUESTION 5 SEGURIDAD OPERACIONAL.**

Reporteur: CHILE (Álvaro Lisboa Montt).

5.1.- Manifiesta que han mediado en el caso, diferentes etapas, que corresponden a una creciente preocupación por el problema de la seguridad operacional.

La propuesta se ajusta a las recomendaciones de la OACI, y su cumplimiento, debiendo destacarse la participación del grupo PAN-AMERICANO, que elaboro una nota de estudio.

5.2.- La seguridad personal:

CHILE expuso la nota de estudio, adaptándola al sistema regional, y aplicando los Anexos I.6 y 8.

Se acompañó entre los antecedentes las conclusiones del Seminario Taller CLAC sobre seguridad operacional en la aviación general, en la ciudad de PANAMÁ, el 30 de Mayo/1 de Junio de 2012, las que pueden consultarse en la CLAC, GEPEJTA/29.01.2007.

5.3.- El señor Claudio Bula, desarrolló el plan argentino, relativo a la seguridad personal, que incluye la gestión de riesgo, una garantía de seguridad operacional (SMS), y un régimen de manejo de riesgo.

5.4.- Se puntualizó la falencia del marco legal, existiendo únicamente la Disposición N° 28, que es insuficiente.

5.5.- De modo paralelo, se desarrolló la investigación de accidentes, y su régimen jurídico, que varía de país a país, subrayando la importancia de lograr una uniformidad para tratar de coordinar las distintas facetas propias de la actividad previa y posterior al siniestro.

#### **CUESTION 6 Análisis de la Resolución A-18**

Rapporteur = GUATEMALA

Alude a la oficialización del proyecto de política, su implementación y la realización de un informe final.

Nota de estudio 28-09 = alude a la política regional de medio ambiente que tiene como objetivo la preparación de un primer proyecto de política regional.

Ha discurrido exitosamente la etapa de diagnóstico (ver GEPEJTA 26 y 27).

En la nota 23 se presentó el primer proyecto.

El informante cree que se ha avanzado un 40% respecto del cronograma original.

Crearon una unidad de medio ambiente que ya actuado en varios foros. Y ha sido una unidad de articulación con otras áreas gubernamentales que tienen injerencia en temas ambientales

También están trabajando en acuerdos inter-institucionales con varias universidades, con COSESNA, con los Ministerios, etc. Formar alianzas es estratégico.

Guatemala es uno de los países que carecía de ninguna regulación ambiental hasta hace 1 año. Ha tomado como texto de orientación el Anexo 16.

Con el apoyo de COSESNA han tenido avances en la organización del espacio aéreo superior.

Reducción de emisiones (APER) para centro-américa que dará inicio en el 2013.

Europa tiene iniciativas que se extienden hasta el Caribe.

Programa CESAR, etc.

Panamá tiene un centro de reciclaje próximo a los aeropuertos y México tiene un plan de eficiencia hídrica.

En Centroamérica casi todos tienen alguna iniciativa de Producción más limpia (P + L)

Que podría ser replicada en los servicios aeronáuticos (por ejemplo, planes para la reducción de papel).

Centroamérica es una de las regiones menos contaminantes del mundo, pero igualmente están implementando un APER para 2013

Se abrió a debate.

COLOMBIA = la responsabilidad de Guatemala como punto focal llegaba hasta la presentación del informe, pero considerar que un 60% del trabajo está hecho no es justo.

Solicita, ergo, que se incremente el porcentaje de cumplimiento.

Dra. Griselda Capaldo

Dr. Eduardo T. Cosentino

Observadores del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico ante la CLAC