

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL
SECRETARÍA

Apartado Postal 27032, Lima, Perú

CLAC/GEPEJTA/31-INFORME
13/08/13

**TRIGÉSIMA PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/31)**

(Santiago de Cali, Colombia, 26 al 28 de junio de 2013)

RESUMEN

Lugar y fecha de la reunión

1. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) celebró su trigésima primera reunión entre los días 26 y 28 de junio de 2013, en el Hotel Four Points by Sheraton, en la ciudad de Santiago de Cali, Colombia.

Ceremonia de apertura

2. El Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC, inició con palabras de agradecimiento por el gran apoyo recibido de la Autoridad Aeronáutica Colombiana para la realización de la reunión. Asimismo, agradeció a los Puntos Focales por enviar las notas de estudio y resaltó la importancia de los temas a tratar, entre ellos especialmente, la participación en el 38 período de Sesiones de la OACI, sobre la cual la CLAC debía llevar una posición consensuada, sobre la base de la “Guía de Orientación” aprobada por el Comité Ejecutivo.

3. Seguidamente, el Sr. Santiago Castro, Director General de la Unidad Especial Administrativa de Aeronáutica Civil de Colombia, presentó su discurso de inauguración, el mismo que figura como **Adjunto 1** al presente informe.

Coordinación, Secretaría y Participantes

4. Actuó como coordinadora de la reunión la Sra. Adriana Sanclemente, Jefe de Transporte Aéreo de la Unidad Especial Administrativa de Aeronáutica Civil de Colombia, asistido por el Secretario de la CLAC, Sr. Marco Ospina. Participaron 33 delegados representando a 12 Estados miembros, 1 Estado no miembro y 5 organismos internacionales. La lista completa de participantes figura como **Adjunto 2**.

Orden del Día

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

Cuestión 1 del

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

Cuestión 1.1 del

Orden del Día: **Informe de la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/02 - Colombia

6. La Experta de Colombia, en su calidad de Ponente del Grupo *ad hoc*, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/02, recordando los resultados obtenidos de la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) celebrada en Montreal, en la Sede de la OACI, del 18 al 22 de marzo de 2013. Destacando que la Conferencia tuvo una amplia cobertura en el marco de las dos principales cuestiones del orden del día: Cuestión 1 — Panorama mundial de las tendencias y novedades y Cuestión 2 — Examen de las cuestiones clave y marco normativo conexo. Asimismo, se refirió a los puntos sobresalientes de las deliberaciones y las recomendaciones más importantes.

7. Seguidamente, invitó al GEPEJTA a tomar nota de la información presentada y, con base en las principales recomendaciones y conclusiones emanadas de la Sexta Conferencia Mundial, apoyar la NE que se presentará a la Asamblea de la OACI en nombre de los 22 Estados miembros de la CLAC “priorización del trabajo para el próximo trienio en la reglamentación económica del transporte aéreo”.

8. Durante el debate, la Delegada de Argentina agradeció el trabajo realizado por Colombia y manifestó su deseo de conocer la postura de aquellos países que no pueden acceder a esta liberalización, como son Cuba, Nicaragua, Venezuela, principalmente en lo referido a las restricciones de acceso a mercados y propiedad del control de los transportistas aéreos.

9. A continuación, el Experto de Chile felicita la Nota de estudio que resume correctamente lo ocurrido, convirtiéndose en una agenda de trabajo pues orientará los esfuerzos hacia una determinada dirección. Destacó además la participación de nuestra Región en dicha Conferencia al ser incorporadas varias de las ideas de las notas de estudio presentadas por la CLAC en las recomendaciones. Asimismo, recordó la Nota de estudio presentada por Chile “Acceso a los mercados”, proponiendo la elaboración de un texto pragmático sobre Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos, refiriéndose específicamente a la liberalización de la propiedad y el control de las aerolíneas, así como a la posibilidad de internacionalizar y uniformizar las normas sobre protección del consumidor que se ven sujetos a distintas regulaciones en el mundo, procurando que la OACI tenga especial cuidado con sobre regular la materia pues esto iría en perjuicio de la competitividad de algunos mercados y particularmente de algunas compañías aéreas pequeñas.

9. Por su parte, la Secretaría tomó nota de la información presentada y destacó la participación de los Estados mediante un trabajo coordinado, gracias a la Guía de orientación, así como los acercamientos que mantuvieron la Secretaría y la Presidencia con otros Estados y Organismos que apoyaron las Notas de estudio de la CLAC.

Conclusión

10. El GEPEJTA acordó tomar nota de la información presentada y, completarla cuando se toque el punto del Orden del día referente a la Participación de la CLAC en el 38 Período de

Sesiones de la Asamblea de la OACI, en lo referente a la “Priorización del trabajo para el próximo trienio en la Reglamentación Económica del Transporte Aéreo”.

Cuestión 1.2 del

Orden del Día:

Guía de Orientación 38° Período de Sesiones Asamblea OACI

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/03 - Colombia

11. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/03 referida a la Guía de Orientación para el 38° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, elaborada por el Grupo *ad hoc* encargado de elaborar una Guía de Orientación para el 38 período de sesiones de la Asamblea de la OACI, reunido el día 25 de junio de 2013, en la ciudad de Santiago de Cali, Colombia. En ese sentido, recordó que Colombia como Ponente del Grupo *ad hoc* convocó a una reunión el 2 y 3 de mayo de 2013 en la ciudad de Bogotá, en la que participaron Brasil, Perú, República Dominicana, Secretaria CLAC, la FAA y la IATA, en ella se analizó la “Guía de Orientación” siguiendo cada uno de los puntos del Orden del Día y definiendo las acciones a seguir.

12. Seguidamente, informó que se revisaron las notas de estudio presentadas por Colombia, Perú y la Secretaria, se vertieron los comentarios respecto a las mismas y se estimó necesario tener otra reunión de coordinación previa al GEPEJTA/31, considerando de una parte que debían afinarse las notas presentadas y de otra, que faltaba material por cuanto no todos los Estados pudieron aportar las notas en ese momento. Por su parte, la FAA hizo entrega en medio físico tres borradores de notas de estudio que serán presentadas por Estados Unidos en la próxima Asamblea OACI y que serán debatidas en esta reunión.

13. Posteriormente informó que, durante la segunda reunión del Grupo *ad hoc* (Santiago de Cali, Colombia, 25 de junio de 2013), se revisaron un total de trece (13) notas de estudio que se acompañan a la guía de orientación, diez (10) para la cuestiones 12, 17, 18, 27, 28, 29, 30, 31, 40 y 42 del orden del día previsto para la Asamblea y tres (3) presentadas por COCESNA. De igual manera, se pasó revista a cada punto de la guía de orientación actualizándola con los comentarios pertinentes. La Secretaría de la CLAC por su parte, comunicó que el Grupo AVSECFAL CLAC/OACI, estaba trabajando en proyectos de notas de estudio de su competencia, las mismas que se espera hagan llegar a la Secretaría, lo antes posible.

14. Una vez abierto el debate, la Secretaría pasó revista a los diferentes puntos del Orden del Día de la Asamblea de la OACI y se fue resaltando los temas en los que la CLAC debería presentar NE, NI y posiciones. En función de esto, a continuación se detalla la tabla con el resumen de lo aprobado:

CUESTIÓN	POSICIÓN / ACCIÓN
Cuestión 1: Apertura del período de sesiones por el Presidente del Consejo	
Cuestión 2: Aprobación del orden del día	
Cuestión 3: Creación de los Comités y Comisiones	<ul style="list-style-type: none"> Se recomienda a los Estados que constituyan su Delegación con un número apropiado de Funcionarios, que les permita atender las diversas comisiones que sesionan durante la Asamblea (Comité Ejecutivo, Técnica, Económica, Jurídica y Administrativa).
Cuestión 4: Traslado de asuntos a los comités y comisiones	
Cuestión 5: Elección de los Estados miembros que estarán representados en el Consejo	<ul style="list-style-type: none"> La CLAC presentará una nota de estudio con la plancha de sus Estados miembros que postularán al Consejo de la OACI.
Cuestión 6:	<ul style="list-style-type: none"> Coordinar con Presidente del Consejo/OACI y Secretario

CUESTIÓN	POSICIÓN / ACCIÓN
Elección del Presidente de la Asamblea	General para elegir presidente de la Asamblea. (PRESIDENCIA/SECRETARÍA)
Cuestión 7: Elección de los cuatro vicepresidentes de la Asamblea y de los presidentes de las comisiones	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinar para obtener una de las vicepresidencias de las comisiones a favor de un especialista de la región. (PRESIDENCIA/SECRETARÍA)
Cuestión 8: Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros	<ul style="list-style-type: none"> • Sugerir a los Estados miembros CLAC que, si realizarán declaraciones verbales, éstas no excedan de 5 minutos. (SECRETARÍA)
Cuestión 9: Informes de las Comisiones y Comités de la Asamblea y decisiones al respecto	<ul style="list-style-type: none"> • Los informes regularmente se presentan durante la segunda semana y los puntos focales que se designen al interior de la CLAC, deberán verificar que estos informes contengan los acuerdos alcanzados durante el debate en las respectivas comisiones y que los intereses de la CLAC estén reflejados en los mismos. (PUNTOS FOCALES/CLAC – ASAMBLEA)
Cuestión 10: Cuotas atrasadas	<ul style="list-style-type: none"> • Si, algún Estado miembro mantiene cuotas atrasadas con la OACI, habría que exhortar para que realicen el pago o los arreglos respectivos, para evitar que se impida el voto durante las elecciones del Consejo de la OACI. (SECRETARÍA)
Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012	
Cuestión 12: Cooperación técnica — Política y actividades de cooperación técnica y de asistencia	<ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una Nota de estudio sobre el “Apoyo a las actividades de la Cooperación Técnica de la Región”.
Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política	<ul style="list-style-type: none"> • Los Estados Centroamericanos de la CLAC presentarán una Nota de estudio sobre “Intercambio de información de seguridad de la aviación entre los Estados Centroamericanos”.
Cuestión 14: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)	
Cuestión 15: Seguridad de la aviación — Apoyo a la implantación	<ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una Nota de estudio referente a “Decisiones AVSEC/FAL promulgadas por la CLAC”.
Cuestión 16: Facilitación y los documentos de viaje de lectura mecánica	
Cuestión 17: Protección del medio ambiente	<ul style="list-style-type: none"> • Nota de estudio pendiente que desarrollará el Grupo <i>ad hoc</i> de Medio Ambiente (un día antes de la Reunión del Comité Ejecutivo).
Cuestión 18: Cooperación con organizaciones regionales y organismos regionales de aviación civil	<ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una Nota de estudio sobre la “Importancia de la participación de los organismos regionales en el programa de trabajo de transporte aéreo en el seno de la OACI”.
Cuestión 19: Duración de los mandatos del Secretario General	
Cuestión 20: Propuesta de celebrar los periodos de sesiones de la Asamblea cada dos años	<ul style="list-style-type: none"> • La posición sobre este tema la decidirá el Comité Ejecutivo de la CLAC, antes de la Asamblea.
Cuestión 21: Propuesta de enmendar el Artículo 50 (a) del Convenio de Chicago para aumentar a 39 el número de miembros del Consejo	<ul style="list-style-type: none"> • La posición sobre este tema la decidirá el Comité Ejecutivo de la CLAC, antes de la Asamblea.
Cuestión 22: Gestión de recursos humanos	
Cuestión 23: Situación relativa al personal de la OACI	
Cuestión 24: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI	<ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una Nota de estudio sobre “Disponibilidad de documentos de la OACI en sus idiomas oficiales”.
Cuestión 25:	<ul style="list-style-type: none"> • Si hubiera temas a discutir en este asunto, la posición de la

CUESTIÓN	POSICIÓN / ACCIÓN
Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo	CLAC deberá asumirse en las reuniones de coordinación durante la Asamblea.
Cuestión 26: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012	
Cuestión 27: Seguridad operacional de la aviación - Política	<ul style="list-style-type: none"> Los Estados Sudamericanos miembros de la CLAC presentarán una Nota de estudio sobre la “Declaración de Bogotá”.
Cuestión 28: Seguridad operacional de la aviación — Normalización	
Cuestión 29: Seguridad operacional de la aviación — Control y análisis	<ul style="list-style-type: none"> La CLAC presentará una Nota de estudio sobre el “Rol de la cooperación regional en Latinoamérica”, esta Nota se aplica también a la Cuestión 30.
Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación — Apoyo a la implantación	<ul style="list-style-type: none"> La CLAC presentará una Nota de estudio sobre el “Rol de la cooperación regional en Latinoamérica”, esta Nota también se aplica a la Cuestión 29. Los Estados Centroamericanos miembros de la CLAC presentarán una Nota informativa sobre el “Grupo Regional Investigador de accidentes e incidentes de la Región Centroamericana (RAIO)”. Los Estados Centroamericanos miembros de la CLAC presentarán una Nota informativa sobre el “Sistema de selección, capacitación y acreditación de instructores aeronáuticos”.
Cuestión 31: Seguridad operacional de la aviación — Cuestiones emergentes	<ul style="list-style-type: none"> Los Estados Centroamericanos miembros de la CLAC presentarán una Nota de estudio sobre el “Tecnologías emergentes para la recolección de análisis de datos de vuelo para aviación general”. La CLAC presentará una Nota de estudio sobre el “Sistema de reporte de ocurrencias con mercancías peligrosas”.
Cuestión 32: Navegación aérea — Política	
Cuestión 33: Navegación aérea — Normalización	
Cuestión 34: Navegación aérea — Control y análisis	
Cuestión 35: Navegación aérea — Apoyo a la implantación	<ul style="list-style-type: none"> La CLAC presentará una Nota de estudio sobre “Apoyo de los Estados Sudamericanos, miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil a la Implantación del Plan Mundial de Navegación Aérea”. Los Estados Centroamericanos miembros de la CLAC, presentarán una Nota informativa sobre “Avance de la implementación PBN en Centroamérica”.
Cuestión 36: Navegación aérea — Cuestiones emergentes	
Cuestión 37: Progreso realizado en la implantación del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI)	
Cuestión 38: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Técnica	
Cuestión 39: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012	
Cuestión 40: Desarrollo económico del transporte aéreo — Política	<ul style="list-style-type: none"> La CLAC presentará una Nota de estudio sobre “Priorización del trabajo para el próximo trienio en la Reglamentación económica del Transporte aéreo”.
Cuestión 41: Reglamentación económica del transporte aéreo	

CUESTIÓN	POSICIÓN / ACCIÓN
internacional	
Cuestión 42: Aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea	<ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una Nota de estudio sobre “Nuevos elementos para inversión en infraestructura aeroportuaria, navegación aérea e impuestos sobre el Transporte Aéreo”.
Cuestión 43: Datos de Aviación — Seguimiento y análisis	
Cuestión 44: Otras cuestiones que se someterán a examen de la Comisión Económica	
Cuestión 45: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012	
Cuestión 46: Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los actuales instrumentos de derecho aeronáutico	
Cuestión 47: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica	
Cuestión 48: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Jurídica	
Cuestión 49: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012	
Cuestión 50: Presupuestos para 2014, 2015 y 2016	
Cuestión 51: Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el Fondo general y los anticipos al Fondo de capital circulante de los Estados que se hayan adherido al Convenio	
Cuestión 52: Cuotas atrasadas de la ex República Federativa Socialista de Yugoslavia	
Cuestión 53: Cuotas atrasadas	
Cuestión 54: Contribuciones al Fondo general para 2014, 2015 y 2016	
Cuestión 55: Informe sobre el Fondo de capital circulante	
Cuestión 56: Disposición del superávit de efectivo	
Cuestión 57: Enmienda del Reglamento financiero	
Cuestión 58: Examen de los gastos, aprobación de las cuentas y examen de los informes de auditoría correspondientes a los ejercicios económicos de 2010, 2011 y 2012	
Cuestión 59: Nombramiento del Auditor externo	
Cuestión 60: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Administrativa	

15. Durante el análisis, el tema que mayor debate generó fue el referente a la Cuestión 17 del orden del día “Protección del medio ambiente”, sobre lo cual el Delegado de Guatemala indicó que había recibido comentarios enviados por ALTA, muchos de los cuales fueron incluidos en la Nota de

Estudio, la misma que incluía el trabajo realizado por Colombia.

16. Seguidamente, el Representante de Argentina manifestó la preocupación de Argentina por el tema ambiental, respecto a que la Región debe tener una posición consensuada para el 38 período de Sesiones de la Asamblea de la OACI y propuso darse un tiempo para reordenar el debate sobre esta materia. Al respecto, el Secretario de la CLAC aclaró que el documento sobre Política de Medio Ambiente se manejaría hasta la próxima Asamblea de la CLAC, sobre la cual todavía había tiempo y se manejaría hasta la próxima Asamblea de la CLAC, independientemente de la posición que se lleve a la Asamblea de la OACI, respecto a la Cuestión 17 del Orden del día.

17. Hecha la aclaración, el Representante de Argentina continuó su intervención refiriéndose a la preparación de la postura regional para la Asamblea, la misma que ha sido frenada pues no es posible avanzar cuando no hay acuerdo sobre como tratar las emisiones del Transporte Aéreo Internacional en el ámbito primario que es la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, postura que siempre han mantenido los países en desarrollo. Recordó que, la Resolución A37-19, promulgada por la OACI en el año 2010 sobre cambio climático, fue motivo de varias reservas por parte de muchos países de la CLAC y otros países por atentar contra los principios de responsabilidades comunes y diferenciadas y establecer mecanismos que no siguieran lo establecido en el Convenio de Kioto.

18. En estas circunstancias y, considerando que este asunto requería de mayor análisis por parte de los Miembros del Grupo *ad hoc*, la Secretaría sugirió que se amplíe el debate, teniendo en cuenta que lo más importante era que nuestra Región llegue a la Asamblea de la OACI con una Nota de estudio en la que todos los Estados miembros de la CLAC estén de acuerdo y demuestre unidad de criterios en este tema tan importante.

19. Por otro lado, Brasil realizó una presentación sobre una Ley de Protección de la Información. Sobre esto, el Delegado de Chile, expresó que el tema de “Protección de la Información” era esencial para la Seguridad Operacional, manifestando que la OACI está revisando los conceptos de protección de la información, recordó asimismo que el RAGSPA hizo una propuesta de una ley modelo, pero que cree no servirá pues mientras la sociedad va en busca de la transparencia, nosotros queremos ir en busca de proteger la información. Por todo esto considera que debemos ser muy cuidadosos con respecto a qué información es la que queremos proteger y que le gustaría poder llegar a una posición como apoyar una suerte de ley modelo de Brasil para llevarla a la comunidad internacional, siendo un aporte muy bueno para la Asamblea. La Secretaría hizo la salvedad de tener cuidado de no darle un tinte brasilero a la Nota y consultó a Brasil si habría posibilidad de elaborar una Nota de estudio sobre este tema en el corto tiempo, a lo que Brasil se comprometió a hacerla llegar antes del Comité Ejecutivo de agosto.

20. A continuación, la Secretaría abrió el debate respecto a las demás Notas de estudio. La Delegada de Cuba manifestó que estaban trabajando en unas Notas que no habían podido llevar, pero que en un marco de 15 días las enviarían a la Secretaría, ésta por su parte aclaró que, cuando hay Estados de la Región que van a presentar individualmente Notas de Estudio y que requieran apoyo del resto de Estados, las envíen igual, con el debido tiempo, para que el Comité Ejecutivo las analice, dado que son Notas de estudio que se deberán mandar a traducir para presentarlas a la Asamblea de la OACI.

21. Luego, el Representante de ALADA manifestó su interés en que en la Asamblea de la OACI se haga una evaluación y una revisión del régimen de responsabilidad del transportador aéreo, establecido en el Convenio de Montreal de 1999, para que la OACI después de más de 12 o 13 años de la vigencia de este Convenio, haga una revisión y una evaluación de este régimen de responsabilidad del transportador aéreo. Sobre este particular, la Secretaría solicitó a ALADA que presente por escrito si es que requiere algo para que sea analizado primero al interior del GEPEJTA y una vez que se ha analizado se lo pueda considerar apoyado por los Estados, o por lo menos por alguno de ellos.

Conclusión

22. El GEPEJTA acordó:
- a) Encargar a Brasil que haga llegar a la Secretaría un Proyecto de Nota de estudio sobre “Protección de la información”, para presentarla al Comité Ejecutivo de agosto; y,
 - b) Encargar al Grupo *ad hoc* de Medio Ambiente que prepare la Nota de estudio sobre esta materia, teniendo en cuenta todos los insumos que brinden los Estados y observando el avance de este asunto en el Consejo de la OACI, para tal efecto deberán reunirse un día antes de la Reunión del Comité Ejecutivo en Panamá.

Cuestión 1.3 del Orden del Día:

La aviación civil y el Medio Ambiente (Discusiones seno OACI)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/05 - Colombia

23. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/05 recordando los antecedentes del tema, respecto a que la 37° Asamblea General de la OACI (celebrada en el año 2010), expidió la Resolución A37-19 “*Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*”, la cual en su oportunidad recibió varias reservas provenientes de Argentina, Brasil, China, Cuba, India y Arabia Saudita, y otras contenidas en la “Declaración de Cuba” (Declaración de “reserva” a la que adhirieron otros Estados de la Región, como Bolivia y Venezuela), especialmente con respecto a los párrafos 6, 12, 14, 15 y 16 de la citada Resolución. Las razones de tales reservas radican en que los párrafos objetados introducen conceptos tales como “medidas basadas en el mercado” (MBMs), y disposiciones “*de minimis*”, que se consideran contrarias a los principios establecidos en la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), al no diferenciar entre países desarrollados y en desarrollo, incumpliendo así el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas.

24. Asimismo, recordó que la misma Resolución encomienda varios mandatos al Consejo, para lo cual, se constituyó en la OACI un grupo *ad hoc* para trabajar en el estudio de los diversos aspectos técnicos referidos a las medidas de mercado (MBMs), integrado por seis miembros del Consejo, designados para cada región de la OACI (Australia, Dinamarca, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Guatemala y Nigeria), y por un representante de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA).

25. Por otra parte, mencionó que para tratar la dimensión política de esta cuestión, el Presidente conformó un grupo especial denominado “Grupo de Alto Nivel para la Aviación y el Cambio Climático”, conformado por diecisiete Estados integrantes del Consejo de la OACI. Dicho Grupo se reunió en tres oportunidades, en las cuales los Estados miembros, en su mayoría, enviaron expertos de alto nivel en las administraciones públicas de sus capitales.

26. Informó asimismo que, los Estados del Consejo no miembros del grupo participaron en calidad de observadores y anexo los informes de la primera y segunda reunión del HGCCC, aclarando que en cuanto a la tercera reunión si bien no se dispone de un informe oficial, cabe señalar que Colombia compartió con la CLAC el informe interno de la delegación de nuestro país en la OACI y que se encuentra adjunto en la nota informativa presentada por la Secretaria CLAC/GEPEJTA/31-NI/02. Igualmente manifestó que, como resultado de la tercera reunión del Grupo de Alto nivel sobre Aviación Internacional y Cambio Climático, celebrada entre el 25 y 27 de Marzo del 2013, se emitieron dos Drafts de proyecto de Resolución para la Asamblea, a ser discutido por el Consejo. Dichos borradores recibieron comentarios de varios Estados, por lo que el Presidente del Consejo

elaboró una versión conjunta, que constituye el apéndice "C" del documento.

27. La Delegada de Colombia destacó de igual manera que, en líneas muy generales se puede señalar que documento apunta a destacar la intención de la OACI de reportar los avances que en la materia se hayan logrado hasta ese momento, pero no contempla el establecimiento de ningún esquema global. Así mismo el documento WP 14030 incluye cinco (5) opciones para trabajar en la ejecución de un plan mundial de MBM para hacer frente a las emisiones procedentes de la aviación internacional. Entre los criterios fundamentales para la elaboración y/o aplicación de las MBMs se incluyen las iniciativas referidas a de quiénes deberían ser los participantes, e igualmente ilustra tres alternativas de alcance geográfico de aplicación entre otros asuntos.

28. Durante el debate, el Experto de Guatemala felicitó el trabajo realizado por Colombia y solicitó contribuir al mismo. Por su parte, el Delegado de Brasil sugirió llevar el tema a la próxima reunión del Comité Ejecutivo para establecer una posición regional respecto a temas de Medio Ambiente. La Delegada de Colombia complementó expresando que este es un tema sobre el cual es necesario establecer una posición a nivel de país para luego poder unificar posiciones a nivel de Región, pues no considera que se tenga el mismo peso si cada país mantiene una posición diferente, por lo que considera conveniente llegar a Panamá con ideas más claras.

29. La Secretaría finalizó este tema invitando a tener en cuenta la Nota informativa respecto al Acuerdo histórico de crecimiento del carbono neutro que fue presentada por IATA, así como la que será fue presentada por la FAA de los Estados Unidos.

Conclusión

30. El GEPEJTA, luego de agradecer a Colombia por la información proporcionada, considero conveniente que el Grupo *ad hoc* tenga en cuenta esta Nota para su trabajo y documento final, en la reunión que tendrá un día antes del Comité Ejecutivo de Panamá.

Cuestión 2 del Orden del Día:

Gestión Aeroportuaria

Cuestión 2.1 del Orden del Día:

Proceso de Concesión de Aeropuertos (Panamá)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/06 - Panamá

31. El Delegado de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/06 referente al Proceso de Concesión de Aeropuertos, remitiéndose a los antecedentes. Al respecto, se refirió a que en la Trigésima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/30), celebrada en Lima Perú, Panamá en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea "Gestión Aeroportuaria", presentó la NE/19 "Proceso de Concesión de Aeropuertos" mostrando el informe de la tabulación de la encuesta sobre el "Seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuerto".

32. Asimismo recordó que, en dicha reunión Panamá hizo la salvedad que en los resultados de la encuesta presentados, solamente cuatro países habían actualizado sus datos y que esta recopilación sería insuficiente para presentar un análisis actualizado; sin embargo, con la información existente se pudo obtener una idea de la tendencia actual de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea, y proceso de concesión de aeropuertos, los cuales pasaron a ser comentada en dicha reunión. En la conclusión del informe del GEPEJTA/30, se encargó a Panamá actualizar la información para circularla entre los Estados a efecto de recibir comentarios.

33. Seguidamente, destacó que la presencia de la participación privada y la privatización de los servicios aeroportuarios motivan a las Autoridades Aeronáuticas a mantenerse actualizadas en esta materia; es por ello que la realización y seguimiento de las encuestas siguen siendo un instrumento de trabajo para la CLAC, razón por la cual los Estados miembros deben mantener su apoyo a los trabajos que realicen los distintos grupos de expertos. Y terminó solicitando a los Estados a colaborar con en el envío de la información requerida en las encuestas, con el propósito de mantener un seguimiento de los cambios ocurridos en la Región en materia de Gestión de Aeropuertos.

34. Durante el debate, la Experta de Colombia manifestó que le parece válida la propuesta hecha por Panamá, sin embargo sugiere que se circule la encuesta completa y no sólo parte de ella. A continuación, el Delegado de Guatemala indicó que se sumaba a la propuesta de Colombia, tomando en cuenta los cambios que surgen en las Autoridades de manera interna e instó a los Estados a que completen la encuesta.

35. Posteriormente, la Delegada de Cuba aclaró que no recibieron la encuesta enviada por Panamá y se comprometieron a actualizar sus datos con la Secretaría y proceder a responder la encuesta a la brevedad posible. Por su parte, la Secretaría hizo énfasis en que esta es una Macrotarea que avanza de manera lenta y solicitó a Panamá que haga llevar a la Secretaría la encuesta para circularla y, cumpliendo con los plazos establecidos por la Resolución A20-11, establecer plazos fijos de respuesta para llevar la información recibida a la próxima reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC.

Conclusión

36. El GEPEJTA acordó que Panamá, haga llegar a la Secretaría la encuesta actualizada y completa de los Procesos de Concesión para que los Estados la completen y, el Punto Focal de la Macrotarea pueda terminar su trabajo de tabulación y evaluación.

Cuestión 2.2 del Orden del Día:

Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria (Panamá)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/07- Panamá

37. El Delegado de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/07 referente al Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria, recordando que en la Trigésima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/30), celebrada en Lima, Perú, Panamá en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea “Gestión Aeroportuaria”, presentó una nota de estudio sobre este asunto, en la cual propuso que con el fin de no duplicar esfuerzos, se podría utilizar como documento guía el proyecto presentado por ACI-LAC, el cual debería ser revisado y evaluado con referencia a otros documentos e índices aportados durante los años por el Grupo Ad-hoc, ALADA, Documentos OACI y Resoluciones de la CLAC, a fin de tener un Manual Regulatorio consensuado entre las partes.

38. Asimismo recordó que, en aquella oportunidad, Panamá también consideró oportuno realizar una Reunión a fin de iniciar la revisión y depuración de documentos existentes a la fecha y poder concluir un borrador de proyecto para antes del próximo GEPEJTA. Finalmente se recomendó la reactivación del grupo Ad-hoc a fin de intercambiar información, coordinar la revisión de la documentación y proponer una tentativa de reunión. Como conclusión del informe del GEPEJTA/30 sobre la tarea del Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria se encargó a Panamá recopilar la documentación CLAC, ACI-LAC e IATA, elaborar el proyecto de Documento y pasarlo para revisión del grupo Ad-hoc.

39. A continuación, informó que Panamá como Punto Focal inició un proceso de recopilación y revisión de las notas de estudio de los distintos GEPEJTA detallando los documentos, trabajos aportados, las encuestas y recomendaciones referentes a los asuntos legales, económicos y técnicos presentados sobre temas de aeropuerto, el cual consta en el adjunto I de esta Nota de Estudio. El grupo de trabajo de Panamá en la recopilación de la información, pudo analizar que en la actualidad, existen factores que estarán afectando mayormente los procesos de concesión de Aeropuertos. Entre ellos tenemos establecimiento de la entidad reguladora, funciones de supervisión económica, mecanismos de solución de controversia entre usuarios y prestadores de servicio, transparencia en los procesos de privatización y riesgo para los Estados.

40. Seguidamente, se refirió al Documento 9980 de la OACI, “ Manual on Privatization in the Provision of Airports and Air Navegation Services” del 2012, sin versión en español, se desarrollan cinco (5) capítulos sobre temas de administración y propiedad, políticas y Guías de la OACI, opciones de administración y propiedad, cambio de la estructura, de administración y propiedad incluyendo aspectos regulatorios y selección de un proveedor privado. En este documento se muestran las tendencias sobre privatización ocurrida en las distintas regiones y países que bien deben ser consideradas en el proyecto que pretende elaborar el GEPEJTA.

41. El Delegado de Panamá, terminó su presentación recomendando solicitar una reunión con el grupo Ad-hoc a fin de revisar la recopilación de la documentación aportada para la elaboración del proyecto del Manual regulatorio de aeropuerto.

42. El Delegado de Bolivia abrió el debate, indicando que este es un tema complejo, comentó los cambios por los que ha pasado la DGAC de Bolivia sobre administración de aeropuertos y manifestó su interés en el trabajo presentado. En ese sentido, solicito se actualice la información para que todos los Estados cuenten con ella.

43. De igual manera, el Delegado de Guatemala agradeció a Panamá por el trabajo realizado y se refirió a la importancia que este tema tiene en cuestiones medio ambientales, principalmente con lo que es el tema de Eficiencia Hídrica, Eficiencia Energética, Manejo de Residuos y el Manejo de Materiales, ante lo cual solicitó poder participar en un Grupo *ad hoc* sobre esta materia que facilite el intercambio de ideas con la Macrotarea que Guatemala ha propuesto a la Región en tema de la Política Latinoamericana de Medio Ambiente. Por su parte, Colombia manifestó también su interés de apoyar este trabajo como parte del Grupo *ad hoc*.

44. Seguidamente, la Secretaría recordó que ACI/LAC se comprometió a entregar su manual de aeropuertos y que, con esto el Grupo *ad hoc* ya podía reunirse y elaborar un documento base (borrador) para trabajarlo en el GEPEJTA. Agregó que Guatemala se incluiría en el Grupo y que el mismo convocaría a una reunión lo antes posible y que, una vez terminado el documento, éste sería circulado a los Estados miembros para que den sus comentarios, lo que significaría un avance para tener un modelo de Reglamentación Aeroportuaria y Eficiencia.

Conclusión

45. El GEPEJTA acordó:
- a) Encargar a Panamá que convoque una reunión del Grupo *ad hoc* encargado de elaborar un proyecto de Manual Regulatorio de Aeropuertos;
 - b) Encargar a Panamá incluir a Guatemala en el Grupo *ad hoc*; y,
 - c) Que una vez se haya elaborado el borrador de documento, Panamá lo haga llegar a la Secretaría para que ésta lo circule a los Estados miembros para comentarios.

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

Cuestión 3.1 del
Orden del Día: **Acuerdo de país para implementación IPAC (Ecuador)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/08- Ecuador

46. A continuación, el Experto de Ecuador presentó la Nota de Estudio *CLAC/GEPEJTA/31-NE/08* referente al Acuerdo sede entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y la República del Ecuador, para el establecimiento del Instituto Panamericano de Aviación Civil (IPAC) en la ciudad de Quito. Inició su presentación remitiéndose a los antecedentes y actividades realizadas sobre este proyecto en periodos anteriores.

47. Recordó asimismo que, habiéndose hecho cargo Ecuador de la Macrotarea de capacitación, también durante la última Asamblea de la CLAC ofreció sede para reactivar el IPAC a efectos que continúe gestionando cursos a nivel regional conforme lo hizo en sus inicios. Informó asimismo que en enero de 2013 la Dirección de Aviación Civil en cooperación con la Escuela Técnica de Aviación Civil establece un acuerdo sede para viabilizar el proyecto del IPAC de acuerdo al Plan Estratégico de la CLAC 2013-2014.

48. Seguidamente, pasó revista al proyecto de Implementación del Instituto Panamericano de Aviación Civil IPAC y manifestó el compromiso que tiene el Ecuador con la CLAC para Implementar el Instituto Panamericano de Aviación Civil en la ETAC, por considerarlo un proyecto que puede generar beneficios tanto al sector Aeronáutico de la región como a nuestro país por tal motivo recomendamos su ejecución y la aprobación del Acuerdo Sede para viabilizar su proceso.

49. Por su parte, la Secretaría comentó que durante su visita a Quito, entregó los documentos pertinentes a la constitución del IPAC en Ecuador y que tiene conocimiento que las gestiones ya se han iniciado. Asimismo, solicitó dejar en manos de la Secretaría la verificación de las modificaciones que sean necesarias y los trámites con la Cancillería de Ecuador para llevar el tema al próximo Comité Ejecutivo.

Conclusión

50. Sin comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada y encargó a la Secretaría reanalizar el proyecto, en caso haya alguna modificación que deba hacerse y esperar el pronunciamiento de la Cancillería Ecuatoriana, para llevar dicho documento para aprobación del Comité Ejecutivo.

Cuestión 3.2 del
Orden del Día: **Implementación de la Enciclopedia Aeronáutica y Cambio de nombre (Ecuador)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/09 - Ecuador

51. La Experta de Ecuador presentó la Nota de estudio *CLAC/GEPEJTA/31-NE/09* respecto al glosario de términos técnicos de la aviación civil, ANACpedia, desarrollada en el periodo anterior por Brasil. Igualmente, se refirió a los antecedentes, indicando que en la reunión del GEPEJTA/30, Ecuador presentó el procedimiento a seguir para cada tarea parte de la Macrotarea de Capacitación y se iniciaron las acciones necesarias con el objetivo de cumplir con los compromisos en los tiempos establecidos.

52. Seguidamente, informó que la ANAC de Brasil solicitó previo el traspaso de la información de la Enciclopedia Aeronáutica, que se les remita bibliografía o glosarios adicionales para incorporar a la base de datos. La Autoridad Aeronáutica del Ecuador envió dos glosarios de términos técnicos en español y está pendiente por parte de la ANAC de Brasil la Licencia de uso de la base de datos y el link para acceder a la información. Destacó asimismo que, posterior al link que Brasil facilite para acceder al glosario, sería de gran aporte por parte de los Estados miembros que envíen glosarios, fotos y bibliografía adicional relacionada para complementar la Enciclopedia Aeronáutica y que la ANAC de Brasil como propietario de la Enciclopedia realice las revisiones y ampliaciones periódicas de la base de datos para mantenerla actualizada.

53. Finalmente, la Delegada de Ecuador indicó que, dado que existe una agencia de viajes con el nombre EXPEDIA, muy conocida en el mercado, recomendaba se cambie el nombre de la enciclopedia a CLACPEDIA, poniendo a consideración del Grupo el cambio de nombre.

54. En el debate, el Delegado de Brasil manifestó estar de acuerdo en reestructurar la Enciclopedia y se comprometió a que en las próximas semanas suministraría la información necesaria para que Ecuador continúe con el trabajo que viene realizando. Sobre este punto, la Secretaría solicitó actualizar el anexo a la Resolución A20-11 para modificar los plazos y que, al ponerse de acuerdo con Brasil notifique a la Secretaría sobre el avance de su tarea.

55. A continuación, el Experto de Chile solicitó una aclaración respecto a la frase “glosario de términos técnicos” pues considera que esto limita el contenido de la Enciclopedia, dado que también deben considerarse términos jurídicos, políticos, entre otros. Sobre lo cual, los Delegados de Brasil y Ecuador aclararon que la idea es que la Enciclopedia contenga todo tipo de términos.

56. El Experto de Guatemala comentó que, al hacer la Nota de estudio sobre Medio Ambiente, también utilizan términos particulares sobre la materia que no son propiamente sobre aeronáutica pero que sería importante incluir, comprometiéndose, a pedido de la Secretaría, a enviar dichos términos para complementar la Enciclopedia. Finalmente, la Secretaría indicó que es necesario establecer procedimientos que se analicen en el GEPEJTA.

Conclusión

57. El GEPEJTA acordó:

- a) Encargar a Guatemala el envío de los términos utilizados para elaborar las notas de estudio sobre medio ambiente para seguir alimentando la enciclopedia;
- b) Encargar a Brasil y Ecuador el envío de toda la información a la Secretaría, tomando en consideración la observación de incluir toda clase de términos (técnicos, jurídicos, políticos, etc) en la implementación de la Enciclopedia;
- c) Acoger favorablemente el término de CLACpedia propuesto por Ecuador, Punto Focal de la Macrotarea “Capacitación”; y,
- d) Encargar a Ecuador que tenga en cuenta que es necesario establecer un procedimiento para la incorporación de definiciones y/o términos para que sea discutido dentro del GEPEJTA.

Cuestión 3.3 del Orden del Día:

**Encuesta sobre las necesidades de instrucción período 2014 – 2017
(Secretaría)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/10Corrigendum – Secretaría

58. A continuación, la Secretaría presentó la Nota de Estudio *CLAC/GEPEJTA/31-NE/10-CORRIGENDUM*, referente a la encuesta sobre las necesidades de instrucción periodo 2014 – 2017, refiriéndose a los antecedentes de la misma. En ese sentido, manifestó que la Secretaría circuló una comunicación para recopilar información para los años 2014 – 2017, sobre la cual se recibieron las respuestas de Ecuador, Honduras, México, Paraguay y República Dominicana. Al contar la Secretaría, con muy poca información, exhortó a los Estados que aún no la han respondido, lo hagan a la brevedad.

Conclusión

59. Sin comentarios, el GEPEJTA acordó exhortar a los Estados, que aún no lo han hecho, a completar la encuesta.

Cuestión 3.4 del Orden del Día:

Acuerdo IATA/CLAC para las becas de capacitación (IATA)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/11- IATA

60. La Experta de IATA presentó la Nota de estudio *CLAC/GEPEJTA/31-NE/11* que contenía la información correspondiente al fondo de becas que dispone IATA para países en vías de desarrollo, el mismo que se puede utilizar desarrollando cursos *On-Site*, llevando los instructores, o en sus propios centros de Entrenamiento. En ese sentido, manifestó que, luego de realizar las coordinaciones internas en el seno de IATA, este organismo ha determinado que estaría en la posibilidad de desarrollar dicho acuerdo para el año 2014, previa recolección de información por parte de cada uno de los Estados miembros de la CLAC, a fin de que identifiquen las aéreas prioritarias donde se necesita entrenamiento que impulse los objetivos de su trabajo en pro y/o en beneficio de los diferentes sectores de la industria Aeronáutica en su país y que una vez recolectada esta información por parte de los gobiernos, como en segunda instancia, la IATA identificará que cursos podrían llevarse a cabo en la Región.

61. A continuación, la Secretaría manifestó la necesidad de redactar un Acuerdo tipo CLAC-IATA y que, dado que tenemos ya elaborada una encuesta sobre las necesidades de cursos, estos resultados podrían servir para decidir en cuáles de ellos se necesitaría apoyo de la IATA. Asimismo, manifestó que la Secretaría definiría la sede de dichos cursos.

Conclusión

62. Sin más comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada y acordó:

- a) Encargar a la Secretaría, que lo antes posible, desarrolle el Proyecto de Acuerdo CLAC-IATA para que pueda ser firmado por el Presidente de la CLAC, con la anuencia del Comité Ejecutivo, y,
- b) Realizar una evaluación acerca de los cursos que podrían dictarse en el 2014, comprometiéndose a buscar sede para los mismos.

Cuestión 4 del Orden del día:

Medio Ambiente

Cuestión 4.1 del Orden del día:

Actualización del Programa de actividades de la Macrotarea ambiental

(Guatemala)*Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/12- Guatemala*

63. El Experto de Guatemala presentó la Nota de estudio *CLAC/GEPEJTA/31-NE/12*, recordando que durante la Trigésimo Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo, GEPEJTA 30, celebrada en Lima, Perú del 29 al 31 de enero de 2013, se sometió a consideración las etapas, indicadores de desempeño y plazos para cumplir con la Macrotarea a su cargo. En relación a ello, el GEPEJTA sugirió la actualización de la planificación de acuerdo a la programación de trabajo de las próximas reuniones y actividades de la CLAC, presentando la planificación actualizada de conformidad con el Procedimiento para la implementación del Plan Estratégico de la CLAC, contenido en la Resolución A20 – 11.

Conclusiones

64. Sin comentarios, la Secretaría recordó que en la reunión del GEPEJTA/30, este tema no fue presentando por lo que Guatemala debería ajustar sus tiempos y reprogramar sus plazos.

Cuestión 4.2 del Orden del día:**Política Regional de Medio Ambiente (Guatemala)***Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/13- Guatemala*

65. El Experto de Guatemala presentó la Nota de estudio *CLAC/GEPEJTA/31-NE/13* referente a la Política Regional de Medio Ambiente. Inició su presentación con los antecedentes del tema, resaltando que la Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil, pretende constituirse en un instrumento de política pública encausado a orientar las acciones de los diferentes Estados, instituciones y actores dentro del sector aeronáutico de la región, en la búsqueda de la productividad y crecimiento del sector aéreo latinoamericano de manera sostenible con el medio ambiente. Este instrumento proyecta convertirse como un marco orientador, metodológico y estratégico con el objetivo de impulsar en Latinoamérica la adopción de prácticas de prevención y acción ante la contaminación, degradación y afcción ambiental generada por el sector aeronáutico.

66. En ese sentido, se invitó al Grupo de Expertos a tomar nota de la información presentada y dar por aprobado el proyecto de Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil para que pueda conocerse en la próxima en el Comité Ejecutivo y circularse para su análisis y aprobación.

67. Durante el debate, la Experta de Colombia se comprometió a responder sobre el tema próximamente dado que habían muchos agentes implicados. Por su parte Bolivia destacó la necesidad de contar con una posición regional sobre el tema, de acuerdo al principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas. De igual manera, el Delegado de Brasil expresó que ellos no aprobarían la nota por tener diferencia de opiniones.

68. Seguidamente, el Experto de Guatemala recaló que muchos técnicos que trabajan en el Grupo no tienen potestad para emitir una opinión, por lo que cree conveniente retomar el Grupo *ad hoc* y presentar el trabajo al próximo GEPEJTA. Posteriormente, el Delegado de Bolivia coincidió con el pronunciamiento de Brasil, indicando que es difícil que todos puedan ponerse de acuerdo. Por su parte, el Delegado de Guatemala recordó que lo que se busca no es que se adopten las 9 medidas sino las que se puedan y que lo hagan de manera paulatina y consideró que tocar el tema por separado sería duplicar esfuerzos, por lo que propone elevar la propuesta al Comité Ejecutivo y circular el documento entre los Estados

69. Por su parte la Secretaría se refirió a las dos tendencias que se tienen, la primera presentada por el Punto Focal que señala llevar el tema directamente al Comité Ejecutivo para que éste

lo circule entre los Estados miembros; la otra, dice que volvamos a reunir al Grupo *ad hoc* para que revise el documento y luego lo circulemos. En caso de tomar la primera, estaríamos hablando de sacar el documento en julio para que los Estados realicen sus consultas de manera interna a nivel de sus Administraciones y Organismos competentes, lo cual significaría que, una vez que se tenga la información, este trámite le represente a los Estados no menos de 30 días, por lo que no consideraba que el tiempo dé para manejarlo de esta manera. Por otro lado, sugirió que en lugar de elevar el documento a nivel de Comité Ejecutivo, con riesgo de perderlo, se mantenga a nivel de especialistas para obtener un documento más sólido que pueda presentarse a las Autoridades sin inconvenientes.

Conclusión

70. El GEPEJTA acordó:
- a) Encargar a la Secretaría circular nuevamente la nota de estudio a los 22 Estados miembros, para recibir comentarios y que el documento será analizado a nivel de Comité Ejecutivo, en coordinación con los Organismos de Medio Ambiente;
 - b) Encargar a Guatemala haga llegar a la Secretaría un borrador de Política Regional de Medio Ambiente de la CLAC; y,
 - c) Que el Grupo *ad hoc* de Medio Ambiente se reúna un día antes de la Reunión del Comité Ejecutivo de Bogotá, en la primera semana de diciembre, para terminar con el análisis del documento sobre “Política de Medio Ambiente de la CLAC”.

Cuestión 5 del Orden del día:

Seguridad Operacional

Cuestión 5.1 del Orden del día:

Mejora de la Seguridad en Materia de Aviación General (Brasil)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/15 - Brasil

71. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/15 recordando que este es un tema que surgió luego de la realización del Seminario “Seguridad Operacional en la Aviación General” (Ciudad de Panamá, Panamá, del 30 de Mayo al 1 de Junio de 2012), el mismo que se realizó sobre la base del Memorándum de Entendimiento suscrito entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de América (FAA).

72. En este sentido, informó que buscando promover la continuidad de los esfuerzos empeñados en mejorías a la seguridad operacional de la AG se elaboró una encuesta para que sea contestada por los Estados miembros de la CLAC, la misma que tiene por objetivo dotar el punto focal de datos relevantes sobre los instrumentos de análisis de las condiciones de seguridad operacional en la aviación general. El Experto de Brasil terminó su presentación invitando al GEPEJTA a aprobar la encuesta a ser enviada por la Secretaria de la CLAC para ser contestada por los Estados miembros en un período no superior a 60 días.

Conclusión

73. El GEPEJTA acogió favorablemente la nota de estudio presentada por Brasil y acordó encargar a Brasil enviar, en un plazo no mayor a 30 días la encuesta, para circularla a los Estados miembros dándoles un tiempo de 60 días para enviar sus respuestas.

Cuestión 5.2 del Orden del día:**Promulgar guía de orientación sobre medios de control de nivel de seguridad operacional de la aviación general (Brasil)***Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/16 – Brasil*

74. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/16. Al respecto, recordó que durante la Trigésima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/30), Brasil, en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea “Seguridad Operacional”, presentó la propuesta de trabajo para el bienio 2013-2014 para la meta A “Mejora de la calidad de la Seguridad Operacional en materia de Aviación General”, tema que también fue motivado por la realización del Seminario “Seguridad Operacional en la Aviación General”. Asimismo se refirió a que, considerando las características de la aviación general, es inviable imponer por medio de reglamentación requisitos operacionales semejantes a los que son impuestos a los grandes operadores de transporte aéreo público.

75. A continuación, se refirió a que en Brasil, existen ejemplos valiosos de soluciones alternativas de monitoreo y control del riesgo de la seguridad operacional de la AG que están presentando resultados muy favorables. El *Decolagem Certa – DCERTA* (en libre traducción, “despegue cierto”), es un sistema de análisis y monitoreo integrado de las informaciones declaradas en un plan de vuelo. A partir de ello, es posible detectar previamente a un vuelo si la tripulación y/o la aeronave poseen las necesarias autorizaciones para la operación. A más de eso, Brasil está desarrollando una sistemática para la elaboración y revisión de los currículos de formación y entrenamiento de personal aeronáutico con un enfoque basado en competencias (CBT, del inglés *competency-based training*).

Conclusión

76. El GEPEJTA acogió favorablemente la Nota de estudio presentada por Brasil y acordó aprobar lo sugerido en el párrafo 7 en el sentido de:

- a) Informar al Punto Focal cuales son los principios adoptados en la concepción de acciones que contribuyan para la garantía de niveles aceptables de seguridad operacional en la aviación general, con atención a las especificidades de los países o regiones (regiones de frontera, de selva, de alta población, etc.); e,
- b) informar al punto focal sobre la ejecución de acciones que contribuyan para la garantía de niveles aceptables de seguridad operacional en la aviación general. Tales acciones pueden ser de carácter preventivo o reactivo, además de otras.

Cuestión 5.3 del Orden del día:**Integración de prácticas de seguridad operacional (Brasil)***Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/17 – Brasil*

77. El Experto de Brasil, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/17 referente al cumplimiento establecido en el Plan Estratégico de la Macrotarea Seguridad Operacional correspondiente al periodo 2013/2014 aprobado por la XX Asamblea Ordinaria de la CLAC (Brasilia, Brasil, 5 al 8 de noviembre de 2012), acerca de la necesidad de que la CLAC desarrolle un “mecanismo regional” para el registro de aeronaves matriculadas en sus estados miembros, para lo cual se debería, en principio, establecer un *link* entre las páginas *web* de las DGAC de los Estados miembros, crear un banco de datos sobre las aeronaves, así como, sobre el registro de certificados y licencias del personal técnico (tripulantes).

78. A continuación, reconoció que esta acción no propicia beneficios solamente para la aviación general, más para todas las actividades de vigilancia continua, incluyendo empresas de transporte público, centros de instrucción, entrenamiento y mantenimiento de aeronaves, los Estados concordaran, en la última reunión del GEPEJTA, con lo entendimiento de que esta tarea debe ser más amplia de que lo originalmente propuesto (de que las informaciones que serían compartidas serían solamente aquellas aplicables a la aviación general).

79. En ese orden de ideas, Brasil formuló una encuesta con el objetivo de reunir el actual estado de publicidad de dichas informaciones para que se pueda formular una estrategia de divulgación centralizada de datos sobre las certificaciones de aeronaves, organizaciones de instrucción y de entrenamiento, así como de licencias de tripulantes, en el sitio *web* de la CLAC. Dicha encuesta esta adjunta a la presente Nota. Finalmente, se invitó al GEPEJTA a analizar la información presentada e invitar a los Estados contestar la encuesta.

Conclusión

80. Sin comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada y la encuesta presentada. En ese sentido solicitó a la Secretaría que la circule entre los Estados miembros para que la completen.

Cuestión 5.4 del Orden del día:

Acciones complementarias de seguridad operacional

Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/18 – Brasil

81. El experto de Brasil, presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/18 sobre las acciones complementarias de seguridad operacional, refiriéndose a que en el año 2005, la OACI inició un proceso de revisión del Plan Global de Seguridad Aérea (*Global Aviation Safety Plan – GASP*), publicado originalmente en 1997 y a las conclusiones del grupo ad hoc que revisó el GASP.

82. Recordó asimismo que, en la semana del 24 al 28 de junio de 2013 y, teniendo en cuenta que el GASP, es de suma importancia que el desarrollo del Plan de la OACI, invitó al GEPEJTA a analizar las informaciones presentadas e intercambiar puntos de vista y sugerir al Comité Ejecutivo divulgar oficialmente, por medio de un Oficio de la CLAC, el Informe del RASG-PA, incentivando una mayor participación de los Estados de la región en el Grupo.

Conclusión

83. El GEPEJTA acogió favorablemente la nota de estudio presentada por Brasil y encargó a la Secretaría que circule el informe del RASG-PA.

Cuestión 6 del Orden del día:

Otros asuntos

- **Notas de estudio a presentarse por los Estados Unidos de América en el 38 período de sesiones de la OACI**

Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/31-NI/01 – Secretaría

84. La Secretaría presentó la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/31-NI/01 respecto a que, con motivo de la Reunión del Grupo *ad hoc* encargado de elaborar la “Guía de orientación para el 38 período de Sesiones de la Asamblea de la OACI” (Bogotá, Colombia, 2 y 3 de mayo de 2013), se recibió en mano tres notas de estudio elaboradas por los Estados Unidos de América para el 38

Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, a realizarse en Montreal, Canadá, del 24 de septiembre al 4 de octubre del presente año. En ese sentido, se presentaron las Notas de estudio sobre “Support for the Global Air Navigation Plan, Aviation System Block Upgrades and Regional Implementation”, “Action Plans Role in Reducing Greenhouse Gas Emissions from Aviation” y “Support for a Global Safety Framework”.

85. La Secretaría terminó la presentación invitando al GEPEJTA, a tomar conocimiento de la información presentada, emitir comentarios y evaluar la posibilidad de apoyo.

- **Informe de la Tercera Reunión sobre Aviación Internacional y Cambio Climático**

Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/31-NI/02 – Secretaría

86. La Secretaría presentó la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/31-NI/02 respecto a que se recibió de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia el Informe de la Tercera Reunión sobre Aviación Internacional y Cambio Climático (Montreal, Canadá, 25 al 27 de marzo de 2012), creyendo la Secretaría conveniente presentar esta información, teniendo en cuenta el trabajo que debe desarrollar la CLAC en materia de Medio Ambiente, invitó a tomar conocimiento de la información presentada.

- **Acuerdo histórico sobre el crecimiento de carbono neutro**

Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/31-NI/03 – Secretaría

87. La Secretaría presentó la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/31-NI/03 referente a que, con fecha 3 de junio de 2013, IATA promulgó el “Acuerdo histórico sobre el crecimiento del carbono neutro”. En ese sentido, la Secretaría ha creído conveniente presentar esta información, teniendo en cuenta el trabajo que debe desarrollar la CLAC en materia de Medio Ambiente.

- **Papel de los planes de acción para reducir las emisiones de gas de efecto invernadero de la aviación**

Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/04 – Estados Unidos

88. La Experta de Estados Unidos presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/04 acerca de la Resolución A37-19 de la Asamblea de la OACI, la misma que introdujo una meta mundial en el mediano plazo de estabilizar las emisiones de carbono a más tardar el 2020. Bajo la resolución, se alentó a los Estados a entregar planes de acción a la OACI para identificar acciones y políticas nacionales para reducir las emisiones de Gases de efecto invernadero (GEI) de la aviación. Los planes de acción de los Estados demuestran las importantes acciones que muchos Estados están tomando para reducir las emisiones de la aviación. Los planes de acción también pueden ayudar a medir el avance hacia la meta aspiracional de la OACI.

89. Seguidamente, informó que Estados Unidos está comprometido a atender los impactos del cambio climático relativos a la aviación comercial y utiliza un enfoque de múltiples flancos para lograr reducciones de emisiones GEI. En conformidad con la Resolución A37-19 de la Asamblea, Estados Unidos ya ha entregado en 2012 un plan de acción, el Plan de Reducción de Estados Unidos sobre las Emisiones de gas de efecto invernadero. Agregando que, el plan de acción de Estados Unidos proporciona una instantánea de las acciones que está tomando el Gobierno de Estados Unidos en colaboración con las partes interesadas para reducir las emisiones GEI de la aviación, pudiéndose encontrar una copia de este plan de acción en http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/apl/research/.

90. La Experta de Estados Unidos, terminó invitando al GEPEJTA a tomar nota del importante papel de los planes de acción sobre el clima para demostrar el compromiso de los Estados de la OACI para la meta mundial con respecto a reducir las emisiones de la aviación internacional; y apoyar una Resolución de la Asamblea de la OACI que aliente a los Estados a mejorar sus planes de acción, entregarlos periódicamente, y hacerlos disponibles públicamente.

- **Programas de Capacitación para los Controladores de Tránsito Aéreo**

Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/31-NE/14 – Ecuador

91. La Experta de Ecuador presentó la Nota de estudio *CLAC/GEPEJTA/31-NE/14* acerca de los Programas de Capacitación para los Controladores de Tránsito Aéreo, en ella se refirió a que durante el presente año La Dirección de Aeronáutica de Ecuador ha completado la adquisición un simulador virtual de Control de Tránsito Aéreo de última generación, con el apoyo y asesoría de la Organización de Aviación Civil Internacional, simulador que se encuentra en la etapa final de implementación, y es así que a principios de Agosto se realizarán el primer curso de Control de Aproximación por Vigilancia y los primeros cursos recurrentes de Control de Aeródromo, ambos por primera vez en el país, lo cual cumple con uno de los objetivos fundamentales de la Autoridad Aeronáutica, entregar la mejor capacitación y con los mejores medios tanto tecnológicos como docentes para los Controladores de Tránsito Aéreo en su etapa de formación, capacitación y perfeccionamiento.

92. Seguidamente, informó que la Escuela Técnica de Aviación hoy día está en condiciones de ofrecer la comunidad aeronáutica internacional los siguientes programas de estudio, específicamente para los Controladores de Tránsito Aéreo:

- a) Curso de Control de Aeródromo.....duración 8 semanas con un total de 320 Horas.* (Este cursos considera que los conocimientos fundamentales ya han sido previamente adquiridos)
- b) Curso de Control de Aproximación por Procedimientos.....duración 7 semanas con un total de 280 Horas.*
- c) Curso de Control de Aproximación por Vigilancia.....duración 7 semanas con un total de 280 Horas.*
- d) Curso de Control de Área por Procedimientos.....duración 5 semana con un total de 200 Horas.* (Este curso considera que el alumno tiene cursos de Aproximación por Procedimientos)
- e) Curso de Control de Área por Vigilancia.....duración 5 semanas con un total de 200 Horas.* (Este curso considera que el alumno tiene curso de Aproximación por Vigilancia)
- f) Curso recurrente de Control de Aeródromo.....duración 2 semanas con un total de 80 Horas.*
- g) Curso recurrente de Control de Aproximación por Procedimientos.....duración 2 semanas con un total de 80 Horas.*
- h) Curso recurrente de Control de Aproximación por Vigilancia.....duración 2 semanas con un total de 80 Horas*
- i) Curso recurrente de Control de Área por Procedimientos.....duración 2 semanas con un total de 80 Horas*
- j) Curso recurrente de Control de Área por Vigilancia.....duración 2 semanas con un total de 80 Horas.*

93. Finalmente, se refirió a que considerando la importancia de la función de los Controladores de Tránsito Aéreo y el rol fundamental que cumplen dentro de las organizaciones aeronáuticas para mantener y aumentar la seguridad de la aeronavegación, estima oportuno y necesario estandarizar la formación y capacitación de estos profesionales. Razón por la cual, la Escuela Técnica de Aviación Civil del Ecuador propone considerar estos planes y programas de estudio como una forma de estandarizar la formación y capacitación de los controladores de Tránsito Aéreo, e invita a la comunidad aeronáutica a evaluar y analizar sus contenidos y desarrollo.

- **Presentación “Industria Colombiana en temas de Medio Ambiente”**

94. El Representante de AVIANCA realizó una presentación sobre la “Alternativas para el cálculo de las medidas basadas en criterios de mercado” (**Adjunto 4**).

95. El Secretario se refirió a la Nota de estudio presentada por Colombia, al tiempo que agradeció a Estados Unidos por haber tocado el tema de los Planes de acción. Sobre dicha Nota, hizo énfasis en el trabajo que se viene realizando en el Consejo de la OACI, lo cual amerita que, sea circulada a los Estados miembros para que estos conozcan el avance de este proceso.

Conclusión

96. Sin comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada en el punto Otros Asuntos y encargó a la Secretaría que adopte las medidas pertinentes para incluir en el informe la información proporcionada.

Clausura

97. La Coordinadora dio por concluida la reunión del grupo de Expertos del GEPEJTA, agradeciendo la presencia de los delegados de los diferentes de los Estados miembros y organismos observadores.

98. El Secretario, por su parte, felicitó a los participantes de la reunión por el trabajo desarrollado y agradeció al Gobierno Colombiano, en la persona del Sr. Santiago Castro, Director de la Unidad Especial de Aeronáutica Civil por la colaboración y apoyo que siempre brinda a la CLAC. De igual manera agradeció a los Expertos y al Personal de la Secretaría por los trabajos desarrollados.

Apreciado Grupo de Expertos:

Es para mí un gusto darles una cordial bienvenida a esta su casa. Santiago de Cali, tierra de mis ancestros es la capital del departamento del Valle del Cauca, tercera ciudad de Colombia, con 470 años de historia y el principal centro urbano, agrario, económico e industrial del suroccidente colombiano.

Cali, como ustedes saben, tiene identidad propia: la salsa. Este exigente ritmo es el imaginario de la ciudad en el mundo. La salsa es a Cali, lo que el son a La Habana, el tango a Buenos Aires, la samba a Río de Janeiro. No en vano ha sido llamada CAPITAL DE LA SALSA y muy bien dice un eslogan “En Cali los pies no caminan sino bailan”.

Como país anfitrión nos sentimos complacidos y honrados de albergar esta Trigésima primera Reunión al Grupo de expertos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, la cual da continuidad al cumplimiento del programa de Reuniones aprobado en la XX Asamblea Ordinaria, realizada en la ciudad de Brasilia, durante el mes de noviembre de 2012, por lo que es de vital importancia que estemos bien orientados sobre el derrotero a seguir a fin de alcanzar los logros que se ha trazado la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, no solo en esta importante reunión, sino que los frutos de estos trabajos contribuyan a la cristalización de su objetivo principal que es la integración del transporte aéreo en América Latina.

La tarea del grupo de expertos cobra mayor relevancia ante la coyuntura actual de la aviación mundial, la cual exige superar un conjunto de retos para conseguir un “Desarrollo Económico del Transporte Aéreo”. Lo anterior debe abarcar un mejor entorno regulatorio a fin de lograr un transporte aéreo sostenible, sin olvidar que el crecimiento del mercado obliga a mayores estándares de seguridad; infraestructura con servicios de alta calidad; una gestión más eficiente del espacio aéreo, además de la elaboración de estrategias innovadoras para garantizar mejores profesionales aeronáuticos y de la aviación, en el número suficiente y cualificados para explotar, administrar y mantener el sistema de transporte aéreo internacional, acorde con el crecimiento de la industria.

Sin más preámbulos demos inicio a estas jornadas de trabajo, disfruten su estadía y sean nuevamente bienvenidos.



**TRIGÉSIMO PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO DE
EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL
TRANSPORTE AÉRO (GEPEJTA/31)**

(Santiago de Cali, Colombia, 26 al 28 de junio de 2013)

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

PAOLA TAMBURELLI
Directora Nacional de Transporte Aéreo
Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC
Azopardo 1405, Piso 6
Buenos Aires, Argentina
T: (5411) 5941 3111
F: (5411) 5941 3112
ptamburelli@anac.gov.ar
ptambu@yahoo.com



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



BOLIVIA

JUAN MANFREDO URRUTIA BUSCH
Jefe de Misión OACI DGAC
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Arce 2631, Edif. Multicine, piso 9,
La Paz, Bolivia
Telefax: (591) 2 211 5519 / 244 4450 Ext 2701
jurrutia@dgac.gob.bo



MARTHA SILVIA JACOB ESCALANTE
Directora de Transporte Aéreo
Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Av. Arce 2631 Edificio Multicine Piso 9, La Paz
T: (591) 2 244 4450 Ext. 2702
F: (591) 2 211 5515
mjacob@dgac.gob.bo



ROBERTO JAUREGUI MENDOZA
Director de Seguridad Operacional
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Av. Arce Edificio Multicine, Piso 9
La Paz, Bolivia
T: (591 2) 444 4450
F: (591 2) 211 5516
rjauregui@dgac.gob.bo

MILENKA VEGA GUZMAN
Jefa de Servicios Aerocomerciales
Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Av. Arce 2631 Edificio Multicine Piso 9, La Paz
T: (591) 2 244 4450
F: (591) 2 211 5515
mvega@dgac.gob.bo



BRASIL

DANIEL RAMOS LONGO
Especialista y Gerente Técnico de Coordinación con Organismos Internacionales
Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Setor Comercial Sul - Qd 09 - Lote C
Ed. Pq. CidadeCorporate - Torre A
CEP: 70.308-200,
Brasilia DF, Brasil
T: (55) 61 3314 4531
F: (55) 61 3314 4531
daniel.longo@anac.gov.br



FRANCISCO DOMINGUES RAMOS
Experto en Regulación de Aviación Civil
Agencia Nacional de Aviación Civil - ANAC
SCS Quadro 09, Bloco C, Ed. Parque Cidade
Brasilia DF, Brasil
T: (55) 61 3314 4621
francisco.ramos@anac.gov.br

ALEXANDRE GOMES DA SILVA
Asesor Especial de Seguridad de Vuelo
Centro de Investigación y Prevención de Accidentes Aeronáuticos (CENIPA)
SHIS QI 05 Area Especial 12, Lago Sul
Brasilia, Brasil
T: (55 61) 3365 1004 / 9994 4192
F: (55 61) 3365 1004
gomesdasilvaags@cenipa.aer.mil.br / gomes.cenipa@gmail.com



CHILE

LORENZO SEPÚLVEDA
Director Departamento de Seguridad Operacional
Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Miguel Claro 1314, Providencia,
Santiago de Chile, Chile
T: (56 2) 2439 2498
lsepulveda@dgac.cl



ALVARO LISBOA
Asesor Legal
Junta de Aeronáutica Civil – JAC
Moneda 1020, Piso 4
Santiago de Chile, Chile
T: (562) 2519 0910
F: (562 2) 6983 14
alisboa@mtt.gob.cl



ECUADOR

FANNY SOTO ORTIZ
Coordinadora de Transporte Aéreo
Dirección General de Aviación Civil – DGAC
Buenos Aires Oe 1-53 y Av. 10 de agosto, Piso 2
Quito, Ecuador
T: (593 2) 255 2987 / 2290 1224
F: (593 2) 2290 1224
fanny.soto@dgac.gob.ec / fannysotocuesta@hotmail.com



CUBA

MARÍA CARIDAD PÉREZ PERDOMO
Especialista en Transporte Aéreo
Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC
Calle 23 n° 64, La Rampa
La Habana, Cuba
T: (53 7) 838 1123
maria.perez@iacc.avianet.cu



ADYS SÁNCHEZ AGÜERO
Departamento de Asesoría Jurídica
Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC
Calle 23 n° 64, La Rampa
La Habana, Cuba
T: (53 7) 838 1123
adys.sanchez@iacc.avianet.cu

GUATEMALA

CARLOS MAURICIO GARCÍA ARAUZ
Coordinador de la Macrotarea Ambiental– DGAC
Dirección General de Aeronáutica Civil
9ave. 14-75 zona 13
Aeropuerto Internacional “La Aurora” 4to nivel
Ciudad de Guatemala, Guatemala
T: (502) 2321 5000
carlosgarcia@dgac.gt / carlos_garcia@engineer.com



EDWIN TOBAR GUZMÁN
Asesor de Medio Ambiente
Dirección General de Aeronáutica Civil
9ave. 14-75 zona 13
Aeropuerto Internacional “La Aurora” 4to nivel
Ciudad de Guatemala, Guatemala
T: (502) 2321 5000
edwintobar@dgac.gob.gt / giovatoba@gmail.com



NICARAGUA

EVELING ANABELL ARAUZ BETANCO
Directora de Transporte Aéreo INAC
Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil - INAC
Km 11 1/2 Carretera Norte
Managua, Nicaragua
T: (505) 2 276 8580
dta@inac.gob.ni



PANAMÁ

ABDEL MARTÍNEZ
Secretario General
Autoridad Aeronáutica Civil
Albrook, Ave. Canfield, Edificio 870
Ciudad de Panamá, Panamá
T: (507) 501 9401
F: (507) 501 9305
abdelmartinez@aeronautica.gob.pa



ENRIQUE HERRERA
Coordinador de Relaciones Internacionales y Reglamentación de
Transporte Aéreo
Autoridad Aeronáutica Civil
Albrook, Edificio 805, 1er Piso
Ciudad de Panamá, Panamá
T: (507) 501 9073
F: (507) 501 9040
eherrera@aeronautica.gob.pa



PERU

VERONICA PAJUELO
Abogada
Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
Jr. Zorritos 1203
Lima, Perú
T: (511) 615 7800 Ext. 1181
vpajuelo@mntc.gob.pe



REPÚBLICA DOMINICANA

PABLO LISTER MARIN
Secretario
Junta de Aviación Civil – JAC
Calle Joaquín Pérez 104, Gascue
Santo Domingo, República Dominicana
T: (1 809) 689 4167
plister@jac.gob.do



RAMÓN JEREZ DIAZ
Miembro en representación del Director Ejecutivo del
Departamento Aeroportuario
Junta de Aviación Civil – JAC
Calle Joaquín Pérez 104, Gascue
Santo Domingo, República Dominicana
T: (1 809) 531 8024
ramjerez09@gmail.com



FRANCISCO GUERRERO
Encargado de la División de Economía
Junta de Aviación Civil – JAC
Calle Joaquín Pérez 104, Gascue
Santo Domingo, República Dominicana
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 682 6815
fguerrero@jac.gob.do



RADHAMES MARTINEZ APONTE
Miembro en representación del Ministro de Turismo
Junta de Aviación Civil – JAC
Calle Joaquín Pérez 104, Gascue
Santo Domingo, República Dominicana
T: (1 809) 221 4660
r.aponte@sectur.gov.do



URUGUAY

ELSA NOVELLI

Jefa Asesoría Económica Financiera

Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica

– DINACIA

Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519

T: (598 2) 2604 0408 Ext. 4041

F: (598 2) 2604 0424

enovelli@adinet.com.uy



ESTADOS NO MIEMBROS

ESTADOS UNIDOS

LOURDES MAURICE

Executive Director

Office of Environment and Energy

800 Independence Avenue

Washington DC, USA

T: (202) 267 3866

lourdes.maurice@faa.gov



DANIEL CASTRO

Senior Representative

Federal Aviation Administration – FAA

U.S. Embassy, Panamá

T: (507) 317 5046

F: (507) 317 5401

daniel.castro@faa.gov



ORGANISMOS INTERNACIONALES

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL - ALADA

MANUEL SARMIENTO GARCÍA

Miembro Plenario

Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial – ALADA

Arroyo 950

Buenos Aires, Argentina

T: (54 11) 4327 0611

sarmiento@alada.org

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA Y DEL CARIBE DE TRANSPORTE AÉREO - ALTA

JOSÉ DOLABELA PORTELA
Asesor Especial para Asuntos Gubernamentales y Regulatorios
6355 nw 36th Street, Suite 601
Miami, FL 33166
T: (55 21) 9807 0088
jdolabela@alta.aero



COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL – CLAC

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



INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION – IATA

CAMILA RESTREPO
Assistant Manager
703 Waterford Way (NW 62nd Ave), Suite 600, Miami
FL 33126, USA
T: (1 305) 779 9827
F: (1 305) 801 6144
restrepoc@iata.org



**FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIÓN DE PILOTOS DE LÍNEAS AÉREAS -
IFALPA**

MARIA FLORENCIA DOVICH
Legal Advisor RVP SAM SOUTH
Federación Internacional de Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas -
IFALPA
Lezica 4031
Buenos Aires, Argentina
T: (5411) 4958 5114 Ext. 115
legales@apla.org.ar



NICOLAS CAPELLA
Representante RVP SAM SOUTH
Federación Internacional de Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas -
IFALPA
Lezica 4031
Buenos Aires, Argentina
T: (5411) 4958 5114 Ext. 115
seguridad@apla.org.ar



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

GONZALO URIBE BELALCÁZAR

Miembro

Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico

y del Espacio y de la Aviación Comercial – INSTIBAEROSPA

Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos (ETSIA)

Universidad Politécnica de Madrid.

Plaza Cardenal Cisneros, 3. (Ciudad Universitaria)

Madrid, España

T: (34 91) 336 6374

gonzalouribe1@hotmail.com



**COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL**



**LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION**

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ**

**CLAC/GEPEJTA/31-INFORME
ADJUNTO 3**

**TRIGÉSIMA PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/31)**

(Santiago de Cali, Colombia, 26 al 28 de junio de 2013)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por los Puntos Focales y la Secretaría)

**Cuestión 1: Transporte y política aérea
Punto Focal: Colombia**

- Cuestión 1.1: Informe de la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (Colombia)
- Cuestión 1.2: Guía de Orientación 38 período de sesiones Asamblea OACI (Colombia)
- Cuestión 1.3: La aviación civil y el Medio Ambiente (Discusiones seno OACI) (Colombia)

**Cuestión 2: Gestión aeroportuaria
Punto Focal: Panamá**

- Cuestión 2.1: Proceso de Concesión Aeroportuaria (Panamá)
- Cuestión 2.2: Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria (Panamá)

**Cuestión 3: Capacitación
Punto Focal: Ecuador**

- Cuestión 3.1: Acuerdo de país para implementación IPAC (Ecuador)
- Cuestión 3.2: Implementación de la Enciclopedia Aeronáutica y Cambio de nombre (Ecuador)
- Cuestión 3.3: Encuesta sobre las necesidades de instrucción período 2014 – 2017 (Secretaría)
- Cuestión 3.4: Acuerdo IATA/CLAC para las becas de capacitación (IATA)

**Cuestión 4: Medio ambiente
Punto Focal: Guatemala**

- Cuestión 4.1: Actualización del Programa de actividades de la Macrotarea Ambiental (Guatemala)

Cuestión 4.2: Política Regional de Medio Ambiente (Guatemala)

Cuestión 5: Seguridad operacional
Punto Focal: Brasil

Cuestión 5.1: Sistema de relato de ocurrencias con artículos peligrosos (Brasil)

Cuestión 5.2: Declaración de Bogotá (Brasil)

Cuestión 5.3: El rol de la cooperación regional en Latinoamérica (Brasil)

Cuestión 5.4: Protección de la información de seguridad operacional de vuelo: la experiencia brasileña (Brasil)

Cuestión 6: Otros Asuntos

- Notas de estudio a presentarse por los Estados Unidos de América en el 38 período de Sesiones de la OACI (Secretaría)
- Informe de la Tercera Reunión sobre Aviación Internacional y Cambio Climático (Secretaría)
- Acuerdo histórico sobre el crecimiento del carbono neutro (Secretaría)
- Papel de los planes de acción para reducir las emisiones de gas de efecto invernadero de la aviación (Estados Unidos en América)
- Programas de Capacitación para los Controladores de Tránsito Aéreo (Ecuador)
- Presentación “Industria Colombiana en temas de Medio Ambiente” (Colombia)

Avianca 

A STAR ALLIANCE MEMBER 

Alternativas para el cálculo de las medidas basadas en criterios de mercado

MBM

27 de junio de 2013

CMNUCC

- El objetivo último de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) es lograr estabilizar las concentraciones de gases de efecto invernadero (GEI) en la atmósfera y con ello obtener un nivel que no represente interferencias peligrosas con el sistema climático;

Protocolo de Kyoto

- El Protocolo de Kyoto, que adoptó la Conferencia de las Partes en la CMNUCC en diciembre de 1997 y que entró en vigor el 16 de febrero de 2005, hace un llamado a los países desarrollados (Partes incluidas en el Anexo I) a que procuren limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero que provienen de los combustibles del transporte aéreo internacional trabajando por conducto de la OACI (Artículo 2.2);

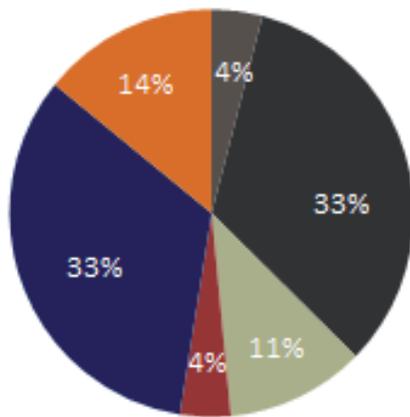
Impacto real a nivel global

- Actualmente las emisiones de la aviación internacional representan menos del 2% de las emisiones totales mundiales de CO₂.

Proyecciones emisiones de CO2



Projected % of CO2 by Region (2020)

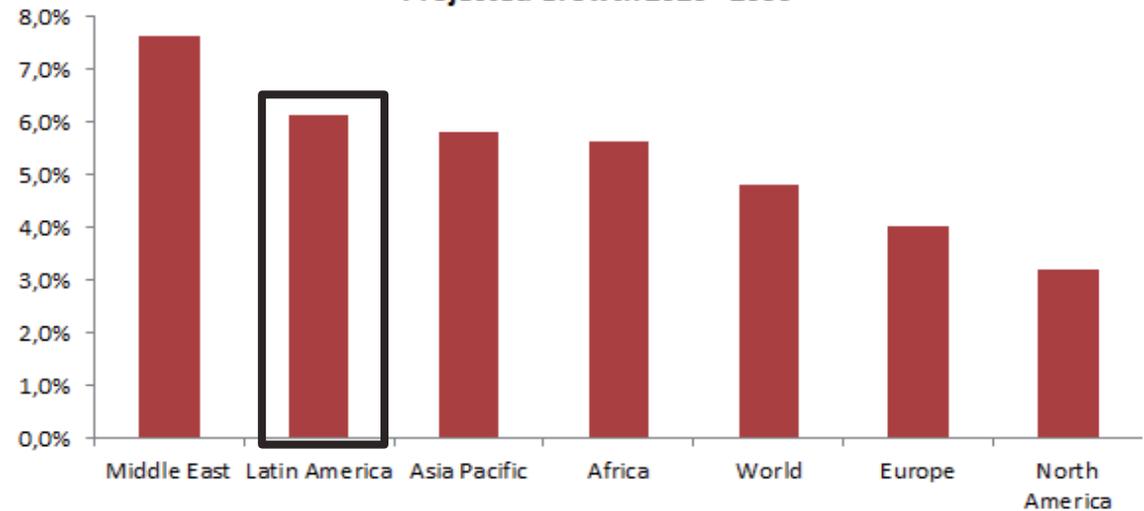


■ LAC ■ EUR ■ NAM ■ AFR ■ ASIA ■ M. EAST



LAC emitirá en 2020 solo un 4% del total de emisiones de CO2 del sector.

Projected Growth 2020 - 2030



LAC incrementara de 2020 a 2030 sus emisiones de CO2 un 6.1% anual, respecto de sus emisiones actuales.

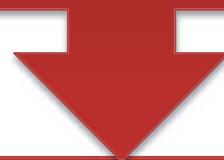
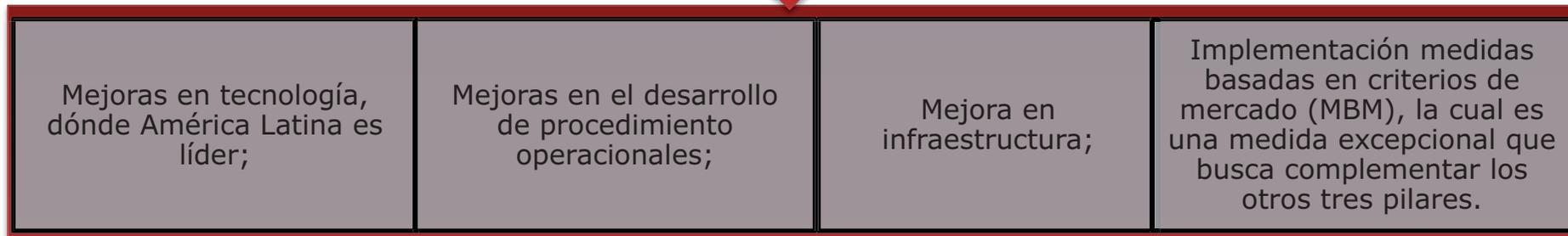
LAC: Latino América y el Caribe

• Fuente: Reunión de coordinación de aerolíneas ALTA – MBM transporte aéreo internacional.

Acciones adoptadas por los Estados e Industria respecto de las emisiones de la industria aérea

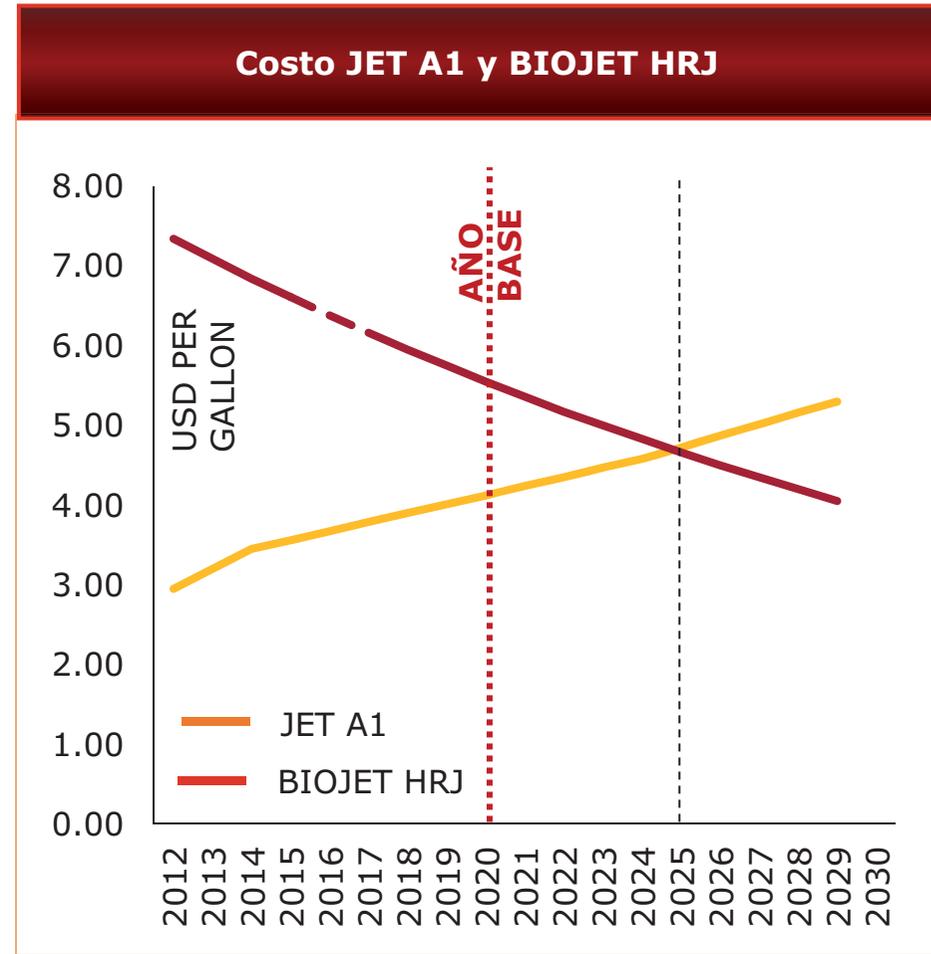
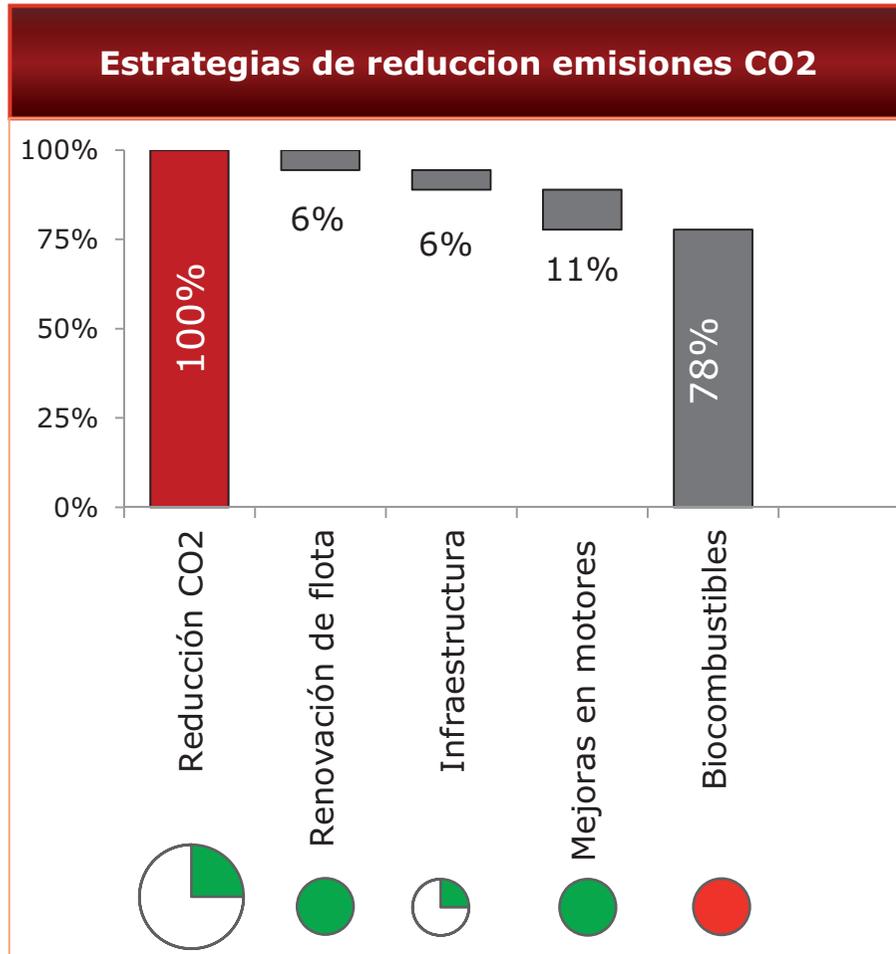


Tanto OACI como IATA, han trabajado en cuatro pilares fundamentales con el objetivo de mejorar la eficiencia en el consumo de combustible, los cuales lograrán la sostenibilidad a largo plazo.



Sin embargo, por los estudio efectuados, se ha visto que los cuatro pilares deben ser complementados con medidas como el empleo de combustible alternativo para aviación, pues este es el mayor potencial de reducción de emisiones, lo cual implica un reto para cada Estado.

Avance en los cuatro pilares y combustibles alternativos en América Latina



El punto de equilibrio entre JET A1 y combustibles alternativos en el mundo será alcanzado alrededor de 2025 en los países desarrollados, siempre y cuando el biojet no se convierta en un commodity en los mercados.

Metas globales de reducción CO2



Bajo estas ambiciosas metas y sin el desarrollo de combustibles alternativos sostenibles, las medidas basadas en criterios de mercado son indispensables

Para ello, hasta ahora IATA planteó 3 formas de distribución de la compensación por emisiones (MBM):



1

Compensación individual obligatoria por emisiones

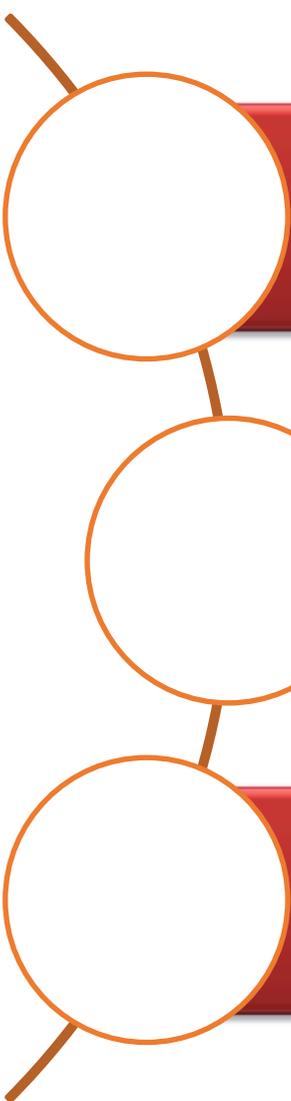
2

Compensación obligatoria por emisiones con fondo de inversión cambio climático

3

Compensación obligatoria por crecimiento individual y responsabilidad compartida

Efectividad de los MBM, en la reducción de las emisiones de CO2

A diagram consisting of three white circles with orange outlines, arranged vertically and connected by thin orange lines. The circles are positioned to the left of three horizontal red bars containing text.

Son medidas económicas que no tiene un efecto directo en el medio ambiente o del impacto del sector en éste.

En este sentido el desarrollo de un sistema de compensación como el MBM no debe convertirse en un mecanismo de generación de ingresos para los Estados

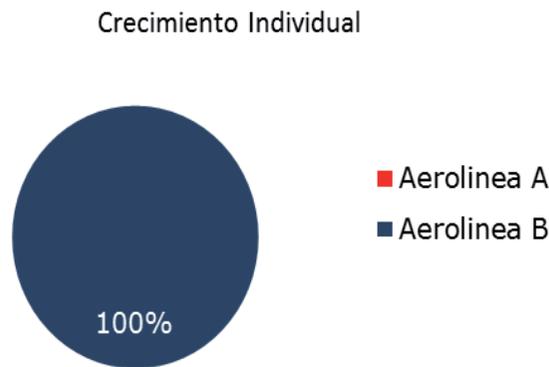
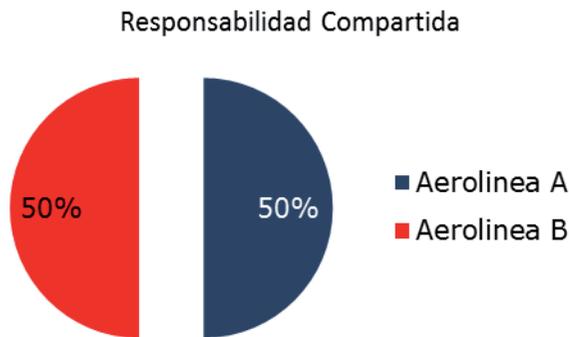
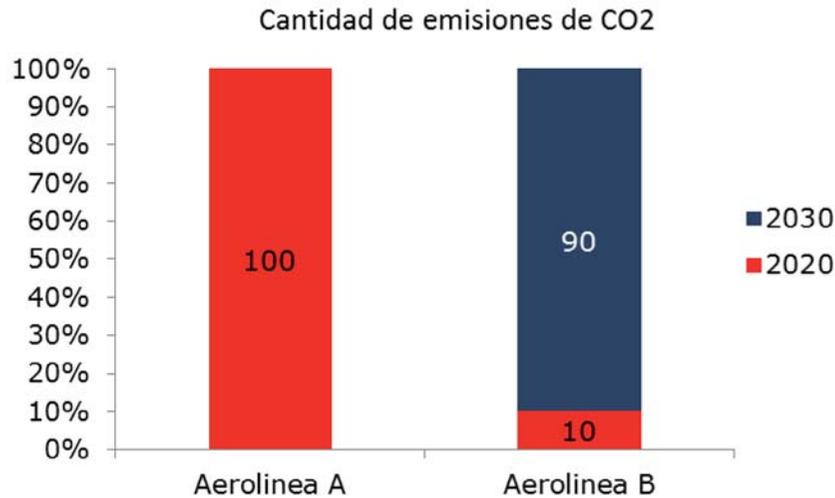
Por el contrario los ingresos que éste genere, deben invertirse en su totalidad en mejoras para el sector en pro del medio ambiente (3 pilares + BioJet).



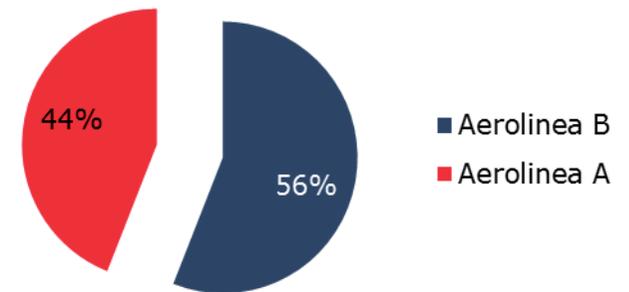
¿Cuales alternativas para el cálculo de compensación se han discutido?



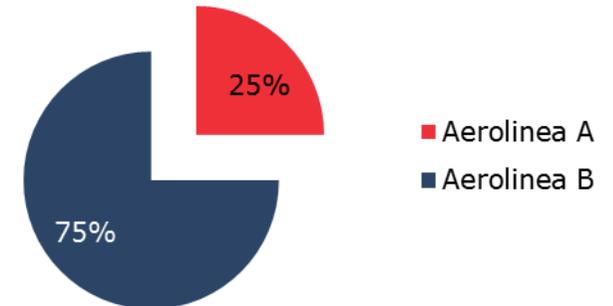
¿Cuales alternativas para el cálculo de compensación se han discutido?



10% Crecimiento + 90% Responsabilidad compartida

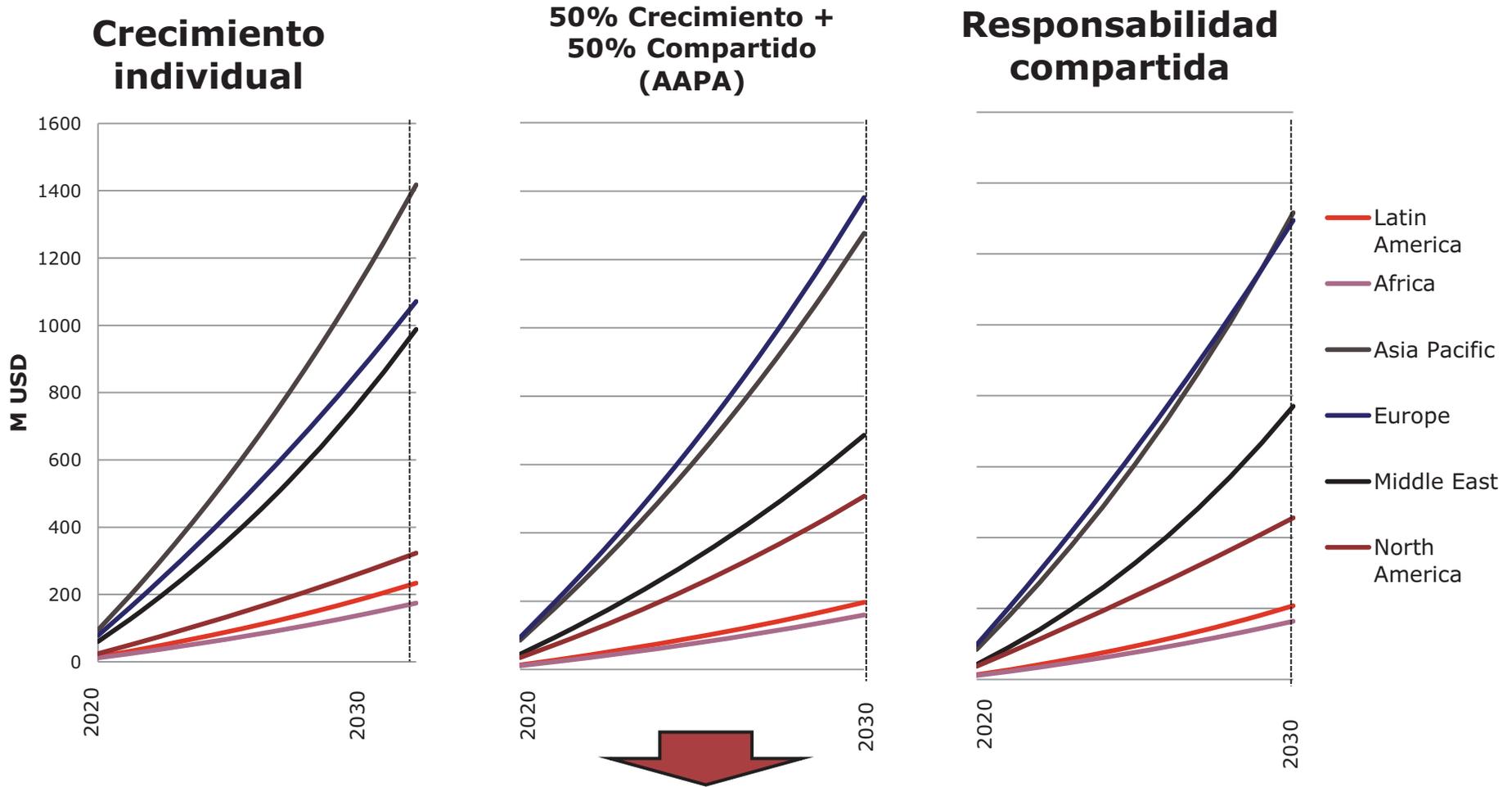


50% Crecimiento + 50% Responsabilidad compartida



- Un sin número de debates se han dado al interior de la industria al respecto de los métodos de cálculo de los MBM, sin embargo obtener un consenso a la fecha no ha sido posible, pues todas las opciones planteadas pueden ser validadas, dependiendo del punto de vista desde donde se miren.
- En este sentido IATA, en una decisión mayoritaria reconoció la potestad de los Estados en definir la fórmula y por tanto se recomendó a éstos una formula que contemplara ambos criterios, esto es tanto responsabilidad compartida como crecimiento individual, sin fijar para ello valores y/o porcentajes en cada uno de éstos.

Comparativo alternativas analizadas y su impacto en Latinoamérica



En 2030 para Latinoamérica, cada opción representa \$23,4 M USD, \$22,07 M USD y \$20,7 M USD respectivamente.

- Reconocemos que la tarea que tienen los Estados en la fijación de la política global de compensación por emisiones de CO2 es una tarea monumental y lograr consenso entre los Estados no es fácil.
- Sin embargo es necesario que en el futuro acuerdo sobre los MBM, los Estados logren garantizar equidad entre los participantes, con el fin de evitar distorsiones en los mercados.
- Para ello, se deberá tener en cuenta la participación en las emisiones totales, tamaño de mercado, "early movers" y la capacidad de los Estados, entre otros.
- La opción más equitativa es la de responsabilidad compartida, con base en la participación individual respecto de las emisiones globales totales de CO2, por lo que en cualquier escenario se considera debe tener un alto componente.

Avianca



A STAR ALLIANCE MEMBER

