

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
Apartado Postal 27032,
Lima, Perú

CLAC/GEPEJTA/33-INFORME
14/07/14

**TRIGÉSIMA TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/33)**

(Lima, Perú, 2 al 4 de julio de 2014)

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 Tercera Reunión entre los días 2 y 4 de julio de 2014, en la Sala de Reuniones de la Sede de la Secretaría de la CLAC en Lima, Perú.

Ceremonia de apertura

2. El Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC, inició a la Reunión agradeciendo por el apoyo recibido de la Autoridad Aeronáutica Peruana. Asimismo, resaltó la importancia de los temas a tratar, destacando que en esta oportunidad los Puntos Focales de la Macrotarea presentarán el avance de las tareas correspondientes al bienio 2013 – 2014 y sugerirán los temas a incluirse en el Plan Estratégico de la CLAC para el período 2015 – 2016, los mismos que deberán ser aprobados en la XXI Asamblea Ordinaria de la CLAC.

3. Seguidamente, el Sr. Javier Hurtado, Director (E) de la Dirección General de Aviación Civil de Perú presentó su discurso de inauguración, el mismo que figura como **Adjunto 1** del presente informe.

Coordinación, Secretaría y Participantes

4. Actuó como Coordinador de la reunión el Sr. Pablo Varela, Asesor de la Dirección General de Aeronáutica de Perú, asistido por el Secretario de la CLAC. Participaron 58 delegados representando a 14 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 preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A20-11 y propuesta de tareas a incluir en el Plan Estratégico próximo período

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/07CORR – Colombia

6. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/07CORRIGENDUM con el informe sobre el cumplimiento de la Macrotarea de Transporte y Política Aérea, esto de conformidad a la “Directriz de Procedimiento para la Implementación del Plan Estratégico de la CLAC.

7. Durante su presentación detalló una por una las tareas encomendadas y se refirió al avance de las mismas, teniendo en cuenta las que se habían concluido y las que debían continuar en el próximo bienio (2015-2016)

8. De igual forma, se refirió a las Metas de Gestión, etapas de desarrollo y ponderación de cada una de ellas. Por último, presentó los indicadores de desempeño y los medios de verificación. El detalle y formato de cada tarea se acompaña como **Adjunto 4**.

9. Durante el debate, el Experto de Brasil, al tiempo de agradecer a Perú por las atenciones recibidas, felicitó a Colombia por el gran trabajo realizado en la Macrotarea de Transporte y Política Aérea. Destacó asimismo, que las conclusiones deberían ser tomadas en cuenta por la Secretaría para incluirlas en el Plan Estratégico del siguiente bienio. También, aclaró que respecto a la Tarea 8 sobre “Actualización Res A20-01 “(Criterios y Directrices en Materia de Política de Transporte Aéreo), Brasil aún no había enviado comentarios, pero que lo haría en los próximos días.

10. Por su parte, el Experto de Chile se sumó a las felicitaciones, destacando la gran responsabilidad y dedicación con la que Colombia realiza su trabajo y sugirió que, en las tareas para el próximo período (2015 – 2016), se incluya también el Proyecto de Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos CLAC/CAFAC, por considerarlo un tema que requiere de maduración y de un tratamiento minucioso.

Conclusión

11. Luego del debate, el GEPEJTA acordó:
- a) acoger favorablemente el informe preliminar de cumplimiento de la Macrotarea sobre Transporte y Política Aérea presentada por Colombia.
 - b) encargar a la Secretaría que incluya lo presentado por el punto focal en el informe que se someterá a consideración de la Asamblea.
 - c) Encargar a la Secretaría que se incluya en el Proyecto de Plan Estratégico para el periodo 2015-2016 los temas sugeridos por Colombia en su Nota de Estudio y Chile durante el debate

**Cuestión 1.2 del
Orden del Día:**

Actualización Res. A20-1 “Criterios y Directrices en materia de Política del Transporte Aéreo”

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/08CORR2 – Colombia

12. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio *CLAC/GEPEJTA/33-NE/08CORRIGENDUM2* referida a la actualización de la Res. A20-1 “Criterios y Directrices en materia de Política del Transporte Aéreo”. Al respecto, recordó que en la Reunión anterior del GEPEJTA se había acordado circular el documento para que los Estados analicen las modificaciones y envíen sus comentarios, habiéndose recibido respuestas únicamente de Chile, Perú y República Dominicana. Asimismo, se aclaró que para actualizar la resolución de la referencia también se considerará los textos de la Resolución A38-14 de la OACI sobre “Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo”.

13. Inició el debate el Experto de Brasil informando que, por un inconveniente en la recepción de emails en su Administración, no habían recibido la comunicación de la Secretaría que contenía el documento elaborado por Colombia y no pudieron hacer llegar sus comentarios. Al respecto la Experta de Colombia expresó que todavía podrían enviarlos, por tratarse de un tema que aún estaba abierto.

14. Seguidamente tomó la palabra la Experta de Argentina, quien luego de felicitar a Colombia por el trabajo presentado, realizó una observación relacionada con las conclusiones a las que se había llegado el día anterior en la Reunión del Grupo *Ad Hoc* encargado de la “Actualización de la Res. A20-11 / Plan Estratégico”, ya que la realidad política, cultural, económica, etc. de cada país es diferente y tiene injerencia en el alcance de los acuerdos de la Comisión. Al respecto, el Secretario recordó la diversidad las directrices de la CLAC no tiene carácter vinculante para los Estados, por lo que los mismos pueden acogerlas total o parcialmente.

15. La Experta de Perú tomó la palabra para dejar en claro que para el análisis de este asunto se había fijado un plazo para enviar comentarios y que los países que tengan diferencias deberían haberlo presentado en el plazo señalado. Por su parte, El Experto de Brasil coincidió con la Experta de Argentina, pues a su entender una falta de carácter integrador podría perjudicar el consenso mínimo que es la base con la que se realizan los trabajos en la CLAC, por lo que consideró que lo más adecuado sería ampliar el tiempo para recibir comentarios.

16. A continuación, la Experta de Colombia solicitó al Punto Focal de Medio Ambiente (Guatemala) que contribuya con un texto sobre este tema para incluirlo en el Documento, teniendo en cuenta que se había ya llegado a un consenso en esa materia. Al respecto el Experto de Guatemala indicó que sobre el considerando 11 colocaría información referente a la “utilización de terrenos y otras medidas”, sin especificar cuáles, para que no sea limitante.

17. Siguiendo con el debate los Expertos de varios Estados concordaron en que era necesario llegar a acuerdos mínimos que no afecten las posiciones diferentes de los Estados en Política de Transporte Aéreo, teniendo en cuenta que el objetivo principal de la CLAC es la “Integración del transporte aéreo”, asimismo, se destacó que las decisiones que adopta la CLAC no son obligatorias y siempre ha primado el consenso en su promulgación.

18. Seguidamente, la Experta de Colombia expresó su preocupación por que este tema estaba avanzando lentamente, asunto que fue secundado por los Expertos de Guatemala y Perú. En esa línea de ideas, El Secretario sugirió que se amplíe el plazo para recibir comentarios en un máximo de 30 días para que el Punto Focal desarrolle el proyecto de modificación a efectos de presentarlo lo antes posible al Comité Ejecutivo.

Conclusión:

19. El GEPEJTA acordó extender el plazo para recibir comentarios sobre el documento preparado por Colombia en un máximo de 30 días para que el Punto Focal pueda elaborar el Proyecto Modificador de la Resolución A20-01, teniendo en cuenta también, la Resolución A38-14 de la OACI sobre “Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo”.

Cuestión 1.3 del Orden del Día:

Liberalización del Transporte Aéreo – Informe 12ª Reunión ATPR

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/09 – Colombia

20. La Experta de Colombia presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/32-NE/09, resaltando, entre otras cosas, que el 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI pidió “al Consejo que desarrolle y adopte una visión de largo plazo para la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional, que incluya el examen de un acuerdo internacional en virtud del cual los Estados puedan liberalizar el acceso a los mercados”.

21. En ese sentido de lo expuesto, la Asamblea dispuso que en su estudio se debería tener “en cuenta la experiencia y los logros de los Estados, incluyendo los actuales acuerdos de liberalización del acceso a los mercados concertados a escala bilateral, regional y multilateral, así como las diferentes propuestas presentadas durante la sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6)”. De esta manera, el Consejo incluyó esta tarea en el plan de ejecución de las recomendaciones de la ATConf/6 asignándole la “Prioridad A” como tarea “de gran importancia para los Estados que debería iniciarse sin demora”.

22. El Experto de Chile por su parte, amplió la información dando a conocer que sobre este asunto el Consejo/OACI encargó al Grupo de Expertos de Reglamentación del Transporte Aéreo (ATPR/12) de la OACI, estableciendo para su trabajo un cronograma que incluiría una consulta a los Estados (2016) y terminaría su tarea en el 2017, informó asimismo, que ya se había efectuado la primera reunión del Grupo y la segunda se llevará a cabo en mayo del próximo año, el principal término de referencia de ATPR apunta a “examinar y elaborar un acuerdo internacional que los Estados puedan utilizar para liberalizar el acceso a los mercados” esto, se suma a otros temas que desarrollará el mismo Grupo sobre liberalización y control del propiedad de los transportistas aéreos, competencia leal, así como estudios relacionados con estadísticas, la proliferación de impuestos, contribuciones en el transporte aéreo internacional y un tema de suma importancia será el de derechos del consumidor (pasajeros) .

23. La Secretaría por su parte, solicitó a los Expertos que participan en el Grupo ATPR/OACI que mantengan informado al GEPEJTA sobre el avance de las tareas en el Seno de la OACI, a efectos de coordinar oportunamente la posición regional en los diferentes temas.

Conclusión:

24. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y encargó a la Secretaría que realice el seguimiento correspondiente sobre el avance del trabajo encomendado al Grupo ATPR/OACI y coordine la posición regional para la próxima reunión del señalado grupo.

Cuestión 1.4 del Orden del Día:

Implementación del “Sistema Estadístico Integrado”

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/06CORR – Secretaría

25. El Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/06CORR refiriéndose a la Res. A20-3 sobre “Modelo del Sistema Estadístico Integrado”, la que contenía dos partes: “Procedimiento y flujograma” y “Guía de recomendaciones y prácticas para la recopilación de datos de la aviación civil”, recordando que en la anterior Reunión del GEPEJTA/32, se había acordado circular la encuesta para evaluar el avance en la implementación de la citada resolución por parte de los Estados.

26. Seguidamente, detalló los resultados obtenidos hasta la fecha de elaboración de la Nota de estudio de los 9 Estados que respondieron la encuesta: Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Honduras, México, Paraguay, Perú.

27. Inició el debate el Experto de Uruguay, solicitando se realice una corrección en el adjunto de la Nota de Estudio, donde se especificaba, en el caso de Paraguay a la DINACIA, debiendo decir DINAC. Seguidamente, la Experta de Perú consultó sobre la utilidad que se daba a los datos recolectados, esto con el fin de compartir y aplicar las buenas prácticas de cada Estado y tomar acciones que no hubiesen sido consideradas hasta el momento, consulta que fue apoyada por el Experto de Chile.

28. Al respecto, la Secretaría explicó que se trata de un modelo que fue elaborado por los Expertos de la CLAC y que origina los datos en las fuentes que disponen los aeropuertos, esto es en las torres de control para datos de movimiento de aeronaves, el tipo de matrícula, hora de vuelo, tráfico de líneas aéreas, etc., así como la información de transporte que entregan las líneas aéreas, la validación la hacen de diferentes formas dependiendo de cada Estado. De igual forma aclaró, que el uso que se le da a la información depende de cada Estado, pero que fundamentalmente sirve para completar la información del sistema estadístico de la OACI, de CLAC y otros organismos conexos; además, para la planificación económica y de infraestructura aeronáutica, entre otros fines. Terminó recordando que en principio estaba previsto realizar un Seminario/ Taller sobre el “Sistema Estadístico Integrado” y su implementación en los Estados Miembros, asunto que fue modificado en la última Reunión del GEPEJTA que encargó a la Secretaría se circule la encuesta para en fecha posterior desarrollar el citado Seminario/Taller a efectos de compartir las experiencias y prácticas de cada Estado.

Conclusión

29. El GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada y encargó a la Secretaría que se incluya en el Plan Estratégico del próximo periodo la realización del Taller sobre el “Sistema Estadístico Integrado”. De igual manera, exhortó a los Estados que aún no habían respondido la encuesta, la hagan llegar a la Secretaría

Cuestión 1.5 del Orden del Día:

Informe del Grupo Ad Hoc sobre la “Actualización de la Res. A20.11 (Plan Estratégico)”

30. El Experto de Brasil, en su calidad de Ponente de grupo, encargado de analizar la modificación de la Res. A20-11, inicialmente presentó la Nota Informativa 05 en la que se refería a las discusiones realizadas el día anterior por el Grupo Ad Hoc constituido para tal efecto. Sin embargo, los Expertos al revisar la información presentada, consideraron que el informe no se ajustaba con las conclusiones alcanzadas en el Grupo Ad Hoc pues únicamente reflejaba la posición de Brasil. En ese sentido, el Ponente decidió retirar la Nota Informativa señalada y se comprometió a enviar a la Secretaría posteriormente un Corrigendum de dicha nota que contenga lo acordado por el Grupo Ad Hoc.

31. Con fecha 05 de agosto del presente año, la Secretaría recibió por parte del Experto de Brasil la Nota Informativa CLAC/GEPEJTA/33-NI/05CORRIGENDUM, la misma que se acompaña como **Adjunto 5** al presente informe, y de la cual se deriva la siguiente **conclusión:**

32. *“Al final, se acordó que el grupo mantendrá las comunicaciones por medio de teleconferencias y correos electrónicos, iniciativa considerada por diversos países, como Perú y Chile, extremadamente productiva, eficiente en términos de costos y, por lo tanto, eficaz. Asimismo, se reiniciarán los trabajos de análisis de metodologías, quizás con el apoyo de un consultor contratada por la Secretaría, para que se trabaje a profundidad un plan estratégico que cambie efectivamente el modus operandi de la Comisión.*

33. *Teniendo en cuenta lo expuesto, el Grupo Ad Hoc insta a la Secretaría a tomar las providencias necesarias para la realización de un taller en un fecha que sea conveniente a los miembros del grupo, lo que incluye la contratación de un consultor para ayudar en los trabajos de elaboración de un plan estratégico robusto que oriente la actuación de la CLAC para los próximos bienios”.*

**Cuestión 1.6 del
Orden del Día:**

Proyecto de Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos CLAC/CAFAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/13 – Brasil

34. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/13 acerca del Proyecto de Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos entre los Estados miembros de las Comisiones CLAC y CAFAC, informando que hasta ese momento se había recibido únicamente comentarios de Perú y Uruguay, a las que refería en detalle la Nota de Estudio .

35. La Experta de República Dominicana informó que su Administración también había enviado comentarios. Por su parte el Experto de Chile manifestó estar en deuda, pues no enviaron sus observaciones. Sin embargo, reiteraba el apoyo a la iniciativa brasilera y consideraba que el tema no estaba suficientemente maduro como para llevarlo al Comité Ejecutivo, al tener comentarios sólo de 3 Estados, siento este un tema que no debería apresurarse. Posición que fue apoyada por el Experto de Uruguay, quien consideraba que su Administración hizo un apoyo de índole político pero había que entrar a realizar un análisis profundo del documento antes de presentarlo a consideración del Comité Ejecutivo.

36. Por su parte, el Experto de Brasil coincidió con los aportes realizados por Chile y Uruguay y consideró necesario recibir más comentarios de los Estados e incluir este tema en el Plan Estratégico del próximo periodo.

Conclusión:

37. El GEPEJTA acordó exhortar a los Estados que envíen sus comentarios al proyecto de Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos CLAC/CAFAC e incluir este asunto en el Plan Estratégico del periodo 2015-2016.

Estudios CLAC/IATA sobre Incidencia Económica de Transporte Aéreo

38. La representante de IATA recordó que entre las tareas correspondientes a la Macro tarea sobre Política y Transporte Aéreo también figuraba el trabajo desarrollado en el marco del acuerdo suscrito entre la CLAC y la IATA para el desarrollo de los estudios sobre la economía de los Estados Miembros de la CLAC.

39. Al respecto informó que en la primera fase se había cumplido con los estudios realizados a 17 Estados, los mismos que fueron entregados tanto a la Secretaría como a las Autoridades Aeronáuticas correspondientes. En ese sentido, presentó una encuesta para evaluar la importancia de dichos estudios por lo que solicitó que esta se circule entre los Estados de la CLAC para evaluar la posibilidad de continuar en el futuro con una segunda fase y gestionar, si fuera el caso, el financiamiento correspondiente.

Conclusión:

40. El GEPEJTA acogió favorablemente la propuesta de la Experta de IATA y encargo a la Secretaría circular la encuesta entre los Estados Miembros.

Cuestión 2 del Orden del Día:

Gestión Aeroportuaria

Cuestión 2.1 del Orden del día:

Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Res. A20-11 y propuesta de tareas a incluir en el Plan Estratégico próximo período

41. La secretaría informó que, debido al Cambio de la Administración de Aviación Civil de Panamá y sus Autoridades, no se contaba con la presencia del Experto del mencionado Estado, por lo que se realizará las coordinaciones respectivas para disponer del informe sobre el cumplimiento de las tareas (Resolución A20-11), lo antes posible.

Cuestión 2.2 del Orden del día:

Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/15CORR- presentada por Perú, ponente del Grupo ad hoc "Gestión Aeroportuaria"

42. El Experto de Perú presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/15CORRIGENDUM, relacionada al Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria, en representación del Grupo *Ah Hoc* constituido para tal efecto. Al respecto, se remitió a la Trigésima Segunda Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/32), celebrada en Habana, Cuba, donde Panamá en su calidad de Punto Focal había presentado la NE/14 "Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria", en la que se reiteraba el trabajo de recopilación y revisión de documentos técnicos y normativos emanados de la OACI y la CLAC, así como de manuales regulatorios de asociaciones internacionales relacionadas con el sector aeroportuario, los cuales tratan de asuntos de gestión y planificación aeroportuaria que debían servir de orientación para la elaboración del Manual de la referencia.

43. Continuó su presentación haciendo notar la existencia de varios documentos que contenían orientaciones para que los Estados optimicen la gestión aeroportuaria, procesos de concesión, aspectos económicos, como fijación de tasas aeroportuarias y de servicios de aeronavegación, así como procesos de planificación y certificación de aeropuertos. Por otro lado la OACI también disponía de los documentos 7100, 9082, 9137, 9161, 9184, 9562, 9774, y 9980. Por el lado de la CLAC, también se incluiría las Resoluciones A17-03, A18-03 y A19-01 y las Recomendaciones A14-18 y A19-06. Otro documento disponible era el Manual de ACI Manual ACI sobre Regulación Económica Aeroportuaria y la Guía ACI-LAC para la Medición de Desempeño Aeroportuario.

44. Considerando todos los documentos señalados se hizo difícil elaborar un manual por lo que, el Punto Focal sugirió realizar una reunión Grupo *Ad Hoc* en Ciudad de Panamá con la participación de Panamá (Punto Focal), Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Guatemala, México, Perú, República Dominicana y ACI/LAC, ALTA, IATA y la Secretaría. En cumplimiento de lo acordado en el GEPEJTA/32, el Grupo *Ad Hoc* se reunió en Panamá del 18 al 19 de junio de 2014.

45. Continuó su presentación, informando que el Grupo *Ad Hoc* revisó los documentos señalados y debido a la diversidad, grado de detalle y amplitud de los aspectos regulatorios de índole económico, financiero y de gestión se resolvió centrarse exclusivamente en la actualización de la Res A17-3, la misma que había servido como orientación en los procesos de concesión de los diferentes aeropuertos de la región. En esa línea de ideas el Grupo *Ad Hoc* se circunscribió en la revisión y modificación de la Resolución, teniendo en cuenta las propuestas de México presentadas en el GEPEJTA 24 y las sugerencias de los Expertos durante la Reunión.

46. Adicionalmente, expresó la necesidad de que el Grupo *Ad Hoc* continúe su trabajo en cuanto a desarrollar un manual Regulatorio que apunte a la “Eficiencia Aeroportuaria”. Asimismo, consideró conveniente que en el Manual Regulatorio que desarrolle el Grupo *Ad Hoc* se analice la factibilidad de incluir aspectos de seguridad operacional y manejo de medio ambiente, materias que no habían sido consideradas inicialmente. Esta propuesta fue apoyada por el Experto de Argentina pues a su entender, esto ayudaría a los Estados, Operadores Aeroportuarios y Organismos Reguladores en sus actividades regulares.

47. La experta de Perú informó a la reunión que en su país se construirá un nuevo aeropuerto (Chincheros) en cuyos estudios ya se consideraba asuntos medio ambientales y responsabilidad social, que fueron también incluidos en los contratos de concesión, de conformidad a las tendencias actuales.

48. A continuación, tomó la palabra el Experto de Guatemala haciendo referencia a la modificación de la Res. A17-3, e indicando que se debería colocar como uno de los documentos de referencia el que se había desarrollado denominado “Directrices de Orientación sobre Medio Ambiente y Aviación Civil”, asunto que fue apoyado por los Expertos.

49. La Secretaría hizo notar que debería incluirse varios documentos adicionales de referencia como el referido a las Directrices sobre Servicio al Cliente y Calidad Total. Con todas esas enmiendas el proyecto modificadorio de las Res. A17-3 podría presentarse la Asamblea para su aprobación, independientemente de que el Grupo *Ad Hoc* continúe trabajando en la elaboración del “Manual de Gestión Aeroportuaria”.

Conclusión:

50. El GEPEJTA Acogió favorablemente el proyecto que modificaría la Res. A17-3 (Factores a considerar en la concesión de aeropuertos) y encargó a la Secretaría que incluya las referencias correspondientes a las decisiones de la CLAC señaladas durante el debate, en el numeral 9.1 del señalado proyecto.

Cuestión 2.3 del **Orden del día: Procesos de Concesión de Aeropuertos**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/16CORRIGENDUM- presentada por Perú, ponente del Grupo ad hoc "Gestión Aeroportuaria"

51. El Experto de Perú presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/16CORR, en

representación del Panamá, Punto Focal de la Macrotarea relacionada a los Procesos de Concesión de Aeropuertos. Durante la presentación resaltó la importancia de la información aportada por los Estados Miembros a través de la encuesta, la cual ha hecho posible intercambiar información, conocimientos y experiencias, y poder alimentar a entidades públicas y privadas el espectro de la región de América Latina y el Caribe sobre las concesiones y regulación Aeroportuarias. Al respecto, informó que durante la reunión del Grupo *Ad Hoc* en Panamá se realizó una revisión detallada de todo el contenido de la Encuesta, y como producto de esto se mejoró la misma en función de lo siguiente:

- Enumeración y definición rigurosa de cada modalidad de concesión y/o privatización conforme a lo establecido en el Documento 9980 de OACI.
- Dejaron sin efecto preguntas vagas y de escaso aporte para el entendimiento de la gestión, concesión y aspectos económicos de aeropuertos.
- Reformularon y precisaron preguntas que han ocasionado interpretaciones incorrectas o confusas, generándose una diversidad de respuestas equivocadas.

52. En ese sentido, la encuesta modificada consta de 32 preguntas y fue sometida a consideración del GEPEJTA, tal como figura en el **Adjunto 6**.

53. Antes de terminar, se refirió a los resultados obtenidos a lo largo del tiempo haciendo notar que habían transcurrido 5 años desde la última evaluación completa y detallada de los procesos de concesión y los aspectos económicos de los aeropuertos de la región, por lo que el Grupo *Ad Hoc* consideraba importante que se actualice la información por parte de los Estados y para facilitar la entrega de la información se solicitó a la Secretaría que realice los ajustes necesarios para que la encuesta pueda ser completada en línea a través de su página web, lo que debería hacerse como mínimo una vez por año.

54. Durante el debate la Secretaría, al tiempo de felicitar el trabajo desarrollado por el Grupo *Ad Hoc*, se comprometió a coordinar con el Especialista en sistemas de la Secretaría para incluir la encuesta en la página web de tal forma que sea completada en línea de manera interactiva.

Conclusión:

55. Sin más comentarios el GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada y encargo a la Secretaría realice las coordinaciones necesarias para incluir la encuesta en la página web de la CLAC a efecto que los Estados completen la misma en línea de manera interactiva.

Cuestión 3 del Orden del Día:

Capacitación

56. En este punto del orden del día, La Secretaría informó que, no se recibió Punto Focal (Ecuador) el informe preliminar de cumplimiento de tareas (Res. A20-11). De igual forma, tampoco se había recibido información adicional sobre el Acuerdo Sede para la reactivación del IPAC. Sobre esto último, informó que en las reuniones mantenidas con la Autoridad Aeronáutica de dicho país anteriormente, se había aclarado la necesidad de que el proyecto de Acuerdo Sede sea revisado por la cancillería de dicho país para incluir las inmunidades y privilegios de este tipo de acuerdos.

57. No habiendo asistido delegación de Ecuador a la Reunión del GEPEJTA33, la

Secretaría se encargaría de solicitar la información correspondiente al avance de tareas al Punto Focal para incluirlo en el informe que se presentará a la Asamblea y en lo concerniente al IPAC realizará las coordinaciones pertinentes con las nuevas Autoridades de dicho país para verificar el estado de situación de este proyecto.

58. Durante el debate el Experto de Argentina pidió la palabra para informar que, su país estaba interesado en la reactivación del IPAC, en caso no se concrete el proyecto en curso.

59. Por otro lado, el Experto de Brasil se refirió a la necesidad que Ecuador coordine con su Administración el tema relativo a la “enciclopedia” para que se cumpla con la tarea de centralizar la misma en la Secretaría de la CLAC.

Conclusión:

60. El GEPEJTA encargó a la Secretaría tomar las acciones pertinentes en base a lo expresado en los párrafos precedentes.

Cuestión 4 del Orden del día: Medio Ambiente

Cuestión 4.1 del Orden del día: Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Resolución Grupo *ad hoc* sobre “Medio Ambiente” (Guatemala)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/02 - Guatemala

61. El Experto de Guatemala presentó la Nota de estudio *CLAC/GEPEJTA/33-NE/02*, remitiéndose a los antecedentes y a las tareas encomendadas a Guatemala en su calidad de punto Focal de la Macrotarea de Medio Ambiente. Para tal efecto, informó que se había seguido el procedimiento establecido en *la Res. A20-11* (Directriz de Procedimiento para la Implementación del Plan Estratégico de la CLAC).

62. En ese orden de ideas, hizo un análisis detallado de los indicadores de desempeño determinados en la resolución antes señalada y la ponderación utilizada y la fórmula de cálculo aplicada. Desglosó cada uno de las tareas, en el siguiente orden:

- Validación de la Política Regional de Medio Ambiente y Aviación Civil
- Primera fase de Implementación de la Política Regional de Medio Ambiente y Aviación Civil
- Coordinación con Organismos de Medio Ambiente

63. El detalle de y desglose del formulario correspondiente que contiene el avance de la Macrotarea se presenta en el **Adjunto 7**.

64. A continuación presentó a consideración del GEPEJTA las tareas a incluir en el Plan Estratégico del próximo periodo, detalladas a continuación:

- Procurar en los Estados miembros de la CLAC la adopción y eventual implementación de las estrategias contenidas en las Directrices de Orientación sobre Medio Ambiente y Aviación Civil en Latinoamérica.

- Que en el próximo plan Estratégico de la CLAC 2015-2016, la Macrotarea Ambiental contemple la organización de al menos 4 grupos de trabajo:
 - *El seguimiento a la implementación a las directrices de Orientación de Medio Ambiente de la CLAC
 - *Biocombustibles
 - *Sistemas de Gestión Ambiental Aeroportuaria
 - *Mitigación y Adaptación al cambio climático
- Dado que la temática ambiental será una labor de largo alcance, estimular el desarrollo de un programa especializado en medio ambiente y aviación civil en la región, que pueda acompañar a los Estados de la CLAC que así lo requieran en la inserción de la variable ambiental dentro de los distintos instrumentos regulatorios, de política y demás disposiciones generadas.
- Continuar con los esfuerzos para la ampliación de la representación de la región latinoamericana en el CAEP.
- Desarrollar canales de comunicación entre el punto focal ambiental de la CLAC con las diferentes mesas técnicas impulsadas desde la OACI para el tratamiento de diferentes iniciativas ambientales como los mecanismos basados en criterios de mercado.
- Consolidar la coordinación entre organismos de medio ambiente, a través de convenios marco para la gestión de cooperación técnica, financiera y cooperación sur en temáticas inherentes al medio ambiente y aviación civil.

65. Inició el debate el Experto de Argentina, informando que había enviado dos Notas de Estudio, tal como lo ofreció en la reunión del Grupo *Ad Hoc* de Medio Ambiente. Una de ellas, referida al Grupo DLAG A38-18 para el cumplimiento de la Res. A38-19 de la OACI, que a su criterio debería ser conocido por todos los Estados Miembros de la CLAC y lo consideraba de suma utilidad esta información para el trabajo del GEPEJTA.

66. Por otro lado, agradeció el importante trabajo desarrollado por el Punto Focal de esta Macrotarea e indicó que su país tenía todavía algunas propuestas para realizar modificaciones de forma al documento que produjo el Grupo *Ad Hoc* en la reunión que se llevó a efectos un día antes del GEPEJTA. Motivo por el cual se reuniría con el Punto Focal y la Secretaría para realizar los ajustes que fuesen necesario a efectos de que el documento de directrices sobre Políticas de Medio Ambiente de la CLAC salga aprobado sin las reservas de Argentina.

67. Finalmente, sugirió que en los Grupos *Ad Hoc* propuestos por el Punto Focal en su Nota de Estudio se incluya uno para analizar los temas que se discutan en la OACI sobre Cambio Climático, tal como consta en una de las conclusiones del Seminario sobre “Gestión de medio Ambiente” realizado en Guatemala, entre los días 20 y 22 de

Conclusión:

68. Sin más comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada y encargó a la Secretaría que incluya el avance de las tareas de Medio Ambiente en el informe que se presentará a la Asamblea y, se consideren las tareas propuestas en el Plan Estratégico para el periodo 2015-2016.

**Cuestión 4.2 del
Orden del día:**

Resultados del Seminario sobre “Gestión de Medio Ambiente”

**Cuestión 4.3 del
Orden del día:**

Declaración de Medio Ambiente y Cambio Climático de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/03 – Guatemala

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/04 – Guatemala

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/17 – Argentina

69. Considerando la correlación de las cuestiones 4.2 y 4.3 el GEPEJTA acordó que los Expertos de Guatemala y Argentina presenten consecutivamente las 3 Notas de Estudio para luego debatir sobre las mismas. En ese orden inició la presentación de la Nota *CLAC/GEPEJTA/33-NE/03*, el experto de Guatemala, la misma que se refería a la realización y resultados del Seminario/Taller sobre “Gestión de Medio Ambiente”, llevado a cabo en Guatemala, los días 27 al 29 de mayo de 2014, evento que contó con la participación de 52 Delegados, representando a 8 Estados miembros, 1 Estado no miembro y 5 Organismos Internacionales.

70. Asimismo indicó, que en ese evento se presentaron expositores de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea para Centro América (COSESNA), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), Airport Council International – Latin American and the Caribbean (ACI/LAC), y Federal Aviation Administration (FAA), así como de varios Estados Miembros de la CLAC y representantes de otros Organismos de los Estados encargados de temas de Medio Ambiente. En esa oportunidad también, se dio a conocer el estatus y estructura del documento “Directrices de Orientación sobre Medio Ambiente y Aviación Civil en Latinoamérica”. Adicionalmente se trabajó en un taller práctico en el que los participantes se organizaron en tres grupos, integrados por las diferentes instituciones con el objetivo de analizar e intercambiar información relativa a los temas desarrollados durante el evento.

71. Continuó informando que, aprovechando el Seminario/Taller, la Dirección de Aviación Civil de Guatemala y el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales firmaron un Convenio de Cooperación técnica Interinstitucional, cuyo propósito apuntaba a promover el cumplimiento de las directrices ambientales vigentes en el sector aeronáutico para cooperar en la reducción de emisiones de CO2 y estimular el desarrollo conjunto de actividades que promuevan mejoras significativas en la reducción del ruido, eficiencia energética, infraestructura aeroportuaria, optimización de materiales, manejo de residuos, desechos y otros elementos que permitan mejorar el desempeño ambiental de la Aviación Civil de Guatemala partiendo de un enfoque integral.

72. Destacó asimismo, las presentaciones realizadas por Cuba y Argentina sobre su experiencia en la implementación de acciones para minimizar los impactos ambientales, la estrategia aplicada y el Plan de reducción de emisiones, además las acciones en transporte aéreo sustentable que venían siendo promovidas por la universidad Nacional de la Plata conjuntamente con la ANAC de Argentina. De igual forma, el representante de ACI-LAC presentó la metodología, procedimiento y beneficios de la implementación de un sistema de gestión ambiental del grupo aeroportuario del Pacífico (México).

73. Resaltó el importante debate suscitado con la presentación que sobre biocombustibles presentó la representante de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte de México. Por último, se desarrolló el taller teniendo como preámbulo el análisis de la Declaración de Cartagena de la CLAC y

la situación actual de las MBM's, temas que estuvieron a cargo del Representante del Ministerio de Relaciones Exteriores de Argentina y del Coordinador del Seminario, asunto que también generó un amplio debate y motivó su inclusión en las conclusiones. Por último, presento a consideración del GEPEJTA las conclusiones del Seminario, mismas que constarán en el informe que presentará la Secretaría al Comité Ejecutivo.

74. A continuación el Experto de Guatemala presentó la Nota de Estudio *CLAC/GEPEJTA/33-NE/04* acerca de la Declaración de Medio Ambiente y Cambio Climático de la CLAC, para tal efecto se remitió a los antecedentes y de más acciones que se han venido tomando en el tema de medio ambiente, especialmente al Convenio de Chicago, Protocolo de Kyoto, Panel Intergubernamental de Cambio Climático, Resolución CLAC A18-17, Informe del GIACC/OACI, Resolución OACI A37-19 y demás documentos que generaron la Declaración de Cartagena de Indias promulgada por la CLAC con motivo de la Reunión de su Comité Ejecutivo entre el 27 y 28 de julio de 2011, donde se discutió con amplitud las Medidas Basadas en Criterio de Mercado (MBM's) así como la postura regional de la CLAC en cuanto a la directiva 2808/101/CE promovida por la Unión Europea relativa a las ETS (Emission Trading System)

75. Resaltó asimismo que posteriormente a la promulgación de la Declaración de Cartagena por parte de la CLAC se han venido desarrollando varios eventos en el seno de la OACI incluidas las resoluciones promulgadas en la última Asamblea de dicha Organización, esto es la Resolución A38-18: *Declaración Consolidada de las Políticas y Prácticas permanentes* de la OACI relativas a la Protección de Medio Ambiente - Cambio Climático en la que ya se vislumbra el establecimiento de principios rectores para la elaboración de implementación de las MBM's así como la promoción de un Plan Mundial que tenga en cuenta la circunstancia especiales y capacidades respectivas de los Estados, en particular de los Estado en desarrollo, evitando a la vez distorsiones de mercado.

76. Termino su presentación haciendo notar que en el Seminario/Taller realizado por la CLAC sobre "Gestión de Medio Ambiente" en mayo del presente año, se consideró conveniente recomendar la revisión, análisis y formulación de una nueva Declaración que considere la posición política de la CLAC en esta materia teniendo en cuenta las diferentes posturas a nivel internacional y las alternativas unilaterales que se han promovido últimamente. Sobre la base de lo expuesto, sugirió que el Grupo *Ad Hoc* revise exhaustivamente la Declaración de Cartagena a la luz de los últimos acontecimientos para establecer una postura regional sobre las MBM's transferencia de tecnología y necesidad de promover medidas complementarias para la mitigación del fenómeno de cambio climático.

77. A continuación el Experto de Argentina también presentó su Nota de Estudio *CLAC/GEPEJTA/33-NE/17* detallando lo que él había presentado en el Seminario/Taller sobre "Gestión de Medio Ambiente" desarrollado en Guatemala. Por considerar de importancia, se acompaña el detalle en el **Adjunto 8** del presente informe.

78. Además se refirió a las conclusiones del Seminario de Guatemala entre las que resaltó la necesidad de que los Estados Parte de la CLAC adopten una declaración política, que plantee la posición Regional frente a los debates sobre emisiones de CO2 y Cambio Climático que están teniendo lugar en el seno de la OACI y que dicha declaración represente los intereses de los países en desarrollo.

79. Una vez abierto el debate, los representantes de Colombia, Argentina y Chile coincidieron en que se debía especificar con claridad cuál era el objetivo al plantear la promulgación de una nueva "Declaración", considerando que este es un tema de máxima importancia política y que en ese momento no se estaba en condiciones de apoyar una declaración de tal naturaleza, no obstante que el escenario había cambiado y además los países de Latinoamérica también debían tener en cuenta

el trabajo del grupo constituido por la OACI, por lo que consideraban que el escenario de incertidumbre mundial, por el momento, no permitía mirar con claridad para fijar o establecer una posición común.

80. La experta de Perú por su parte, consideró sumamente importante que en la CLAC optimice sus procedimientos de coordinación y se constituya como una “plataforma fuerte” para unificar los criterios de los Estados y buscar posiciones consensuada en los diferentes temas que se discuten a nivel mundial, teniendo en cuenta experiencias anteriores.

81. En función del debate, la Secretaría sugirió que el Grupo de Expertos siga trabajando en el tema propuesto y realice un seguimiento apropiado sobre la discusión en los diferentes foros, especialmente en la OACI con el objeto de mantener una “postura común”, pero debidamente coordinada.

Conclusión

82. El GEPEJTA encargó al Grupo Ad Hoc sobre Medio Ambiente que continúe trabajando en el tema propuesto y realice un seguimiento apropiado sobre la discusión en los diferentes foros, especialmente en la OACI, con el objeto de mantener una “postura común” y debidamente coordinada. En consideración de esto, se acordó que el Grupo *Ad Hoc* se reúna un día antes de la Reunión del Comité Ejecutivo para continuar con esta tarea.

Cuestión 4.4 del

Orden del día: Directrices de Orientación sobre Medio Ambiente y Aviación Civil en Latinoamérica

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/05CORR – Guatemala

83. El Experto de Guatemala presentó la Nota de estudio *CLAC/GEPEJTA/33-NE/05CORR* referente a las *Directrices de Orientación sobre Medio Ambiente y Aviación Civil en Latinoamérica*, recordando que en la reunión del GEPEJTA 2/ en San José, Costa Rica en septiembre de 2011, se presentó por primera vez a los miembros del Grupo el proyecto de Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil, para su discusión, documento que incluía como líneas orientadoras, las especificaciones temáticas plasmadas de acuerdo a las directrices y elementos principales contenidos dentro de los Objetivos del Desarrollo del Milenio proyectados por la Organización de Naciones Unidas, las estrategias ambientales de la OACI, el PNUMA, así como otras iniciativas de la industria del transporte aéreo impulsadas por IATA y ALTA.

84. Este documento a lo largo del tiempo y luego de amplias discusiones y revisiones se fue puliendo a través del grupo ad hoc constituido para tal efecto. En las diferentes reuniones del GEPEJTA y Comité Ejecutivo que se han desarrollado desde esa fecha se fueron realizando modificaciones para conseguir consensos de aprobación por parte de los diferentes Estados culminando este exhaustivo trabajo en la Reunión la reunión del Grupo *Ad Hoc* de Medio Ambiente realizada el 7 de abril pasado en Cuba el marco de la Trigésimo Segunda Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Político, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/32), con la presentación al GEPEJTA del proyecto de “*Directrices de Orientación Sobre Medio Ambiente y Aviación Civil en Latinoamérica*”, documento que en ese momento fue aprobado por consenso de los Expertos allí presentes dejando bajo reserva únicamente dos párrafos, por parte del Experto de Argentina, los mismos que debían ser consensuados con el Punto Focal, previo a la Reunión del

GEPEJTA 33 que se llevó a cabo en Lima, Perú, los días 2 y 3 de julio del presente año.

85. Siguiendo lo acordado, informo que en la Ciudad de Lima, se reunieron los representantes de Argentina y Guatemala (Punto Focal de la Macrotarea d Medio Ambiente) para revisar los párrafos pendientes, a los que se introdujeron cambios exclusivamente de forma, con lo que se completó satisfactoriamente el documento.

86. Con esos antecedentes, se sometió a consideración del GEPEJTA el trabajo desarrollado por el Grupo *Ad Hoc* y el documento de la referencia, el mismo que se proyecta a convertirse en un marco orientador, metodológico y estratégico que impulse en Latinoamérica a la adopción de prácticas preventivas a la contaminación generada por el sector aeronáutico.

87. A continuación, la Experta de Perú felicitó al Representante de Guatemala y a todos los Estados que han venido trabajando en el desarrollo del documento, también agradeció a Argentina por su anuencia para llegar a un consenso. El Experto de Brasil se sumó a las felicitaciones por el trabajo realizado, resaltando que el modo de trabajo utilizado para la elaboración del documento que ayudaba a promover la integración regional, que es el objetivo principal de la CLAC.

88. Seguidamente, el Experto de Nicaragua también se sumó a las felicitaciones, resaltando el trabajo de Guatemala en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea y Ponente del Grupo Ad hoc y apoyó el documento presentado a través de la Nota de Estudio. A las felicitaciones se sumaron el resto de Estados por aclamación.

Conclusión:

89. Sin mayores comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente la Nota de Estudio presentada y encargó a la Secretaría que elabore el proyecto de Resolución sobre “*Directrices de Orientación Sobre Medio Ambiente y Aviación Civil en Latinoamérica*” (**Adjunto 9**) para presentarlo en la próxima Asamblea.

Cuestión 4.5 del Orden del día:

Estado de Situación de debate en el Grupo Asesor Medio Ambiente del Consejo de la OACI

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/18 – Argentina

90. El Experto de Argentina presentó la *Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/18*, mediante la cual sometía a consideración del GEPEJTA el Estado de situación del debate en el Grupo Asesor sobre Medio Ambiente del Consejo de la OACI (EAG por sus siglas en inglés) mismo que está encargado de los temas relacionados a las MBM's. Informó, que para apoyar al Consejo en esta labor se creó un Grupo Político (Eviroment Advisory Group – EAG) que reportara sus actividades en cada sesión del consejo. También se constituyó un grupo técnico denominado Global Market Tax Force (GMTF), en el marco del CAEP que apoyará tanto al EAG como al consejo. Del EAG forman parte 17 Estados Miembros, entre ellos Argentina, Brasil y México de nuestra región, en tanto que en el GMTF también participarán Argentina y Brasil en su calidad de miembros del CAEP

91. A continuación se refirió a la propuesta de la Secretaría del EAG para la elaboración de una MBM global, indicando que en este grupo se viene debatiendo sobre un borrador elaborado por la Secretaría al que se denomina “STRAWMAN”, cuya última versión adjuntada a la Nota de Estudio.

92. De igual forma presentó para conocimiento del GEPEJTA los comentarios que presentados por la Representación de Argentina en el Consejo de la OACI sobre el “Strawman” durante la reunión 202 del Consejo (**Adjunto 10**)

93. Termino su presentación invitando al Grupo de Expertos a tomar nota de la información presentada, considerar los argumentos expuestos y preparar una posición regional sobre el tema, que podría ser debatida con motivo de la próxima reunión del Comité Ejecutivo.

94. Durante el debate el Experto de USA coincidió con la información presentada por el Experto de Argentina. También, destacó la importancia de llegar a un acuerdo para que no hubiera reservas en el “Strawman” en cuanto a las necesidades de los países en desarrollo y concordó en la importancia de que los representantes de los Estados de la CLAC mantengan una posición coordinada.

Conclusión

95. El GEPEJTA consideró conveniente trasladar esta documentación al Grupo Ad Hoc para que lo analice y lo considere en el trabajo a ellos encomendados.

Cuestión 5 del Orden del día:

Seguridad Operacional

Cuestión 5.1 del Orden del día:

Avance de cumplimiento de actividades y tareas de la Macrotarea de Seguridad Operacional

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/19 - Brasil

96. El Experto de Brasil presento a consideración del GEPEJTA la Nota de Estudio *CLAC/GEPEJTA/33-NE/19* mediante la cual informaba sobre el avance del cumplimiento de actividades y tareas de la Macrotarea de Seguridad Operacional. Durante la presentación de la Nota recordó que Brasil estructuró la ejecución de las tareas dividiéndolas en las siguientes metas:

META A: Mejora de la Seguridad Operacional en materia de Aviación General

META B: Integración de prácticas de Seguridad Operacional

META C: Acciones complementarias de seguridad operacional

97. Partiendo de ese orden, presentó el informe y nivel de cumplimiento de cada una de las tareas a la fecha de elaboración de la nota de estudio, así como información de la ponderación de las mismas y el índice de avance. A más de eso, algunas consideraciones sobre el trabajo realizado.

98. En consideración que el formato presentado difiere del que se aplica en el resto de Macrotareas la Secretaría ha creído conveniente adjuntar en detalle la parte correspondiente de la Nota de Estudio, la misma que se acompaña como **Adjunto 11**.

Conclusión

99. Luego del debate, el GEPEJTA acordó:

- a) acoger favorablemente el informe preliminar de cumplimiento de la Macrotarea sobre

Seguridad operacional presentada por Brasil.

- b) encargar a la Secretaría que incluya lo presentado por el punto focal en el informe que se someterá a consideración de la Asamblea.
- c) Encargar a la Secretaría que se incluya en el Proyecto de Plan Estratégico para el periodo 2015-2016 los temas sugeridos por Brasil en su Nota de Estudio

Cuestión 5.2 del
Orden del día:

Anexo 19 al Convenio de Chicago

Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/32-NE/10 – Chile

100. El Experto de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/10 recordando que el nuevo Anexo 19 del Convenio de Chicago entró en vigencia el 15 de julio de 2013, y su fecha de aplicación respectiva fue el 14 de noviembre el mismo año. Recordó asimismo que en la anterior Reunión del GEPEJTA Argentina presentó una completa y exhaustiva información respecto a su experiencia en la implementación del citado Anexo haciendo especial relación a los antecedentes, sobre la promulgación del Anexo, la recopilación de datos de seguridad operacional y su adecuada protección, así como su experiencia sobre el Proyecto de Ley relativo a la gestión de la seguridad operacional.

101. Recordó así mismo que durante el debate su delegación manifestó la preocupación respecto a que la CLAC intervenga en aspectos técnicos que vienen siendo analizados en otros foros, como son la Oficina Regional de OACI LIMA y en el RASG-PA, donde se venía trabajando especialmente sobre la protección y resguardo de los datos e información de la seguridad operacional. Sin embargo, expresó que la opinión de su administración era de que una vez concluido el trabajo que vienen realizando los organismos señalados, la CLAC podría ejercer un rol importante en el apoyo político a los estados para que se pueda dar cabal cumplimiento a las normas y métodos recomendados del anexo 19, principalmente en la protección y resguardo de los datos.

102. A continuación presentó una relación sucinta de los trabajos que se venían realizando hasta la fecha en los diferentes organismos.

103. Continuó expresando, que existía unanimidad en el mundo aeronáutico sobre la importancia de proteger la información de seguridad operacional, como elemento esencial para contar con un eficaz programa de seguridad de los estados (SSP). De igual forma, hizo notar que la OACI estaba realizando una serie de acciones para apoyar a los Estados para eliminar las brechas en esta materia. En esa línea de ideas, informó que la propia OACI pretendía circular una propuesta de enmienda al ANEXO 19 para incluir nuevas normas y métodos recomendados sobre los niveles de protección señalados.

104. Concluyó invitando al GEPEJTA a que los aspectos relacionados a la implementación del anexo 19 incluida la protección y resguardo de datos, se mantenga en la órbita de las actividades de la OACI. Así mismo, que el Estado responsable de la Macrotarea de Seguridad Operacional mantenga un monitoreo de los avances sobre la materia tanto a nivel de la OACI en Montreal como en los trabajos de las oficinas regionales y el RASG-PA. Todo esto, para determinar en qué momento la CLAC puede apoyar para que este tema se ponga en Agenda, al más alto nivel.

105. Abierto el debate los Expertos de Perú y Nicaragua apoyaron la Nota de Estudio y propuestas presentadas.

106. Aprovechando el debate, la Experta de Colombia consideró que era de suma

importancia intercambiar las mejores prácticas de los Estados y encontrar la forma de como la CLAC podría colaborar en esto. Al respecto el Experto de Chile dio a conocer que la información está en los propios Estados y que el material técnico y jurídico es público y está disponible en las oficinas regionales y el RASG-PA.

107. El Experto de Brasil por su parte dio a conocer sobre el trabajo desarrollado por un juez brasileño que fue convocado por la propia Oficina Regional de la OACI para presentar un Seminario sobre la experiencia brasilera en esta materia.

Conclusión:

108. Sin más comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada y acordó trasladar al punto focal de Seguridad Operacional lo expresado en el literal b) de la Nota de Estudio, sobre el monitoreo de los avances en la implementación del Anexo 19 tanto a nivel de OACI como del RASG-PA para determinar el momento en que la CLAC pueda apoyar para que el tema se ponga en la Agenda de las Administraciones y contribuir a la implementación de las normas y métodos recomendados del Anexo 19.

Cuestión 5.3 del Orden del Día:

Meta B: Integración de prácticas de seguridad operacional.

Tarea B3: Analizar acciones para tratar del elemento crítico de Resoluciones de Recelos de Seguridad

Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/12 – Brasil

109. El Experto de Brasil, presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/12 correspondiente a la Tarea B3 referente a analizar acciones para tratar del elemento crítico de Resoluciones de recelos de Seguridad. Inició la presentación de la Nota recordando que esta tarea forma parte de la meta B relativa a la integración de prácticas de seguridad operacional. Expresó asimismo que el objetivo de esta tarea era analizar y proponer acciones respecto al elemento crítico de seguridad operacional que impactan negativamente (RSC) por consiguiente el objetivo de la nota era aclarar a los Estados aspectos relacionados al elemento crítico y más ampliamente al programa de vigilancia de la Seguridad Operacional.

110. A continuación se refirió al Programa USAP de la OACI y como al elemento crítico 08 –Resoluciones de recelo de seguridad y destacó que el indicador de implementación de los criterios varía de 0 a 100 de tal modo, que cuando más cerca estás del 0 es mejor el cumplimiento del Estado y, en ese sentido, en la región latinoamericana el indicador de implementación del criterio 08 era relativamente alto entre los países de la CLAC con una media del 33,74, lo que significaba que el nivel de cumplimiento aún puede ser mejor, no obstante es menor que la media mundial de los países miembros de la USAP que se ubica en la media de los 48.69. Cuando se compara a los países de la ECAC (*European Civil Aviation Conference*)¹ el indicador no se diferencia mucho, ya que el de los países europeos es ligeramente menor: 32,11.

111. De igual manera, informó que aunque la medida regional sea próxima a la media de los países Europeos, se notaba una gran diferencia teniendo en cuenta Alemania, Alemania (3,77), Francia (3,85), Reino Unido (5,88) y Suiza (5,88) tienen un índice de no cumplimiento mucho más

¹ Los países que constituyen la ECAC son Alemania, Armenia, Austria, Azerbaiyán, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Holanda, Hungría, Islandia, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Macedonia, Malta, Mónaco, Montenegro, Noruega, Polonia, Portugal, República Checa, Rumania, San Marino, Serbia, Suecia, Suiza, Turquía y Reino Unido.

bajo que otros países de la ECAC, como Georgia (91,11), Albania (71,11), Lituania (51,11) y Portugal (30,43). Es decir, en Europa la diferencia del indicador de implementación del elemento crítico 08 – o sea, el desvío – es mayor que en la región latinoamericana. En ECAC el desvío es de 21,93 mientras en CLAC es de 15,40.

112. Destacó, que lo mismo ocurre en la región del NACC (*North American, Central American and Caribbean Regional Office*)² si bien que, en este caso, el indicador de la CLAC (33,74) es comparativamente mejor ante al 39,58 de los países del NACC. Sin embargo, cuando se observan los indicadores de los países con una aviación civil más robusta, si percibe que los indicadores de Estados Unidos (3,92) y del Canadá (7,69) es mejor que la media regional. Así, el desvío en el NACC es de 20,11. En resumen, aunque la media de los indicadores de los países de la CLAC se aproxime de la media regional de la Europa y de la América del Norte, Central y Caribe, cuando se compara a los países con una aviación civil reconocidamente desarrollada, el nivel de cumplimiento del elemento crítico en Latinoamérica permanece bajo.

113. Por otro lado, si se comparan los desvíos en los indicadores de la CLAC, se observa que las diferencias entre los países no es tan expresiva. Eso significa que hay espacio para mejorar el índice de cumplimiento del elemento crítico 08 de la región como un todo, lo que puede ser ampliamente viabilizado por medio de acciones conjuntas y coordinadas entre los Estados.

114. Antes de terminar, propuso al GEPEJTA la constitución de un foro de coordinación para compartir las dificultades y mejores prácticas.

115. Durante el debate los Expertos de Nicaragua, Perú, República Dominicana apoyaron la Nota de Estudio presentada y la constitución del foro para compartir las dificultades y mejores prácticas.

116. Concluyó su presentación expresando que Teniendo en cuenta que el desvío en los indicadores de implementación del elemento crítico 08 es bajo en la región y que no existen SSC's emitidos por la OACI a ningún país de la CLAC, se concluye que un abordaje conjunto y coordinado entre los Estados miembros de la CLAC constituye una alternativa no solo viable sino también deseable a fin de que se disminuya el nivel de no cumplimiento de las RSC's en Latinoamérica. Para ello, es posible es necesario evaluar cuáles son las no conformidades comunes entre los países.

Conclusión:

117. El GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada y consideró conveniente se constituya en el marco de la Macrotarea de Seguridad Operacional, un foro de coordinación para compartir las dificultades y buenas prácticas.

Cuestión 5.4 del Orden del día:

Meta B: Integración de prácticas de Seguridad Operacional. Tarea B2: Presentar estrategias para la divulgación de informaciones de registros de aeronaves, certificados y licencias de personal aeronáutico.

Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/14 – Brasil

118. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/14 sobre las

² Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Canadá, Costa Rica, Cuba, Estados Unidos, El Salvador, Granada, Guatemala, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, San Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Republica Dominicana, Trinidad y Tobago.

estrategias para la divulgación de informaciones de registros de aeronaves, certificados y licencias de personal aeronáutico, partiendo de los debates y conclusiones de las reuniones anteriores y del Seminario/Taller CLAC/FAA sobre Aviación General, en el que se intercambiaron no sólo puntos de vista y mejores prácticas sobre la implementación de los registros de aeronaves, sino también estrategias sobre el registro de pilotos, mecánicos de mantenimiento, certificados de aeronavegabilidad y otros.

119. También se refirió a la encuesta que originalmente fuera formulada con el objetivo de conocer el alcance la situación regional en materia de divulgación de informaciones sobre certificados y registros aeronáuticos, por parte de los Estados miembros. Esta encuesta, hasta la fecha de presentación de la Nota de Estudio contó únicamente con la respuesta de Brasil, Chile y México, resaltando el bajo nivel de respuesta, lo que de alguna manera incidía en la implementación del Plan Estratégico.

120. A continuación se refirió a la necesidad de impulsar la divulgación en forma centralizada respecto a la certificación de aeronaves, organizaciones de instrucción y entrenamiento, así como en licencia de tripulantes en el sitio web de la CLAC.

121. Finalmente concluyó, sobre la inviabilidad de continuar el desarrollo de esta tarea y, a su entender, consideraba que la decisión de incluir este tema en el Plan Estratégico fue inadecuado y debería ser reevaluada por el Comité Ejecutivo.

122. Por su parte el Secretario de la CLAC se refirió al Seminario/Taller CLAC/FAA realizado en Brasil sobre “Seguridad Operacional”, resaltando una de las conclusiones, que es precisamente la de buscar centralizar la información de los registros aeronáuticos de los Estados Miembros, teniendo en cuenta además que los registros son públicos. Asunto que fue corroborado por el representante de la FAA, quien aclaró que en los dos últimos Seminarios organizados por la CLAC y FAA se hablaba únicamente de los registros de aeronaves.

123. Seguidamente el Experto de Nicaragua informó que su Estado no había recibido la encuesta y expresó su interés de completar la información, haciendo notar que en el Grupo AVSEC/FAL de la CLAC también se había discutido sobre la posibilidad de disponer información centralizada de los registros aeronáuticos de los Estados Miembros de la CLAC para conocer y facilitar la gestión de las Autoridades Aeronáuticas en cuanto al control de utilización y legal de dichas aeronaves en la región.

124. El Experto de Chile manifestó que se debería tener muy claro para que se requiere la información y consideraba interesante, si se disponía de un sistema en línea por medio del cual se pudiera acceder a registros de aeronaves de los otros Estados, con el fin de agilizar los tiempos y trámites de matrícula.

125. El Secretario tomó la palabra y confirmó que el objetivo expresado por los Expertos de Nicaragua y Chile son los correctos. En ese sentido, sugirió la conveniencia de homologar el trabajo que sobre esta materia, vienen desarrollando los Grupos AVSEC/FAL/RG y GEPEJTA para impulsar la centralización de la información de los Estados en materia de registro aeronáutico a través de la página web de la CLAC.

Conclusión:

126. El GEPEJTA consideró conveniente encargar a la Secretaría que adopte las medidas necesarias para homologar el trabajo que sobre esta materia, vienen desarrollando los Grupos AVSEC/FAL/RG y GEPEJTA para impulsar la centralización de la información de los Estados en materia de registro aeronáutico a través de la página web de la CLAC.

**Cuestión 6 del
Orden del día:**

Otros asuntos

**Cuestión 6.1 del
Orden del Día:**

Activación del tratamiento de temas de estudios relacionados con las organizaciones de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos – Consideración para su tratamiento en el Plan Estratégico 2015 – 2016

Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/11 – Argentina

127. El Experto de Argentina presentó la Nota de Estudio *CLAC/GEPEJTA/33-NE/11* respecto a la activación del tratamiento de temas de estudios relacionados con las organizaciones de investigación de accidentes e incidentes aéreos, tomando como antecedente que en el año 2011 fue publicado el Documento OACI 9946 (Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes) que ofrece orientación a los Estados acerca de cómo establecer y gestionar un sistema regional de investigación de accidentes e incidentes dentro de una región o subregión particular, en caso de que deseen cumplir con sus obligaciones de investigación de accidentes valiéndose de dicho sistema.

128. Agregó posteriormente que, durante la Reunión de la SAM/ICAO sobre Organización de Investigación de Accidentes Aéreos (Ciudad de Lima, Perú del 18 al 20 de marzo de 2014), se decidió avanzar con el desarrollo de la idea de una Organización Regional de Investigación de Accidentes e Incidentes (RAIO).

129. De igual forma resaltó que tanto el Proyecto de una Organización Regional como los temas relacionados con las organizaciones de Investigación de Accidentes e Incidentes habían adquirido nueva relevancia a partir de la Declaración de Bogotá (aprobada por las Autoridades de Aviación Civil de Sudamérica en su décimo tercera reunión celebrada en Bogotá, Colombia, el 6 de diciembre de 2013), en la que se reconoció que la Región Sudamericana ha logrado implementar exitosamente mecanismos regionales de cooperación técnica adoptando un enfoque conjunto en la resolución de problemas de interés común, fijando metas concretas a partir de dicho compromiso, considerándose que el estudio y tratamiento del tema de referencia no generaría duplicidad de procedimientos con la Oficina Regional Sur de la OACI, sino que más bien potenciaría su análisis y redundaría en el mayor cumplimiento de los estándares de seguridad operacional que la región se ha fijado como meta.

130. Terminó su presentación considerando que resultaría de utilidad considerar el arbitrio de los medios necesarios para incorporar dentro del Plan Estratégico 2015-2016 de la CLAC temas relacionados con las Organizaciones de Investigación de Accidentes de la Región con miras a su organización en el plano regional. A tal fin. Entre sus posibles objetivos, se identifican de manera no excluyente de otros los siguientes:

- a) Apoyar a la Secretaría de la CLAC en la identificación, mediante métodos y procedimientos apropiados, de las áreas de mayor interés y por consiguiente de mayor demanda con respecto a la posible implementación del Organismo Regional de Investigación de Accidentes e Incidentes y al estudio de la materia;
- b) Sobre la base de las conclusiones a que se arriben a partir de la acción detallada en el punto anterior, establecer un orden de prioridades;
- c) Finalmente, en un tercer estado, proceder con el soporte profesional técnico y académico necesario por parte de los Estados, en coordinación con la Secretaria y el Estado sede;

d) Impulsar el estudio de los temas relacionados con la investigación de accidentes e incidentes aéreos; y

e) Otros temas que resulten procedentes por los Estados

131. Terminó expresando que, en atención al hecho de que, tal como se puede apreciar, la tarea por llevar adelante es de gran importancia e insumirá un importante volumen de trabajo por etapas, parece también aconsejable que en caso de aprobarse la propuesta de incorporación y tratamiento del tema de referencia se analice la posibilidad de crear un Grupo *ad hoc*.

132. Durante el debate el Experto de la FAA_USA informó que en Centro América COCESNA estaba constituyendo un grupo regional de Investigación de Accidentes. Por su parte el Experto de Perú consideró que no estaba claro el mecanismo propuesto e informó que en su país existe una Junta Investigadora de Accidentes que es autónoma e independiente. De igual forma, el Experto de Brasil consideró que no estaban claros cuales serían los términos de referencia de este grupo y que este tema en particular formaba parte de la Macrotarea de Seguridad Operacional liderada por su país.

Conclusión:

133. Sin más comentarios El GEPEJTA consideró conveniente que se reúnan los especialistas de Brasil y Argentina para evaluar lo que se podría hacer en esa materia y generar una tarea que apunte a la creación de una Organización Regional sobre Investigación de, si fuera el caso.

Cuestión 6.2 del Orden del día:

Actualización Res. A18-3 “Criterios y Directrices en materia de Servicio al Cliente y Calidad Total en los Servicios Aéreos y Aeroportuarios”

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/33-NI/02CORR – Argentina

134. Argentina presentó a consideración del GEPEJTA la Nota Informativa *CLAC/GEPEJTA/33-NI/02CORR* mediante la cual informaba sobre el régimen legal y procedimientos de su país en la atención de reclamos de los usuarios de servicios aerocomerciales basada en los antecedentes de lo discutido en la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6) convocada por la OACI en Marzo del 2013. Para tal efecto, se pasa revista al panorama jurídico de Argentina, a la autoridad responsable, los derechos de los usuarios y procedimientos complementarios

Conclusión:

135. Sin comentario el GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 6.3 del Orden del día:

Protocolo Modificadorio del Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos cometidos a bordo de aviones - Protocolo de Montreal de 2014

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/33-NI/01 – IATA

136. La Experta de IATA se refirió a la Nota Informativa presentada por su Asociación, explicando que la misma contenía antecedente e información sobre el tema referido a los pasajeros indisciplinados a bordo de aviones en servicio comercial lo que se había convertido en un problema operacional importante que enfrentan las compañías aérea, la tripulación de vuelo y los pilotos, regularmente. En ese sentido, se refirió al trabajo realizado por la IATA, las estadísticas que manejan sobre el tema y en particular sobre la Convención de Kioto modificada con el protocolo de Montreal del 2014.

137. Hizo notar asimismo, que este tema fue también analizado en la OACI y recientemente en la reunión general de IATA en junio de 2014 donde se observó que este tema debería enfrentarse de manera integral por parte de los gobiernos y la industria. Terminó exhortando a los Estados a ratificar lo antes posible el protocolo modificadorio del Convenio sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aviones (Protocolo de Montreal- 2014) aplicando la Circular 288 de la OACI en cuanto a la modificación de la Legislación Nacional sobre la materia y que se tome en cuenta los principios básicos de IATA sobre pasajeros indisciplinados así como el enfoque integral que debía dar al tema.

Conclusión:

138. Sin comentario el GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 6.4 del

Orden del día: Informe sobre Mejora de la Conectividad del Transporte Aéreo/ Declaración de Santo Domingo

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/33-NI/03 – República Dominicana

139. La Experta de República Dominicana se refirió a la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/33-NI/01 mediante la cual informaba la “Declaración de Santo Domingo – Reunión de ministros y Autoridades de Turismo de América sobre conectividad aérea y facilitación de viaje”. Hizo notar que para la promulgación de dicha declaración se consideró a más de la documentación de OACI, las Resoluciones A20-1 de la CLAC sobre “Criterios y Directrices en materia de Política de Transporte Aéreo así como la resolución A15-3, relativa a la coordinación entre el transporte aéreo y el turismo como estrategia dentro de los esquemas de integración de Latinoamérica. El texto de dicha Declaración se acompaña como **Adjunto 12** al presente informe.

Conclusión:

140. Sin comentario el GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 6.5 del

Orden del día: Seguro de Garantía de Reintegro de Pasaje Aéreo por Cancelación o Reprogramación de Vuelo

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/33-NI/04 – Argentina

141. La Experta de Argentina se refirió a la *Nota informativa CLAC/GEPEJTA/33-NI/04*, sobre Seguro de Garantía de Reintegro de Pasaje Aéreo por Cancelación o Reprogramación de Vuelo de su país, recordando que durante la Trigésima Segunda Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/32) celebrado en la Habana, Cuba, los días 8 al 10 de abril de 2014, al tratar la Cuestión 1.6 del Orden del Día, específicamente la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/32-NE/07 sobre “Quiebra de Aerolíneas y Protección al Consumidor”, Argentina se comprometió a hacer llegar a la Secretaría información correspondiente a su experiencia en materia de Seguro de Garantía de Reintegro de Pasajeros Aéreos por Cancelación o Reprogramación de vuelo

142. En esa línea de ideas, proporcionó a los Expertos el contenido de la Póliza denominada “Seguro de Garantía de Reintegro de Pasaje Aéreo por Cancelación o Reprogramación de vuelo” y el “Modelo de acuerdo” que suscribe la Asociación con la Agencia de viajes.

Conclusión:

143. Sin más comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada y encargó a la Secretaría que adopte las medidas pertinentes para incluir este tema en el informe.

Clausura

144. El Coordinador 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.

145. El Secretario de la CLAC por su parte, felicitó a los participantes de la reunión por el trabajo desarrollado y agradeció al Gobierno Peruano, en la persona del Sr. Javier Hurtado, Director Encargado de la Dirección General de Aviación Civil de Perú por su colaboración. De igual manera, agradeció a la Coordinación, Expertos, y Personal de la Secretaría por los trabajos desarrollados.

GEPEJTA 33

Estimados Representantes de los Países de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Guatemala, México, Nicaragua, Paraguay, Republica Dominicana, Uruguay y Estados Unidos.

Estimados Representantes de las organizaciones de la OACI, ALTA, IATA e IFALPA.

Estimado Secretario de la CLAC

En representación del Ministro de Transportes y Comunicaciones quiero brindarles a ustedes la más cordial bienvenida y espero que estos días de reunión, puedan también disfrutar de las bondades que nuestra ciudad ofrece a todos los visitantes.

Es un honor para nuestro país que en esta oportunidad se realice la Trigésima Tercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, en donde debatiremos temas de actualidad en la Región Latinoamericana tales como el Transporte y política aérea, Gestión aeroportuaria, Capacitación, Medio Ambiente, Seguridad operacional entre otros.

Vivimos en un mundo cambiante y una de las industrias que más agresivamente cambia es la industria aeronáutica, y los Estados y autoridades debemos de estar siempre revisando, actualizando y reformulando nuestros planes, proyectos, metas y objetivos para acompañar a la industria de aviación.

La OACI, como ente rector de la aviación civil a nivel mundial, el año 2013 ha publicado un nuevo Anexo al Convenio de Chicago sobre la Gestión de la Seguridad Operacional.

La finalidad de las normas y métodos recomendados de este Anexo es ayudar a los Estados a manejar los riesgos de seguridad operacional de la aviación. En virtud de la creciente complejidad del sistema mundial de

transporte aéreo y de la interrelación de sus actividades de aviación necesarias para garantizar la operación segura de las aeronaves, este Anexo sirve de apoyo a la evolución continua de una estrategia preventiva que permita mejorar el rendimiento en materia de seguridad operacional. Esta estrategia preventiva de seguridad operacional se basa en la implantación de un programa estatal de seguridad operacional (SSP) que se ocupe sistemáticamente de los riesgos de seguridad operacional.

Como miembros de la CLAC, cuya misión es la de proporcionar a los Estados Latinoamericanos una estructura adecuada para la discusión y planeamiento de todas las medidas necesarias para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil, que mejor ocasión que esta reunión para plantearnos los nuevos rumbos que debe seguir la aviación de la Región, y que en estos tres días de debates se llegue a las mejores conclusiones para contribuir al desarrollo de la aviación civil en nuestros países.

Y fundamentalmente, que el resultado del trabajo del GEPEJTA se refleje en el establecimiento de medidas y orientaciones normativas que constituyan instrumentos eficaces para hacer frente al conjunto de retos que enfrenta la aviación latinoamericana, en especial en los temas críticos de congestión aeroportuaria y limitaciones de infraestructura, el logro de un sistema de transporte aéreo en equilibrio con la sana competencia y la liberalización del mercado, la formación de nuevo personal aeronáutico para atender la creciente demanda, y en especial establecer un desarrollo en armonía con la preservación del medio ambiente y la sostenibilidad de la industria aeronáutica. La tarea del GEPEJTA es ardua y a la vez debe ser esencialmente fructífera para los Estados miembros, debiendo dirigirse a la real implementación de sus conclusiones.

En este sentido, el Perú continuará apoyando la labor del GEPEJTA, facilitando la participación de sus especialistas, y prestando su apoyo como sede de estas reuniones.

De tal forma, declaro inaugurada la Trigésima Tercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Muchas Gracias y feliz estadía.



COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

TRIGÉSIMA TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉRO (GEPEJTA/33)

(Lima, Perú, 2 al 4 de julio de 2014)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

ARGENTINA

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



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



GREGORIO BORDA
Asesor
Subsecretaría de transporte Aerocomercial
25 de mayo 145, Piso 4, Oficina 402, Capital Federal, Argentina.
T: 54 011 43390800 Interno 71309
gborda@mininterior.gov.ar



<p>GUSTAVO ANDRÉS LIPOVICH Presidente de Directorio Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) Av. Corrientes 441, Buenos Aires, Argetina. T : 54 11 4327 1199 glipovich@orsna.gob.ar</p>	
<p>JUAN PABLO PICASSO Gerente de Regulación económica-Financiera y Control de Calidad Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) Av. Corrientes 441, Buenos Aires, Argetina. T: 54 11 4327 1199 jpicasso@orsna.gob.ar</p>	
<p>IGNACIO VILANOVA Gerente de Evaluación y Control de la infraestructura Aeroportuaria Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) Av. Corrientes 441, Buenos Aires, Argetina. T : 54 11 4327 1199 ivilanova@orsna.gob.ar</p>	
<p><u>BOLIVIA</u></p>	
<p>JAIME FELIX ZUBIETA QUINTANILLA Director de Transporte Aéreo Dirección General de Aeronáutica Civil Av. Arce N 2631 Edif. Multicine Piso 9 y 10 T: 591 2 2444450 int 2701 jzubieta@dgac.gob.do</p>	
<p>MILENKA VICTORIA VEGA GUZMAN Jefa de Unidad de Servicios Aerocomerciales Dirección General de Aeronáutica Civil Av. Arce N 2631 Edif. Multicine Piso 9 y 10 T: 591 2 2444450 int 2701 jzubieta@dgac.gob.do</p>	

BRASIL

DANIEL VIEIRA SOARES

Experto en Regulación- Gerencia Técnica de Coordinación con Organismos Internacionales ANAC
Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Setor Comercial Sul, Quadra 09, Lote C, Edificio Parque Cidade Corporate - Torre A - 4º Andar
T: (55 61) 3314 4621
daniel.soares@anac.gov.br



MARCELA BRAGA ANSELMI

Analista
Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC
Setor Comercial Sul, Quadra 09, Lote C, Edificio Parque Cidade Corporate - Torre A - 4º Andar
T: (55 61) 3314 4692
F: 55 61 33145152
Marcela.anselmi@anac.gov.br



CHILE

ALVARO LISBOA MONTT





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












LORENZO SEPÚLVEDA

Director Departamento de Seguridad Operacional
Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
Miguel Claro 1314, Providencia,
Santiago de Chile, Chile
T: (56 2) 24392443
lsepulveda@dgac.cl











<p>ALBERTO MENA PADILLA Abogado Departamento Jurídico Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago de Chile, Chile T: (56 2) 24392443 rossi@dgac.gob.cl</p>	
<p><u>COLOMBIA</u></p>	
<p>ADRIANA SANCLEMENTE ALZATE Jefe Oficina de Transporte Aéreo Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – UAEAC Av. El Dorado #103-15, Piso 5, Apartado Aéreo 12307, Bogotá, Colombia T: (57) 1 296 3418 / 2963840 F: (57) 1 413 5260 adriana.sanclemente@aerocivil.gov.co</p>	
<p>JAZMÍN ALEXANDRA PALOMINO PINEDA Abogada Grupo Asuntos Internacionales y Regulatorios Oficina de Transporte Aéreo Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - UAEAC Av. El Dorado 103/15, piso 5, Bogotá, Colombia T: (57) 1 296 3184 F: (57) 1 296 3418 jazmin.palomino@aerocivil.gov.co</p>	
<p><u>COSTA RICA</u></p>	
<p>MARIO ARGÜELLO MATAMOROS Director de Transporte Aéreo Dirección General de aviación Civil Uruca, San Jose, Contiguo a Migración y Extranjería Costa Rica T: 506 2231 1770 F: 506 2290 0089 marguello@dgac.go.cr</p>	



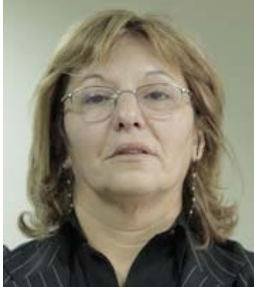
<u>CUBA</u>	
<p>MARÍA CARIDAD PÉREZ PERDOMO Especialista en Transporte Aéreo Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC Calle 23 n° 64, La Rampa La Habana, Cuba T: (53 7) 838 1123 maria.perez@iacc.avianet.cu</p>	
<p>ADYS SÁNCHEZ AGÜERO Asesora Jurídica Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC Calle 23 n° 64, La Rampa La Habana, Cuba</p>	
<u>GUATEMALA</u>	
<p>MANUEL SALVADOR POLANCO RAMÍREZ Asesor en Asuntos Internacionales Dirección General de Aeronáutica Civil 9na. Avenida 14-75 zona 13 T: (502) 5412-4100 manuelpolancoasociados@gmail.com</p>	
<p>EDWIN GIOVANNI TOBAR GUZMÁN Asesor en Medio Ambiente Dirección General de Aeronáutica Civil 9na. Avenida 14-75 zona 13 T: (502) 4211-2222 giovatoba@gmail.com</p>	
<p>AXEL ESTUARDO MARÍN SAMAYOA Asesor de Medio Ambiente Dirección General de Aeronáutica Civil 9na. Avenida 14-75 zona 13 T: 4742-1876 axelestuardo@hotmail.com</p>	





<p>ABNER URIEL GONZÁLEZ VENTURA Asesor en Medio Ambiente Dirección General de Aeronáutica Civil 9na. Avenida 14-75 zona 13 T: (502) 3000-1550 gonzalezv.abner@gmail.com</p>	
<p>HUGO ROBERTO ARRIAGA PADILLA Asesor Administrativo del Despacho Superior Dirección General de Aeronáutica Civil 9na. Avenida 14-75 zona 13 T: (502) 23215000 robarriaga@yahoo.com</p>	
<p><u>MÉXICO</u></p>	
<p>RAFAEL GARCÍA GIJÓN Subdirector de Convenios Internacionales Dirección General de Aeronáutica Civil Blvd. Adolfo López Mateos · 1990, col Los Alpes Tlaxopac, México D.F T: 55 50116446 Vgarcia@sct.gob.mx</p>	
<p><u>NICARAGUA</u></p>	
<p>CARLOS BONILLA VÍLCHEZ Director de Transporte Aéreo Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil - INAC Km. 11 ½ Carretera Norte, Managua T: 505 2276 8580 Ext. 1160 F: 505 2276 85801 dta@inac.gob.ni / cfbv.1985@gmail.com</p>	

<p>CYNTHIA TORRES SOLIS Responsable del Departamento de Estadísticas Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil - INAC Km. 11 ½ Carretera Norte, Managua T: 505 2276 8580 F: 505 22768580 estadistica@inac.gob.ni</p>	
<p><u>PARAGUAY</u></p>	
<p>ELEUTERIO ALVAREZ OCAMPOS Jefe del Departamento de Estadísticas Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC Aeropuerto Internacional Silvio Petrossi, Asunción Dpto. Estadísticas, 3er nivel T: (595 21) 645 600 Ext. 2324 F: (595 21) 645 600 Ext. 2324 estadisticas@dinac.gov.py eleuterio_alvarez76@hotmail.com</p>	
<p>DANIEL ANTONIO BAEZ ARGAÑA Asesor Jurídico Jefe Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC Mcal, López y 22 de setiembre T: 021 204205 F: 021 204205 Asesoria-juridica@dinac.gov.py</p>	
<p><u>PERÚ</u></p>	
<p>JAVIER BENJAMÍN HURTADO GUTIÉRREZ Director de Regulación y Promoción Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Jirón Zorritos 1203 Lima Perú T: (51) 1 615 8000 anexo: 1514 jhurtadog@mintc.gob.pe</p>	

<p>ROSARIO CARRILLO MARISCAL Asistente de la Dirección General Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Jirón Zorritos 1203 Lima Perú T: (51) 1 615 8000 anexo: 1173 rcarrillo@mtc.gob.pe</p>	
<p>ADA MILAGROS LI CHU Abogada del Área Legal Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Jirón Zorritos 1203, Lima 1, Lima, Perú T: (51) 1 615 7800 Ext.1181 ali@mintc.gob.pe</p>	
<p>VERÓNICA ALICIA PAJUELO SALAZAR Abogada Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Jirón Zorritos 1203, Lima 1, Lima, Perú T: (51) 1 615 7800 Ext.1181 vpajuelo@mintc.gob.pe</p>	
<p>ROBERTO CARLOS ARÁMBULO JUÁREZ Coordinador Técnico de Promoción Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Jirón Zorritos 1203, Lima 1, Lima, Perú T: (51) 1 615 7800 Ext.1485 F: (51) 1 615 7800 Ext. 1644 rarambulo@mintc.gob.pe</p>	
<p>ANGEL ALEXANDER GARRIDO DEL AGUILA Ingeniero de proyectos I Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Jirón Zorritos 1203, Lima 1, Lima, Perú T: 6147800 Anexo 1272 garridodelaguila@gmail.com</p>	

<p>PABLO FELIPE VARELA ORREGO Asesor de Asuntos Aeronáuticos Internacionales Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Jirón Zorritos 1203, Lima 1, Lima, Perú T: 6147800 pvarela@mintc.gob.pe</p>	
<p>ARTURO LUJÁN RUIZ Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Jirón Zorritos 1203, Lima 1, Lima, Perú T: 6147800</p>	
<p>FREDY NÚÑEZ MUNARRIZ Coordinador Técnico de Seguridad Operacional Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Jirón Zorritos 1203 Lima Perú T: (51) 1 615 8000 anexo: 1515 fnunez@mintc.gob.pe</p>	
<p>PEDRO BALTUANO VALLE Inspector de operaciones DRP Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Jirón Zorritos 1203 Lima Perú T: (51) 1 615 8000 anexo: 1173 rcarrillo@mtc.gob.pe</p>	
<p>EDUARDO SEVILLA ECHEVARRÍA Director Nacional de Turismo Dirección Nacional de Turismo- MINCETUR Calle Uno Oeste N°50 Urb. Corpac, San Isidro T: 5136100 esevilla@mincetur.gob.pe</p>	

<p>LUCY CAMACHO BUENO Subdirectora de registro y Archivo de Tratados Ministerio de relaciones exteriores Jr. Lampa 545, Lima 1 T: 2042686 lcamacho@rree.gob.pe</p>	
<p>CARLOS GUTIÉRREZ LAGUNA Gerente general Asociación de empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI Schell 319 Of 703 Miraflores, Perú T: 444 0861 gerencia@aetai.org</p>	
<p><u>REPÚBLICA DOMINICANA</u></p>	
<p>JUAN CARLOS TORRES ROBIOU General de Brigada Piloto, FARD Junta de Aviación Civil C/ José Joaquín Pérez · 104 Gazcue T: 809 689 4167 jtorresrobiou@hotmail.com</p>	
<p>BERNARDA FRANCO CANDELARIO Encargada Dpto. de Transporte aéreo Junta de Aviación Civil C/ José Joaquín Pérez · 104 Gazcue T: 809 689 4167 bfranco@jac.gob.do</p>	
<p><u>URUGUAY</u></p>	
<p>ELINA SYLVIA RODRIGUEZ BRIZUELA Directora General de Transporte Aéreo Ministerio de Transporte y Obras Públicas Rincón 575 piso 5 T: 2.916.37.97 int 105 F: 2.916.31.22 Elinar88@gmail.com</p>	

<p>ELSA ANA NOVELLI PÉREZ Directora de Asesoría Económico Financiera Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica Avenida Wilson Ferreira Aldunate 5519 T: 598 26040408 ext 4221 F: 26040408 ext 4234 enovelli@dinacia.gub.uy / enovelli@adinet.com.uy</p>	
<p>SERGIO PERÉZ LAURO Director de Transporte Aero Comercial DINACIA Cno Carrasco 5519 T: 00598 26040408 int 4040 F: 0059826040424 perezlau@adinet.com.uy</p>	
<p>VICENTE FOGGIA Encargado Departamento de Estadísticas DINACIA Cno Carrasco 5519 T: 00598 26040408 int 4043 F: 0059826040424 vicentefoggia@gmail.com</p>	
<p>MARÍA ANGÉLICA GONZALEZ SILVA Asesor Legal JNAC Junta Nacional de Aeronáutica Civil - JNAC Ministerio de Transporte y Obras Públicas Rincón 575 - Piso 12, CP 11000, Montevideo, Uruguay T: (598) 2 915 1218 juntaaeronautica@mtop.gub.uy dntaereo@adinet.com.uy</p>	

<u>ESTADOS NO MIEMBROS</u>	
<u>ESTADOS UNIDOS</u>	
<p>DANIEL CASTRO FAA Senior Representative, Panama FAA - Federal Aviation Administration Embajada de Estados Unidos, Edificio 783 Clayton, Ave Demetrio Lakas Ciudad de Panamá, Panamá T: (507) 317 5046 F: (507) 317 5401 daniel.castro@faa.gov</p>	
<p>KEVIN WELSH International Advisor FAA- Federal Aviation Administration 800 Independence Avenue SW, Washintong DC 20591 USA</p>	
ORGANISOS INTERNACIONALES GUBERNAMENTALES	
<u>OACI</u>	
<p>PABLO LAMPARIELLO Oficial Regional de Seguridad de la Aviación OACI Av. Víctor Andrés Belaunde 147, Edificio Real Cuatro - 3° Piso, San Isidro, Lima, Perú (Ref.: Centro Empresarial Real) T: 511 6118686 T: 511 6118689 Plampariello@icao.int</p>	
<u>ORGANISMOS INTERNACIONALES NO GUBERNAMENTALES</u>	
ALTA - Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo	
<p>CAMILA PERALTA CUELLO Sub Gerente Legal y de Asuntos Regulatorios ALTA 6355 NW 36th St., Suite 601, Miami FL. 33166, USA T: (1 786) 388 0222 cperalta@alta.aero</p>	

IATA - International Air Transport Association	
<p>RAMÓN JIMENEZ Country Manager IATA Edificio Torre Wiese Avenida Canaval y Moreyra 522, Piso 17 San Isidro, Lima T: 511 2224331 jimenezr@iata.org</p>	
<p>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</p>	
INSTIBAEROSPA - Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial	
<p>JULIO FERRADAS PLATAS Vocal del Consejo Directivo José Pardo 831 4to piso Miraflores Lima – Perú T: (51) 1 213 6085 julio.ferradas@aviancataca.com</p>	
IFALPA - Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas	
<p>MARIA FLORENCIA DOVICH Legal Counsellor RVP SAM SOUTH – IFALPA Lezica 4031, Buenos Aires, Argentina T: (54) 11 4958 5114 legales@apla.org.ar</p>	
<p>NICOLAS CAPELLA IFALPA T: 5411 4958 5114 seguridad@apla.org.ar</p>	
<p>SEBASTIAN VENTURINI IFALPA T: 54114958 5114 seguridad@apla.org.ar</p>	

**TRIGÉSIMA TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/33)**

(Lima, Perú, 2 al 4 de julio de 2014)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por la Secretaría y los Puntos Focales)

Cuestión 1: Transporte y política aérea

Punto Focal: Colombia

- Cuestión 1.1: Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Resolución A20-11 y propuestas de tareas a incluir en el Plan Estratégico del próximo periodo (Colombia)
- Cuestión 1.2: Actualización Res. A18-3 “Criterios y Directrices en materia de Servicio al Cliente y Calidad Total en los Servicios Aéreos y Aeroportuarios” (Colombia)
- Cuestión 1.3: Liberalización del Transporte Aéreo – Informe 12ª Reunión ATRP (Reunión)
- Cuestión 1.4: Implementación del “Sistema Estadístico Integrado” (Secretaría)
- Cuestión 1.5: Informe del Grupo *ad hoc* sobre la “Actualización de la Res. A20-11 (Plan Estratégico)” (Brasil)

Cuestión 2: Gestión aeroportuaria

Punto Focal: Panamá

- Cuestión 2.1: Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Resolución A20-11 y propuesta de tareas a incluir en el Plan Estratégico del próximo periodo (Panamá)
- Cuestión 2.2: Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria (Perú)
- Cuestión 2.3: Procesos de Concesión de Aeropuertos (Perú)
- Cuestión 2.4: Puntos por confirmar – Punto Focal... (Panamá)

Cuestión 3: Capacitación

Punto Focal: Ecuador

- Cuestión 3.1: Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Resolución A20-11 y propuesta de tareas a incluir en el Plan Estratégico del próximo periodo (Ecuador)
- Cuestión 3.2: Puntos por confirmar-Punto Focal... (Ecuador)

Cuestión 4: Medio ambiente

Punto Focal: Guatemala

- Cuestión 4.1: Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Resolución A20-11 y propuesta de tareas a incluir en el Plan Estratégico del próximo periodo (Guatemala)
- Cuestión 4.2: Resultados del “Seminario sobre Gestión de Medio Ambiente” (Guatemala)

ADJUNTO 3

- Cuestión 4.3: Declaración de Medio Ambiente y Cambio Climático (Guatemala)
- Cuestión 4.4: Directrices de Orientación sobre Medio Ambiente y Aviación Civil en Latinoamérica (Guatemala)
- Cuestión 4.5: Estados de situación de debate en el Grupo Asesor sobre Medio Ambiente del Consejo de la OACI

Cuestión 5: Seguridad operacional

Punto Focal: Brasil

- Cuestión 5.1: “Informe preliminar de cumplimiento de tareas – Resolución A20-11 y propuesta de tareas a incluir en el Plan Estratégico del próximo período” (Brasil)
- Cuestión 5.2: Anexo 19 al Convenio de Chicago (Chile)
- Cuestión 5.3: Meta B: Integración de prácticas de seguridad operacional. Tarea B3: Analizar acciones para tratar del elemento crítico de Resoluciones de Recelos de Seguridad (Brasil)
- Cuestión 5.4: Meta B: Integración de prácticas de seguridad operacional. Tarea B2: Presentar estrategia para la divulgación de informaciones de registros de aeronaves, certificado y licencias al personal aeronáutico (Brasil)
- Cuestión 5.5: Avance de cumplimiento de actividades y tareas de la Macrotarea de Seguridad Operacional (Brasil)

Cuestión 6: Otros Asuntos

- Cuestión 6.1: Activación del tratamiento de temas de estudios relacionados con las organizaciones de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos – Consideración para su tratamiento en el Plan Estratégico 2015 – 2016 (Argentina)
- Cuestión 6.2: Actualización Res. A18-3 “Criterios y Directrices en materia de Servicio al Cliente y Calidad Total en los Servicios Aéreos y Aeroportuarios” (Argentina)
- Cuestión 6.3: Protocolo Modificadorio del Convenio sobre Infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aviones - Protocolo de Montreal de 2014 (IATA)
- Cuestión 6.4: Informe sobre Mejora de la Conectividad del Transporte Aéreo/ Declaración de Santo Domingo (República Dominicana)
- Cuestión 6.5: Seguro de Garantía de Reintegro de Pasaje Aéreo por Cancelación o Reprogramación de Vuelo (Argentina)
- Cuestión 6.6: Informe de los trabajos del Grupo Ad Hoc sobre el Plan Estratégico de la CLAC

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A20-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA
IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC**

**MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”
PUNTO FOCAL COLOMBIA**

PLAN ESTRATÉGICO 2013 - 2014

Tarea 1:

Guía de Orientación ATConf/6

Metas de gestión 1.1	Disponer de una guía de orientación, que refleje los puntos de la agenda, las notas explicativas de los asuntos a tratar en la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo, así como la posición o acción de la CLAC frente a los mismos, presentando una posición armónica y consensuada de los Estados en temas de interés común donde se requiera una acción de la Organización de Aviación Civil Internacional o donde se desee ilustrar a la comunidad internacional sobre los avances de la región en determinadas materias.		
			Ponderación de la Etapa
Etapas o actividades	N° 1	<ul style="list-style-type: none"> · Presentación del formato con la información relativa al orden del día, los asuntos a tratar y la posición o acción a definir en CLAC. · Análisis punto por punto del orden del día de la ATConf/6 a fin de definir los temas donde se desea presentar notas de decisión o de información. · Asignación de Compromisos y/o responsabilidades de los Estados para contribuir en la presentación de notas de estudio como bloque regional. · Conformación del Grupo Ad Hoc para la revisión y coordinación de las referidas notas de estudio. 	P ₁ = 0.30
	N° 2	<p>Reunión del Grupo Ad Hoc encargado de coordinar, revisar y preparar la documentación a presentar en la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (Montreal, Marzo de 2013).</p> <p>Informe del Grupo Ad Hoc con las conclusiones de la reunión y realización de las coordinaciones a lugar.</p>	P ₂ = 0.40

	N° 3	<p>Presentación al Gepejta de las Notas de estudio para comentarios, observaciones y aprobación.</p> <p>Remisión a la OACI de lo pertinente a través de la Secretaria de la CLAC.</p> <p>La secretaria culmina la elaboración de la guía de orientación.</p> <p>Participación de la CLAC en la Conferencia y reuniones de coordinación.</p>	P ₃ = 0.30
Indicador de desempeño	Cumplimiento de ejecución de las etapas dentro de los plazos establecidos, donde ID <= 1.		
Fórmula de cálculo	$ID = \sum_{i=1}^3 A_i * P_i$ <p>Donde: A_i = 1 si cumple la i-ésima etapa y 0 si no cumple. P_i = Ponderación de la i-ésima parte.</p>		
Medios de verificación	<p>Etapas N°1: NE CLAC/CE/82-NE/09 07/08/12 Informe de la Reunión del Grupo <i>ad hoc</i> para elaborar “Guía de Orientación” para la ATConf/6</p> <p>Etapas N°2: CLAC/GEPEJTA/30-NE/11del 30/01/13 - Informe del trabajo realizado en la Reunión del Grupo Ad Hoc encargado de revisar los proyectos de notas de Estudio para la ATConf/6.</p> <p>Etapas N°3: Presentación de las Nota de Estudio con destino a la OACI, (: CLAC/GEPEJTA/30-NE/11del 30/01/13)</p> <p>Culminación de la guía de orientación por parte de la Secretaria y circularización de la misma.</p> <p>Envío a la OACI de las NE y NI con las que la CLAC se sumó al evento y Participación activa en la Conferencia Mundial</p>		

Conclusión

La tarea encomendada se cumplió a cabalidad. Como bloque regional, nos sumamos con cinco notas a saber: WP/56, WP/58, y WP/59, relacionadas con las ventajas y desventajas de las alianzas en las líneas aéreas de la región latinoamericana; costo eficiencia del sistema de vigilancia de la seguridad operacional; análisis sobre la propiedad sustancial y control efectivo de los transportistas aéreos; notas de información IP/6 (avances de la región latinoamericana en el proceso de liberalización de los servicios internacionales de transporte aéreo) e IP/7 (criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios).

De las notas de estudio presentadas ante la Conferencia se logró incorporar la WP/58, invitación a los Estados a tomar nota de la rentabilidad que puede lograrse mediante la cooperación regional y el establecimiento de metas e indicadores de gestión y económicos.

Respecto de la WP/59 la OACI iniciará la preparación de un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos.

El trabajo coordinado permitió tener una buena representación en tan importante foro. El balance es positivo desde el punto de vista del trabajo que realizamos como grupo de expertos, toda vez que se obtuvieron incorporaciones de nuestras sugerencias en las recomendaciones de la Conferencia.

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A20-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA
IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC**

**MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”
PUNTO FOCAL COLOMBIA**

PLAN ESTRATÉGICO 2013 – 2014

Tarea 2:

Guía de Orientación 38° Período de Sesiones Asamblea OACI

Metas de gestión 1.1	Disponer de una guía de orientación, que contenga los puntos del orden del día, las notas explicativas de los asuntos a tratar en el 38° Período de Sesiones Asamblea OACI y defina la posición o acción que debe adoptar la CLAC frente a los mismos, a fin de tener una posición armónica y consensuada de los Estados en temas de interés común considerando que en esta reunión se aprueban resoluciones que determinan la política de la OACI y se examina toda cuestión que no se haya remitido específicamente al Consejo.		
			Ponderación de la Etapa
Etapas o actividades	N° 1	<ul style="list-style-type: none"> · Presentación del formato con la información relativa al orden del día, los asuntos a tratar y la posición o acción a definir en CLAC. · Análisis punto por punto del orden del día para el 38 periodo de sesiones de la Asamblea, a fin de presentar notas de estudio. · Asignación de Compromisos y/o responsabilidades de los Estados para contribuir en la presentación de notas de estudio como bloque regional. · Conformación del Grupo Ad Hoc para revisión y coordinación de las referidas notas de estudio. 	P ₁ = 0.30
	N° 2	<p>Reunión del Grupo Ad Hoc encargado de coordinar, revisar y preparar la documentación a presentar en el 38° Período de Sesiones Asamblea OACI (Sep-oct de 2013)</p> <p>Informe del Grupo Ad Hoc con las conclusiones de la reunión y realización de las coordinaciones.</p>	P ₂ = 0.40

	N° 3	<p>Presentación al Gepejta/31 de las Notas de estudio para comentarios y aprobación.</p> <p>Remisión a la OACI de lo pertinente a través de la Secretaria de la CLAC.</p> <p>La secretaria culminó la elaboración de la guía de orientación.</p> <p>Participación de la CLAC en 38° Período de Sesiones Asamblea OACI y en las reuniones de coordinación.</p>	P ₃ = 0.30
Indicador de desempeño	Cumplimiento de ejecución de las etapas dentro de los plazos establecidos, donde ID <= 1.		
Fórmula de cálculo	$ID = \sum_{i=1}^3 A_i * P_i$ <p>Donde: A_i = 1 si cumple la i-ésima etapa y 0 si no cumple. P_i = Ponderación de la i-ésima parte.</p>		
Medios de verificación	<p>Etapas N°1: Presentación formato y definición de la posición/acción de la CLAC Nota de Estudio GEPEJTA/30-NE/10 del 21/01/13</p> <p>Etapas N°2: NE GEPJTA/31 Informe del trabajo realizado en la Reunión del Grupo Ad Hoc encargado de revisar los proyectos de notas de Estudio.</p> <p>Etapas N°3: Presentación de las Nota de Estudio al GEPEJTA/31, culminación de la guía de orientación y participación en el 38° Período de Sesiones Asamblea OACI y en las reuniones de coordinación.</p>		
Plazos	<p>Etapas N°1 Enero 2013</p> <p>Etapas N°2 Abril /2013</p> <p>Etapas N°3 Junio - Octubre/2013</p>		

Conclusión

La tarea se cumplió en un cien por ciento, como en ocasiones anteriores, los Estados de la CLAC participaron siguiendo la *Directriz de procedimiento para las "Reuniones de Coordinación" de la CLAC en las Asambleas y/o Conferencias Mundiales de la OACI* y la *Guía de Orientación CLAC* preparada para esta ocasión.

Asimismo, la CLAC presento quince (15) notas de estudio y algunos de sus Estados miembros Presentaron treinta (30) notas de estudio y tres (3) notas de información, consideradas en los debates de la Asamblea.

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A20-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA
IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC**

**MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”
PUNTO FOCAL COLOMBIA**

PLAN ESTRATÉGICO 2013 - 2014

Tarea 3: Liberalización del Transporte Aéreo

1.1 Metas de gestión	Presentar propuesta a la OACI respecto a las prioridades en las tareas a desarrollarse dentro del nuevo objetivo de la Organización “ Desarrollo económico del transporte aéreo: Fomentar el desarrollo de un sistema de aviación civil sólido y económicamente viable. ” Objetivo estratégico que refleja la necesidad del rol de liderazgo de la OACI en la armonización del marco de transporte aéreo, con concentración en las políticas económicas y las actividades de apoyo.		
			Ponderación de la Etapa
Etapas o actividades	Nº 1	Revisión de los mandatos contenidos en la Resolución A37-20 y evaluación de las recomendaciones de la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo. Presentar como bloque regional una propuesta a la Asamblea de la OACI.	P ₁ = 1
Indicador de desempeño	Cumplimiento de ejecución de las etapas dentro de los plazos establecidos, donde ID <= 1.		
Fórmula de cálculo	$ID = \sum_{i=1}^3 A_i * P_i$ <p>Donde: A_i = 1 si cumple la i-ésima etapa y 0 si no cumple. P_i = Ponderación de la i-ésima parte.</p>		
Medios de verificación	Nota de Estudio A38-WP/293 relativa a la PRIORIZACION DEL TRABAJO PARA EL PRÓXIMO TRIENIO EN LA REGLAMENTACIÓN ECONÓMICA DEL TRANSPORTE AÉREO Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/32-NE/09 del 20/03/14 Armonización de las conclusiones de la sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo y Resoluciones del 38º Periodo de Sesiones de la Asamblea OACI		
Plazos	Octubre de 2013 Abril de 2014		

Conclusión

El indicador de desempeño se cumplió presentando el documento correspondiente.

Es un tema de permanente seguimiento, que debe continuar para el bienio 2015-2016, máxime considerando la celebración de la DUODÉCIMA REUNIÓN GRUPO DE EXPERTOS SOBRE REGLAMENTACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO (ATRP) de la OACI, en la ciudad de

Montreal, Canadá, del 26 al 30 de mayo de 2014, cuyo mandato fue la elaboración de acuerdos internacionales sobre liberalización, control y propiedad de los transportistas aéreos, principios rectores sobre protección del consumidor, competencia legal y estudios relacionados con estadísticas y la proliferación de impuestos y contribuciones en el campo del transporte aéreo internacional.

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A20-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA
IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC**

**MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”
PUNTO FOCAL COLOMBIA**

PLAN ESTRATÉGICO 2013 - 2014

Tarea 4: Estudios Impacto económico del transporte aéreo en el PBI (IATA)

Metas de gestión 1.1	Preparación de un proyecto de resolución con Directrices de Coordinación entre la CLAC y la IATA, para los siguientes aspectos:		
	<ul style="list-style-type: none"> a) Apoyo a la IATA para la recolección de información cuando es escasa la colaboración de autoridades, aeropuertos y algunas aerolíneas para entrega de datos necesarios; b) Formas de entrega de los referidos estudios por parte de IATA a CLAC; c) Cronograma estimado y; d) Definición y consecución de recursos necesarios para desarrollar los estudios faltantes de los países que no fueron incluidos en el proyecto Beneficios de la Aviación realizado por Oxford etapa 2010/2011, la cual ya ha concluido. 		
			Ponderación de la Etapa
Etapas o actividades	Nº 1	Levantamiento y actualización de la información relacionada con los Estados miembros que disponen estudios económicos	P ₁ = 0.30
	Nº 2	Entrega formal de Estudios pendientes ya elaborados por parte de la IATA a la CLAC.	P ₂ = 0.40
	Nº 3	Coordinación de la Secretaria de la CLAC, IATA y el ponente para la elaboración del proyecto de resolución A21-XX “Guía de coordinación y colaboración entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil “CLAC” y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, ("international air transport association" - iata), para la realización y entrega de los estudios sobre la contribución económica del transporte aéreo en la economía de los estados miembros de la clac	P ₃ = 0.30
Indicador de desempeño	Cumplimiento de ejecución de las etapas dentro de los plazos establecidos, donde ID <= 1.		
Fórmula de cálculo	$ID = \sum_{i=1}^3 A_i * P_i$ <p>Donde: A_i = 1 si cumple la i-ésima etapa y 0 si no cumple.</p>		

	Pi = Ponderación de la i-ésima parte.
Medios de verificación	<p>Etapa N°1: Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/12 - INFORME GEPEJTA/30 del 21/02/13</p> <p>Etapa N°2: Comunicación de IATA a la CLAC fechada 23 de enero de 2013.</p> <p>Etapa N°3: Presentación proyecto de Resolución, adjunto a la Nota de Estudio reseñada</p>
Plazos	<p>Etapa N°1 Enero 2013</p> <p>Etapa N°2 Enero /2013</p> <p>Etapa N°3 Enero - Junio/2013</p>

Conclusión

Se cumplió con el indicador de desempeño cuando el Grupo en su trigésima reunión acogió favorablemente el proyecto de resolución presentado, para someterlo a consideración del Comité Ejecutivo.

Se estimó que hasta que se apruebe la resolución en la próxima Asamblea, la Secretaría aplicara el procedimiento establecido en dicho proyecto, con el objeto de no interrumpir la elaboración de los estudios.

El estado actual de los estudios a Junio del 2014:

- IATA ha provisto el personal y ha financiado la totalidad de la realización de **16 estudios**, que corresponden a 10 estudios iniciales y la actualización de 6 de los mismos, los cuales representan a 12 estados miembros de la CLAC.

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A20-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA
IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC**

**MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”
PUNTO FOCAL COLOMBIA**

PLAN ESTRATÉGICO 2013 - 2014

Tarea 5: Procesos de Integración Regional

1.1 Metas de gestión	Seguimiento a los organismos regionales y/o mecanismos de diálogo y concertación política que propenden por la integración en América Latina.		
			Ponderación de la Etapa
Etapas o actividades	Nº 1	Actualización de la información relacionada con los procesos de integración que están siendo objeto de impulso político, así como de los diversos acuerdos económicos regionales o subregionales que aborden el tema del transporte aéreo	P ₁ = 1
Indicador de desempeño	Cumplimiento de ejecución de las etapas dentro de los plazos establecidos, donde ID <= 1.		
Fórmula de cálculo	$ID = \sum_{i=1}^3 A_i * P_i$ <p>Donde: A_i = 1 si cumple la i-ésima etapa y 0 si no cumple. P_i = Ponderación de la i-ésima parte.</p>		
Medios de verificación	Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/32-NE/12 04/04/14 – INFORME GEPEJTA/32 del 10/06/14		
Plazos	Biênio 2013-2014		

Conclusión

Se cumplió con el indicador de desempeño ejecutándose la actividad prevista. El Grupo durante la trigésimo segunda reunión (Ver informe CLAC/GEPEJTA/32) tomó nota de los principales acuerdos y alianzas que se vienen adelantando, tales como: Acuerdo Plurilateral de Servicios denominado Trade in Services Agreement (TISA) y Alianza Pacífico.

Tarea a la cual se le debe hacer seguimiento se sugiere que permanezca para el bienio 2015-2016.

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A20-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA
IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC**

**MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”
PUNTO FOCAL COLOMBIA**

PLAN ESTRATÉGICO 2013 - 2014

Tarea 6: Transporte Multimodal

1.1 Metas de gestión	Seguimiento a los Avance del Transporte Multimodal en Los mecanismos de diálogo y concertación política que propenden por la integración en América Latina.		
			Ponderación de la Etapa
Etapas o actividades	Nº 1	Actualización de la información relacionada con organismos regionales y/o mecanismos de diálogo y concertación política en los cuales el transporte aéreo es parte de la agenda y planes de trabajo, para la articulación de un transporte multimodal.	P ₁ = 1
Indicador de desempeño	Cumplimiento de ejecución de las etapas dentro de los plazos establecidos, donde ID <= 1.		
Fórmula de cálculo	$ID = \sum_{i=1}^3 A_i * P_i$ Donde: A _i = 1 si cumple la i-ésima etapa y 0 si no cumple. P _i = Ponderación de la i-ésima parte.		
Medios de verificación	Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/32-NE/10 del 19/03/14 INFORME GEPEJTA/32 del 10/06/14		
Plazos	Biênio 2013-2014		

Conclusión:

Se cumplió con el indicador de desempeño. Durante la trigésima segunda reunión (Ver informe CLAC/GEPEJTA/32), se tomó nota de los mecanismos de diálogo y concertación política, que articulan esfuerzos de integración, cooperación y desarrollo en los que participan varios Estados de la CLAC y que incorporan un esquema de trabajo regional a nivel físico, para la integración de la infraestructura regional suramericana, como son: La iniciativa para la integración de la infraestructura Regional Suramérica (IIRSA) en América del Sur, el Proyecto Mesoamérica (PM) y el Caricom entre otros.

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A20-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA
 IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC**

**MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”
 PUNTO FOCAL COLOMBIA**

PLAN ESTRATÉGICO 2013 - 2014

Tarea 7: Quiebra de Aerolíneas – Protección al Consumidor

1.1 Metas de gestión	Seguimiento a la evolución del marco reglamentario sobre medidas que garanticen los intereses de los usuarios del transporte aéreo cuando los servicios son interrumpidos unilateralmente por las compañías de aviación, en caso de cese de operaciones, bancarrota o restructuración financiera.		
			Ponderación de la Etapa
Etapas o actividades	Nº 1	Monitoreo permanente del tema durante la Sexta conferencia Mundial, el 38ª periodo de sesiones de la Asamblea y a nivel regional.	P ₁ = 1
Indicador de desempeño	Cumplimiento de ejecución de las etapas dentro de los plazos establecidos, donde ID <= 1.		
Fórmula de cálculo	$ID = \sum_{i=1}^3 A_i * P_i$ Donde: A _i = 1 si cumple la i-ésima etapa y 0 si no cumple. P _i = Ponderación de la i-ésima parte.		
Medios de verificación	Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/32-NE/07 INFORME GEPEJTA/32 del 10/06/14		
Plazos	Biênio 2013-2014		

Conclusión:

Se cumplió con el indicador y el tema fue tratado en la Sexta Conferencia mundial de Transporte Aéreo, en el 38 período de sesiones de la OACI, donde se acordó trazar directrices en la materia.

A nivel regional no se conoce marco reglamentario con medidas que garanticen los servicios interrumpidos unilateralmente por las compañías de aviación en caso de cese de operaciones, bancarrota o restructuración financiera. La normatividad disponible por parte de IATA, opera para aquellas aerolíneas y ventas que se realizan a través de sistema de compensación dejando a las demás (venta directa, con tarjeta de crédito o a través de agencias no miembros de IATA) sin amparo.

Se ilustró como el sector privado comenzó a comercializar una póliza para hacer frente a este riesgo y evitar los inconvenientes y pérdidas que ocasiona el no poder viajar en la Argentina. Dado que es un asunto no susceptible de dirimir por el momento, que se debe esperar a las directrices que adopte la OACI, el GEPEJTA acordó en su pasada reunión retirar el tema “Quiebra de aerolíneas” del Plan Estratégico de la CLAC; y b) circular entre los Estados miembros información que reciba la Secretaría acerca del tema.

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A20-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA
IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC**

**MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”
PUNTO FOCAL COLOMBIA**

PLAN ESTRATÉGICO 2013 – 2014

**Tarea 8: “Actualización Res A20-01 “Criterios y Directrices en Materia de Política de
Transporte Aéreo”**

1.1 Metas de gestión	Actualización de la Resolución A20-01 “Criterios y Directrices en Materia de Política de Transporte Aéreo” armonizándola con las diversas Resoluciones adoptadas en el 38° Periodo de sesiones de la Asamblea Ordinaria de la OACI, principalmente respecto de la Resolución A38-14: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo.		
			Ponderación de la Etapa
Etapas o actividades	N° 1	Revisión de la Resolución A20-11 de la CLAC frente a las resoluciones adoptadas por la Asamblea de la OACI	P ₁ = 0.30
	N° 2	Presentación del proyecto de actualización de Resolución	P ₂ = 0.30
	N° 3	Ajustes de conformidad a comentarios recibidos y presentación del proyecto de actualización de la Resolución	P ₃ = 0.20
	N° 4	Aprobación del proyecto de actualización de Resolución	P ₃ = 0.20
Indicador de desempeño	Cumplimiento de ejecución de las etapas dentro de los plazos establecidos, donde ID <= 1.		
Fórmula de cálculo	$ID = \sum_{i=1}^3 A_i * P_i$ <p>Donde: A_i = 1 si cumple la i-ésima etapa y 0 si no cumple. P_i = Ponderación de la i-ésima parte.</p>		
Medios de verificación	<p>Etapa 1 y 2: Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/32-NE/11 del 04/04/14, así como el Informe preparado por la CLAC que resume las conclusiones del GEPEJTA/32.</p> <p>Etapa 3: Se está presentando en esta reunión los ajustes al proyecto de actualización de la resolución de conformidad con los comentarios recibidos por parte de Chile, Perú y República Dominicana.</p> <p>Etapa 4: Pendiente</p>		
Plazos	2014		

Conclusión:

Se ha cumplido con el 80% del indicador de desempeño estimado para la tarea. Cabe resaltar que la misma no hacía parte de las actividades inicialmente aprobadas por el Comité Ejecutivo, y la misma surgió con ocasión de las nuevas resoluciones emanadas de la OACI (octubre de 2013). Por lo anterior y en consideración a que las resoluciones de la CLAC, en lo que se refiere a las políticas de transporte aéreo deben guardar en armonía con la OACI, el punto focal abordó el tema.

Esta tarea debe continuar en el plan estratégico hasta que se concluya.

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A20-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA
IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC**

**MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”
PUNTO FOCAL COLOMBIA**

PLAN ESTRATÉGICO 2013 - 2014

Tarea 9: “Sistema Estadístico Integrado”

1.1 Metas de gestión	Apoyo a la Secretaria para la implantación de la Resolución A20-3 “Modelo del Sistema Estadístico Integrado” por parte de los Estados miembros de la CLAC, así como evidenciar inconvenientes en su adopción, previo al Seminario de divulgación del mismo		
			Ponderación de la Etapa
Etapas o actividades	Nº 1	Encuesta implementación resolución A20-3 por medio de la cual se adopta como directriz de procedimiento para los estados miembros el modelo de “sistema estadístico integrado que contiene dos partes fundamentales: “procedimiento y flujograma”, y “guía de recomendaciones y prácticas para la recopilación de datos de la aviación civil”	P ₁ = 1
Indicador de desempeño	Cumplimiento de ejecución de las etapas dentro de los plazos establecidos, donde ID <= 1.		
Fórmula de cálculo	$ID = \sum_{i=1}^3 A_i * P_i$ Donde: A _i = 1 si cumple la i-ésima etapa y 0 si no cumple. P _i = Ponderación de la i-ésima parte.		
Medios de verificación	Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/32-NE/05 INFORME GEPEJTA/32 del 10/06/14		
Plazos	Biênio 2013-2014		

Conclusión:

Se cumplió con el indicador de desempeño diseñando la encuesta aprobada por el grupo en su trigésima segunda reunión y su circulación. En este sentido, la Secretaría circuló la carta 1.5.3.32/129 de fecha 21 de mayo de 2014 a los Estados miembros para que envíen sus respuestas en un plazo no mayor de 30 días. En la presente reunión la Secretaria esta presentado la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/06 relativa al asunto.

**CUMPLIMIENTO RESOLUCION A20-11 DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LA
IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC
MACROTAREA “TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA”
PUNTO FOCAL COLOMBIA**

PLAN ESTRATÉGICO 2013 - 2014

Dentro del plan estratégico se registran otras actividades tales como:

1. Cumbre CLAC/ACAC

Generalmente el punto focal brinda el apoyo requerido por la Secretaria y se acostumbra emitir una declaración donde se identifiquen posibles acciones a considerar para el futuro, por ejemplo la preparación conjunta de notas de estudio para las asambleas y conferencias mundiales de aviación, en aquellos temas donde hay consenso.

Se prevee una cooperación horizontal más estrecha y que los procedimientos para el apoyo mutuo que nos brindamos en las elecciones del Consejo de la OACI, se extienda a los cargos de Presidente del Consejo y Secretario General, etc

Frente a este tópico no se adelantó ninguna acción, toda vez, que aún no se conoce fecha para la referida Cumbre entre los organismos regionales. De permanecer en el plan estratégico este evento, el punto focal deberá otorgar el apoyo requerido para tal fin.

2. Diagnóstico de optimización de los indicadores de rendimiento del plan estratégico.

Si bien esta tarea fue ubicada dentro de la macro tarea transporte y política aérea, la misma está ligada con asuntos de resorte estatutarios y administrativos, en cabeza de la presidencia de la CLAC (Brasil), quien a su vez lidera el grupo ad hoc que trabaja en dicho tema, por tanto no se presenta informe alguno y corresponde a Brasil presentar los avances en esta materia.

3. Gestión de Trabajos Aéreos Especiales

Para esta tarea no se ha construido la meta de gestión, ni el indicador de desempeño, se abordó recientemente en la pasada reunión del Grupo de Expertos (La Habana, Cuba, 8 al 10 de abril de 2014), para lo cual se presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/32-NE/06 del 04/04/14 y en el informe de dicha reunión se consignó:

El GEPEJTA acordó:

- a) solicitar al Comité Ejecutivo incluir la tarea “Acuerdo sobre Gestión de Trabajos Aéreos Especiales” en la Macrotarea “Transporte y Política Aérea”; y,
- b) realizar seguimiento sobre el desarrollo de los Trabajos Aéreos Especializados en la Región, asunto que también se debería considerar en el Plan Estratégico.”

En consecuencia esta es una tarea a desarrollar en el bienio 2015-2016.

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA-33/NI05
CORRIGENDUM
05/08/2014

**TRIGÉSIMA TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE ESPECIALISTAS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/33)**

(Lima, Perú, 02 al 04 de julio de 2014)

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

Otros asuntos

**Cuestión 6.6 del
Orden del Día:**

**Informe de los trabajos del grupo *ad hoc* sobre el plan estratégico de la
CLAC**

(Nota de estudio presentada por Brasil – Proponente del Grupo *ad hoc*)

Antecedentes

1. En su condición de actual presidente de la CLAC por el bienio 2013/2014, Brasil presentó en la XX Asamblea de la CLAC una propuesta de mejora a los indicadores de las tareas y a las directrices del plan estratégico de la CLAC. En dicha ocasión, se suscitó un intenso debate sobre las deficiencias de evaluación de alcances y eficacia de las tareas desarrolladas por la CLAC y, como consecuencia, los Estados decidieron por la constitución de un grupo *ad hoc* con miras a analizar a profundidad la mejor forma de optimizar los indicadores de rendimiento y de proponer modificaciones al plan estratégico de la Comisión. Para ello, deberían considerar (a) el nivel de implementación de las Decisiones de la CLAC en la legislación de los Estados miembros y (b) la mejora de los procedimientos de evaluación del cumplimiento de las tareas.

2. En la 30ª reunión del GEPEJTA, llevada a cabo en Lima, en enero de 2013, Brasil detalló su propuesta por medio de la nota de estudios CLAC/GEPEJTA/30-NE/18, en la que presentó un diagnóstico acerca de las deficiencias del actual modelo de planeamiento adoptado por la CLAC y, además, propuso algunos cambios y revisiones basados en los conceptos que orientan el

- 2 -

planeamiento estratégico, referente a la definición de valor y misión, objetivos de largo y corto plazo, de la composición de las macrotareas así como de la evaluación del impacto de las decisiones.

3. Se dio continuidad a los trabajos e se invitó al grupo *ad hoc* a una reunión por medio de teleconferencia en el 04 de junio de 2014, en la cual participaron representantes de Brasil, Chile, Guatemala, Nicaragua y Perú. La Secretaria, Cuba y Colombia no pudieron participar por incompatibilidad de sus agendas que no fue posible compatibilizar.

4. En esta ocasión, se profundizó el debate acerca de los conceptos y metodología que deberán orientar el Plan Estratégico de la CLAC para el próximo bienio. Como conclusión, los participantes propusieron la elaboración de dos documentos para que fuesen discutidos a profundidad en la reunión presencial en Lima, por ocasión de la 33ª reunión del GEPEJTA.

5. En el primer documento, más exhaustivo, se contemplaría el planeamiento estratégico de la CLAC para un periodo más largo, quizás de tres bienios. En este documento se definirían la visión, la misión, los objetivos estratégicos, las directrices y el método de evaluación de los resultados para el periodo.

6. Concomitantemente, se presentaría un documento más sencillo, con carácter más operativo, de revisión de la Resolución A20-11, en el cual se establecería un plan de trabajo de las macrotareas para el próximo bienio. En este plan de trabajo, se definirían los objetivos de corto plazo y las metas cuantificables de cada una de las macrotareas, así como los indicadores de desempeño y las atribuciones y responsabilidades de los puntos focales.

7. Brasil, en su condición de proponente del grupo *ad hoc*, se encargó de elaborar las dos propuestas y de circularlas a los demás miembros del grupo antes de la reunión de Lima, lo que hizo en el 28 de junio de 2014.

La reunión presencial del 01 de julio de 2014

8. Conforme acordado, Brasil presentó las dos propuestas de documentos a la consideración y análisis de los miembros del grupo *ad hoc*. Dichos documentos representarían un primer borrador, basado en el diagnóstico presentado en la 30ª Reunión del GEPEJTA y teniendo en cuenta los documentos estratégicos publicados por la OACI y por la CEAC. De modo general, los Estados miembros del grupo, principalmente Chile, Colombia Guatemala y Perú se mostraron contrarios a los documentos presentados, por lo consideraron genéricos y poco modificativos del plan actual. Además, apuntaron que al documento le faltaba una metodología más clara y, por ello, sugirieron que los trabajos del grupo sean reiniciados para que sean analizadas y estudiadas las metodologías que orientan el planeamiento estratégico actualmente. Más específicamente, los representantes de Chile señalaron la necesidad de contemplarse un análisis FODA (Fortalezas, Amenazas, Debilidades y Oportunidades) para que, entonces, se empiece la elaboración del plan estratégico de la Comisión.

- 3 -

9. La Secretaria, por su vez, presentó el trabajo llevado a cabo en el ámbito del grupo AVSEC/FAL/RG, que, en su última reunión, realizada en junio, en México, publicó una nota de estudios proponiendo una metodología al planeamiento estratégico del grupo, basada en las consideraciones de un experto contratado por Argentina. Teniendo en cuenta estos trabajos, la Secretaria propuso que se realice un taller sobre el asunto en el mes de octubre, en Lima, posiblemente con la participación del dicho consultor u otro experto, el cual podrá contribuir en la elaboración de un documento más robusto que oriente el planeamiento estratégico de la CLAC.

10. Brasil, por su vez, defendió que los miembros deberían envidar esfuerzos para que se llegase a un consenso acerca de los contenidos de los documentos que orientarán el planeamiento estratégico de la CLAC para los próximos años. Para ello, sugirió que los miembros trabajasen en un documento más sencillo que revisase aspectos más formales de la Resolución A20-11 hasta la próxima Asamblea de CLAC, que se llevará a cabo en Guatemala, en noviembre de 2014.

11. Al final, se acordó que el grupo mantendrá las comunicaciones por medio de teleconferencias y correos electrónicos, iniciativa considerada por diversos países, como Perú y Chile, extremadamente productiva, eficiente en términos de costos y, por lo tanto, eficaz. Asimismo, se reiniciarán los trabajos de análisis de metodologías, quizás con el apoyo de un consultor contratada por la Secretaria, para que se trabaje a profundidad un plan estratégico que cambie efectivamente el *modus operandi* de la Comisión.

12. Teniendo en cuenta lo expuesto, el grupo *ad hoc* insta a la Secretaria a tomar las providencias necesarias para la realización de un taller en una fecha que sea conveniente a los miembros del grupo, lo que incluye la contratación de un consultor para ayudar en los trabajos de elaboración de un plan estratégico robusto que oriente la actuación de la CLAC para los próximos bienios.

ADJUNTO 01

Referencias bibliográficas utilizadas en la elaboración de los documentos propuestos

BOURDIEU, Pierre (2001), *As Estruturas Sociais da Economia*, Lisboa: Instituto Piaget, 2001.

NORTH Douglass (1990/1994), *Institutions, Institutional Change and Economic Performance* – Cambridge University Press – Cambridge.

ACEMOGLU, D.; JOHNSON, S.; ROBINSON, J *Institutions as the fundamental cause of long-run growth*. In: AGHION, P.; DURLAUF, S. (Ed.). *Handbook of economic growth*. Elsevier, 2005.

Perspectivas do desenvolvimento brasileiro / Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. - Brasília : Ipea, 2010.

Estado, instituições e democracia : desenvolvimento / Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. – Brasília : Ipea, 2010.

Economia e Sociedade, Campinas, v. 21, Número Especial, p. 943-974, dez. 2012, *Complexidade & desenvolvimento: abordagem metodológica e panorama da discussão propagada pelo Ipea entre 2008 e 2010*, José Celso Cardoso Jr, Carlos Henrique Romão de Siqueira.

Nóbrega, Maílson da, *O Futuro Chegou - Instituições e Desenvolvimento no Brasil*, Globo Editora.

CHIAVENATO, Idalberto. *Administração nos novos tempos*. 2. Ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2010.

KLUYVER, Cornelis A. ;PEARCE II, John A. *Estratégia: uma visão executiva*. 3. ed. São Paulo. Pearson Prentice Hall, 2010.

TAVARES, Mauro Calixta. *Gestão estratégica*. 3. Ed. São Paulo; Atlas, 2010.

OLIVEIRA, Djalma de Pinho Rebouças de. *Planejamento estratégico: conceitos, metodologia e práticas*. 31. Ed. São Paulo: Atlas, 2013.

ALMEIDA, Martinho Isnard Ribeiro de; TAVARES, Rosemeire Barbosa. *Planejamento Estratégico na Subsecretaria da Receita do Distrito Federal – SUREC*.

KAPLAN, Robert S., NORTON, David P. *The balancedscorecard: translating strategy into action*. 1996.

ESPM Business Scholl, ALLIANCE Corporate Education. *Curso de Balanced Scorecard*. 2005.

ADJUNTO 02

Plan Estratégico de la OACI vigente (Aprobado por la 38 Asamblea)

<http://www.icao.int/about-icao/Pages/Strategic-Objectives.aspx>

Vision & Mission

Vision:

Achieve the sustainable growth of the global civil aviation system.

Mission:

To serve as the global forum of States for international civil aviation. ICAO develops policies and Standards, undertakes compliance audits, performs studies and analyses, provides assistance and builds aviation capacity through many other activities and the cooperation of its Member States and stakeholders.

ICAO Strategic Objectives 2014-2016

As the global forum for cooperation among its Member States and the world aviation community, the International Civil Aviation Organization (ICAO) sets and evolves Standards and Recommended Practices (SARPs) for the safe and orderly development of international civil aviation. Presently, there are over 10,000 such Standards and provisions contained in ICAO's Annexes to the Convention on International Civil Aviation.

In its ongoing mission to support and enable a global air transport network that meets or surpasses the social and economic development and broader connectivity needs of global businesses and passengers, and acknowledging the clear need to anticipate and manage the projected doubling of global air transport capacity by 2030 without unnecessary adverse impacts on system safety, efficiency, convenience or environmental performance, ICAO has established five comprehensive Strategic Objectives for the 2014-2016 triennium:

Safety:

Enhance global civil aviation safety. This Strategic Objective is focused primarily on the State's regulatory oversight capabilities. The Global Aviation Safety Plan (GASP) outlines the key activities for the triennium.

Air Navigation Capacity and Efficiency:

Increase the capacity and improve the efficiency of the global civil aviation system. Although functionally and organizationally interdependent with Safety, this Strategic Objective is focused primarily on upgrading the air navigation and aerodrome infrastructure and developing new procedures to optimize aviation system performance. The Global Air Navigation Capacity and Efficiency Plan (Global Plan) outlines the key activities for the triennium.

Security & Facilitation:

Enhance global civil aviation security and facilitation. This Strategic Objective reflects the need for ICAO's leadership in aviation security, facilitation and related border security matters.

Economic Development of Air Transport:

Foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system. This Strategic Objective reflects the need for ICAO's leadership in harmonizing the air transport framework focused on economic policies and supporting activities.

Environmental Protection:

Minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities. This Strategic Objective fosters

- 6 -

ICAO's leadership in all aviation-related environmental activities and is consistent with the ICAO and UN system environmental protection policies and practices.

ADJUNTO 03
Planeamiento Estratégico de la ECAC vigente

- **Mission**
ECAC's mission is promotion of the continued development of a safe, efficient and sustainable European air transport system.
In so doing, it seeks:
 - to harmonise civil aviation policies and practices amongst its Member States, and
 - to promote understanding on policy matters between its Member States and other regions of the world.A policy statement on "ECAC's Strategy for the Future" was endorsed by ECAC's Directors General of Civil Aviation at DGCA/137 on 15 December 2011.



ECAC's Strategy for the Future

A Policy Statement

Endorsed by ECAC Directors General of Civil Aviation at DGCA/137

15 December 2011

ECAC's Strategy for the Future — A Policy Statement

ECAC'S STRATEGY FOR THE FUTURE

INTRODUCTION	3
THE ROLE OF ECAC	3
EUROPEAN POLICY POSITIONS	4
AVIATION SAFETY	4
AVIATION SECURITY	4
AVIATION AND THE ENVIRONMENT	5
AIRSPACE	5
AVIATION AND ECONOMICS	6
ECAC'S EXTERNAL RELATIONS	7
CONCLUSION	8

INTRODUCTION

THE ROLE OF ECAC

As Europe's largest and longest-standing aviation organisation, ECAC has a unique status in the region and a key role to play in supporting its Member States as they address issues affecting the European civil aviation sector, in particular in relation to safety, security, the environment, airspace, and economics. It will often fulfil this role in concert with other key members of the European civil aviation community, most notably the European Commission but also with the European Aviation Safety Agency and EUROCONTROL.

ECAC's priorities in discharging its role are three-fold:

- a) to support its Member States in the development of harmonised European positions in all areas of aviation policy and practice for delivery at ICAO and in other important international fora. It undertakes this work in close coordination with the European Commission, bringing to the task ECAC's uniquely wide European membership and the positive cooperative relationships it has developed over the years with national and regional aviation authorities and organisations across the world. It uses these assets to explain and secure global support for European policies, as well as to challenge policies advanced elsewhere which are potentially detrimental to European aviation interests.
- b) to serve as the centre of expertise for Europe on aviation security policy and practice, working in close cooperation with the European Commission in relation to such matters as the development and implementation of technical specifications and common testing methodologies for security equipment, and the assessment of aviation security performance within Europe.
- c) to provide a secure forum within which all of Europe's Directors General of Civil Aviation can come together to engage frankly with aviation issues of policy and practice having a strategic significance, as well as facilitating exchanges between States at a technical level.

...

EUROPEAN POLICY POSITIONS

ECAC supports its Member States in the development and delivery of a pan-European approach in the following priority areas for civil aviation, and in preparing common European positions within these areas for presentation at ICAO, including in particular at the 2013 ICAO Assembly, and at other high level international meetings and conferences.

AVIATION SAFETY

ECAC will focus on following up the safety decisions taken at the 2010 ICAO Assembly and the High Level Safety Conference earlier that year, in particular working on a pan-European basis with the European Commission and EASA to:

- a) assist ECAC Member States in developing a harmonised European approach to specific safety-related issues, including in particular in the development of State Safety Plans and in the identification of the most serious risks facing its different Member States ;
- b) help promote across Europe a safety culture of continuous improvement and shared best practice, working with ECAC Member States, with the European Commission and EASA, and with the ICAO EUR-NAT Regional Office; and
- c) share Europe's expertise in aviation safety matters, in the first place with neighbouring countries and regions, but also with other organisations and States with whom it has established cooperative relationships.

AVIATION SECURITY

Alongside the continued delivery of its security policy, audit and capacity building programmes, ECAC will focus in the immediate future on supporting its Member States, in close coordination with the European Commission, in preparing for the 2012 ICAO High Level Security Conference, including through the development of common European positions on such key issues as:

- a) Staff screening, in order to secure global agreement to the screening of all staff at airports and thus mitigate the risks associated with the "insider threat";
- b) Cargo screening, in order to secure global agreement to an appropriate regime for screening outbound air cargo, in particular the identification of any higher risks to certain cargo operations, by region and/or by type of cargo;
- c) Reform of the ICAO audit process, in order to secure global agreement to giving increased transparency to audit results, as part of a transition to a risk-based audit process focused upon those regions and areas of most concern, replacing the present "one size fits all" approach in ICAO and enabling the better targeting of assistance activities; and
- d) Liquids, aerosols and gels security, in order to promote the implementation of a common testing methodology for Type C and D systems; the provision to airports of robust and consistent advice to help inform their investment decisions; and compliance with deadlines for phasing out the current quantity-based restrictions; and in these ways to improve passenger facilitation.

In discharging its role as the centre of expertise for Europe on aviation security policy and practice, ECAC will:

4

- a) further develop and redefine the ECAC audit and capacity building programmes to reflect a more risk-based approach, including through the promotion of

ECAC's Strategy for the Future — A Policy Statement

vulnerability assessments, so as to concentrate resources where the risk is greatest rather than commit them simply in response to requests from individual States;

- b) continue to support ECAC Member States in their implementation of European security requirements, through a range of capacity building activities which will include the provision of advice on the establishment of national aviation security programmes, coaching, the organisation of vulnerability assessments, and work to develop common standards and testing methodologies for security equipment;
- c) continue to support and expand capacity building and partnership initiatives, in order to reduce the vulnerability of States and airports to terrorist exploitation; improve security practices; add to the sustainability of an international system of aviation security; and strengthen aviation relationships and co-operation among partners;
- d) explore with the European Commission the possibility of ECAC undertaking some security functions on its behalf, and/or with funding from EU sources; and
- e) cooperate with the ICAO EUR-NAT Regional Office to promulgate best practices in Europe, including in support of the non-ECAC States accredited to ICAO EUR-NAT, to improve their compliance with ICAO security standards and recommended practices. This will require there to be an appropriate working relationship with the holder of the aviation security post established recently within the Regional Office, and an integrated approach to resource planning.

AVIATION AND THE ENVIRONMENT

The environmental impacts of the aviation sector must be mitigated if it is continue to be an important facilitator of economic growth and prosperity. Alongside ECAC's continued development of guidance, recommended methodologies etc for ECAC States, the organisation's priority in the immediate future will be to follow up actions from the 2009 ICAO High Level Meeting on International Aviation and Climate Change, and from the 2010 Assembly, and in particular to work, in concert with the European Commission, to:

- a) support work in ICAO within the framework of the "comprehensive approach" to environmental mitigation, in particular in relation to the role and design of market based measures, and maintain Europe's "first mover" position by securing the implementation of effective coordinated actions to achieve sustainable aviation growth without undermining competition;
- b) develop and promulgate best practice for States in their management and reduction of aviation greenhouse gas emissions, drawing as appropriate on the State Action Plans being developed in response to Resolution A37/19, including through data-sharing and making more widely available the outputs of research activities; and
- c) prepare for ICAO meetings, notably the 2013 Assembly and any high level conferences but also meetings of CAEP, and ensure that a pan-European approach is taken to efforts to reduce the adverse impacts of air transport, both locally in terms of noise and local emissions around airports, and in terms of climate change.

AIRSPACE

European expertise in international airspace matters rests with EUROCONTROL. ECAC will continue to play a supporting role in this field, working in concert with EUROCONTROL and the European Commission to promote European positions in ICAO and other international aviation fora, and to consolidate a pan-European approach within ECAC Member States. A common approach to SESAR and NextGen interoperability standards, common airspace policies benefitting all ECAC Member States, and the achievement of the Single European Sky goals on a pan-European basis are the airspace objectives which ECAC will seek to help deliver.

ECAC's Strategy for the Future — A Policy Statement

AVIATION AND ECONOMICS

ECAC can serve as a valuable forum for the discussion at a pan-European level of the economic dimensions of European air transport, including future trends and challenges facing the industry. Most immediately and as its first priority, it will work with its Member States and other European aviation organisations to develop European positions for ICAO's Sixth Worldwide Air Transport Conference in March 2013, and ensure that they are well represented there.

The annual ECAC Forum and periodic ECAC/EU Industry Dialogues are important vehicles for debating economic issues at the pan-European level. More generally ECAC will work to –

- a) support mutual understanding on economic matters of interest to ECAC States, including in relation to issues around competition, market access, taxation, intermodality, passenger rights, and the challenges to civil aviation during periods of severe economic downturn; and
- b) promote a level global playing field on key economic issues, notably through ICAO.

...

ECAC's External Relations

The principal focus of ECAC's activities are the ECAC States themselves. The external relations dimension of its activities is nonetheless important, and it is a part of the organisation's formal mission statement to promote understanding on policy matters between its Member States and other regions of the world. In pursuing its external relations activity ECAC will seek to realise added value for its Member States, and to avoid duplicating initiatives taken by other European aviation organisations.

To this end, ECAC will maintain and further develop as appropriate its framework of relationships and dialogues with external partners, including major emerging aviation States, with the following objectives:

- a) promotion of European positions and priorities at ICAO, ensuring that they are well represented there, including through close coordination with European members of the ICAO Council;
- b) promotion of those positions and priorities similarly at other major international events; and
- c) to learn from and influence selected major aviation States and regional organisations, through the establishment of new cooperative relationships and the strengthening of those with existing partners, within and beyond Europe.

The means by which these objectives shall be pursued and the priorities assigned amongst them have been defined in an "ECAC External Relations Policy Statement", endorsed by Directors General.

...

Conclusion

As already observed, ECAC is Europe's largest and longest-standing aviation organisation, with a unique status in the region and a significant role to play in helping to promote the success of the air transport sector in Europe, and the interests, safety and security of European passengers within and beyond the region. It brings to this role significant strengths, in particular its pan-European perspective as an organisation operating across 44 States, and its ability to engage with regional bodies across the world, including to establish broad positive relationships within the framework of which Europe's more operational aviation bodies are able to engage on specific issues.

ECAC will support its Member States, in concert as appropriate with the European Commission and the other European aviation bodies, in the development and delivery of a pan-European approach to its strategic policy areas of safety, security, the environment, airspace, and economics, and will support the preparation and presentation internationally of harmonised European positions in these policy areas, including most importantly at the 2013 ICAO Assembly.

Adecuar infraestructura aeroportuaria existente a estándares internacionales																				
Modernización de servicios de atención al pasajero																				
Ampliación de la capacidad de los aeropuertos																				
Modernización y mejoramiento de los aeropuertos																				
Cumplimiento de normas																				
Generación de empleos																				
Ahorro para el estado																				

11. ¿Han surgido problemas en el proceso de concesión aeroportuaria?

RESPUESTA	A	A	B	B	C	C	C	C	E	E	G	H	J	M	N	P	P	P	R	U	V
	R	R	O	O	R	R	R	R	U	S	U	O	A	E	I	A	A	E	D	R	E
	G	U	L	A	I	L	I	B	U	A	A	N	M	X	C	N	R	R	O	U	N
Si																					
No																					

12. Si su respuesta anterior es afirmativa, indique los problemas suscitados y de qué manera se han solucionado o se están solucionando?

Estado miembro	Problemas suscitados	Soluciones

13. ¿Qué entidades están a cargo de la gestión, administración y regulación contractual de aeropuertos en su país?

Estado miembro/País	Estado	Concesionario

14. ¿Quién está a cargo de la aprobación de las tasas y/o derechos aeroportuarios?

Sobre la base de la Resolución A15-13 de la CLACSEC																																					
-----------------------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

18. ¿Cuál es el mecanismo de fijación de precios para las actividades aeronáuticas? Explique

Estado miembro	Mecanismo

19. ¿Qué tasas y derechos aeroportuarios y de navegación aérea se cobran en su país? De preferencia añada de forma detallada el tarifario correspondiente a dichos servicios

Derechos/tasas	A	A	B	B	C	C	C	C	E	E	G	H	J	M	N	P	P	P	R	U	V
	R	R	O	R	H	O	R	U	C	S	U	O	A	E	I	A	A	E	D	R	V
	G	U	L	A	I	L	I	B	U	A	A	N	M	X	C	N	R	R	O	U	N
Aterrizaje																					
Iluminación																					
Control de aproximación y de aeródromo																					
Estacionamiento																					
Pasarela telescópica																					
Hangar																					
Tasa de uso de aeroestación																					
Almacenamiento de carga																					
Medidas de seguridad																					
Ruido																					
Derecho por emisión																					
Pre financiación																					
Otros																					

20. Cómo es la conformación societaria de los concesionarios de aeropuertos en su país? Explique

Concesionario	Conformación societaria

21. Señale la vigencia de cada concesión aeroportuaria en su país

Concesión aeroportuaria	Vigencia

32. ¿Cuál sería la propuesta de su país para hacer frente a una eventual saturación de horarios?

Estado miembro	Propuesta

MACROTAREA: MEDIO AMBIENTE 2013-2014 / POLÍTICA REGIONAL DE MEDIO AMBIENTE Y AVIACIÓN CIVIL					
TAREA	ETAPA	INDICADORES	PROYECTADO	ALCANZADO	PONDERACIÓN
VALIDACIÓN DEL POLÍTICA REGIONAL DE MEDIO AMBIENTE Y AVIACIÓN CIVIL	No. 1	1.1 Validación del proyecto de Política Regional de Medio Ambiente y Aviación Civil por parte del GEPEJTA.	(30%)	(30%)	40/40
		1.2 Presentar el resultado y un análisis de las observaciones surgidas de la circulación del Proyecto de Política Regional de Medio Ambiente y Aviación Civil.	(10%)	(10%)	
PRIMERA FASE DE IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA REGIONAL DE MEDIO AMBIENTE Y AVIACIÓN CIVIL	No. 2	2.1 Estrategia de Fortalecimiento Institucional	(5%)	(5%)	10/30
		2.2 Guía de orientación para la adopción de medidas tecnológicas, medidas operacionales y medidas de infraestructura.	(5%)	(0%)	
		2.3 Medidas de respuesta y acción voluntaria.	(5%)	(0%)	
		2.4 Plan de trabajo para el desarrollo de un programa de incentivos.	(5%)	(0%)	
		2.5 Informe sobre los avances y acontecimientos en relación a los foros y grupos de discusión sobre Medidas Basadas en Criterios de Mercado (MBM´s), los acuerdos sobre materia ambiental relacionada a la Aviación Civil, y otras actividades relacionadas con la Estrategia de Economía del Cambio Climático.	(5%)	(5%)	
		2.6 Estrategia de Investigación y Desarrollo	(5%)	(0%)	
COORDINACIÓN CON ORGANISMOS DE MEDIO AMBIENTE	No. 3	3.1 Informe sobre la participación de la CLAC en las actividades en materia ambiental promovidas por la OACI.	(10%)	(10%)	20/20
		3.2 Informe sobre resultados de participación y acercamiento de la CLAC y los organismos de Medio Ambiente.	(10%)	(10%)	
INFORME DEL CUMPLIMIENTO DE LA MACROTAREA 2011-2012	No. 4	4.1 Informe de los resultados de la Macro tarea ambiental para el periodo 2013-2014 y recomendaciones para la continuidad de la Macro tarea Ambiental	(10%)	(10%)	10/10

**Principales puntos de la exposición efectuada por la Delegación Argentina sobre
“Declaración de Cartagena y la situación actual de las MBM”**

a) Se explicaron las normas jurídicas, consensuadas globalmente, que rigen la cuestión del Cambio Climático: CMNUCC y su Protocolo de Kioto. Aquí, se desarrollaron los principios fundamentales de la Convención Marco (responsabilidades históricas; responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR); la prescripción de evitar las medidas de respuesta – incluso unilaterales–, que puedan convertirse en restricciones encubiertas al comercio internacional, o que perjudiquen el comercio de los países en desarrollo). En este sentido, se afirmó que la OACI trata la cuestión de las emisiones de CO₂ de la aviación civil internacional, por imperio del artículo 2.2 del Protocolo de Kioto, que manda a los países desarrollados (Anexo I de la CMNUCC) a abordar ese tema dentro de la OACI y la OMI, respectivamente. Por lo tanto, se afirmó que, en la OACI, deben seguirse las previsiones de la Convención Marco cuando se trata esta cuestión, lo que significa que hay que diferenciar entre países desarrollados y en desarrollo, dado que estos últimos no tienen obligaciones cuantificables de reducción de emisiones, por lo que no se les puede imponer un MBM global que resulte vinculante. Asimismo, se aclaró que todas las medidas que puedan tomar los países en desarrollo para mitigar deben ser voluntarias, y estar apoyadas por transferencias genuinas de recursos financieros y de tecnologías, por parte de los países en desarrollo.

b) Luego, se sostuvo que muchos países desarrollados están interesados en modificar los principios acordados en el Convención Marco, con el objetivo de derogar la diferenciación de responsabilidades entre países desarrollados y en desarrollo, para establecer un nuevo régimen de Cambio Climático que imponga las mismas obligaciones a todas las Partes, lo que resultaría sumamente perjudicial para las necesidades de desarrollo de nuestros países, además de injusto, por no ser nuestros países los responsables históricos de las emisiones de CO₂.

c) Después, se planteó que, como no les viene resultando fácil a los países desarrollados modificar los principios de la CMNUCC –debido a que en ese Foro el grupo de países en desarrollo se encuentra altamente organizado–, buscan dejarlos de lado en los debates sobre emisiones en otros Organismos especializados, como la OACI o la OMI. En este sentido, se dijo que esa estrategia era posible porque, a causa del carácter predominantemente técnico de esos Organismos, muchos países en desarrollo tienen representantes de ese carácter, que no siempre están en contacto con las Cancillerías de sus países, situación que, a veces, no permite considerar la dimensión política del tema.

d) En esta línea, se explicó que no es real el argumento que usan los países desarrollados, respecto a la supuesta inaplicabilidad del CBDR dentro de la OACI, fundado en que esa Organización trabaja sobre la base del “principio de igualdad” –sustentado en el concepto de “igualdad de oportunidades” plasmado en el Preámbulo del Convenio de Chicago–, dado que no resulta consecuente con la “igualdad de oportunidades” tratar igual a lo que es diferente, y que la aviación de los países en desarrollo es diferente, al tener un menor grado de madurez. En cambio, se planteó que no aplicar el CBDR en esta temática sí atentaría contra la “igualdad de

ADJUNTO 8

oportunidades”, toda vez que privaría a nuestra industria de alcanzar el mismo desarrollo que la de los países centrales, en franca contradicción con el espíritu y finalidad del Convenio de Chicago.

e) Luego, se recordó el contexto en el que fue adoptada la Declaración de Cartagena, cuando, en el año 2011, la UE pretendía aplicar unilateralmente el EU-ETA a todas las aerolíneas que volaran a la UE, bajo amenaza de sanciones, y que la Directiva Europea sólo se suspendió, a fines de 2012, a causa del fuerte rechazo de los principales países extra europeos, muchos de los cuales habían prohibido a sus aerolíneas someterse al EU-ETS (EEUU, India, China, Rusia, etc). Asimismo, se manifestó que los términos de la Declaración de Cartagena siguen siendo plenamente actuales, dado que los problemas que ésta trata siguen estando vigentes, toda vez que persiste la amenaza de la UE de reimplantar la extraterritorialidad de la Directiva luego de 2017 (CA de Ref.F), y que la OACI aún continúa su trabajo sobre MBM sin haberse alcanzado un consenso.

f) A continuación, se repasó la situación actual en la OACI sobre las MBM tras la última Asamblea de la Organización (octubre de 2013), donde se adoptó la Resolución A38-18, instrumento que reconoció al CBDR entre los principios para la elaboración de estas medidas, y rechazó la aplicación de medidas unilaterales. Al respecto, se resaltó que ello sólo fue posible a causa de la acción conjunta y coordinada de los países en desarrollo, que debieron recurrir a la votación en varias oportunidades (ME de Ref. G). Así, se explicó que el principal desafío para los países en desarrollo es lograr que la propuesta de una MBM global que está desarrollando el Consejo de la OACI respete el CBDR, lo que implica que trate de manera diferenciada a los países en desarrollo, sin imponerles las mismas obligaciones que a los desarrollados, ni encarecerles el costo de su comercio internacional (ME de Ref. H).

g) Finalmente, se exhortó a los miembros de la CLAC a adoptar un documento de posición que se inscriba en la línea abierta por la Declaración de Cartagena, y defienda nuestros intereses en los debates del Consejo de la OACI sobre las MBM.

DIRECTRICES DE ORIENTACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE Y AVIACIÓN CIVIL EN LATINOAMÉRICA

ÍNDICE

1. Presentación
2. Antecedentes
 - 2.1 Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
 - 2.2 Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)
3. Visión y Objetivos
 - 3.1 Visión
 - 3.2 Objetivo Principal
 - 3.3 Objetivos Específicos
4. Principios
5. Estrategias
 - 5.1 Estrategias de Soporte
 - 5.1.1 Fortalecimiento institucional
 - 5.1.2 Integración Regional
 - 5.1.3 Investigación y Desarrollo
 - 5.2 Estrategias de Reducción
 - 5.2.1 Asimilación y transferencia de tecnología
 - 5.2.2 Medidas operacionales
 - 5.2.3 Optimización y eficiencia de la infraestructura
 - 5.2.4 Combustibles alternativos para la aviación
 - 5.3 Estrategias Complementarias
 - 5.3.1 Reconocimiento e instrumentalización de programas de incentivos
 - 5.3.2 Medidas de respuesta y acción voluntaria
 - 5.3.3 Factores económicos y mecanismos financieros
 - 5.4 Estrategia de monitoreo, evaluación y divulgación de resultados
 - 5.4.1 Sistema regional de indicadores de desempeño ambiental
 - 5.4.2 Intercambio de experiencias exitosas

1. PRESENTACIÓN

El siglo XXI ha magnificado una etapa de convulsión con el mundo natural. Resulta abrumadora la información de los impactos de la actividad humana en los ecosistemas naturales. En consecuencia, se multiplican los avisos de necesidad de cambio, como se denota en importantes foros e iniciativas llevados a cabo a nivel mundial albergados por Naciones Unidas desde hace más de dos décadas como la Cumbre de la Tierra, realizada en Johannesburgo, la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático –CMNUCC-, y su Protocolo de Kioto, entre otros.

En los años recientes, el transporte aéreo ha registrado un acelerado crecimiento debido al aumento en la demanda de movilidad de personas y mercancías requerida por las sociedades. Esta dinámica ha incidido en que las emisiones de CO₂ vayan en aumento. De acuerdo con el Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático de las Naciones Unidas (IPCC), la aviación genera el 2.2% de las emisiones de CO₂ mundiales y estiman los especialistas que este porcentaje puede crecer hasta cerca de 6%, para el año 2050 sin ninguna acción adoptada. Esto establece un marco a nivel internacional y regional para la definición de estrategias de acción, focalizadas en estimular un desarrollo sostenible dentro del transporte aéreo, teniendo en cuenta además el estímulo a la competitividad y a la eficiencia.

Desde su creación, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) ha tenido por objeto primordial proveer a las autoridades de aviación civil de los Estados miembros una estructura adecuada en la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y

coordinación de las actividades de aviación civil, a fin de alcanzar la más amplia colaboración para resolver los problemas e identificar oportunidades relacionados a la aviación de la región.

En la perspectiva de los nuevos desafíos de la sustentabilidad en transporte aéreo, la CLAC proporciona el foro mediante el cual los Estados miembros pueden discutir medidas que protejan el medio ambiente, estimulando así el desarrollo de actividades que contribuyan a la reducción de los impactos medio ambientales generados por la aviación.

Es en este contexto la CLAC propone *las directrices de orientación sobre medio ambiente y aviación civil en Latinoamérica*; para coadyuvar a la orientación de acciones que puedan ser implementadas por los Estados miembros, instituciones y actores dentro del sector aeronáutico, en búsqueda de mejorar la productividad, competitividad y el crecimiento del transporte aéreo en la región.

El presente documento aspira a que los Estados miembros de la CLAC trabajen coordinadamente bajo una visión común en lo referido a la aviación civil y medio ambiente, procurando la implementación de diferentes estrategias proactivas integradas a lo largo de la cadena de valor, bajo un enfoque de mejora continua en la gestión de servicios aeronáuticos, con el planteamiento de patrones de producción y consumo más responsables con el medio ambiente.

2. ANTECEDENTES

2.1 Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

La Convención de Aviación Civil Internacional realizada en 1944 en la ciudad de Chicago, Estados Unidos, esculpió la ruta para proveer el marco jurídico internacional para el establecimiento de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). La OACI es el ente especializado de la Organización de Naciones Unidas (ONU), encargada de establecer las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que abarcan los aspectos técnicos, económicos y jurídicos de las operaciones para asegurar un crecimiento ordenado de la aviación civil alrededor del mundo.

En la OACI, las actividades enfocadas a reducir impactos ambientales generados por la aviación, son lideradas por el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP), establecido por el Consejo de la OACI en 1983, sustituyendo a la Comisión de Ruido de las Aeronaves (CAN) y la Comisión de Emisión de los Motores de los Aviones (CAEE). En 1992, durante la Conferencia Mundial sobre el Medio Ambiente o Cumbre de la Tierra, el CAEP presentó un inventario de los problemas relacionados con la aviación civil internacional, dimensionando como principales:

- i. el ruido aeronáutico;
- ii. la calidad del ambiente en las proximidades de los aeropuertos;
- iii. las causas y los problemas ambientales que surgen de los accidentes e incidentes de aeronaves con mercancías peligrosas;
- iv. las emisiones aeronáuticas y su impacto en el cambio climático.

En el 2007, la Asamblea General en su 36° Período de Sesiones, solicitó al Consejo formar el Grupo sobre Aviación Internacional y Cambio Climático (GIACC), con la función de desarrollar y recomendar un programa de acción, incluyendo un marco de aplicación de estrategias económicamente eficientes y tecnológicamente viables. Posteriormente, en el 2010 durante la 37° Asamblea, fueron trazados objetivos para reducir al mínimo los efectos ambientales adversos de la aviación civil internacional, para alcanzar, entre otras metas conexas, el limitar o reducir la cantidad de personas afectadas por un ruido de la aeronaves, limitar o reducir las repercusiones de las emisiones

procedentes de la aviación en la calidad del aire local y los efectos de los gases de efecto invernadero procedentes de la aviación sobre el clima mundial.

En la 38ª Asamblea de la OACI, los objetivos de limitar o reducir la cantidad de personas afectadas por el ruido de las aeronaves y de limitar o reducir las repercusiones de las emisiones procedentes de la aviación en la calidad del aire local fueron reforzados una vez más a través de la adopción unánime de la Resolución A38-17. Particularmente, con relación al tema de cambio climático, la Asamblea aprobó la Resolución A38-18, que establece como puntos principales:

- Un esquema básico (framework) para la adopción de medidas de mercado (MBM) locales, que requiere para su aplicación la adopción de acuerdos bilaterales;
- El reconocimiento del principio de responsabilidades comunes, pero diferenciadas; y
- El Acuerdo para desarrollar un esquema global para MBM a ser presentado a consideración de la Asamblea, por ocasión del 39º Período que ocurrirá en 2016.

Tanto en la 37 como en el 38 periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI, algunos Estados de la región expresaron sus reservas.

Estos resultados refuerzan el rol de la OACI como foro propio para las discusiones de medio ambiente para la aviación civil internacional y señalan la importancia de la cooperación de trabajos entre los Estados y la preocupación en obtener un consenso mínimo entre las naciones.

2.2 Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

A finales de la década de los cincuenta y principios de los sesenta, se dieron los primeros pasos hacia el establecimiento de una cooperación en el campo del transporte aéreo en el ámbito latinoamericano. Las tres Conferencias Regionales de Aviación Civil (CRAC) celebradas entre 1958 y 1962, establecieron los principios básicos que deberían considerar los Estados de la región latinoamericana para tomar medidas relativas a la reglamentación del transporte aéreo. No obstante, hasta en 1973 durante la Segunda Conferencia Latinoamericana de Autoridades Aeronáuticas, celebrada con el propósito de analizar el tema de integración gubernamental latinoamericana en el campo de la aviación civil, 15 Estados latinoamericanos suscribieron el Estatuto de la CLAC, constituyéndose así, el organismo internacional de aviación civil más importante de la región.

El objetivo primordial de la CLAC, de acuerdo a su Estatuto, es proveer a las autoridades de aviación civil de sus Estados miembros una estructura adecuada dentro de la cual, puedan discutirse y planearse todas las actividades requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil, inclusive las referidas al tema ambiental. Desde su creación, la CLAC ha ejercido un rol preponderante en el desarrollo del transporte aéreo latinoamericano, constituyéndose en el foro más apropiado para el intercambio de opiniones, así como para la discusión y planeamiento de todas las medidas requeridas en la cooperación y coordinación para el desarrollo del transporte aéreo.

3. Visión y Objetivos

3.1 Visión

Lograr en Latinoamérica el desarrollo de una aviación civil internacional económica, social y ambientalmente sostenible.

3.2 Objetivo principal

Orientar a los Estados con una perspectiva común en lo referido a la aviación civil y medio ambiente, procurando implementar planes, programas y proyectos de reducción de los impactos ambientales generados por el sector aéreo de la región, principalmente en lo relativo al ruido aeronáutico,

emisiones y otros factores operacionales y tecnológicos, que pudieran afectar a las generaciones presentes y futuras, sin menoscabo del desarrollo económico, social y la competitividad del sector.

3.3 Objetivos específicos

- a) Promover acciones encaminadas al fortalecimiento institucional y la integración regional para la implementación de prácticas ambientales proactivas y el desarrollo sostenible de la aviación civil en la región latinoamericana.
- b) Estimular la implementación de estrategias para la reducción de los impactos ambientales negativos, provenientes de la aviación civil.
- c) Impulsar el diseño de programas de incentivos en el sector aéreo de la región, como mecanismos de reconocimiento a la implementación de iniciativas con resultados exitosos en lo económicos, social y ambiental.
- d) Promover el fortalecimiento de capacidades de los Estados miembros de la CLAC en materia ambiental; a través de la sensibilización, concientización y programas de formación.
- e) Identificar oportunidades de financiación de recursos económicos y no económicos, así como los fondos existentes de cooperación bilateral, multilateral, colaboración sur-sur y potenciar el Mecanismo de Desarrollo Limpio (MDL) en el contexto de la aviación civil y el medio ambiente.
- f) Impulsar acciones para procurar que las medidas de mitigación que voluntariamente tomen los Estados de la CLAC, reconociendo el derecho a transferencia de tecnología libres de patentes y acceder a recursos económicos por parte de los países desarrollados, conforme a las obligaciones que ese grupo de países ha asumido en la CMNCC y en su protocolo de Kyoto.

4. Principios

Este documento se desarrolla sobre la base de los siguientes principios:

- **Fundamentales**

Todas las medidas de mitigación del cambio climático relacionadas con la aviación civil internacional tomando en cuenta los siguientes principios:

- a) Responsabilidades comunes pero diferenciadas (CMNUCC).
- b) Capacidades respectivas y circunstancias especiales (Consejo-OACI).
- c) No discriminación y oportunidades justas e iguales (Convenio de Chicago).
- d) Rechazo a Medidas Unilaterales y extraterritoriales (Declaración de Cartagena de la CLAC y la Resolución A38-18 de la OACI).

- **Desarrollo Sostenible**

Utilizar racionalmente los bienes y servicios naturales sin comprometer a las generaciones futuras.

- **Eficiencia y Competitividad**

Fomentar la participación activa de los actores aeronáuticos para alcanzar, sostener y mejorar su competitividad, procurando obtener la máxima eficiencia en la cadena de servicios aeronáuticos.

- **Tecnología**

Los Estados miembros, en su carácter de estados en desarrollo, tienen derecho a recibir transferencias de recursos financieros y tecnologías libre de patentes, por parte de los Estados desarrollados, para hacer frente a las medidas que voluntariamente tomen para la reducción de emisiones de CO₂ de la aviación civil internacional¹.

Los Estados miembros, deberían hacer todo el esfuerzo posible para adaptar sistemáticamente sus normativas en correspondencia con el avance de la tecnología.

- **Coordinación**

Exhortar a los Estados miembros a promover la coordinación y diálogo continuo, constructivo y permanente entre los diferentes organismos relacionados a las actividades de medio ambiente y aviación civil.

- **Seguridad**

Teniendo en cuenta que la seguridad es el objetivo primordial de la aviación civil internacional, se exhorta a los Estados miembros a velar para que las medidas ambientales no se contrapongan con el desarrollo seguro del transporte aéreo.

Este compromiso es una ventana de oportunidades para el financiamiento y transferencia de tecnología a los Estados miembros de la CLAC.

- **Prevención de la contaminación**

Evitar los potenciales impactos negativos que pueden generar las actividades inherentes a la aviación civil internacional sobre el medio ambiente y la salud humana, actuando más desde su prevención que su corrección.

5. Estrategias

Las directrices de orientación sobre medio ambiente y aviación civil en Latinoamérica contienen una serie de estrategias de carácter participativo con los diferentes grupos de interés con el fin de cumplir con los objetivos, con los cuales ha sido concebida.

¹ Artículo 4 y compromiso 5 de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático:

“5. Las Partes que son países en desarrollo y las demás Partes desarrolladas que figuran en el anexo II tomarán todas las medidas posibles para promover, facilitar y financiar, según proceda, la transferencia de tecnologías y conocimientos prácticos ambientalmente sanos, o el acceso a ellos, a otras Partes, especialmente las Partes que son países en desarrollo, a fin de que puedan aplicar las disposiciones de la Convención. En este proceso, las Partes que son países desarrollados apoyarán el desarrollo y el mejoramiento de las capacidades y tecnologías endógenas de las Partes que son países en desarrollo. Otras Partes y organizaciones que estén en condiciones de hacerlo podrán también contribuir a facilitar la transferencia de dichas tecnologías.”

Estas estrategias pretenden impactar positivamente en la reducción de emisiones de CO₂, ruido aeronáutico, mejorar la calidad del aire local, la calidad del medio ambiente en los aeropuertos y otras actividades inherentes a la mejora del medio ambiente.

5.1 Estrategias de soporte

Estas estrategias están dirigidas a fortalecer las capacidades de la Región en materia de medio ambiente y de aviación civil, asimismo promover la integración de los Estados en diversos ámbitos.

5.1.1 Fortalecimiento institucional

Promover la coordinación intrainstitucional e interinstitucional para lograr la participación y cooperación de los diferentes grupos de interés, con el objetivo de lograr la efectiva aplicación de las estrategias que fortalezcan las iniciativas en el desarrollo sostenible de la aviación civil de los Estados miembros de la CLAC.

Por lo tanto se recomienda:

- a) Viabilizar los mecanismos de coordinación existentes y/o proponer nuevos métodos que conlleven a la armonización de acciones entre las instituciones pertinentes en la implementación de las presentes directrices.
- b) Crear y fortalecer las capacidades humanas, tecnológicas, administrativas y operativas dentro del sector aeronáutico, que sean inherentes a la implementación de las presentes directrices.
- c) Promover alianzas de cooperación internacional y alianzas de coordinación intersectoriales en relación a medio ambiente y aviación civil.

5.1.2 Integración Regional

Instar a los países miembros de la CLAC a coordinar y armonizar sus iniciativas en materia de ambiente y aviación civil.

5.1.3 Investigación y Desarrollo

A través de la investigación se podrán identificar las alternativas ambientales aplicables al contexto de la aviación civil regional, enfocadas a mejorar la competitividad y desempeño ambiental del sector.

Por lo tanto se recomienda:

- a) Promover la investigación y desarrollo en temas estratégicos de aeronáutica a través del establecimiento de alianzas estratégicas con centros especializados y grupos académicos.
- b) Promover la investigación y desarrollo de energías alternativas apropiadas al sector aeronáutico, como medida de mitigación a la contaminación generada por gases de efecto invernadero (GEI).
- c) Impulsar la innovación tecnológica apropiada para mejorar el desempeño ambiental y la competitividad en la fabricación y prestación de servicios aeronáuticos.

- d) Estimular la investigación y análisis, para aumentar la eficiencia en los motores de aeronaves, combustibles, medidas operacionales y otras actividades complementarias.
- e) Instar a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros adoptar las medidas necesarias para utilizar la tecnología disponible en el sector aeronáutico.

5.2 Estrategias de Reducción

Las estrategias de reducción involucran una serie de iniciativas y desarrollo de programas específicos para la reducción de los impactos ambientales generados por las actividades inherentes a la aviación civil internacional, teniendo en cuenta los principios fundamentales señalados en el punto 4 supra.

5.2.1 Asimilación y transferencia de tecnología

La asimilación y transferencia de tecnología, es un mecanismo para la ampliación de capacidades y de conocimientos focalizados a gestar un desempeño eficiente, bajo el objetivo de aprovechar equipos y sistemas innovadores para impulsar el desarrollo y crecimiento del sector.

Por lo tanto se recomienda:

- a) Propiciar la generación y uso de energías alternativas y renovables.
- b) Promover e implementar la aplicación de tecnología para establecer sistemas de control de calidad, desempeño, medidas de respuesta y mejoramiento de la adaptación ambiental.
- c) Facilitar el acceso y renovación gradual de tecnología, para impulsar y aumentar los niveles de eficiencia en motores de aeronaves, insumos, procedimientos, mantenimiento, y otras actividades complementarias.
- d) Incentivar la transferencia de tecnologías alternativas limpias, apropiadas y eco-eficientes; de conocimientos y buenas prácticas a través de proyectos piloto.
- e) Generar nuevos espacios de inversión para el transporte aéreo en las áreas de innovación tecnológica y eco-eficiencia.

5.2.2 Medidas operacionales

Las medidas operacionales dentro del contexto de la aviación describen una amplia gama de actividades que incluyen aeronaves en tierra y las operaciones en vuelo: el vuelo del avión, el control de la aeronave, el sistema de gestión del tráfico aéreo, y la realización de varias actividades en los aeropuertos.

Por lo tanto se recomienda:

- a) Optimizar las actividades de distribución de pasajeros y carga, potencializando la capacidad de las aeronaves, y los procesos aeroportuarios.
- b) Buscar la adopción de equipos, infraestructura e implementación de procedimientos operativos en tierra, identificando potenciales oportunidades para mejorar la eficiencia y capacidad de respuesta y actuación, sin perder de vista la seguridad operacional.
- c) Buscar la adopción de nuevos procedimientos y potenciales oportunidades para reducir los impactos y afecciones ambientales generadas por el mantenimiento y la operación de equipos, aeronaves y aeropuertos.

- d) Apoyar las iniciativas relacionadas a la reestructuración del espacio aéreo superior e inferior, y procedimientos de aproximación basado en la performance (PBN).
- e) Apoyar procesos de mejoras en despegues y aterrizajes que permitan reducir niveles de ruido y emisiones.

5.2.3 Optimización y eficiencia de la infraestructura

La infraestructura, es un elemento importante vinculado a la prestación y servicios en los aeropuertos y de navegación aérea. Es también un elemento inherente al transporte aéreo, puesto que los aeropuertos funcionan como puntos de intersección de diferentes operadores y usuarios. Por lo tanto, para la gestión de la infraestructura focalizada en la protección del medio ambiente.

Se recomienda:

- a) Estimular la creación, modernización y optimización continua de la infraestructura, focalizando oportunidades para aumentar la capacidad operacional por mejoras en la performance, reduciendo los impactos ambientales negativos generados por la actividad aeroportuaria.
- b) Estimular el diseño e implementación de instrumentos de orientación sobre aspectos ambientales en la construcción, modernización, ampliación y/o modificación de aeropuertos.
- c) Promover el establecimiento de iniciativas de optimización de recursos hídricos, energéticos, y otros recursos ambientales dentro de las infraestructuras aeroportuarias y otros servicios dentro del transporte aéreo, tales como Producción Más Limpia o Sistemas de Gestión Ambiental basados en la Norma ISO 14001.
- d) Desarrollar programas de manejo responsable de insumos y residuos en la cadena de valor de los servicios y productos aeronáuticos.
- e) Estimular programas de inspección y adecuación de la infraestructura aeroportuaria considerando procedimientos ambientales.
- f) Propiciar el desarrollo de infraestructura de operaciones y acceso a los aeropuertos a través de conexiones multimodales.
- g) Cuando el caso lo amerite en la planificación y diseño de nuevas infraestructuras aeroportuarias, procurar participar activamente en procedimientos de ordenamiento territorial en función de la gestión del ruido, emisiones a la atmosfera y otras afecciones ambientales identificadas.
- h) Estimular la adopción de sistemas integrados de información que incluyan estrategias de tipo “puerta-puerta” y “Trayectorias 4D”.
- i) Promover la coordinación entre las diferentes Autoridades según su competencia, a efectos de adoptar las medidas necesarias que coadyuven a reducir los impactos ambientales negativos.

5.2.4 Combustibles alternativos para la aviación

Optimizar el consumo de combustible en las operaciones aéreas es una de las maneras más eficaces de reducir las emisiones de la aviación, teniendo como consecuencia, altos beneficios medioambientales e

impactos positivos en la reducción de costos operacionales. Asimismo los combustibles alternativos representan una herramienta importante para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en la aviación civil.

Por lo tanto se recomienda:

- a) Impulsar programas de investigación, innovación y avance tecnológico para el desarrollo de combustibles alternativos en la aviación civil, bajo enfoque sostenible tomando en cuenta los factores social, económico y ambiental.
- b) Promover iniciativas para la certificación del uso de biocombustibles en la aviación, mezclados con el combustible tradicional (“*drop in*”), en conformidad con las normas y estándares internacionales.
- c) Trabajar coordinadamente en promover que el desarrollo de combustibles alternativos que no atenten con la seguridad alimentaria de los Estados de la región, ni se conviertan en una carga económica impositiva para el transporte aéreo.

5.3 Estrategias Complementarias

Este grupo de estrategias contienen diferentes iniciativas para el reconocimiento de proyectos ambientales exitosos, programas voluntarios; así como la identificación de fuentes de financiamiento para la implementación de medidas de carácter ambiental en la aviación civil.

5.3.1 Reconocimiento e instrumentalización de programas de incentivos

Para lograr una gestión ambiental preventiva, es importante tomar acciones para mejorar y generalizar la implementación de proyectos encaminadas a este fin.

Por lo tanto se recomienda:

- a) Identificar y proponer incentivos económicos que no distorsionen condiciones de mercado, de reconocimiento, o de otro tipo para promover la aplicación y participación de los grupos de interés del transporte aéreo en programas ambientales.
- b) Estimular el otorgamiento de reconocimientos a nivel regional y/o nacional para las empresas, instituciones y operadores que apliquen exitosamente programas de protección y compensación ambiental.
- c) Promover dentro de los diferentes actores, la adquisición de bienes y servicios con un enfoque ambientalmente responsable.
- d) Estimular el desarrollo de programas, políticas y herramientas de compensación ambiental y cambio climático, de carácter voluntario para la aviación civil.

5.3.2 Medidas de respuesta y acción voluntaria

Para alcanzar los fines planteados, es importante el desarrollo de habilidades y competencias en las personas, industrias e instituciones, así como, el fortalecimiento de capacidades técnicas, operativas, legales y administrativas en cuanto a los diferentes ámbitos para la implementación de estas directrices.

Las medidas respuesta y acción voluntarias son un elemento importante para afrontar las diferentes afecciones ambientales, sin representar costes impositivos, lo cual se traduce en una medida importante para estimular el desarrollo sostenible de la región.

Por lo tanto se recomienda:

- a) Coordinar y establecer programas de formación académica, técnica y profesional en las áreas relacionadas a los aspectos ambientales del transporte aéreo.
- b) Establecer programas de concienciación e información al usuario y consumidor, para la obtención y adquisición de productos y servicios generados a partir de una cadena de valor más limpia.
- c) Crear programas de gestión integral de riesgos ambientales, que dimensionen las perspectivas del desarrollo sostenible, en las aristas de adaptación, desarrollo humano, concientización, buenas prácticas y desempeño ambiental, reducción de la vulnerabilidad, entre otros.
- d) Instar a que los Estados promuevan el desarrollo de herramientas por medio de las cuales los usuarios de manera voluntaria puedan utilizar los instrumentos definidos por la OACI para el cálculo de sus emisiones y sus opciones de compensación.

5.3.3 Factores económicos y mecanismos financieros

Derivado de la importancia de tener el acceso a recursos de financiamiento económicos y no económicos, es necesario el diseño de mecanismos que permitan a los Estados miembros de la CLAC obtener financiamiento para la implementación de proyectos enfocados en temáticas ambientales y de aviación civil.

Por lo tanto se recomienda:

- a) Contribuir para el desarrollo de programas de acción ambiental para el sector aeronáutico, y apoyar a la OACI en iniciativas similares, para promover medidas de asistencia a los Estados en desarrollo, en cuanto al acceso a recursos financieros, transferencia de tecnología, creación de capacidades y reducción de vulnerabilidad u otras formas de cooperación.
- b) Evaluar y promover estrategias para la identificación de recursos financieros para la implementación de programas y proyectos a través de fondos de cooperación, destinados para el impulso de la temática ambiental.
- c) Potencializar el desarrollo de proyectos del sector aeronáutico bajo el Mecanismo de Desarrollo Limpio (MDL) y otros mecanismos alternativos y voluntarios.
- d) Facilitar el intercambio de capital y experiencias entre el sector aeronáutico y otros sectores productivos en la región, buscando incentivar la inversión privada para fortalecer el desarrollo sostenible en el transporte aéreo.
- e) Instar a los Estados miembros de la CLAC que participen coordinada y activamente en los foros que constituya la OACI para discutir temas relativos a factores económicos y mecanismos financieros, utilizando la representación de aquellos Estados que hayan sido designados para ser parte de dichos grupos.

5.4 Estrategia de monitoreo, evaluación y divulgación de resultados

Con el planteamiento de esta estrategia se promoverá el intercambio de información entre los diferentes Estados miembros de la CLAC, para conocer su avance en la implementación de las diferentes iniciativas planteadas en las presentes directrices de orientación.

5.4.1 Sistema regional para la información y divulgación del desempeño ambiental

Considerando que la implementación de las estrategias planteadas en este documento son de carácter voluntario, se recomienda evaluar su nivel de avance, con el objetivo de revisarlo y actualizarlo si fuera necesario.

Por lo tanto se recomienda:

- a) Definir indicadores estratégicos y de gestión que midan el nivel de implementación de las presentes Directrices, teniendo en cuenta, entre otros el trabajo que viene desarrollando la OACI en esta materia.

5.4.2 Intercambio de experiencias exitosas

Por medio de esta estrategia se procura generar espacios para promover el intercambio de experiencias significativas a nivel nacional y regional, sobre prácticas ambientales y de aviación civil, que permitan identificar áreas de cooperación entre los Estados miembros de la CLAC para la implementación de futuras iniciativas en la temática.

Por lo tanto se recomienda:

- a) Establecer boletines informativos donde puedan compartirse casos exitosos para su contextualización por otros Estados.
- b) Coordinar programas de divulgación de experiencias y proyectos implementados y sus aristas en el desarrollo económico, social y ambiental, vinculados con el sector aéreo.

Puntos de Vista Generales de la Delegación Argentina sobre el “Strawman”

- a. El documento propone la adopción de un mecanismo obligatorio de compensación de emisiones de CO₂, con el objetivo de alcanzar la meta global de crecimiento neutro de carbono desde el año 2020. No obstante, debe tenerse presente que esa meta no refleja el consenso de los Estados miembro de la OACI, dado que ha sido reservada por numerosos países. En efecto, la meta ha sido establecida por el párrafo 7 de la Resolución A-38-18, que fue reservado por Arabia Saudita, Argentina, Australia, Bahrein, Brasil, China, Cuba, India, Federación de Rusia, Lituania (en nombre de los 28 Estados miembros de la UE, y otros 14 Estados miembros de la Conferencia Europea de aviación civil), y Venezuela. En el caso de los Estados alineados con la posición de los países en desarrollo, esta reserva se ha debido a que la meta global no resulta consecuente con el CBDR. Por el contrario, para los Estados alineados con los países desarrollados, la reserva a este párrafo se funda en que han buscado una meta más ambiciosa y una redacción de mayor compromiso con su cumplimiento.
- b. Además, el mecanismo propuesto consistiría en el establecimiento de un sistema global de comercio de derechos de emisiones de CO₂ de estilo similar al establecido por la Directiva Europea 2008/101/CE, que ha sido objetado por la Argentina.
- c. El texto hace caso omiso a la inclusión del principio de Responsabilidades Comunes pero Diferenciadas (CBDR) en el diseño de la MBM propuesta, reemplazando este principio por la eximición de compromisos para los países con muy bajas emisiones, lo que no resulta una adecuada recepción del CBDR, que protege a todos los países en desarrollo, independientemente de su nivel actual de emisiones.
- d. Como se advierte, el proyecto está muy alejado de la posición Argentina y muchos otros países en desarrollo sobre Emisiones de CO₂, por lo que sería deseable poner de manifiesto la necesidad de que el esquema propuesto se aliñe con los principios de la CMMUCC. A estos fines, se debe tener presente que la Resolución A38-18, que pide al Consejo que elabore un plan mundial de MBM, ha reconocido que deberá tenerse en cuenta el CBDR en la elaboración y aplicación de estas medidas, conforme al punto p) del Anexo sobre MBM de esta Resolución.

ANÁLISIS – META A: Mejora de la Seguridad Operacional en materia de Aviación General

1. De acuerdo al Programa de Trabajos propuesto por Brasil, agregamos bajo la Meta A todas las actividades indicadas por los trabajos continuados en los bienios anteriores de la CLAC relacionados a la Aviación General (AG). Ese sector de la aviación es típicamente lo que se queda más expuesto al riesgo operacional, cuando comparada con las áreas de transporte regular por ejemplo, puesto que en ella se incluyen las operaciones que:

- a. Más exponen la calidad de la formación de pilotos, una vez que es en ella que los pilotos menos experimentados vuelan;
- b. Menos previsible, en comparación con el transporte público, regular o por demanda, por sus diversas características;
- c. Más corresponden a índices de accidentes e incidentes, por abarcar todas las actividades más sensibles, como entrenamiento de pilotos, deporte, servicios aéreos especializados; y
- d. Menos se tratan públicamente, ya que normalmente se utilizan aeronaves de pequeño porte para sus actividades y muchas de las aeronaves no satisfacen los criterios de publicación de datos de accidentes por el Anexo 13.

2. Los trabajos anteriormente desarrollados definieron objetivos de más largo plazo para los trabajos presentes y futuros necesarios por la CLAC bajo la Macrotarea de Seguridad Operacional, teniéndose considerado los lineamientos en que hay, imperativamente:

- a. La necesidad por más atención a la vigilancia continua, al análisis y mitigación del riesgo en AG;
- b. El reconocimiento de la *vigilancia continua* como tema esencial para la mitigación del riesgo y control de calidad de las operaciones en AG;
- c. El entrenamiento y capacitación del personal, considerando la incorporación de nueva tecnología con instrucción apropiada al personal que utilice la misma;
- d. La promulgación de guías de orientación para vigilancia continua como estrategia de monitoreo de la seguridad operacional en AG;
- e. La importancia del desarrollo de un “mecanismo regional” para el registro de aeronaves matriculadas en sus estados miembros;
- f. La importancia de acción de la CLAC, para establecer un modelo de “plan estratégico” para la disminución de accidentes e incidentes en la AG; y
- g. La importancia de continuidad de esfuerzos entre la CLAC y la FAA, con la promoción de otros eventos semejantes;

Todo eso con el objetivo primordial de alcanzar una significativa disminución de los índices de accidentes e incidentes, por medio de la promoción de acciones que conjuntamente pueden reducir la exposición al riesgo. Por lo tanto, las tareas propuestas bajo esta Meta A fueron:

Nº	Identificación	Ponderación de la tarea
A1	Analizar mecanismos para evaluar el nivel actual de seguridad operacional de la aviación general en la región.	0,20
A2	Promulgar guía de orientación sobre medios de control del nivel de seguridad operacional de la Aviación General.	0,30
A3	Presentar estudio sobre la planificación de medio-largo plazo de la CLAC para el monitoreo de la Seguridad Operacional de la Aviación General.	0,20
A4	Presentar estrategia para formación básica de la próxima	0,30

ADJUNTO 11

	generación de pilotos, incluyendo nuevas tecnologías aplicadas en aeronaves leves deportivas.	
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------	--

3. Con base a los entendimientos expuestos y con la certeza de que la promoción de tales acciones se deben realizarse bajo una gran cooperación entre los Estados miembros de la CLAC, Brasil he propuesto una forma de trabajo altamente dependiente del fornecimiento de informaciones por los Estados miembros de la CLAC, de forma a garantizar que más relevancia a los documentos que presentarían a la Asamblea de la CLAC.

4. En este sentido, como se recordará, Brasil solicitó a los miembros del GEPEJTA que nos remitiesen las informaciones relevantes sobre la Aviación General y sus desafíos enfrentados, de acuerdo a las encuestas propuestas en las Notas de Estudios NE15 y NE16 por ocasión de la Trigésima Primera Reunión del GEPEJTA, realizada en Santiago de Cali, Colombia, 26 al 28 de junio de 2013.

5. En dicha ocasión, los delegados de Brasil destacaron la importancia del compartir tales informaciones para que los documentos que la Macrotarea necesita producir reflejan no solo la experiencia de uno o dos países, pero que sea realmente aplicable a gran mayoría de los Estados.

6. No teniendo recibido cualquier respuesta de los otros Estados, Brasil he presentado una segunda tentativa de recolectar los datos relevantes en la Trigésima Segunda Reunión del GEPEJTA, realizada en La Habana, del 8 al 10 de abril de 2014. Por motivos que nos escapan la comprensión, no hemos recibido cualquier información de los otros Estados por lo que se solicitaba por medio de la encuesta. Por lo expuesto, las cuatro tareas de la Meta A se encuentran en un avance de lo que solo tenemos las informaciones del propio Punto Focal de la Macrotarea, además de tener solicitado informaciones por las ocasiones mencionadas. Eso nos apunta para el siguiente nivel de avance:

Nº	Identificación	Avance actual	Ponderación de la tarea	Índice actual
A1	Analizar mecanismos para evaluar el nivel actual de seguridad operacional de la aviación general en la región.	0,5	0,20	0,1
A2	Promulgar guía de orientación sobre medios de control del nivel de seguridad operacional de la Aviación General.	0,4	0,30	0,12
A3	Presentar estudio sobre la planificación de medio-largo plazo de la CLAC para el monitoreo de la Seguridad Operacional de la Aviación General.	0,5	0,20	0,1
A4	Presentar estrategia para formación básica de la próxima generación de pilotos, incluyendo nuevas tecnologías aplicadas en aeronaves leves deportivas.	0,5	0,30	0,15
			Total:	47%

7. Una conclusión a que llegamos es que posiblemente la metodología pretendida por Brasil no fue la más adecuada: ¿debería tener simplemente circulado sus propuestas unilaterales en primer lugar, para después incorporar contribuciones al texto? Ciertamente sería una alternativa, pero teniéndose en cuenta el tiempo demasiado que esa estrategia tomaría del Grupo, se optó por presumir la colaboración en construir el texto desde el primer momento.

8. Otra conclusión ciertamente se refiere a que los Estados y a la Secretaria no les fue posible, por cualquier razón que sea, participar de manera más activa en los labores necesarios a la identificación de cuestiones importantes para la Macrotarea. Por lo tanto, nos restan dos opciones: (a) presentar propuestas al Comité Ejecutivo, basadas solamente en los datos que el Punto Focal tiene al momento; o (b) postergar la ejecución de las tareas para el próximo bienio.

ANÁLISIS – META B: Integración de prácticas de Seguridad Operacional

9. Como bien se recordará, Brasil presentó durante la GEPEJTA/30 las siguientes tareas para ejecutar bajo la Meta B, como acciones de integración de las mejores prácticas regionales:

Nº	Identificación	Ponderación de la tarea
B1	Promover diálogos para la armonización de los reglamentos del SRVSOP y COCESNA(ACSA).	0,25
B2	Presentar estrategia para la divulgación de informaciones de registros de aeronaves, certificados y licencias al personal aeronáutico.	0,25
B3	Analizar acciones para tratar del elemento crítico de Resoluciones de Recelos de Seguridad.	0,25
B4	Proponer una estrategia regional sobre la utilización de aeronaves pilotadas a distancia (RPAs).	0,25

10. Con relación a la Tarea B1, nos cabe recordar que durante la XX Asamblea de la CLAC se estableció un Grupo Ad Hoc coordinado por el SRVSOP, integrado por Colombia, Costa Rica, El Salvador y Guatemala, para empezar la aproximación reglamentaria del SRVSOP y de COCESNA(ACSA).

11. Respecto a la parte del SRVSOP, lo cual Brasil también está ejerciendo la presidencia de la Junta General, su agenda de trabajos está más tomada por la adopción de acuerdos multilaterales para el reconocimiento mutuo de certificaciones de organizaciones reconocidas de instrucción, entrenamiento, mantenimiento de aeronaves y de certificación médica de tripulantes. Otra actividad que al SRVSOP les demanda aún más capacidad es la prestación de cooperación a los países que le soliciten, mientras la OACI está preparándose para realizar diversas actividades de auditorías del USOAP/CMA los próximos 12 meses en algunos países de la región.

12. En ese sentido, puesta la indisponibilidad de recursos disponibles por el SRVSOP para empezar actividades de esa tarea en 2014, se considera más pertinente que no se tenga más acrecentar a ese asunto para el presente bienio de trabajos y que la efectiva promoción de los diálogos entre el Sistema Regional y COCESNA(ACSA) tenga su implementación en momento posterior, como el próximo año. Para eso, Brasil deberá llevar ese asunto a la próxima reunión de Puntos Focales del SRVSOP así como a la Junta General, se considerando que esas actividades sustituirán la elaboración de la agenda para ese bienio, cuando se pretende concluir la tarea.

13. Con relación a la Tarea B2, registramos los avances posibles en la presente reunión del GEPEJTA por medio de la Nota de Estudios NE/14 correspondiente al tema, que indicó la inviabilidad en se proponer una estrategia de divulgación objetiva, puesto que solamente algunas informaciones de Brasil y Chile estarían de pronto disponibles para amplia consulta por los demás Estados de la CLAC.

14. Considerando lo expuesto, Brasil circulará una carta a los Estados para que consideren la posibilidad de evaluar la real intención de los Estados de la CLAC en participar de una iniciativa de divulgación de por lo menos algunas de las informaciones del tema, lo que se considerará la tarea

ADJUNTO 11

concluida para el bienio. Caso recibamos informaciones diferentes de las que tenemos a la fecha, el Punto Focal podrá proponer al Comité Ejecutivo que considere la permanencia de la tarea para el próximo bienio.

15. Con relación a la Tarea B3, registramos la propuesta de establecer un grupo consultivo bajo la Macrotarea de Seguridad Operacional en la presente reunión del GEPEJTA por medio de la Nota de Estudios NE/12 correspondiente al tema, por lo que consideramos concluida la tarea.

16. Con relación a la Tarea B4, Brasil ya elaboró un resumen de los últimos avances, así como ya tenemos borradores de la Circular y de la Nota Informativa, pero se considera más conveniente que se las presenten al Comité Ejecutivo, no al GEPEJTA como previamente planeado, puesto que el objetivo es de atender directamente a las Autoridades sobre la importancia del tema.

17. Como miembro participante del UASSG y consecuentemente del RPASP de la OACI, Brasil observa también que mucho aún se deberá hacer y discutir bajo el Panel de la OACI para que entonces posamos adoptar a nivel regional una concreta estrategia estandarizada a partir de una base más consensuada por la OACI, y, por lo tanto, se sugiere que se mantenga esa tarea vigente también al próximo bienio, ocasión en la cual se podrá evaluar la posibilidad de proponer un documento de resolución de la CLAC, a depender de los avances de los trabajos de la OACI.

18. Lo expuesto nos apunta para el siguiente nivel de avance:

Nº	Identificación	Avance actual	Ponderación de la tarea	Índice actual
B1	Promover diálogos para la armonización de los reglamentos del SRVSOP y COCESNA(ACSA).	0,5	0,25	0,125
B2	Presentar estrategia para la divulgación de informaciones de registros de aeronaves, certificados y licencias al personal aeronáutico.	0,8	0,25	0,2
B3	Analizar acciones para tratar del elemento crítico de Resoluciones de Recelos de Seguridad.	1	0,25	0,25
B4	Proponer una estrategia regional sobre la utilización de aeronaves pilotadas a distancia (RPAs).	0,9	0,25	0,225
			Total:	80%

19. Exceptuándose el caso de la Tarea B2, concluyese que algunas de las acciones de esa Meta tienen un carácter de más largo plazo, puesto que requieren de alguna manera el monitoreo y seguimiento de los avances de trabajos regionales y mundiales, cuyos resultados componen ampliamente las directrices de integración regional en materia de seguridad operacional que se buscan, lo que justifica mantener algunas tareas para el próximo bienio.

ANÁLISIS – META C: Acciones complementarias de seguridad operacional

20. Las tareas consideradas complementarias a las demás son las siguientes:

Nº	Identificación	Ponderación de la tarea
C1	Incentivar la adhesión de Estados al SRVSOP.	0,20
C2	Promover los resultados del RASG-PA.	0,20

C3	Promulgar guía de orientación para vigilancia continua AGA y Navegación Aérea.	0,20
C4	Promover taller en cooperación CLAC-FAA.	0,20
C5	Seguir y promover los avances regionales decurrentes de la evolución del Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y del Plan Global de Navegación Aérea (GANP) de la OACI.	0,20

21. Respecto a la Tarea C1, sobre la promoción de la adhesión al SRVSOP, Brasil, en la condición de presidente de la CLAC por el bienio 2013/2014, se utilizó de diversos momentos para incentivar a los Estados miembros de la CLAC a adherir al SRVSOP, especialmente durante la última reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, realizada en Bogotá, Colombia.

22. Además, Brasil va circular una Carta a los Estados no miembros para divulgar las ventajas de los trabajos desarrollados por el Sistema, como por ejemplo, los conjuntos de reglamentos, manuales e guías armonizados con los Anexos del Convenio de Chicago, así como la participación en el Programa de Intercambio de Datos de Inspecciones de Seguridad en Rampa – IDISR. Por lo expuesto, ya se considera la tarea cumplida.

23. Respecto a la Tarea C2, de promoción de los resultados del RASG-PA, así como su importancia a la Macrotarea de la CLAC, el Punto Focal he presentado la Nota de Estudio NE18 en la GAPAJTA/31, así como también aprovecho la oportunidad de la última reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, en Bogotá, con una breve explicación presentada por el Director de Seguridad Operacional de la ANAC-Brasil, Carlos Pellegrino, sobre la importancia de los trabajos que desarrolla el RASG-PA, sobre las oportunidades de cooperación regionales que son llevadas a cabo por los equipos del Grupo y sobre la concientización necesaria a los Estados que no participan activamente de sus actividades sobre las posibilidades de incrementar su nivel de monitoreo y capacidad de respuesta a la exposición al riesgo de seguridad operacional. De lo expuesto, se queda cumplida la tarea.

24. Respecto a la Tarea C3, cabe recordar que su inclusión fue realizada bajo la consideración de la XX Asamblea de la CLAC sobre el Guía de Orientación para Vigilancia Continua, que no se incluyan explícitamente los subprogramas para las áreas AGA y Navegación Aérea. Todavía, lo que probablemente no se quedó claro en la ocasión es que el objetivo del Guía presentado por Chile era demostrar la estructura general y presentar modelos de criterios para la elaboración de los subprogramas.

25. Ese aspecto no se debe confundir con el desarrollo específico de los subprogramas, que ciertamente incluirían demasiados aspectos técnicos sobre los cuales la CLAC no es el foro más adecuado para tratar de la cuestión. La conclusión es que a esa tarea solo se podría agregar unos pocos aspectos de Navegación Aérea y AGA al Guía que tampoco lograrían más beneficios a lo que ya tenemos con el Guía aprobado por la XX Asamblea. Por lo tanto, sugerimos que esa tarea sea sacada del plan de trabajos en definitivo y que el tema sea considerado de forma más amplia caso se quiera, en el futuro, proponer una enmienda al Guía vigente.

26. Respecto a la Tarea C4, el Taller/Seminario CLAC-FAA sobre Seguridad Operacional de la Aviación General fue realizado en el Rio de Janeiro, entre los días 06 y 08 de mayo con el apoyo de la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil. Participaron en dicho taller representantes no solo de las autoridades de aviación de los países de la región, sino también de empresas y de operadores de la aviación general. Fueron tres días de presentaciones de alto nivel y de intensos debates entre los expertos.

ADJUNTO 11

27. Los temas presentados incluyen tanto la definición de lo qué constituiría la aviación general y de cómo se definiría un plan estratégico para el sector como las causas y las investigaciones de accidentes e incidentes. Igualmente, se discutieron aspectos técnicos de la formación y certificación de pilotos, requerimientos y responsabilidades, registro aeronáutico y operaciones ilegales.

28. Al final del taller, los participantes fueron divididos en grupos de trabajo, con el objetivo de promover el intercambio de sus percepciones sobre la importancia de los mecanismos regionales para tratar de cuestiones relacionadas a la AG. Resumidamente, se puede afirmar que la visión general de los participantes fue favorable a una integración regional más amplia entre los países latinoamericanos en lo que se refiere a la aviación general. Por lo expuesto, consideramos concluida la tarea.

29. Finalmente, sobre la Tarea C5, sobre el seguimiento de los avances regionales de implementación de los Planes Globales de la OACI, GASP y GANP, el Punto Focal presentó la Nota de Estudio NE22 en la GEPEJTA/32, en la cual el Grupo acordó en lo que los Estados irían compartir sus experiencias para presentación de una Nota Informativa al Comité Ejecutivo. También se sugiere continuar con la Tarea, aún más para que las informaciones sirvan de base para los trabajos de preparación y coordinación de la CLAC para la próxima Conferencia de Alto Nivel en Seguridad Operacional de la OACI (HLSC) que se realizará en 2015. Por lo expuesto, consideramos concluida la tarea.

30. Lo expuesto nos apunta para el siguiente nivel de avance:

Nº	Identificación	Avance actual	Ponderación de la tarea	Índice actual
C1	Incentivar la adhesión de Estados al SRVSOP.	1	0,2	0,2
C2	Promover los resultados del RASG-PA.	1	0,2	0,2
C3	Promulgar guía de orientación para vigilancia continua AGA y Navegación Aérea.	0	0,2	0
C4	Promover taller en cooperación CLAC-FAA.	1	0,2	0,2
C5	Seguir y promover los avances regionales decurrentes de la evolución del Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y del Plan Global de Navegación Aérea (GANP) de la OACI.	1	0,2	0,2
			Total:	80%

31. Exceptuando el caso de la Tarea C3, las demás tareas complementarias pueden ser retomadas a cualquier momento que se haga necesario en el futuro.