

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ**

CLAC/GEPEJTA/42/-INFORME
17/04/19

**CUADRAGÉSIMO SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/42)**

(Antigua, Guatemala, 18 al 20 de marzo de 2019)

INFORME

Lugar y fecha de la reunión

1. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) celebró su Cuadragésimo Segunda Reunión entre los días 18 al 20 de marzo de 2019, en el “Hotel Camino Real”, en Antigua, Guatemala.

Ceremonia de apertura

2. El Sr. Juan Carlos Trabanino, Presidente Ejecutivo de la Corporación de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) ofreció un discurso de bienvenida a los asistentes y la Sra. Mirtha Firely, Secretaria General de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) inauguró la Reunión.

Secretaría, Participantes y Coordinación

3. La Secretaría estuvo a cargo del Sr. Jaime Binder, Secretario de la CLAC y participaron en la reunión 27 delegados, representando a 9 Estados miembros, un Estado no miembro y cuatro organismos internacionales. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 1**.

4. Actuó como Coordinador de la Reunión el Sr. Giovanni Tobar, Asesor Ambiental de la Corporación de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), asistido por el Secretario de la CLAC.

Orden del Día

5. El Grupo de Expertos adoptó el Orden del Día que figura como **Adjunto 2** del presente informe, presentado por la Secretaría, considerando el reordenamiento de algunos puntos del orden del día para facilitar la presentación de Notas de estudio.

Cuestión 1 del

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

Cuestión 1.1 del

Orden del Día: **Impacto económico del Transporte Aéreo en el PBI**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/02 – Colombia

6. La Secretaría, por encargo de Colombia, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/02, en referencia al Impacto económico del Transporte Aéreo en el PBI, en el marco de la Res. A21-05 “Guía de coordinación y colaboración entre la Comisión Latinoamericana de aviación civil – CLAC y la Asociación de Transporte Aéreo Internacional – IATA (International Air Transport Association, en inglés) 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”. En se sentido, recordó que correspondía a Colombia, en su calidad de Punto Focal, realizar las coordinaciones con IATA para el seguimiento de estos estudios y que una vez efectuadas dichas coordinaciones presentaban la información más recientes contenidas en el siguiente link <https://www.iata.org/about/worldwide/americas/Pages/magic-of-aviation.aspx>.

7. De la misma manera, la Nota de estudio contenía el estudio desarrollado para la Región del Caribe que también contiene, entre otras, información valiosa sobre conectividad y competitividad en esta región. A manera de resumen, la información proporcionada se detalla a continuación y se solicitó que la misma fuera publicada en la página web de la CLAC.

Infografías

- Argentina (pdf)
- Brazil: [English](#) (pdf) [Portuguese](#) (pdf)
- Chile (pdf)
- Colombia (pdf)
- Ecuador (pdf)
- Mexico (pdf)
- Panama; [English](#) (pdf) [Spanish](#) (pdf)
- Peru: [English](#) (pdf) [Spanish](#) (pdf)
- Dominican Republic (pdf)

Reportes de países de América Central

- Belice [English](#) (pdf)
- Costa Rica [English](#) (pdf) [Spanish](#) (pdf)
- El Salvador [English](#) (pdf) [Spanish](#) (pdf)
- Guatemala [English](#) (pdf) [Spanish](#) (pdf)
- Honduras [English](#) (pdf) [Spanish](#) (pdf)
- Nicaragua [English](#) (pdf) [Spanish](#) (pdf)
- Panamá [English](#) (pdf) [Spanish](#) (pdf)

Nuevo Reporte para Colombia

- Colombia [Spanish](#) (pdf)

Nuevo Reporte para México

- México [English](#) (pdf) [Spanish](#) (pdf) - videos: [English](#) - [Spanish](#)

Conclusión

8. Sin comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada y encargó a la Secretaría publicar la información proporcionada por Colombia en la página web.

Cuestión 1.2 del**Orden del Día:****Experiencia Colombiana en Materia de Slots***Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/17 – Colombia*

9. La Secretaría, por encargo de Colombia, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/17 la misma que se refería a que desde el año 2008 el área operacional de su Administración viene analizando el incremento de las operaciones y los pronósticos de crecimiento a corto, mediano y largo plazo, los cuales mostraron la necesidad inherente de implementar un modelo de planificación automatizada con el fin de organizar y gestionar el crecimiento de la demanda con las limitantes de capacidad tanto del lado aire (pista-espacio aéreo), como del lado tierra (Terminales aéreas-plataforma-calles de rodaje) principalmente en el Aeropuerto El Dorado de Bogotá.

10. Al respecto, indicó que este procedimiento se realizaba con el fin de optimizar la capacidad disponible para satisfacer la alta demanda de algunas franjas horarias saturadas y mejorar el servicio desde una fase de planificación para evitar congestiones y demoras en escenarios tácticos con contingencias y limitaciones operacionales y que para su realización se tomaron los términos de referencia establecidos por IATA y OACI, acorde a las necesidades de los usuarios del transporte aéreo en Colombia y haciendo un uso óptimo de los recursos disponibles cumpliendo los requisitos de seguridad y eficiencia operacional exigidos por la comunidad aeronáutica internacional, es así como, con el acompañamiento de IATA, y una vez adquirido el Sistema SCORE, se implementó formalmente el proceso mundial de coordinación de slots en Colombia.

11. En esa línea de ideas, se indicó que habían adquirido el compromiso de cumplir con el calendario de actividades de coordinación a nivel internacional, basado en las temporadas verano (marzo a octubre) e invierno (octubre a marzo del siguiente año), lo que indica tiempos claros para el inicio del proceso de planificación a la que se acogen todos los operadores aéreos. Asimismo, consideró importante mencionar que, si bien se había iniciado este proceso desde el año 2015, fue a mediados del año 2017 que se trabajó en una reglamentación del tema, otorgando de esta manera seguridad jurídica a todas las partes involucradas en el proceso (operadores, explotadores aeroportuarios y Servicios de Tránsito Aéreo).

12. Finalizó la presentación concluyendo que, este sistema le había permitido a Colombia, ordenar la demanda de tráfico desde la planificación, evitando posibles fluctuaciones o sobredemandas que generan congestión, demoras y cancelaciones el día de la operación y la estructura base para determinar las limitantes y problemas inmediatos a atender en temas de infraestructura, recursos técnicos, procedimientos, sistemas y talento humano necesarios para optimizar la operación en los aeropuertos a nivel nacional. No obstante lo anterior, indicó que Colombia tiene muchos aspectos en los que debe continuar trabajando para llegar a la implementación total de este proceso.

13. En el debate, la Experta de República Dominicana consultó acerca de si la guía presentada por Colombia servía para vuelos regulares o para aquellos no programados, o en todo caso, como se manejaría esto. Al respecto, el Representante de IATA explicó que ésta era una metodología que cubría operaciones aeroportuarias en caso de saturación, scheduled and non-schedules y que, si algún Estado lo requiriera podrían ofrecer capacitación sobre este tema.

Conclusión

14. Sin más comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 1.3 del**Orden del Día:****Guía de Orientación 40º período de sesiones de la OACI***Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/03 – Colombia*

15. La Secretaría, por encargo de Colombia, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/03 que contenía la Guía de orientación para la participación de la CLAC en el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, que se realizará en Montreal, Canadá, del martes 24 de septiembre al viernes 4 de octubre de 2019. En ese sentido, se procedió a dar lectura, punto por punto, a las Cuestiones del Orden del día de la referida Asamblea.

16. Durante el debate, en relación a la Cuestión 3: Creación de los Comités y Comisiones”, se recordó que era necesario designar los Puntos Focales que estarían a cargo de cada una de las comisiones, quedando pendiente la comisión técnica, administrativa y de credenciales. Al respecto, el Representante de COCESNA tomó la palabra para comentar que anteriormente se habían nombrado hasta dos puntos focales por comisión, dado que podría presentarse algún inconveniente con las fechas de viaje que imposibilitarían la llegada de estos a la Asamblea OACI y que sugería que las comisiones fueran conformadas por Estados representantes de las Regiones CAR y SAM para contar con una adecuada distribución geográfica que nos represente. En ese sentido, se acordó que los Expertos llevarán sus propuestas de puntos focales a la próxima reunión del GEPEJTA a celebrarse en julio, en Lima, Perú.

17. A continuación, el Secretario se refirió en términos generales a la presentación de las Notas de estudio, pues independientemente que cada Estado elabore sus respectivas Notas, se esperaba que éstas contaran con el apoyo de los demás Estados de la CLAC, por lo que debían elaborarse con suficiente antelación. Asimismo, sugirió que dichas Notas fueran presentadas por un Representante de los Estados que se encontraban postulando como candidatos al Consejo de la OACI.

18. Sobre la Cuestión 5: Elección de los Estados miembros que estarán representados en el Consejo”, el Secretario recalcó que la lista de la CLAC fue acordada con la debida antelación y que fue informada tanto a los Estados miembros CLAC, como a las Comisiones pares de la CLAC, en diciembre del 2018. Sin perjuicio de ello, señaló que Jamaica había comunicado que presentaba su candidatura y que ya existía repuesta de la CLAC en relación a ello. Sobre este punto, el Representante de COCESNA indicó que si bien es cierto no todos los países cuentan con Cancillerías, si tenían Embajadas en Naciones Unidas y que la Secretaría debería circular cuanto antes la “Plancha CLAC”, a fin de evitar que las negociaciones en los países se hicieran basadas en temas ajenos a la aviación civil. Asimismo, puso énfasis en recordar que el trabajo de los miembros del GRULAC era muy importante en este tipo de acuerdos. Al respecto, se consideró importante precisar que Cuba, en su calidad de Presidencia de la CLAC, era el encargado de presentar la Nota de estudio correspondiente, para lo cual solicitaría la guía a la Secretaría para su elaboración.

19. Seguidamente, el Delegado de Brasil hizo énfasis en los tiempos con los que se contaba para la presentación y traducción de las Notas de estudio, considerando que, en base a las fechas de la Asamblea anterior, las Notas deberían enviarse a traducir a más tardar el 4 de agosto de 2019, para que posteriormente, el 9 de agosto estuvieran a disposición de OACI.

Cuestión 1.4 del**Orden del Día:****Derechos de Pasajero***Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/05 – Chile*

20. La Experta de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/05 en relación a los Derechos de Pasajero, recordando que durante la Reunión del GEPEJTA/37 (Perú, julio de 2016) se inició la discusión acerca de la revisión y modificación de la Res. A18-3 “Criterios y directrices en

materia de Servicio al Cliente y Calidad Total”, con el objetivo de incentivar las discusiones y posiciones acerca del tema, ocasión en la que se conformó el Grupo *ad hoc* integrado por Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Paraguay, Perú, Uruguay e IATA, mismo que ha trabajado en diversas propuestas para actualizar la Res. A18-03.

21. De esta manera y con el fin de alcanzar un consenso para modificar dicha Resolución, tomando en consideración los “Principios básicos de la OACI para la protección del consumidor”, Chile presentaba una propuesta basada en su normativa nacional sobre los derechos del pasajero aéreo: Ley N° 20.831 de 2015 que buscaba dar mayor protección al pasajero aéreo que actualizó la regulación en materia de entrega de información, denegación de embarque por sobreventa, atraso y cancelación de vuelos, etc.

22. A continuación detalló algunos aspectos considerados dentro de los Principios de la Normatividad Chilena como son la entrega de información, continuidad del viaje y la uniformidad de la regulación. Asimismo, las materias reguladas en relación al derecho a la información, denegación de embarque, atrasos y cancelaciones, retraso, daño, pérdida o destrucción del equipaje, devolución de tasas aeronáuticas, acomodación en clase superior, derecho a reparación del transportador y el tribunal competente.

23. En el debate, el Experto de Brasil sugirió circular la Nota de estudio presentada por Chile entre los miembros del Grupo *ad hoc* correspondiente, con el objetivo que sirva de input para elaborar el proyecto de resolución pertinente. Respecto a este Grupo, solicitaron adherirse a el República Dominicana, ALTA e IATA, para sumarse a Argentina, Brasil, Chile y Uruguay.

Conclusión

24. El GEPEJTA acordó encargar a la Secretaría circular la Nota de estudio presentada por Chile entre los miembros del Grupo *ad hoc* e incluir en dicho Grupo a los Expertos de República Dominicana, ALTA e IATA.

Cuestión 1.5 del

Orden del Día:

Trabajos aéreos

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/06 – Chile

25. La Experta de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/06 sobre los Trabajos Aéreos Especializados, indicando que la aviación comercial está asociada con el transporte aéreo de pasajeros carga y correo, sector que moviliza enormes cantidades de recursos a nivel mundial y demanda múltiples esfuerzos de coordinación y regulación por parte de diversos agentes públicos y privados. Sin embargo, los trabajos aéreos o servicios aéreos especiales también forman parte de la aviación comercial, esto está referido a todas las actividades realizadas con fines de lucro por medio de aeronaves y que no constituyen el traslado de personas o cosas de un lugar a otro: extinción de incendios, acciones de apoyo a la agricultura y la construcción, fotografía y filmación aérea, aerofotogrametría, vuelos de prospección y patrullaje, publicidad aérea, tratamiento de nubes, evacuaciones aeromédicas o ambulancia aérea, entre otros.

26. A continuación agregó que tratándose de los servicios de transporte aéreo existía cierta uniformidad en los mecanismos aplicables para acreditar los requisitos necesarios y llevar a la práctica la actividad pretendida en un país extranjero. Sin embargo, al tratarse de trabajos aéreos no se dispone de la misma estandarización en el tipo de acuerdos a celebrar y su contenido, como tampoco existía una adecuada coordinación para facilitar y liberalizar su desarrollo en otros Estados. En ese sentido, indicó que la Asociación Chilena de Helicópteros, puede detectar los siguientes obstáculos como son la falta de interlocutores claros, el trato preferente para aeronaves de matrícula local, control del uso de

combustible en razón de prevenir el narcotráfico u otros fines, alcances de la convalidación de licencias y el tiempo de duración de los trámites a realizar en el país limítrofe.

27. La Experta de Chile terminó su presentación indicando que en su país existían cerca de 120 operadores de trabajos aéreos en sus distintas variedades certificados conforme a los más altos estándares de seguridad operacional y dotados de modernas flotas de aviones y helicópteros, realidad que probablemente compartían muchos otros Estados de la Región y que los fenómenos naturales y las actividades económicas frente a las cuales el apoyo de estas empresas y aeronaves puede resultar provechoso son incontables. Es por ese que estimaba que la CLAC era el escenario adecuado para iniciar los estudios para evaluar el estado actual de los trabajos aéreos en Latinoamérica, diagnosticar los obstáculos y barreras que limitan su desarrollo y avanzar hacia la facilitación de su ejercicio en servicios transfronterizos, a fin de generar un mercado regional más competitivo.

28. A continuación, el Representante de COCESNA tomó la palabra para recordar que la CLAC cuenta con la Rec. A17-8 “Guía de orientación para el desarrollo de proyectos de trabajos aéreos especiales en Latinoamérica” y que sugería revisarla porque en ese documento se podrían encontrar las definiciones necesarias para el trabajo que se busca realizar. Asimismo, agregó que se podría incorporar el tratamiento de drones pues este tema es relativamente nuevo y no se encuentra contemplado en la Rec. A17-8.

29. El Secretario agregó que todos los países de nuestra Región estaban expuestos a fenómenos naturales o circunstancias no planificadas: incendios, terremotos y otras catástrofes y que muchas veces la capacidad de cada país no da abasto para cubrir estas emergencias, además las barreras de acceso eran bastante complicadas por requerirse de muchos trámites para lograr una autorización. Por todo esto coincidía con la importancia de considerar la Rec. A17-8 como base, agregando el tema de drones.

30. A continuación la Experta de Cuba sugirió que era conveniente la creación de un Grupo de Trabajo que se encargara de elaborar una propuesta de acuerdo bilateral para la cooperación que se diera entre dos o más Estados en caso de algún imprevisto o desastre natural. Al respecto, el Secretario tomó la palabra para apoyar la propuesta de Cuba, indicando que desde su punto de vista, éste debería ser un acuerdo multilateral. Esta propuesta también fue apoyada por República Dominicana.

31. En ese sentido, se procedió a la conformación del Grupo integrado por: Argentina, Bolivia, Brasil, Cuba, Chile, República Dominicana, Uruguay e IFALPA. La Experta de Chile se comprometió a enviar el primer borrador de Acuerdo Multilateral, en coordinación con Colombia, Punto Focal de la Macrotarea “Transporte y Política Aérea”.

Conclusión

32. El GEPEJTA acordó:

- a) encargar a Chile la elaboración de un Acuerdo Multilateral para Trabajos Aéreos Especiales, pudiendo tomar como base la Rec. A17-8 “Guía de orientación para el desarrollo de proyectos de trabajos aéreos especiales en Latinoamérica”; y,
- b) conformar el Grupo *ad hoc* que trabajará este tema con los Representantes de Argentina, Bolivia, Brasil, Cuba, Chile, República Dominicana, Uruguay e IFALPA.

Cuestión 2 del

Orden del Día:

Gestión Aeroportuaria

Cuestión 2.1 del

Orden del Día:

Manual de regulación y eficiencia aeroportuaria

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/16 – Uruguay

33. La Experta de Uruguay presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/16, la misma que hacía referencia al trabajo del Punto Focal en relación al “Manual de Regulación y Eficiencia Aeroportuaria”. En ese sentido, en primer término, hizo relación a la Encuesta sobre “Seguimiento de los Aspectos Económicos, Gestión de Aeropuertos, Servicios de Navegación y Procesos de Concesión de Aeropuertos”, que contaba solamente con el 27,2% de la totalidad de los Estados miembros, siendo insuficiente la información para la realización de un análisis profundo, pues dada la amplia gama de aspectos que involucra el referido Manual, surgía la necesidad de consensuar criterios y realizar un análisis de las Normas y métodos recomendados de los Anexos al Convenio de Chicago en Gestión Aeroportuaria, del Manual de Planificación de Aeropuertos Doc. 9184, Manual de Servicios de Aeropuertos Doc. 9137, Manual sobre Aspectos Económicos de Aeropuertos, Doc. 9562, Manual sobre Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea, Doc. 9161; Políticas de la OACI sobre Derechos Aeroportuarios y por Servicios de Navegación Aérea, Doc. 9082; Manual sobre Privatización de Aeropuertos y los Servicios de Navegación Aérea Doc. 9980; Criterios y directrices en materia de Servicio al Cliente y Calidad total (Res. A18-03), Orientación sobre Medio Ambiente y Aviación Civil en América Latina (Res. CLAC A21-07); Publicaciones de Organismos Especializados como ACI, IATA y ALTA.

34. Asimismo, recordó que durante el GEPEJTA/40 se acordó la reactivación del Grupo *ad hoc* para elaborar el Manual de Regulación Aeroportuaria (Argentina, Brasil, Chile, República Dominicana, Uruguay (Ponente), ALTA, IATA y ACI-LAC), mismo que se reunió en Punta del Este, Uruguay, antes de la Reunión del Comité Ejecutivo y que se había considerado necesario tener en cuenta la Res. A22-01 “Factores a considerar en la Concesión de Aeropuertos”, a fin de ampliar la información con la realidad existente de cada Estado miembro, como podían ser las regulaciones existentes en relación a Gestión Ambiental en los diferentes países o la regulación aprobada por los Estados en materia aeroportuaria.

35. Seguidamente, en lo concerniente al “Manual de Regulación de Aeropuertos y eficiencia Aeroportuaria” indicó que se había acordado que esta tarea debería continuar para el presente periodo. Asimismo, en lo que tiene que ver con la encuesta, se espera que se complete un número mínimo apropiado de respuestas de los Estados para, luego de su tabulación, obtener conclusiones y recomendaciones que permitan sugerir a los Estados Directrices en los diferentes temas que incluyen la encuesta.

36. Agregó además que, en la Reunión del Grupo *ad hoc* celebrada en Punta del Este, Uruguay se revisó el contenido de la encuesta “Gestión Aeroportuaria”, a efectos de evaluar si correspondía eliminar y/o agregar algunos de los ítems de la misma. En aquella ocasión, recordó que el representante de ACI/LAC se comprometió a tratar de obtener de los operadores las respuestas relacionadas a su área, en aquellos Estados que aún no habían completado la encuesta. Asimismo, el Grupo concluyó que debería realizarse un cambio de estrategia para el cumplimiento de esta tarea, de acuerdo a los siguientes lineamientos:

- Que cada uno de los Estados y Organismos Internacionales designe un Punto Focal responsable de los temas inherentes a la macro tarea, a efectos de lograr la centralización de la información.
- Que los representantes de Organismos Internacionales presentes en la reunión, analicen la posibilidad de completar lo relativo a sus áreas en los Estados que no aun no lo han hecho.
- Establecer prioridades dentro del programa de trabajo, d. Realizar una revisión de la Resoluciones adoptadas por la CLAC.

37. Finalmente, en relación al “Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria” se realizó una revisión al índice del Manual de ACI/LAC y se acordó que éste se usaría como punto de partida para el Manual de la CLAC. Asimismo, recordó que el Representante de ALTA sugirió que el índice podría agregarse un punto denominado Políticas Tarifarias que incluiría los principios establecidos en el Documento OACI 9082.

38. Iniciando el debate, la Experta de Cuba manifestó que su Estado no había respondido a la encuesta antes referida y que esto podría deberse a que muchas veces la Autoridad Aeronáutica no cuenta con esa información, sino que ésta está en manos de los prestadores de servicios aeroportuarios, por lo que sugería a la Secretaría envíe una carta a los Estados solicitando los datos de la persona responsable de responder este tipo de información.

39. A continuación, los Expertos de algunos Estados manifestaron su intención de formar parte del Grupo *ad hoc*, quedando por confirmar la participación de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, República Dominicana y COCESNA. Seguidamente, la Secretaría solicitó renovar el compromiso de los miembros del Grupo *ad hoc*, dado que en el último período esta tarea no había tenido el avance esperado.

Conclusión

40. El GEPEJTA acordó encargar a la Secretaría el envío de una comunicación para que cada Estado miembro designe un punto de contacto de sus prestadores de servicios aeropuertos, que completen la encuesta circulada por Uruguay.

Cuestión 2.2 del Orden del Día:

Recomendaciones OACI – Regulación Económica de Aeropuertos (supervisión económica) y Propuesta para la quinta ronda de concesiones (Infraero)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/15 – Brasil

41. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/15, la misma que hacía relación a la cuarta ronda de concesiones de aeropuertos en Brasil (2017), en la cual ANAC inició un proceso de convergencia de la regulación económica a las recomendaciones de la OACI y a las prácticas de regulación ampliamente difundidas a nivel internacional, en particular en lo que se refiere a los conceptos de consultation with users y constructive engagement.

42. A continuación se refirió a las principales recomendaciones de la OACI sobre la regulación económica de los aeropuertos (supervisión económica) y la propuesta en construcción para la quinta ronda de concesiones y para la Infraero, en que se pretende incorporar tales recomendaciones. Y agregó que la propuesta presentada tenía por objetivo prever la posibilidad de acuerdos directos entre los aeropuertos y sus usuarios, especialmente las compañías aéreas, sobre los parámetros de gestión de aeropuertos que en Brasil son establecidos previamente por el regulador de manera prescriptiva en normas o en contratos de concesión, lo que restringe la posibilidad de soluciones de mercado que, en muchos casos, son más eficientes que las soluciones reguladoras.

43. Finalmente, el Experto de Brasil agradeció al Secretario por el artículo que escribió para la página web de ANAC, en un boletín que sale cada seis meses y que puede ser revisado en la misma página.

Conclusión

44. Sin comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 3 del
Orden del Día:

Capacitación

Cuestión 3.1 del
Orden del Día:

Ofertar los cursos de capacitación y entrenamiento de la ANAC a los miembros de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/08 – Brasil

45. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/08, en la que mencionaba que Brasil, como miembro de la Comunidad de Autoridades de Aviación Civil Lusófonas (CAACL) desde el 2017, ofrecía a todos los funcionarios de las Direcciones Generales de Aviación Civil de sus países miembros la posibilidad de participar, sin costo, de todos los cursos preparados por ANAC, presencial o a distancia. A continuación, indicó que, en el 2018 se habían desarrollado 228 cursos presenciales, 2 cursos semipresenciales y 43 cursos a distancia, capacitando a 9.380 colaboradores.

46. El Experto de Brasil agregó que para el 2019 la oferta de cursos se hará extensiva a colaboradores de los países miembros de la CLAC, los cursos serán en portugués y se limitarán los participantes de los Estados miembros CLAC al 10% de las vacantes en los cursos presenciales y semipresenciales y el 20% de las vacantes en los cursos a distancia. Finalmente, proporcionó un link al que los interesados podrían acceder para aplicar a los cursos que ANAC ofrece <https://sistemas.anac.gov.br/capitacao/login/signup.php>

47. A continuación, el Secretario de la CLAC tomó la palabra para agradecer la información proporcionada por el Experto de Brasil, al tiempo de confirmar que ésta sería circulada a los Estados miembros y publicada en la página web de la CLAC, en la pestaña correspondiente a becas.

Conclusión

48. Sin más comentarios, el GEPEJTA acordó circular la información proporcionada por Brasil entre los Estados miembros, así como publicar en el sitio web de la CLAC la oferta de cursos ofrecida.

Cuestión 3.2 del
Orden del Día:

Compartir Cooperación Técnica respecto al Programa de Capacitación de Inspectores de Vuelo de ANAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/09 – Brasil

49. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/09 acerca de la Capacitación de Inspectores de Vuelo de ANAC. Iniciando la presentación recordó que en 2015 la OACI publicó el informe “Continuous Monitoring Approach Results (CMARReport)” que indicaba que pocos Estados contaban con una política detallada y eficiente para el entrenamiento y capacitación de sus inspectores respecto al elemento crítico EC-4. En ese sentido, agregó que para el año 2017, ANAC estableció un proyecto prioritario para estudiar cuestiones planteadas por OACI en relación al EC-4, observándose la imperiosa necesidad de establecer un programa de entrenamiento del personal ANAC, para mejorar su desempeño institucional.

50. A continuación explicó que la ANAC había elaborado un nuevo y moderno programa de capacitación para sus inspectores de vuelo, programa diseñado para mantener su personal de vuelo debidamente cualificado, el mismo que contaba con un alto grado de flexibilidad en su aplicación y operacionalización, con el objetivo de establecer una política continua de capacitación, con

entrenamiento personificado para garantizar un buen resultado, tanto a nivel institucional cuanto en relación con el State Safety Program – SSP.

51. Finalmente, indicó que con el ánimo de cooperación global establecido en el programa OACI “No Country Left Behind” para mejorar los niveles de seguridad de los Estados, ANAC invitaba a los Estados miembros de la CLAC a conocer su programa de entrenamiento desarrollado, ofreciendo apoyo para la adaptación y/o implementación local de programas similares, programa que define trayectorias de capacitación en tres niveles de aprendizaje: básico, especializado y avanzado, las mismas que contemplaban el conjunto de actividades llevadas a cabo por los inspectores de vuelo. Y que, en ese sentido, solicitaba a la Secretaría circular la presente Nota de estudio entre los responsables de los Estados miembros de la CLAC.

Conclusión

52. Sin comentarios, el GEPEJTA acordó encargar a la Secretaría circular la Nota de estudio proporcionada por Brasil, entre los Estados miembros de la CLAC.

Cuestión 3.3 del

Orden del Día:

Establecer cooperación con la CLAC para compartir ANACpedia

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/10 – Brasil

53. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/10 acerca del establecimiento de la cooperación para compartir la ANACpedia con la CLAC, informando que la ANACpedia era una base de datos desarrollada por ANAC compuesta por diccionarios monolingües y bilingües sobre definiciones y términos relacionados a la aviación en portugués, inglés-portugués/portugués-inglés, español-portugués/portugués-español, inglés-español/español-inglés y francés-portugués/portugués-francés, que reunía términos y siglas característicos de la producción textual de la aviación, disponible en el siguiente enlace: <http://www2.anac.gov.br/anacpedia/indexEspanhol.html>

54. Seguidamente, comentó que la ANAC pretendía proponer a la OACI el Proyecto “ICAOpedia” y sus productos principales: Disponer gratuitamente de los diccionarios de ANACpedia en el sitio web OACI para divulgarlos a la comunidad de aviación internacional y recibir contribuciones; traducir al portugués el Doc 9713 - International Civil Aviation Vocabulary, referido a la iniciativa de la OACI “No Country Left Behind”; cooperación con la OACI, estableciendo mecanismos de comunicación y reporte de informaciones; herramientas terminológicas en portugués, inglés, francés y español para el libre acceso de la comunidad internacional y la colaboración entre los países miembros de la OACI; traducir Doc 9713 - International Civil Aviation Vocabulary para el portugués.

55. Finalmente, se refirió a que la propuesta que presentaba era la de incluir en la página web de la CLAC un lugar para la ANACpedia para que los Estados miembros puedan cooperar con ella a través del análisis de datos y otras contribuciones, a fin de en el futuro, desarrollar una cooperación más profundizada, con definiciones de flujos de trabajo en asociación entre ANAC, CLAC y OACI.

56. Durante el debate, la Representante de FAA/USA felicitó a Brasil por el proyecto presentado y ofreció su apoyo para traducir información, dependiendo del tema, en caso sea necesario.

57. A continuación, el Experto de República Dominicana tomó la palabra para referirse al Instituto Panamericano de Aviación Civil (IPAC), comentando que han mantenido una conversación con COCESNA para trabajar de manera conjunta, que su intención era poder llevar a cabo una idea que se pueda ejecutar, cumpliendo con las necesidades de capacitación para los Estados miembros de la CLAC. Además, se refirió a que la posibilidad de generar acuerdos sobre cursos específicos para que los Estados puedan compartir sus experiencias porque muchos de ellos cuentan con centros de

instrucción y que sería bueno recopilar información acerca de las necesidades de capacitación que tienen los funcionarios de los Estados de la CLAC.

58. Asimismo, agregó que consideraba que las becas deberían revisarse pues era probable que éstas no se utilizarán no sólo porque son ofrecidas en inglés sino porque no cumplen con las necesidades que la Región tiene en cuanto a capacitación. Al respecto, tanto la Experta de Cuba, como la de Argentina, pusieron a disposición de los funcionarios de los Estados miembros de la CLAC, sus Institutos de Capacitación: Centro de Adiestramiento de la Aviación (CAA) y el Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (CIPE), respectivamente.

59. Sobre todo lo expuesto, el Secretario hizo uso de la palabra para agradecer el trabajo presentado por Brasil, confirmar que dicha información será incluida en la página web de la CLAC y que se haría una revisión de los resultados de la encuesta de necesidades de instrucción al 2020, realizada por la Secretaría/CLAC.

Conclusión

60. El GEPEJTA acordó encargar a la Secretaría incluir en su página web la información presentada por Brasil, en relación a la ANACpedia. Asimismo, circular una nueva encuesta para conocer las necesidades actuales de capacitación de los Estados miembros de la CLAC.

Cuestión 4 del

Orden del Día:

Medio Ambiente

Cuestión 4.1 del

Orden del Día:

Propuesta de temas ambientales e instrumento de recopilación de información para Notas de estudio para el 40º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/18 – Guatemala

61. El Experto de Guatemala presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/18 en referencia a la recopilación de información para la preparación de Notas de estudio para el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, recordó que en la Reunión del GEPEJTA/41 se presentó un proyecto de orden del día provisional, específicamente en lo relacionado al Comité Ejecutivo en las cuestiones X6, X7 y X8, que incluían temas de índole ambiental y de cambio climático: Disposiciones generales de Medio Ambiente, Aviación Internacional y Cambio Climático y Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA).

62. Seguidamente, recordó que en cada Asamblea de la OACI los Estados miembros de la CLAC han presentado la Nota de estudio “Contribuciones y avances de la aviación civil en Latinoamérica para coadyuvar a la sustentabilidad del transporte aéreo en la región”, en la cual se han presentado las acciones que los diferentes Estados han desarrollado en pro de la mejora del medio ambiente y en cumplimiento a las diferentes disposiciones emanadas por la OACI. En ese sentido, comentó que consideraba importante que nuevamente se presenten los avances de la región en las temáticas relacionadas con el ruido, calidad del aire local y principalmente las acciones que se han realizado de cara a la entrada en vigor del CORSIA a partir del 1 de enero del presente año.

63. A continuación, agregó que había elaborado un instrumento de recopilación de información, mediante el cual los Estados podrán remitir información al punto focal de la Macrotarea de medio ambiente, para su respectiva consolidación y elaboración de la propuesta de Nota de estudio, dicho instrumento se ha elaborado tomando como base el contenido de las resoluciones ambientales de la OACI (Res. A39-01, A39-02 y A39-03), ya que dichos documentos serán los que se actualizarán y

analizarán en el próximo periodo de la Asamblea de la OACI. En ese sentido, solicitó a la Secretaría circular el instrumento de recopilación entre los Estados miembros, indicando que la fecha límite es el 15 de abril de 2019.

Conclusión

64. Sin comentarios, el GEPEJTA acordó encargar a la Secretaría circular entre los Estados miembros, el instrumento de recopilación presentado por Guatemala, a fin que facilite el envío de información relacionada a Medio Ambiente, teniendo como fecha de envío abril de 2019.

Cuestión 4.2 del

Orden del Día:

Avances y línea de tiempo en la implementación del CORSIA

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/04 – Guatemala

65. El Experto de Guatemala presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/04 relacionada con los avances y la implementación del CORSIA, recordando que tanto ellos como Brasil habían informado al GEPEJTA en diversas notas de estudio sobre los avances en el desarrollo e implementación del mismo, como era el caso del avance de los trabajos técnicos del Global Market Task Force (GMTF) y el plan de trabajo para el desarrollo de las SARP's, presentadas por Brasil. Asimismo, se refirió al análisis sobre el avance en la elaboración del Volumen IV del Anexo 16, el manual técnico ambiental y los documentos de soporte para la implementación del CORSIA, entre otros temas.

66. A continuación, consideró de suma importancia resaltar que mediante comunicación Ref.: AN 1/17.14-18/78 de fecha 20 de julio de 2018, OACI había notificado a los Estados sobre la adopción de la primera edición de las Normas y métodos recomendados internacionales, Protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) (Anexo 16, Volumen IV, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional) y que en ese sentido, informaba que 78 Estados (76.93% de la actividad de la aviación internacional) habían manifestado su interés en participar como voluntarios en el CORSIA desde la fase piloto, específicamente México, Guatemala, El Salvador, Costa Rica, Jamaica y República Dominicana, Estados miembros de la CLAC, pertenecientes a la Región NACC de la OACI.

67. Finalmente, consideró importante resaltar que se esperaba la participación de la mayor cantidad de Estados en el CORSIA para asegurar la integralidad del esquema. Sin embargo, de la Región SAM y sus 13 miembros solamente haya un participante en la fase voluntaria, por lo que consideraba de suma importancia que los Estados de esta Región se sumen a esta importante iniciativa impulsada por la OACI, pues Sudamérica es la región que menos participación tenía en el CORSIA hasta la fecha.

68. En los comentarios, el Representante de ALTA indicó que ellos no participaban del CORSIA en la fase voluntaria e informó sobre los seminarios de capacitación que estaban ofreciendo, sin costo, los mismos que se desarrollarían Argentina y Panamá, en junio y julio del presente año, respectivamente.

69. A continuación, la Secretaría hizo uso de la palabra para comentar que consideraba que el ingreso a la fase voluntaria era una decisión que, más allá de los temas ambientales, también había que analizarla a la luz de potenciales distorsiones comerciales. Por ejemplo, hay que observar que podría suceder desde una perspectiva comercial en relación a países como El Salvador que sí se encontraba participando del CORSIA de manera voluntaria, frente a Panamá que aún no había entrado al sistema. Recalcó que, en todo caso, cada Estado soberanamente puede elegir entrar o no a la fase voluntaria.

Conclusión

70. Sin más comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada.

Cuestión 4.3 del**Orden del Día:****Ofrecimiento de apoyo a los Estados de la CLAC que tengan interés en desarrollar sus respectivos inventarios nacionales de emisiones atmosféricas de la aviación civil**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/19 – Brasil

71. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/19, en ella se refería a que la aviación civil mundial ha experimentado un crecimiento muy significativo en las últimas décadas, convirtiéndose en una actividad económica que despierta preocupaciones ambientales, exigiendo que las autoridades regulatorias adopten planes de control y estrategias de mitigación de sus efectos.

72. Seguidamente, agregó que, con la intención de promover el desarrollo sostenible de la aviación de acuerdo con la Política Nacional de Aviación Civil (Decreto 6780/2009), Brasil había adoptado esfuerzos de naturaleza informativa sobre el impacto ambiental de su aviación civil, publicando en el 2014 el primer inventario nacional de emisiones atmosféricas de la aviación civil brasileña, cuya segunda edición será publicada próximamente.

73. Destacó asimismo que la experiencia agregada con el desarrollo de la segunda edición del inventario de emisiones había permitido que la ANAC esté aún más segura para apoyar a los miembros que tengan interés en desarrollar sus respectivos inventarios de emisiones. Dicha podría incluir compartimento de metodologías que sean adecuadas en cada caso, de acuerdo con la disponibilidad de recursos y datos de entrada del Estado, por lo que solicitó a la Secretaría circular esta Nota de estudio entre los Estados miembros para que los responsables de esta materia pudieran acceder a la información presentada.

Conclusión

74. Sin comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada y encargó a la Secretaría circular la presente Nota entre los Estados miembros.

Cuestión 5 del**Orden del Día:****Seguridad Operacional****Cuestión 5.1 del****Orden del Día:****Propuesta de Cooperación Técnica para intercambiar experiencias y realizar auditorías conjuntas simuladas relacionadas al Programa USOAP**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/11 – Brasil

75. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/11 sobre la propuesta de cooperación técnica para intercambiar experiencias del Programa USOAP, destacando que en base a experiencias pioneras desarrolladas con Canadá y Francia, Brasil está consciente de la importancia de la realización de auditorías conjuntas simuladas para el desarrollo de la preparación planificada, constante y sistémica para la auditoría USOAP. En este sentido, comentó que ANAC se colocaba a disposición de los miembros de la CLAC que estén interesados en establecer iniciativas de cooperación técnica con el fin intercambiar experiencias y eventualmente llevar a cabo auditorías simuladas conjuntas.

76. Seguidamente, el Experto de Brasil sugirió la conformación de un Grupo *ad hoc* con el objetivo de intercambiar experiencias y realizar auditorías conjuntas, al tiempo de solicitar a la Secretaría el envío de la presente Nota para conocimiento de los Estados miembros. Al respecto, el Secretario comentó que este tema se coordinaría con Chile, Punto Focal de la Macrotarea, y que los Estados que así lo desearán podrían sumarse al Grupo *ad hoc*.

Conclusión:

77. Sin comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada y encargó a la Secretaría circular la presente Nota entre los Estados miembros, así como coordinar la creación de un Grupo *ad hoc* con el Punto Focal, Chile.

Cuestión 5.2 del Orden del Día:

Establecimiento de un canal de comunicación para la gestión de crisis en la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/12 – Brasil

78. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/12 en relación a las experiencias de ANAC sobre la importancia de la gestión de crisis y de cómo estar adecuadamente preparada para tales situaciones, pues esto había dado como resultado el desarrollo de un reglamento interno, una estructura y un plan específico con procedimientos que deben ser seguidos por los diferentes componentes de esta estructura en la eventualidad de sucederse una situación de crisis.

79. Asimismo, recordó como nuestra región fue testigo de un accidente aéreo que afectó fuertemente al menos a tres diferentes países por motivos distintos, como fue el accidente del equipo de fútbol brasileño Chapecoense en noviembre de 2016, pues en aquella ocasión, ANAC utilizó su plan de gestión de crisis para seguir los procedimientos establecidos en el documento, lo que contribuyó considerablemente para la efectiva coordinación con las demás entidades brasileñas y para la pronta respuesta de la Agencia a la sociedad. Sin embargo, en ese momento, todavía no había una herramienta que posibilitase la pronta comunicación entre puntos focales previamente designados por los miembros de la región.

80. En ese sentido y a fin de estar preparado para cuando situaciones así se repitan, consideraba importante para un proceso eficaz de gestión de crisis transnacional establecer un canal de comunicación entre puntos focales previamente designados por los países miembros de la CLAC para compartir informaciones en situación de crisis. Para tal fin, el Experto de Brasil solicitó la generación de una base de datos que contenga los nombres y datos de contacto de los puntos focales antes mencionados, por lo que solicitó a la Secretaría de la CLAC circular entre los miembros de la Comisión un formulario, así como la creación de un procedimiento de actualización anual de la información enviada.

81. Durante el debate, el Secretario sugirió hacer simulaciones para verificar el funcionamiento de esta comunicación, para asegurar que no falle al momento de presentarse una crisis. Asunto que fue apoyado por Brasil, quien comentó que de manera interna su país lo había hecho, pero que estaba abierto a involucrar otros países en dicha simulación.

Conclusión

82. Sin más comentarios, el GEEPJTA acordó encargar a la Secretaría la circulación de la ficha para completar los datos de los puntos focales y el establecimiento de un procedimiento de actualización anual de esta base de datos.

Cuestión 5.3 del**Orden del Día:****Presentar el objetivo del Panel de Mercancías Peligrosas de la OACI y sus principales discusiones**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/13 – Brasil

83. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/13 recordando que en la Reunión del GEPEJTA/40, habían presentado una Nota de estudio sobre “Compartir agenda de trabajo y ofertar cooperación en temas de seguridad operacional relacionados con los Paneles de que la ANAC participa en la Comisión de Navegación Aérea (ANC) de la OACI” y que uno de los objetivos de dichos paneles era la de discutir, considerando plazos y fechas determinados, soluciones para problemas específicos y también desarrollar estándares para la evolución de la navegación aérea que no pueden ser elaborados dentro de la ANC o con los recursos establecidos de la Secretaría de la OACI.

84. Seguidamente, agregó que, conociendo que la representatividad regional en los paneles de la ANC no era abundante y entendiendo la importancia de los temas debatidos en el Panel de Mercancías Peligrosas de la OACI para la región, la ANAC entiende que es relevante compartir la agenda de trabajo desarrollada de que participa y se ponía a disposición de los miembros para cooperar junto a los países que tengan interés respecto a los temas relacionados, por lo que solicitaba a la Secretaría la circulación de la presente Nota entre los Estados miembros CLAC.

Conclusión

85. Sin comentarios, el GEEPJTA acordó encargar a la Secretaría la circulación de la Nota de estudio.

Cuestión 5.4 del**Orden del Día:****Panel de Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS)– Remotely Piloted Aircraft System Panel (RPASP)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/14 – Brasil

86. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/14 acerca de la participación de su Estado en el Panel de Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), en relación a la recomendación de dar seguimiento al trabajo empezado por el Grupo de Estudio sobre Sistemas de Aeronaves No Tripulada – Unmanned Aircraft Systems Study Group (UASSG). Finalizó su presentación indicando que los trabajos realizados pretendían atender la estrategia establecida en el Plan Global de Navegación Aérea (GANP), que prevé la inserción gradual de los RPAS en el sistema de la aviación internacional hasta una completa integración a partir de 2031, cuyo cronograma también presentó para conocimiento de los Estados.

Conclusión

87. Sin comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 5.5 del**Orden del Día:****Seguridad Operacional**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/20 – Chile

Cuestión 6 del**Orden del Día:****Otros asuntos**

Cuestión 6.1 del**Orden del Día:****Presentación Página Web CLAC***Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NI/01 – Secretaría*

88. La Secretaría presentó la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/42-NI/01 acerca de la necesidad de realizar mejoras y actualizaciones en la página web de la CLAC que responda a los avances de la tecnología. En ese sentido, detalló los cambios realizados en la web, gracias al aporte del personal de la Secretaría y presentó la nueva estructura, misma que puede visualizarse en <http://clacsec.lima.icao.int>:

- “Quienes somos” presenta información sobre: Reseña histórica, Visión, Misión y Valores; Objetivos Estados miembros, Comité Ejecutivo; Secretaría-CLAC; Organigrama; Esquema de trabajo y Transparencia, esto último referente a los balances auditados que envía la OACI sobre la administración de la CLAC
- “Normativa”, pone a disposición del público la normativa que regula el funcionamiento de la CLAC
- “Plan estratégico” permite descargar el plan estratégico aprobado por la XXII Asamblea y el Plan Estratégico revisado por la XXIII. Esta pestaña incluye también información sobre las Macrotareas
- “Reuniones” muestra las reuniones de la CLAC para el presente bienio. Asimismo, en el menú de la izquierda se pueden ver las reuniones de períodos anteriores, clasificadas por tipo y ordenadas por cada bienio
- “Documentos” contiene diversos documentos que la CLAC utiliza para su trabajo, esto es el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos, las Decisiones vigentes, Acuerdos suscritos con Estados y Organismos, así como Estudios realizados a los Estados miembros
- “Becas” muestra todas las becas ofrecidas conforme los Acuerdos de Cooperación mutua suscritos por la CLAC y Organismos y/o Estados
- “Noticias” contiene las noticias más relevantes del mes en curso
- “Miembros” permite el acceso a los documentos restringidos de la CLAC

89. Asimismo, el Secretario manifestó que el objetivo que pretende alcanzarse con esta nueva estructura es que los usuarios accedan con mayor facilidad a la información que se proporciona y que sea útil como instrumento de trabajo para el intercambio de información, para lo cual se consideraba importante que las Autoridades de los Estados miembros revisarán y completarán la información correspondiente a sus Organismos para mantener la página web actualizada, específicamente para incluir data relacionada a la red aeroportuaria y tratados internacionales firmados por los Estados.

90. Finalmente se refirió a la importancia de contar con la página web tanto en inglés como en portugués, idiomas oficiales de la CLAC además del español, asunto que se iría implementando poco a poco, para lo cual también sería positivo contar con el apoyo de algún Estado miembro que pudiera brindar colaboración en este asunto, sin perjuicio de contratar también un traductor/interprete que realice este trabajo.

91. Abriendo el debate, el Experto de Brasil manifestó que ANAC/Brasil contaba con un departamento específico que realiza este tipo de trabajo y que consultaría sobre la posibilidad de brindar apoyo para traducir la página web al portugués. Antes de terminar la Reunión, confirmó que apoyarían con la traducción de la página web, para lo cual presentó el primer avance, el mismo que fue entregado a la Secretaría para empezar con la actualización de la web.

92. A continuación, el Representante de COCESNA felicitó la nueva página web y sugirió algunas actualizaciones pues se había producido el cambio de la Autoridad Aeronáutica de la DGAC de Ecuador, así como la del DECEA de Brasil. Asimismo, se refirió a la actualización del Estatuto CLAC,

específicamente a lo relacionado a la representación geográfica y sistema de rotación para la integración del Comité Ejecutivo, para lo cual podría utilizarse de modelo la experiencia de los Estados Africanos.

93. Seguidamente, el Experto de COCESNA se refirió al Plan Estratégico indicando que si bien es cierto este es un tema que se va analizar en los próximos días, durante la Reunión del GRUGES, era importante priorizar los temas que se desea sean trabajados e incluidos en el, así como la inclusión de otras prioridades de índole administrativo.

94. Cabe precisar que, sobre este punto, en el segundo día de Reunión, el Experto de Brasil comentó que había mantenido conversaciones al interior de la ANAC y que había procedido a la traducción al portugués de las pestañas y cara principal de la página web, entregando dicha información a la Secretaría para la actualización correspondiente.

95. A continuación, el Experto de República Dominicana consultó acerca de la posibilidad de presentar las notas de estudio de una forma más ilustrativa, para que pueda utilizarse una presentación de power point que acompañe las notas de estudio que se presenten a las próximas reuniones del GEPEJTA. Respecto a ambos puntos el Secretario agradeció los aportes de ambos Expertos e indicó que coincidía con que era pertinente construir una metodología que permita que cada presentación de notas de estudio se realice mediante una presentación de power point que ilustre de mejor manera el contenido de las notas.

Conclusión

96. El GEPEJTA acordó:

- a) encargar a los Estados miembros que revisen la sección “Estados miembros” y completen y/o actualicen la información acerca de sus Administraciones;
- b) encargar a los Estados miembros envíen información a la Secretaría acerca de la red de aeropuertos con los que cuentan, así como los Acuerdos suscritos con otros Estados y/o Organismos;
- c) que la Secretaría trabaje de manera conjunta con Brasil para aprovechar la cooperación de éste para la traducción de la página web al portugués;
- d) encargar a la Secretaría la actualización constante de su página web con los inputs recibidos de los Estados miembros.

Cuestión 6.2 del

Orden del Día:

Visita Presidencia Oficinas Secretaría CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NI/02 – Secretaría

97. La Secretaría presentó la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/42-NI/02 referida a la visita de la Presidencia CLAC a las Oficinas de la Secretaría, recordando que durante ésta se realizaron visitas a la Oficina SAM/OACI, así como a la Dirección de Aeronáutica Civil de Perú.

98. A continuación se refirió a que también se llevó a cabo una reunión virtual con los miembros del Comité Ejecutivo, en la cual participaron los Directores y delegados de Chile y Uruguay. Además de una comunicación telefónica posterior con República Dominicana. Como producto de esta reunión se obtuvieron varias consideraciones importantes para este nuevo bienio:

- La página web de la CLAC fue renovada con la finalidad de hacerla más ágil y amigable, con el fin de usarla como herramienta de trabajo, actualizándola constantemente.
- Las reuniones y eventos podrán ser flexibles para reducir la duración de las reuniones, armonizando el trabajo.

- Se pide a los Puntos Focales que tienen a su cargo Macrotareas, que envíen a la Secretaría los datos de contacto (nombre, teléfono, email) para coordinar de manera eficiente el trabajo al interior de la CLAC y en coordinación con OACI. Además de fomentar la participación de dichos Puntos Focales en las diferentes reuniones CLAC (GEPEJTA, GRUGES, Grupos ad hoc, etc.), así como en teleconferencias.
- Empezar los trabajos de la elaboración del nuevo Estatuto en las reuniones del GRUGES y GEPEJTA, así como lo relacionado con la revisión de la normativa actual a fin de modificarla, en caso fuera necesario.
- Procurar que las Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones sean breves y simples, de fácil comprensión para el público en general, para que sean útiles para todos los Estados y puedan ser utilizadas en la elaboración de sus respectivas normas.
- La Autoridad Aeronáutica de Argentina, notificó que el proyecto IPAC, con sede en Argentina finalizó, por lo que corresponde al Punto Focal de “Capacitación” definir un nuevo modelo de Instituto.
- La Plancha de la CLAC fue circulada en diciembre de 2018, la misma que debe ser reforzada con la presentación de dicha lista a las Cancillerías de cada Estado miembro.

99. Durante el debate la Experta de Cuba destacó que la visita representó para la Presidencia un intercambio muy positivo, que uno de los puntos importantes en los que requiere trabajar es hacer que las reuniones de trabajo sean más cortas y que se pueda trabajar de forma virtual entre reunión y reunión. Agregó que sabe que los cambios no son sencillos, pero que es importante ir haciéndolos poco a poco.

100. Seguidamente, el Delegado de COCESNA se refirió a que el trabajo de los Grupos *ad hoc* es importante para, entre otros temas, preparar las notas que los Estados miembros de la CLAC presentarán a la Asamblea de la OACI.

101. A continuación, la Experta de República Dominicana manifestó que consideraba todos los puntos mencionados anteriormente importantes y que la metodología de trabajo va cambiando porque ahora contábamos con instrumentos tecnológicos que nos permiten trabajar de manera virtual, haciéndolo más dinámico y permitiéndonos avanzar mejor. Acerca del Estatuto recordó que este trabajo se inició en la Reunión del GRUGES de Bogotá y que más que pensar en la ratificación, debería pensarse en un nuevo Estatuto que sea apropiado para la actualidad de la Comisión. Finalmente resaltó la gran capacidad del nuevo Secretario para llevar a cabo esta tarea.

102. Por su parte, el Delegado de COCESNA ofreció todo su apoyo relacionado con los distintos temas a trabajar, a tiempo de felicitar a la Secretaría por la actualización de la página web. En relación a la duración de las reuniones coincide con que es una buena iniciativa, pues a los Estados les cuesta mucho salir de sus Administraciones para pasar fuera una semana en una reunión de trabajo y que es justamente un asunto que limita la participación de algunos Estados. Destacó asimismo, que el registro en la página web de los datos de contacto de los Puntos Focales de las Macrotareas es muy importante, para que puedan evaluarse el avance de las tareas. Terminó su participación, refiriéndose a las negociaciones con otros Organismos, pues no se podía perder un asiento en el Consejo de la OACI, pues había otros Estados haciendo sus gestiones. Recordó asimismo, que también se encontraba próxima la elección del nuevo Secretario OACI y que sería importante que éste fuera ocupado por un Representante de Latinoamérica.

Conclusión

103. Sin más comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 6.3 del**Orden del Día:****Ratificación de Brasil al Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NI/03 – Secretaría

104. La Secretaría presentó la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/42-NI/03, misma que hacía referencia a que el pasado 7 de marzo del presente año, la Secretaría había recibido de la Embajada de Brasil, la Carta No 048 que contenía la Ratificación de Brasil al Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados miembros de la CLAC, celebrado en Brasilia, el 8 de noviembre de 2012.

Conclusión

105. Sin comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada.

Cuestión 6.4 del**Orden del Día:****Fortalecimiento de la competencia de las Administraciones de Aviación Civil en la evaluación económica de los Proveedores de los Servicios de Navegación Aérea ANSP y operadores de aeródromos**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/07 – Oficina SAM/OACI

106. La Secretaría, por encargo de la Oficina Sudamericana Regional de la OACI, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/42-NE/07 en la que detallaba que durante la Décimo cuarta Reunión de Autoridades de Aviación Civil (RAAC/14), realizada en Santiago, Chile, el 27, 28 y 30 de octubre de 2015, se había tratado el tema del fortalecimiento de la competencia de las Administraciones de Aviación Civil en la evaluación económica de los proveedores de servicios de navegación aérea, estimándose oportuno que se considerara la implantación de las políticas de la OACI sobre derechos, contenidas en el Documento 9082, como una prioridad de implantación para el período 2017-2019 para la Región SAM.

107. A continuación, la Nota hacía referencia a que en la Décimo Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil (RAAC/15), realizada en Asunción, Paraguay, del 4 al 6 de diciembre de 2017 se concluyó que la Secretaría iniciará las actividades para desarrollar la estrategia para fortalecer la competencia de las Administraciones de Aviación Civil en el concepto de la evaluación económica de los Proveedores de los Servicios de Navegación Aérea ANSP y operadores de aeródromos y presente un documento inicial para mediados del año 2018; que se realizará un análisis de la situación actual de los Estados en relación a la aplicación de las guías contenidas en el Documento 9082 y se realizará esta actividad bajo un enfoque colaborativo, con el apoyo de todos los Estados de la Región, nominando puntos focales al respecto para el 31 de enero de 2018, la Secretaría de la CLAC y la IATA (Conclusión RAAC/15-6). Finalmente, la Nota solicitaba se designe un punto focal de la CLAC para coordinar el trabajo correspondiente con la Oficina SAM/OACI.

108. Durante el debate el Secretario consultó a República Dominicana si ellos podrían adoptar esta tarea como Punto Focal de Capacitación para la implementación del Doc. 9082. Al respecto, el Experto de República Dominicana consultó si era necesario para su Estado contar con personal especializado OACI, sobre lo que el Secretario confirmó que la capacitación la daba OACI y que para la coordinación de dicha capacitación solicitaban un punto focal en la CLAC. Al respecto, el Representante de COCESNA solicitó a la Secretaría buscar el Estado que actuaría como Punto Focal sobre este tema. La Secretaría por su parte, confirmó que coordinaría este asunto con un Estado miembro de la Región SAM.

Conclusión

109. Sin más comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada y encargó a la Secretaría establecer los contactos correspondientes para designar un Estado de la Región SAM como Punto Focal en esta materia.

Cuestión 6.5 del**Orden del Día:****Presentación Ministerio de Turismo de Guatemala**

110. El Señor Juan Pablo Nieto, Sub Director General del Instituto Guatemalteco de Turismo (INGUAT), realizó una presentación acerca de la política de turismo de su país, la misma que se acompaña como **Adjunto 3** al presente informe. Al respecto, el Secretario informó a los participantes que esta idea de exponer las políticas de turismo de cada Estado era una forma positiva de crear sinergia entre la aviación y el turismo y que era una práctica que, a partir de la presente reunión, se desarrollaría en los próximos eventos de la CLAC.

Conclusión

111. Sin comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Clausura

112. El Director de la DGAC de Guatemala agradeció la visita y participación de los Delegados asistentes a la Reunión, al tiempo que el Secretario de la CLAC agradeció a los participantes por el trabajo desarrollado y el apoyo recibido por parte de la Autoridad de Aviación Civil de Guatemala, procediendo a clausurar la reunión.



GEPEJTA/42

(Antigua Guatemala, Guatemala, 18 al 20 de marzo de 2019)

NOMBRE / CARGO	ORGANISMO	DATOS DE CONTACTO
ESTADOS MIEMBROS		
ARGENTINA		
Barbara Becker Directora Nacional de Transporte Aéreo	Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC	T: (5411) 5941 3111 E: bbecker@anac.gob.ar
BOLIVIA		
Carlos Cabellero Jefe Unidad de Servicios Aerocomerciales	Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC	T: (591 2) 244 4450 E: ccaballero@dgac.gob.bo
Julio Luna Director Jurídico	Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC	T: (591 2) 244 4450 E: jluna@dgac.gob.bo
BRASIL		
Astor Neto Analista de Relaciones Internacionales	Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC	T: (55 61) 3314 4515 E: asint@anac.gov.br
CHILE		
Macarena Roa Abogada	Junta de Aeronáutica Civil – JAC	T: (562) 2519 0900 E: mroa@mtt.gob.cl
CUBA		
Adys Sanchez Asesora Jurídica	Instituto de Aviación Civil de Cuba – IACC	T: (537) 838 114 E: adys.sanchez@iacc.avianet.cu
Karel Picallo Relaciones Internacionales	Instituto de Aviación Civil de Cuba – IACC	T: (537) 838 114 E: karel.picallo@iacc.avianet.cu
NICARAGUA		
Aida Ortiz Auxiliar de Registro Aeronáutico	Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil – INAC	T: (505) 2276 8580 Ext. 1602 E: capacitacion@inac.gob.ni

Ruth Molina Responsable de la Oficina de Asesoría Legal	Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil – INAC	T: (505) 2276 8580 Ext. 1490 E: alegal@inac.gob.ni
PARAGUAY		
Maria Liz Viveros Sub Directora de Transporte Aéreo	Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC	T: (595 21) 212 530 E: staa@dinac.gov.py
Allison Colman Gerente de Regulación de Servicios Aerocomerciales	Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC	T: (595 21) 212 530 E: acolman@dinac.gov.py gta_rac@dinac.gov.py
REPÚBLICA DOMINICANA		
Bernarda Franco Manager Departamento de Transporte Aéreo	Junta de Aviación Civil – JAC	T: (1 809) 689 4167 E: bfranco@jac.gob.do
Jorge Peña Encargado del Departamento Jurídico	Junta de Aviación Civil – JAC	T: (1 809) 689 4167 E: jp@jac.gob.do
Juan Thomas Director	Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas – ASCA	T: (1 809) 633 1100 Ext. 2184 E: jthomas@asca.edu.do
URUGUAY		
Pablo Simeone Director General de Aviación Civil	Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica - DINACIA	T: (598) 2 604 0408 E: psimeone@adinet.com.uy
Elsa Novelli Jefa de Asesoría Económico Financiera	Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica - DINACIA	T: (598) 2 604 0408 Ext. 4221 E: enovelli@adinet.com.uy
Sergio Perez Lauro Director de Transporte Aéreo Comercial	Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica - DINACIA	T: (598) 2 604 0408 E: sperez@adinet.com.uy
Virginia Silvera Asesora	Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica - DINACIA	T: (598) 2 604 0408 Ext. 4223 E: vsilvera@adinet.com.uy
ESTADOS NO MIEMBROS		
FAA		
Krista Berquist Manager, Western Hemisphere Office	U.S. Federal Aviation Administration – FAA	T: (202) 267 0917 E: Krist.Berquist@faa.gov

Claudio Bartolucci FAA Representative – South America	U.S. Federal Aviation Administration – FAA	T: (55 61) 3313 7580 E: Claudio.Bartolucci@faa.sv
ORGANISMOS INTERNACIONALES		
ALTA		
Gonzalo Yelpo Asesor Jurídico	Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo - ALTA	T: (507) 381 9061 E: gyelpo@alta.aero
COCESNA		
Giovanni Tobar Asesor Regional en Medio Ambiente y Cambio Climático	Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea – COCESNA	T: (502) 2260 6422 Ext. 2034 E: giovanni.tobar@cocesna.org / giovatoba@gmail.com
Abner Gonzalez Especialista en Medio Ambienta	Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea – COCESNA	T: (502) 2260 6422 Ext. 2034 E: abner.gonzalez@cocesna.org
Lucia Gonzalez Asistente Administrativa	Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea – COCESNA	T: (502) 2260 6422 Ext. 2034 E: lucia.gonzalez@cocesna.org
Marco Ospina Asesor COCESNA	Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea – COCESNA	T: (502) 2260 6422 Ext. 2034 E: marco.ospina@cocesna.org
IATA		
Oracio Marquez Director MER Regional	International Air Transport Association – IATA	T: (305) 779 9854 E: marquez@iata.org
IFALPA		
Florencia Dovichi Legal Advisor	International Federation of Air Line Pilots Associations - IFALPA	T: (54 11) 4958 5114 E: legales@apla.org.ar



COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**CUADRAGÉSIMA SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE
EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y
JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/42)**

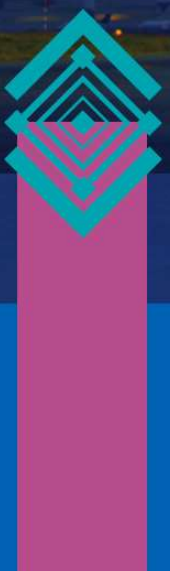
(Antigua Guatemala, Guatemala, 18 al 20 de marzo de 2019)

PROGRAMA TENTATIVO DE TRABAJO

DÍA	HORA	ASUNTO
Lunes 18.03.19	08:00 – 09:00	Registro de participantes
	09:00 – 09:15	Inauguración
	09:15 – 09:30	Intervalo para despedir Autoridades
	09:30 – 10:30	Presentación WWACG
	10:30 – 10:45	Pausa para café
	10:45 – 12:15	Cuestión 1
	12:15 – 12:30	Pausa para café
	12:30 – 14:00	Cuestión 1
Martes 19.03.19	09:00 – 10:30	Cuestión 2
	10:30 – 10:45	Pausa para café
	10:45 – 12:15	Cuestión 3
	12:15 – 12:30	Pausa para café
	12:30 – 14:00	Cuestión 4
Miércoles 20.03.19	09:00 – 10:30	Cuestión 5
	10:30 – 10:45	Pausa para café
	10:45 – 12:15	Cuestión 6
	12:15 – 12:30	Pausa para café
	12:30 – 14:00	Cuestión 6



Instituto Guatemalteco de Turismo



POLÍTICAS DE TURISMO PARA GUATEMALA

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

La Antigua Guatemala, marzo 2019

Política Nacional para el Desarrollo Turístico Sostenible de Guatemala 2012-2022

Objetivo superior:

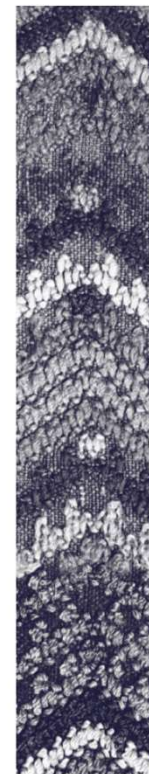
Consolidar al turismo como eje articulador del desarrollo de la Nación en el marco de la sostenibilidad, de forma que contribuya a generar las condiciones necesarias para mejorar la competitividad del país en el ámbito internacional y a favorecer el acceso de los guatemaltecos a una vida digna



Gobierno de Guatemala
Presidencia de la República

**Política Nacional
para el Desarrollo
Turístico Sostenible
de Guatemala
2012-2022**

Guatemala, 24 de mayo del 2012





Para garantizar el cumplimiento e implementación de la presente Política, se ha considerado necesario concretar acciones en tres diferentes niveles:



The diagram consists of a large, light blue arrow pointing to the right. Inside this arrow are three rounded rectangular boxes of increasing size from left to right. The first box is dark blue, the second is medium blue, and the third is light blue. The text is white in all boxes.

En los tres poderes del Estado

En un gabinete específico para el desarrollo turístico

Alianza entre:

Sector público
Sector privado organizado
Comunidades anfitrionas
Academia





La Política Nacional para el Desarrollo Turístico Sostenible 2012 – 2022, en su apartado sobre “planificación turística” tomando en cuenta la dinámica del sector turístico a nivel mundial y la importancia de validar el ordenamiento territorial consideró necesaria la creación de **un Plan Maestro de Desarrollo Turístico Sostenible**

Es así como como en el año 2013 se dio inicio al proceso de elaboración de dicho instrumento de planificación, a través de:



Plan Maestro de Turismo Sostenible de Guatemala –PMTS-

- Proceso de construcción:



• Proceso de socialización:

13 talleres + 320 personas

Petén
Verapaces
Esquipulas
Izabal
Quetzaltenango
Retalhuleu
Sololá
Sacatepéquez
Monterrico
Ciudad Guatemala



12 presentaciones institucionales

PRONACOM
Invest in Guatemala
CANTUR
AGEXPORT
ANADIE
Segeplan
MINECO
MARN
MCD
CONAP
MINEDUC
COTURAP



5 focus groups

(4) Embajadas
ANAM
CANTUR
BANGUAT
PRONACOM
MARN
IGN
MCD
AGEXPORT
INE
MRE
MINECO
SIB
PACIT
Invest in Guatemala
Comité Académico de Turismo



- Resultado final:



Temas focales

Sostenibilidad

- Ambiental
- Económica
- Social



Coordinación

- Participativa
- Interinstitucional
- Intersectorial



Visión del PMTS

En el año **2025**, **Guatemala** está posicionada como el **Corazón del Mundo Maya**, es uno de los tres principales destinos culturales de América y el turismo es la más importante actividad económica del sector de servicios en el país

Estrategia competitiva

Ofrecer productos diferenciados, en segmentos y mercados especializados, que permita aprovechar las fortalezas y características de Guatemala: un destino cultural único en un entorno natural megadiverso, El Corazón del Mundo Maya

Objetivo superior sectorial

Consolidar al turismo como eje articulador del desarrollo de la nación en el marco de la sostenibilidad, de forma que contribuya generar las condiciones necesarias para mejorar la competitividad del país en el ámbito internacional y a favorecer el acceso de los guatemaltecos a una vida digna

Plan Maestro de Turismo Sostenible



- **Elevar la competitividad turística del país**

A través de:

- Mejora de la infraestructura turística actual
- Reordenamiento territorial
- Uso de criterios globales de sostenibilidad
- Posicionamiento y promoción del destino



El Plan Maestro de Turismo como política pública

A través del Acuerdo Gubernativo **No. 149 -2016** el PMTS y su plan de gestión e implementación fue aprobado como política pública, en donde se establece que las instituciones públicas que tengan atribuciones y funciones relacionadas con el sector turístico están obligadas a dar efectivo cumplimiento al PMTS

El INGUAT en el ejercicio de la rectoría sectorial que le corresponde será el responsable de coordinar su implementación



Estructura del Plan Maestro de Turismo Sostenible



1. Marco
Institucional

2. Desarrollo
Turístico
Sostenible

3.
Consolidación y
Desarrollo de la
Oferta Turística

4. Sistema de
Información
Turística

5. Competitividad
Turística

6. Mercadeo
Turístico

7. Programa
Nacional de
Seguridad
Turística

8. Instancias
Nacionales y
Regionales





Parque Nacional Tikal



Quetzaltenango



Quirigua



Chichicastenango



Semuc Champey



Ciudad de Guatemala



Esquipulas



La Antigua Guatemala



Guatemática



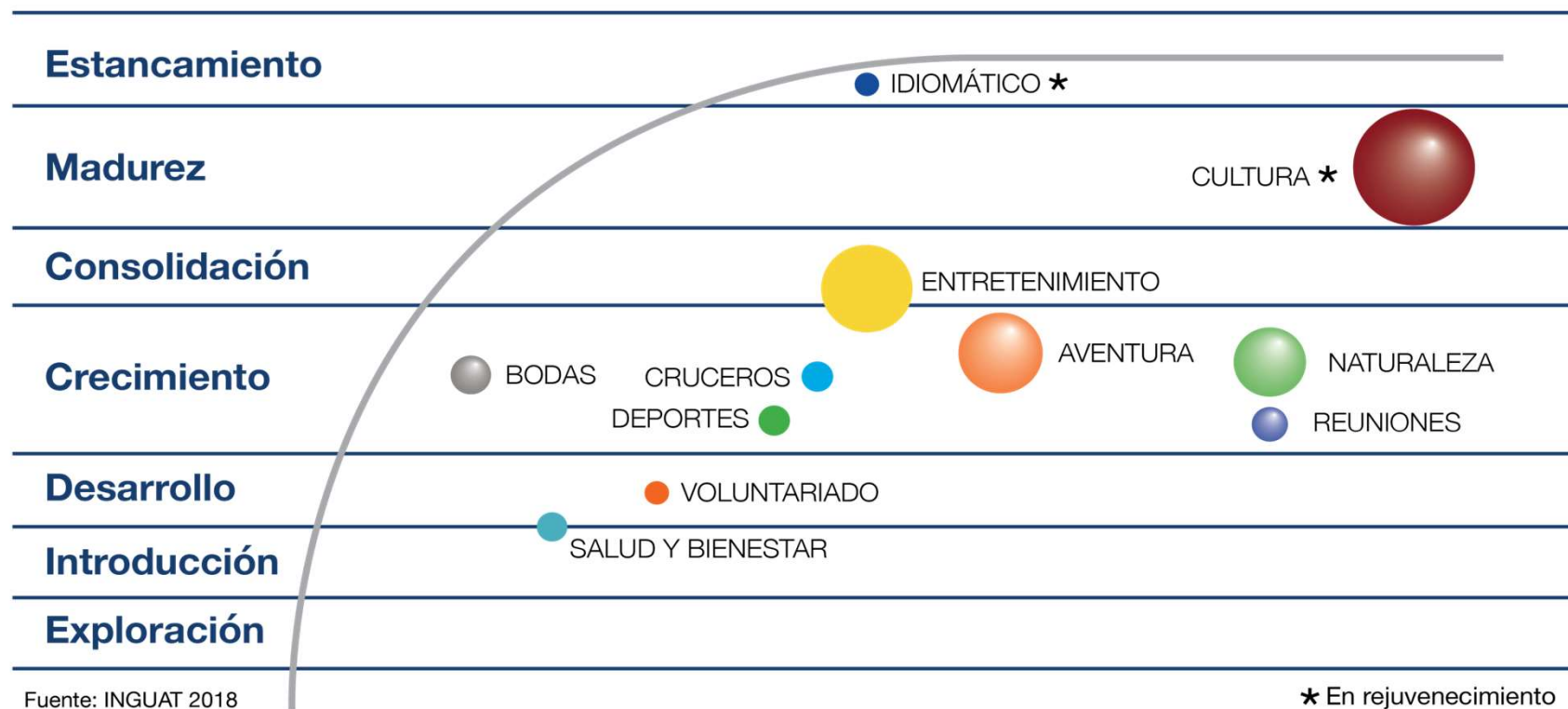
Lago de Atitlán

**10 DESTINOS
PRIORITARIOS**



**PRODUCTOS
y SEGMENTOS
ESPECIALIZADOS**

Ciclo de vida de los segmentos turísticos



Priorización de mercados



Eje No. 1 Marco institucional

Objetivo estratégico:

Modernizar las estructuras institucionales del sector turístico a nivel público y privado para liderar coordinada y eficazmente el desarrollo turístico del país



Eje No. 2 Desarrollo turístico sostenible

Objetivo estratégico:

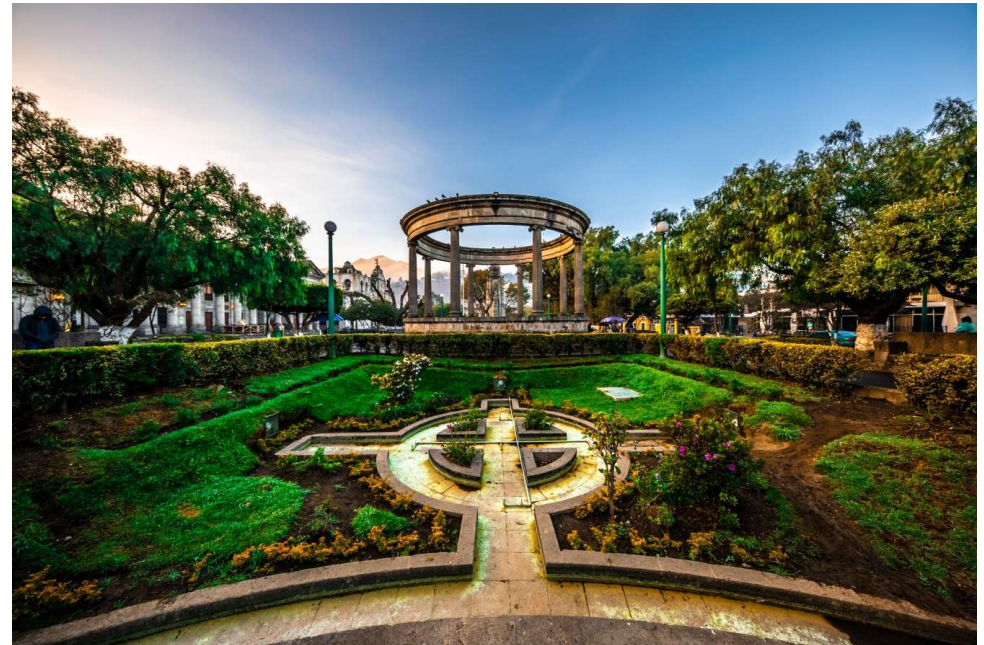
Fomentar el desarrollo sostenible de la actividad turística, a través de la aplicación de buenas prácticas socioculturales, ambientales y económico empresariales en base a los Criterios Globales de Turismo Sostenible



Eje No. 3 Consolidación y desarrollo de la oferta turística

Objetivo estratégico:

Impulsar el fortalecimiento y diversificación de la oferta turística de acuerdo al ordenamiento del espacio turístico nacional, establecido en el Plan Maestro de Turismo



Eje No. 4 Sistema de información turística

Objetivo estratégico:

Sistematizar los mecanismos de investigación, medición, coordinación y divulgación de información estratégica para el sector turístico



Eje No. 5 Competitividad turística

Objetivo estratégico:

Mejorar la experiencia del viajero a través del impulso de la competitividad e innovación de los destinos, atractivos y empresas, con servicios turísticos de calidad y capital humano capacitado; con el respaldo de un marco normativo eficaz



Mejora en la conectividad aérea



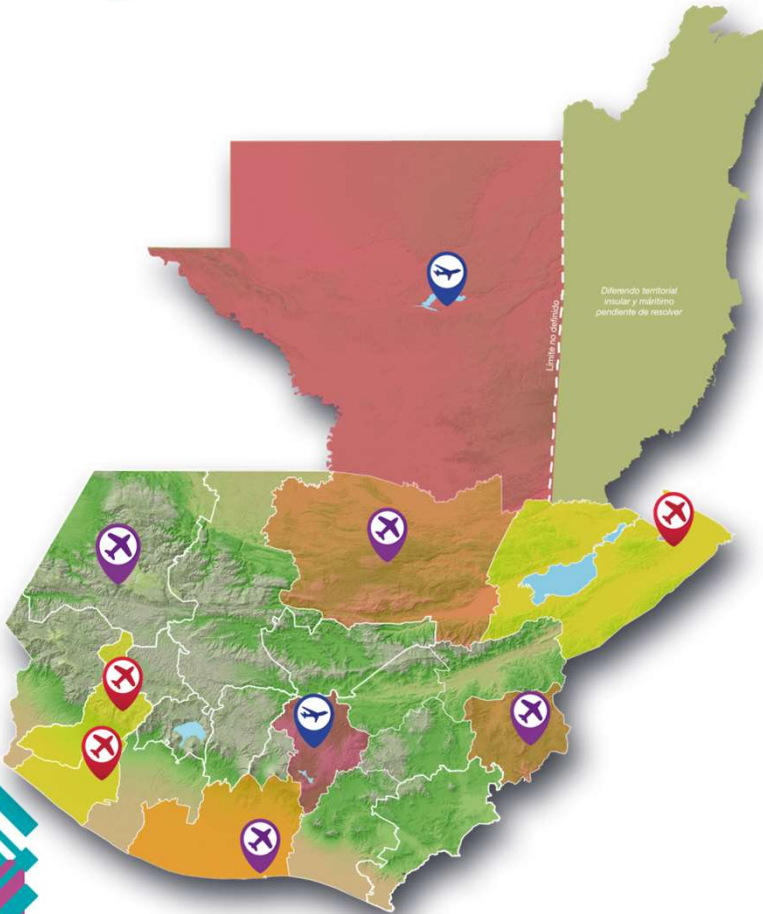
A través de las acciones planteadas en el presente eje se ha logrado una mejora en la habilitación de aeropuertos internos:

- **2016 - 2017**

- Retalhuleu
- Quetzaltenango
- Puerto Barrios, Izabal

- **2018 - 2019**

- Huehuetenango
- Cobán, Alta Verapaz
- San José, Escuintla
- Esquipulas, Chiquimula



Mejora en frecuencias e de vuelos nacionales e internacionales (2018)



Conectividad Internacional



Vuelos directos de Avianca:

- *Orlando
- *Nueva York
- *Chicago
- *Nueva frecuencia LA



IBERIA

Frecuencia diaria a Madrid

Conectividad Nacional



Frecuencia hacia Huehuetenango



Avances en habilitación de aeropuertos:

- *Cobán
- *San José
- *Esquipulas
- *Huehuetenango



Eje No. 6 Mercadeo turístico

Objetivo estratégico:

Posicionar los destinos, segmentos y productos turísticos bajo la marca Guatemala Corazón del Mundo Maya, a nivel nacional e internacional; que contribuya a la mejora de la imagen país



Eje No. 7 Programa nacional de seguridad turística

Objetivo estratégico:

Fortalecer los mecanismos de prevención y asistencia al turista nacional y extranjero en rutas y destinos turísticos



Eje No. 8 Instancias nacionales y regionales

Objetivo estratégico:

Potenciar las alianzas nacionales e internacionales para coadyuvar la logro de las estrategias de desarrollo turístico del país



Instrumentos para impulsar la continuidad en la implementación del PMTS



En el marco del Día Mundial del Turismo en el 2018, representantes del sector público, privado, académico, entre otros firmaron el **Acuerdo Nacional para el Desarrollo Competitivo y Sostenible de Guatemala 2018 -2032**

Con el objetivo de impulsar la continuidad en la implementación del PMTS además de abordar temáticas como:



Estructura Acuerdo Nacional para el Desarrollo Competitivo y Sostenible de Guatemala 2018 -2032



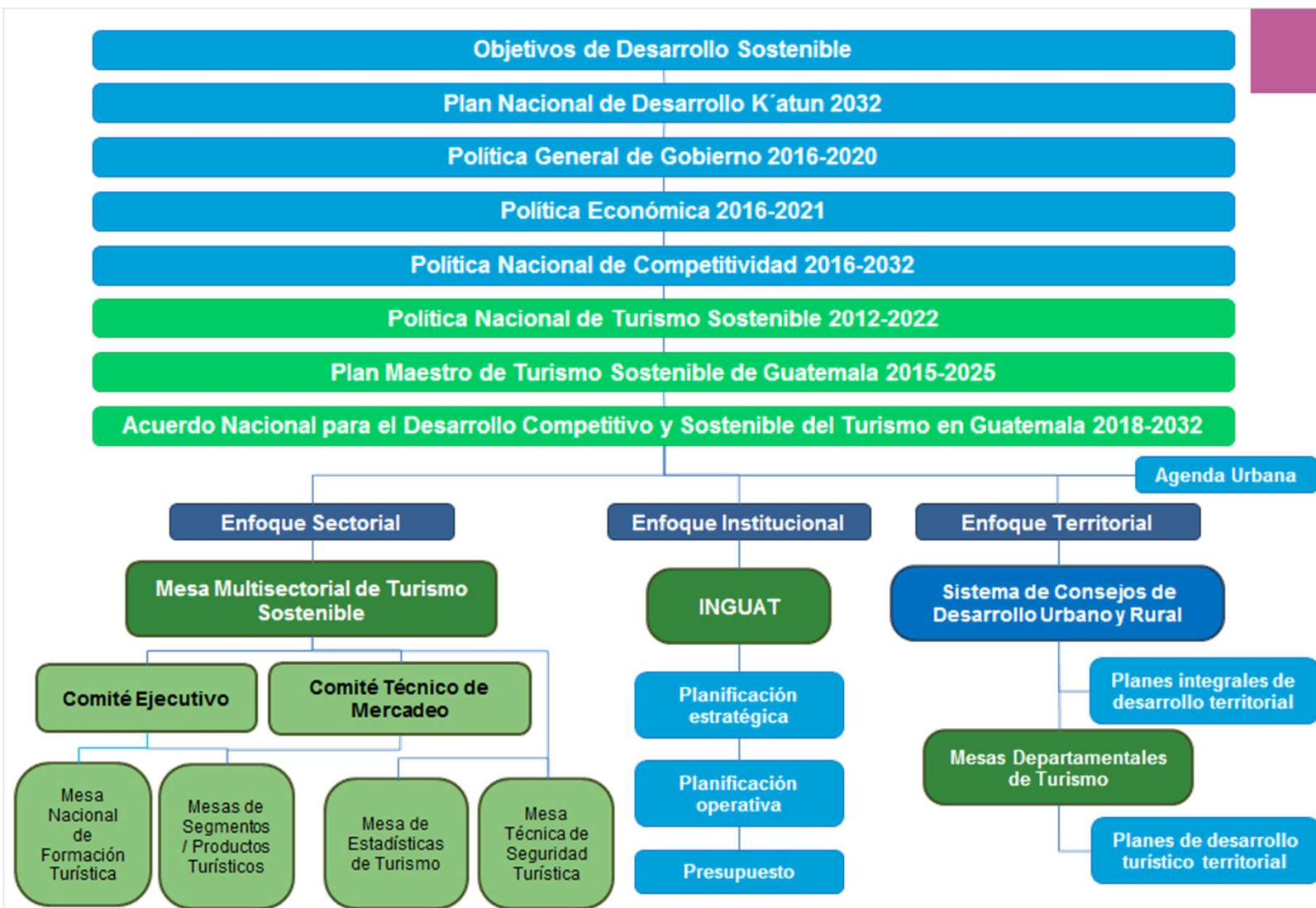
1. **Articular políticas públicas** para el desarrollo y gestión del turismo sostenible
2. **Reconocer y sensibilizar sobre la importancia del turismo sostenible** como uno de los sectores estratégicos para el desarrollo socio económico en el país
3. Promover cambios regulatorios en el marco legal vinculado al sector turismo a través de las reformas a la **Ley Orgánica del INGUAT**
4. Promover la aprobación de **una ley para el desarrollo y promoción para la inversión turística**
5. Promover **el fortalecimiento y reasignación presupuestaria** a entidades del ejecutivo que desarrollen proyectos orientados al fortalecimiento del desarrollo turístico sostenible



- 
6. Construir, mantener y mejorar la **infraestructura necesaria para el desarrollo competitivo de la industria turística** en el país
 7. Incrementar la **conectividad y facilitar el tránsito**
 8. Promover la **consolidación y diversificación de la oferta turística**
 9. Incentivar a los prestadores de servicios turísticos a **implementar prácticas sostenibles en el desarrollo de nuevos modelos turísticos**
 10. **Fortalecer la estrategia y ejecución de promoción país**, en especial desde la perspectiva turística nacional e internacional



Esquema de articulación y seguimiento del PMTS y Acuerdo Nacional por el Turismo



¿Qué sigue?



Dar cumplimiento al acuerdo alcanzado en la **Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado, La Antigua Guatemala 2018**

“Articular políticas públicas para el desarrollo y gestión del turismo sostenible y responsable, como una política de Estado prioritaria, así como para impulsar la competitividad en las economías de Iberoamérica”



- **Formular y aprobar:**

- Política Regional de Turismo, como instrumento e invitación a todas las instancias vinculadas para contribuir a su creación integral y de apoyo intersectorial

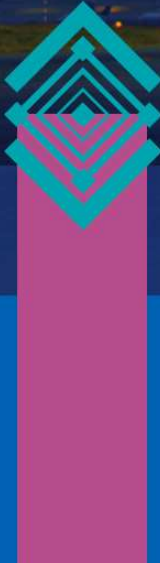


- Política regional de cielos abiertos





Instituto Guatemalteco de Turismo



¡Gracias por su atención!