

Informe sobre la 56ª Reunión del Grupo de Expertos en asuntos políticos, jurídicos y económicos del transporte aéreo (GEPEJTA) de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

18 y 19 de julio de 2024 - San Salvador, El Salvador

I. La CLAC y su estructura

La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil es un organismo internacional creado en 1970. Está integrado en la actualidad por 22 Estados de Norte, Centro y Sudamérica, y el Caribe. Conforme a sus Estatutos, tiene como objetivo primordial proveer a las Autoridades de Aviación Civil de Latinoamérica, de una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de la aviación civil. Es un organismo de carácter consultivo y sus conclusiones, recomendaciones y resoluciones quedan sujetas a la aprobación de cada uno de los Estados miembros en el marco de sus respectivas políticas y ordenamientos jurídicos internos.

Su estructura administrativa está encabezada por una Asamblea que se reúne cada dos años y en la cual se fijan los planes y tareas para el respectivo período sobre la base de la discusión democrática entre los Estados miembros. En la misma ocasión se elige a los miembros del Comité Ejecutivo, compuesto de cinco Estados y que se distribuyen en una presidencia y cuatro vicepresidencias. En la actualidad y luego de la XXV Asamblea celebrada en Santiago de Chile en abril de 2024, el Comité Ejecutivo quedó integrado como sigue:

- Presidencia: Guatemala
- 1ª Vicepresidencia: República Dominicana
- 2ª Vicepresidencia: Chile
- 3ª Vicepresidencia: Brasil
- 4ª Vicepresidencia: Costa Rica

En el marco de los objetivos estratégicos de la organización y el plan operativo derivado de ellos, la labor del Comité Ejecutivo se estructura en cinco Macro tareas, cuya gestión corresponde respectivamente a los miembros del Comité como puntos focales, a saber: Transporte aéreo (República Dominicana), Seguridad operacional (Chile), Medioambiente (Brasil), Gestión aeroportuaria (Costa Rica), Capacitación (Guatemala) y AVSEC/FAL (Uruguay, como presidente saliente).

Esta labor es apoyada por grupos técnicos de trabajo, uno de los cuales es el GEPEJTA, integrado por expertos de todos los Estados miembros y cuya función es analizar las propuestas de cada punto focal en el marco de la respectiva macro tarea y formular propuestas al Comité Ejecutivo.

Por último, la CLAC dispone de un Secretario, encargado de dirigir las reuniones, organizar el trabajo y coordinar las actuaciones internas y externas de la Organización, así como actualizar y velar por el cumplimiento del Plan Estratégico y las líneas de acción estratégicas derivada de él.

II. La 56ª Reunión del GEPEJTA en San Salvador

Durante los días 18 y 19 de julio pasado se celebró el GEPEJTA/56, con asistencia de representantes de Brasil, Costa Rica, Chile, Cuba, El Salvador, Guatemala, México, Paraguay, República Dominicana y Uruguay, este último de manera virtual. Además, concurren como observadores representantes de ALTA, IATA y el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio. La inauguración contó con la presencia de la Sra. Ministra de Turismo de El Salvador, Sra. Morena Valdez, la Presidenta del Comité Ejecutivo de la CLAC, Sra. Azucena Zelaya, y las autoridades locales del Consejo Directivo de Aviación Civil (CDAC) y de la Autoridad de Aeronáutica Civil (AAC).

Tratándose de la primera reunión luego de la última Asamblea, el objeto de la convocatoria fue principalmente recibir de parte de cada punto focal los respectivos planes de trabajo para el período que se inicia. Es así entonces que, en cada macro tarea se presentaron las siguientes propuestas de trabajo:

Macro tarea Transporte aéreo: Levantamiento de los sistemas de autorización de vuelos no regulares en los países de la Región con miras a uniformar requisitos y procedimientos; Estudio del impacto de la estacionalidad en la Región, y Recopilación de información sobre acuerdos bilaterales vigentes entre los Estados miembros y de éstos con terceros países, con miras a mejorar la integración regional en transporte aéreo.

Macro tarea Seguridad operacional: Generación de un Sistema de Recolección y Procesamiento de Datos de Seguridad Operacional mediante una plataforma interactiva.

Macro tarea Medioambiente: Mecanismo de coordinación de los Estados de la CLAC en los foros internacionales de medio ambiente; Coordinación de los Estados de la CLAC para la implementación del MRV del CORSIA, con el objeto de fomentar proyectos de compensación en la Región; Revisión y modernización de las Resoluciones vigentes de la CLAC en la materia y, especialmente, la Resolución A18-07 de 2008, que fijó las directrices medioambientales de la CLAC para la Región.

Macro tarea Gestión aeroportuaria: Análisis del proyecto “Gestión interesada del Aeropuerto Juan Santamaría, de San José de Costa Rica”, y posterior levantamiento de mejores prácticas sobre explotación aeroportuaria en la Región.

Macro tarea Capacitación: Difusión entre los Estados miembros de la oferta de actividades de capacitación gestionada por la CLAC con otros Estados (Corea, Emiratos Árabes Unidos, Qatar, Singapur) y su extensión a las demás organizaciones regionales de transporte aéreo (ACAO, CAFAC y CEAC); Actualización de la Encuesta sobre oferta y demanda de capacitación; Promoción de la capacitación sobre materias aeronáuticas a miembros de función ejecutiva y judicial de los Estados miembros; Impulsar programa de capacitación sobre negociación y redacción de convenios de transporte aéreo.

Macro tarea AVSEC/FAL: Realización de encuesta para análisis y adopción de acciones a implantar en la región de buenas prácticas de AVSEC/FAL; Promover la cooperación en cuanto al tratamiento de los disruptivos o insubordinados; Trabajar mancomunadamente con las Oficinas Regionales NAM,

CAR y SAM, y con los Paneles de expertos de la OACI para enfrentar los desafíos del “Año de la Facilitación”.

Independiente de los ejes temáticos enmarcados en las macro tareas, Chile comunicó la implementación del Grupo ad hoc sobre Igualdad de Género, creado a partir de la Declaración de Lima de 2023, la cual estableció como uno de sus objetivos el fomento de la participación de la mujer dentro de las actividades aeronáuticas.

III. Aporte de los observadores

La Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo (ALTA), que agrupa a las líneas aéreas que operan en la Región, realizó una presentación sobre los Retos de la Transición Energética en América Latina, a cargo de Milena Fajardo, Directora de Combustible y Sostenibilidad. En este trabajo se aportaron detalles de las emisiones de la industria aérea y el contexto latinoamericano y, a partir de ello, se concluyó que, si bien se reconoce la importancia y urgencia de la transición energética en el sector, es fundamental abordarla de manera diferenciada, ya que no se nos pueden equiparar las distintas realidades, lo que obliga a tener en cuenta diversos aspectos relevantes para encontrar caminos hacia la descarbonización viables para Latinoamérica y el Caribe, tales como: Combustibles Sostenible de Aviación (SAF); Infraestructura; CORSIA; EU ETS; Non-CO2 Emissions, e Impuestos.

Por su parte IATA presentó una nota de estudio denominada “Cómo incrementar la disponibilidad de Unidades de Emisiones Admisibles (UEA)”, en la cual se abordó la correlación entre el artículo 6 del Acuerdo de París y la aplicación del CORSIA, resaltando las principales barreras institucionales actuales que no permiten desbloquear el mercado de las Unidades de Emisiones Admisibles (UEA) del CORSIA para dar cumplimiento a los requisitos de compensación de las aerolíneas en la primera fase del esquema. La nota destaca también que en febrero de 2024, Guyana se convirtió en el primer país en emitir las UEA del CORSIA ajustadas, al realizar el ajuste correspondiente de 7,14 millones de créditos de carbono. Finalmente, propone algunas acciones necesarias para aumentar el suministro de UEA, tales como establecer la arquitectura institucional y los procesos para aplicar las normas del artículo 6 de París.

En otra nota de estudio, la misma IATA planteó su posición con respecto a las emisiones distintas al CO₂, teniendo presente que en 2021 la industria de la aviación se comprometió a alcanzar cero emisiones netas de carbono para 2050. Reconociendo el efecto del calentamiento climático de las emisiones distintas del CO₂ de la aviación, la IATA destaca su participación en iniciativas para monitorear y desarrollar estrategias que aborden los impactos climáticos de estas emisiones y apoyen la formulación de políticas efectivas.

Por último, IATA expuso también su visión sobre la creciente frecuencia y severidad de incidentes con pasajeros disruptivos y solicitó el apoyo continuo de los Estados para disuadir y castigar a los responsables de estos episodios, instando por la pronta ratificación del Protocolo de Montreal de 2014 e instaurar sanciones efectivas, ya sea penales, civiles o administrativas.

IV. Conclusiones

Luego de la exposición de las líneas de trabajo a cargo de cada punto focal y de escucharse las opiniones, comentarios y aportes de los asistentes, el Grupo aprobó los planes de trabajo presentados, escogiéndose como metodología la realización de cuestionarios y encuestas para constatar una línea de base o diagnóstico en cada eje temático, y la creación de un grupo de trabajo ad hoc sobre el asunto de los pasajeros disruptivos.

El programa y las notas de estudio presentadas pueden ser consultados en:
<https://clac-lacac.org/reunion/gepejta/gruges-gepejta-56/>

David Dueñas Santander

Observador del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio

Julio de 2024