**XXV REUNIÓN DEL COMITÉ ESPECIAL DE TRANSPORTE**

Secretaría de la AEC, Puerto España, Trinidad y Tobago, 14 de octubre de 2016.

**INFORME DE RELATORÍA**

<México>

La XXV Reunión del Comité Especial de Transporte (CET) tuvo lugar en la Secretaría de la AEC, en Puerto España, República de Trinidad y Tobago, el 14 de octubre de 2016. La mesa directiva estuvo integrada por Jamaica, en calidad de Presidencia del CET, representado por el Alto Comisionado de Jamaica en la República de Trinidad y Tobago, S.E. David Prendergast; Antigua y Barbuda como Vicepresidencia, representado por S.E. Dwight C. R. Gardiner, Representante Permanente de Antigua y Barbuda ante la AEC; S.E. Dra. June Soomer, Secretaria General de la AEC; y el Sr. Arturo López-Portillo Contreras, Director de Transporte y Reducción del Riesgo de Desastres de la AEC. Como Relatoría fungió México, representado por S.E. Jesús Alberto López González, Embajador de México en la República de Trinidad y Tobago.

A la reunión asistieron representantes de catorce (14) Estados Miembros, cuatro (4) Países Observadores, un (1) Observador Fundador y diez (10) Organizaciones Internacionales. La lista completa de participantes se adjunta al presente documento como **Anexo 1**.

1. **Ceremonia de Apertura.**

**Jamaica**, en su calidad de Presidencia del CET, declaró abierta la XXV Reunión del Comité Especial de Transporte, extendió la bienvenida a todos los participantes y les agradeció su presencia.

El **Honorable Fitzgerald Hinds,** Ministro de Obras Públicas y Transporte de la República de Trinidad y Tobago, ofreció las palabras de apertura. Extendió a todos los presentes la bienvenida en nombre del Gobierno de la República de Trinidad y Tobago (GORTT), en particular a la recién nombrada Secretaria General, S.E. Dra. June Soomer. El Ministro Hinds le deseó lo mejor y manifestó su confianza de que la AEC estaría bien dirigida durante su mandato. Indicó que el trabajo actual se regía por el Plan de Acción de La Habana 2016-2018 bajo el tema “Unir al Caribe por Aire y por Mar”, por lo que la labor que se desarrollaba en la AEC revestía importancia para la región en la expansión del comercio, la inversión, el turismo multidestino y la cooperación funcional entre los Estados Miembros. El Ministro Hinds dejó sentada su satisfacción al saber, por conversaciones con la Secretaria General y otros, que la AEC haría un giro significativo en su enfoque durante el mandato que comienza. Añadió que tenía entendido que la organización trabajaría en el fortalecimiento de los puertos pequeños en la cuenca del Caribe, con el propósito de mejorar su competitividad. Estableció la correlación entre este empeño y el trabajo que actualmente se llevaba a cabo en el Departamento Marítimo de su Ministerio.

El Ministro Hinds explicó que en la región este de Trinidad se estaba desarrollando un puerto nuevo que serviría como base para un ferry de alta velocidad a Tobago. Añadió que en la medida en que crecía la industria, la región tendría que responder al crecimiento. La modernización del sistema portuario ocupaba un lugar elevado en la Agenda del GORTT, dadas las preocupaciones sobre la seguridad asociadas al sector, en lo cual, agregó, la propuesta de reforma institucional de la AEC había traído un mayor ímpetu para mejorar las instalaciones de transporte. Para concluir, el Ministro Hinds deseó éxito al foro y reiteró que el GORTT estaba listo para cumplir su responsabilidad de apoyar la labor de la AEC.

La **Presidencia del CET,** S.E. David Prendergast, agradeció al Honorable Fitzgerald Hinds sus palabras y destacó el planteamiento del Ministro de que el GORTT continuaría comprometido en la cooperación con la AEC.

La **Secretaria General de la AEC,** S.E. la Dra. June Soomer, agradeció las palabras del Ministro Hinds y dio la bienvenida a los participantes en la reunión. Dijo que el transporte era un renglón que atañía a las personas y que las organizaciones no podrían seguir operando a nivel de Gobiernos y técnicos solamente. Añadió que hay que dar mayor atención al transporte y temas conexos como la seguridad, la competitividad y la cooperación. Subrayó que la región solo podría alcanzar mayor competitividad si se abordaran las problemáticas del transporte, ya que éste representaba un tercio del costo de todas las mercancías que se producían en la región. Destacó asimismo que la actual Dirección de Transporte se unió a la Dirección de Reducción del Riesgo de Desastres, situación que debería ser revisada ya que no parecía una unión ideal, por lo que debería examinarse el papel y el lugar del transporte dentro de la organización, y por lo que utilizaría esta reunión como una oportunidad para tratar el tema de la ubicación del área de Transporte. Finalmente, recordó que la preservación del mar Caribe era el tema más importante dentro del tema del Transporte.

La **Presidencia del CET** agradeció a la Secretaria General su intervención y reconoció que el transporte revestía una tremenda importancia para la región, así como para su país, Jamaica. Resaltó que en el Programa de Trabajo de la AEC para el periodo 2017-2018, era esencial la implementación de los instrumentos, mecanismos y condiciones dirigidas a mejorar la eficiencia del sector transporte e hizo un llamado a una amplia participación de los presentes en las deliberaciones que se sostendrían a lo largo de la reunión.

La **Presidencia del CET** dio una cálida bienvenida al nuevo Director de Transporte y Reducción del Riesgo de Desastres y añadió que esperaba trabajar de cerca con él.

El **Director de Transporte y Reducción del Riesgo de Desastres de la AEC**,el Sr. Arturo López-Portillo Contreras, dio la bienvenida a los participantes. Mencionó que nació y creció en México, y en los últimos veinte años había residido en países del Gran Caribe (RGC), por lo que conocía los retos que la región enfrenta en materia de transporte aéreo y marítimo. Resaltó que esta reunión formaba parte del proceso de identificación y evaluación de las problemáticas en el terreno del transporte. Explicó que ofrecería un breve informe sobre el estado de los proyectos a su cargo, seguido de la intervención de los expertos. Precisó que identificaría posibles áreas donde entablar una mayor colaboración, así como oportunidades para el desarrollo de actividades que contribuyan a impulsar los proyectos que ya están en marcha.

La **Presidencia** agradeció al Director sus comentarios y agregó que el CET estaba en el proceso de mejora y fortalecimiento de los proyectos.

1. **Aprobación de la Agenda y de los Asuntos de Procedimiento.**

La **Presidencia** preguntó si había solicitud de algún cambio en la Agenda. En ausencia de tales peticiones, la Agenda se declaró formalmente aprobada.

1. **Presentación del Informe de la Dirección y el Programa de Trabajo de la AEC 2017-2018**

El **Sr. Arturo López-Portillo Contreras** agradeció a la Presidencia la introducción y explicó que su presentación incluiría cada uno de los proyectos incluidos en el Plan de Acción de La Habana 2016-2018, detallando sus antecedentes, estado y perspectivas para el futuro. Resaltó la expectativa de que se informaría a todos los participantes en la reunión sobre las oportunidades de colaboración, a fin de concertar acuerdos específicos. El Director reconoció la labor desarrollada por el Director anterior, Sr. George Nicholson, y la llegada de la nueva Asistente de Investigación, la Srta. Kenika Espinosa. Agradeció igualmente a todo el personal de la Dirección por sus esfuerzos en la organización de esta reunión.

El Director de la AEC explicó que el Plan de Acción de La Habana comprende los siguientes proyectos: Mapas de Rutas Marítimas del Gran Caribe; Estrategia Portuaria y Marítima del Gran Caribe, y el Curso de Gestión Superior para Puertos. Indicó que el proyecto de “Mapas de Rutas Marítimas del Gran Caribe” comenzó hace unos años y se encontraba en las Fases IV y V, las cuales eran financiadas por el Gobierno de México. Este proyecto era una iniciativa del Ministerio de Transporte de Cuba y estaba dirigido por la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) y la Autoridad Marítima de Panamá (AMP). El objetivo del proyecto era incrementar el transporte marítimo y el comercio a escala intra-regional. Indicó que la representación de COCATRAM abundaría en los avances del proyecto, su financiamiento, la recopilación de datos, la actualización del sitio web, todo ello garantizando la sostenibilidad.

Sobre el proyecto “Estrategia Portuaria y Marítima del Gran Caribe” el Director dijo que estaba contemplado en los Planes de Acción de La Habana y de Pétion Ville; que se concluyó un Estudio sobre la Estrategia Portuaria y Marítima en la RGC, siendo una de sus recomendaciones el fomento de capacidad a un nivel superior en los pequeños puertos marítimos de la región.

Explicó que los Términos de Referencia (TOR) del proyecto “Estrategia Portuaria y Marítima del Gran Caribe” fueron desarrollados por COCATRAM, el Ministerio de Transporte de Cuba y la AMP, cuya primera actividad fue la realización de un estudio financiado por la Agencia Francesa de Desarrollo (Agence Française de Development, AFD); sus resultados se encontraban en el informe final circulado en el 2014. Siguiendo las recomendaciones del estudio y conforme al Plan de Acción de La Habana, la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Asociación de Administraciones Portuarias del Caribe (PMAC, por sus siglas en inglés), entre otros, diseñarían y ejecutarían en el 2017 un Curso de Gestión Superior para Puertos. El Director indicó asimismo que convocaría reuniones de expertos y diseñaría encuestas de necesidades para definir iniciativas encaminadas a mejorar los puertos pequeños.

Sobre el Acuerdo de Transporte Aéreo (ATA), firmado en 2004 y que entró en vigor el 19 de septiembre de 2008, contaba con 13 ratificaciones hasta la fecha, siendo la más reciente de la República Cooperativa de Guyana en 2014. El Director resaltó que continuaría exhortando a los Estados Miembros para su adhesión, a fin de contar con una política general de aviación en la región. El Director afirmó que la AEC continuaría en su empeño en aras de la conectividad, definiendo acciones de cooperación y la convocatoria de reuniones de expertos a convocarse en 2017 conforme al Plan de Acción de La Habana. Se refirió a las dos importantes Directrices que había hecho circular: 1) Directrices para la Concesión de Permisos de Operación a Líneas Aéreas con Rutas Comerciales Regulares o No Regulares dentro y entre los Territorios de los Estados Miembros y Miembros Asociados de la Asociación de Estados del Caribe; y 2) Directrices sobre la compatibilidad de los indicadores de calidad del servicio aéreo y aeroportuario. El Director añadió que valía la pena revisar y tomar en consideración estos dos documentos.

También bajo sobre el tema de la conectividad, el Director hizo una relatoría de las reuniones a las que se asistió durante el año y agregó que como parte de la estrategia de comunicación de la AEC publicarán artículos mensuales en los diarios de circulación local.

La **Presidencia** agradeció al Director su exposición y las explicaciones sobre el avance de sus proyectos.

La **Secretaria General** dijo que la AEC estaba procurando posicionar su relevancia para los Estados Miembros y que ello solo se podría lograrse mostrando el valor agregado que representaba la Asociación. Recordó que ésta era una organización altamente política y que la AEC respondía a los Gobiernos de la región. Afirmó que cada Dirección debería tener muy clara la relación de los programas de trabajo al Plan de Acción que guiaba las actividades de la AEC y cómo los Estados Miembros podrían sacar provecho de estos proyectos. La meta de cada Dirección era cubrir a la mayor cantidad posible de Estados Miembros. Manifestó que la definición de las fechas límite para resultados de los proyectos era un punto muy importante. Dijo que solicitó un análisis de las lagunas existentes en los proyectos de la AEC y que estudiaría cómo resolverlas por mejorar su sostenibilidad, subrayando que todos los proyectos deberían concordar con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas y los Gobiernos deberían ser capaces de ver el vínculo entre ciencia, tecnología y política. Dijo que el transporte era quizás el tema más político que cubría la AEC, ya que los Gobiernos están altamente involucrados en la provisión de infraestructura. En el futuro, agregó la Dra. Soomer, le gustaría ver mayor énfasis en la investigación, incluyendo estadísticas que se pudieran presentar a los Gobiernos para darles continuidad.

La **Presidencia** agradeció a la Secretaria General sus comentarios e invitó a los participantes a tomar una pausa.

1. **Informe sobre el Proyecto: “Mapas de Rutas Marítimas del Gran Caribe”**

El **Ing. Pedro Suárez Reyes,**  del Ministerio de Transporte de Cuba y Autor-Coordinador del Proyecto, dijo que el trabajo del proyecto “Mapas de Rutas Marítimas del Gran Caribe” se ajustó al Plan de Acción de Pétion Ville. Afirmó que el mar Caribe no se debería seguir considerando como un obstáculo, sino como un vínculo entre los Estados Miembros de la AEC. Resaltó que los comentarios y opiniones del CET tuvieron un gran valor para el comité directivo. Seguidamente entregó la palabra al Lic. José Dopeso, quien con la ayuda de la Lic. Flor Pitty, de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), continuó con el segmento técnico de la presentación.

El **Lic. José Dopeso**, disculpó la ausencia del Director Ejecutivo de COCATRAM y añadió que regresarían ambos en uno o dos meses para efectuar una visita formal a la Secretaria General y al Director de Transporte y Reducción del Riesgo de Desastres. Refirió que la base de datos del proyecto tenía información de 42 países y 100 puertos. Agregó que en 2015 el sitio web del proyecto recibió más de 3,000 visitas, incluidas las de usuarios de países fuera de la región.

El Sr. Dopeso afirmó que el proyecto estaba siendo solicitado por países con puertos de América Latina en la costa del Pacífico, lo que había llevado a la propuesta del proyecto de “Rutas Marítimas de Países de Mesoamérica en la Costa del Pacífico”. Añadió que la herramienta podría ser una ventana a la RGC, pero que necesitaría más recursos para asegurar su sostenibilidad.

Informó que una nueva función de la herramienta del proyecto permitía al usuario ver el intercambio de importaciones y exportaciones entre 25 países de la RGC; que en la RGC había 40 compañías de ferry y que mediante esta herramienta muy pronto se podrían ver las rutas y los itinerarios de los ferris y cruceros en la región. Demostró la facilidad del uso de esta herramienta y los tipos de información a los que se podría tener acceso sobre los servicios en la región, y dijo estar a disposición de los asistentes para ofrecerles mayor información. El Sr. Dopeso y el Sr. Suárez instaron a los interesados en el CET a dirigirse por escrito al equipo si desearían recibir más información sobre esta herramienta. Estas solicitudes, aseguraron, serían respondidas con prontitud.

La **Secretaria General** dijo que se sentía confiada con este proyecto y manifestó su satisfacción con su avance. Indicó que le gustaría contar con un inventario de la AEC que mostraría los activos tangibles de la región y agregó que ya habló con especialistas de México en materia de información geoespacial para crear un mapa que mostraría las masas terrestres, playas, humedales e infraestructura. Sobre protección del mar Caribe, dijo que sería importante contar con información detallada sobre tráfico marítimo, y destacó que la información ofrecida en la presentación ayudaba a definir el propósito de la Asociación. La Dra. Soomer describió la AEC como «el secreto mejor guardado» en la RGC, y que como parte de una nueva estrategia de comunicaciones, pidió el lanzamiento público de esta herramienta. Dijo que su financiamiento llegaría cuando la gente entendiera el valor del proyecto.

El **Director** felicitó al equipo por el desarrollo de la herramienta y añadió que la información presentada era impactante, y los exhortó a continuar trabajando.

El **Presidente** dijo estar también impresionado por la escala del proyecto y la inclusión de rutas marítimas en el Pacífico. Formuló la misma pregunta en cuanto a cómo se promocionaría la herramienta y sugirió que se pudiera acudir a la estrategia de comunicación. Felicitó una vez más la labor desarrollada y agregó que confía en que se le daría un buen uso para beneficio de los Estados Miembros de la AEC.

1. **Informe** **sobre el proyecto:** “**Estrategia Portuaria y Marítima de la Región del Gran Caribe”**

El **Ing. Pedro Suárez Reyes** manifestó que esta estrategia era el modelo para un desarrollo más amplio del sector portuario y marítimo de la RGC. La meta era mejorar la competitividad, reducir los obstáculos a las navieras e incrementar la viabilidad de la industria. Indicó que era necesario desarrollar con claridad la estrategia, los objetivos y prioridades a escala regional, considerando los límites de tiempo y los costos para lograr las metas para lo que se había hecho un estudio preliminar del sector portuario y marítimo en la RGC, que no fue exhaustivo, pero permitía ver los principales puntos a desarrollar. Este proyecto combinado con el Mapa de Rutas Marítimas demostraba a los países los beneficios y los vínculos entre los planes nacionales de desarrollo y los objetivos regionales. Propuso que el CET volviera a revisar lo antes posible la ejecución de estas ideas para esclarecer las prioridades.

La **Presidencia** agradeció la presentación y destacó que era imposible lograr el tipo de conectividad que se deseaba sin una integración regional y una clara definición de las prioridades. .

El **Director López-Portillo Contreras** agradeció al Sr. Suárez su presentación y se interesó por la propuesta del equipo para llevar adelante al CET.

El **Sr. Suárez** respondió que el equipo propuso la revisión de los Términos de Referencia dado el tiempo transcurrido. No obstante, destacó que los principios centrales seguirían siendo los mismos. Indicó que esto se podría hacer en el lapso de un mes y enviarse a la Secretaría para su distribución entre los Miembros del CET para recibir comentarios.

El **Sr. Dopeso** agregó que para lograr una mayor competitividad, la región tendría que actuar como un solo bloque. Pidió que el CET trabajara para ajustar el marco jurídico regional, tomando en cuenta las leyes marítimas internacionales de las que los países eran signatarios, como por ejemplo, el Convenio de la OMI.

La **Presidencia** agradeció todos los comentarios expresados y reiteró que el equipo enviaría los TOR enmendados a la Secretaría en el periodo de un mes para su distribución al CET.

1. **Presentación sobre “Asociaciones Público/Privadas para mejorar la eficiencia portuaria”**

La **Srta. Sabine Bazajet**, Oficial de Comunicaciones y Relaciones Exteriores de CEI.BA,hizo una presentación sobre el Sistema Comunitario de Carga para la Comunidad Portuaria y Marítima de Guadalupe. Dijo que CEI.BA era una empresa privada que lanzó y desarrolló hace más de diez años un Sistema Comunitario de Carga (CCS, por sus siglas en inglés) al que también se conocía como Ventanilla Única o Sistema de Comunidad Portuaria. Explicó que este proceso estimuló asociaciones estratégicas e integró a todos los actores dentro de la cadena de suministro mediante un método de asociación público-privada. El CCS había creado un sistema electrónico (sin papel) que permitía la participación de todas las partes interesadas y no afectaba al medioambiente. Explicó que solo las oficinas aduanales en los países tendrían acceso a toda la información que residía en el CCS. La compañía tenía oficinas en 20 países en las siguientes regiones: el Caribe, Sudamérica, Europa, África Occidental, Sudáfrica y Asia Suroriental. En el Caribe habían estado operando en Martinica, Guyana, Guadalupe y a partir de enero de 2016 en Jamaica. Informó asimismo que CEI.BA comenzó discusiones con Antigua y Barbuda y Santa Lucía, además de otros países de la OECO, para mejorar la eficiencia, conectividad y competitividad de los puertos del Caribe mediante un sistema de capacitación y asociaciones público-privadas.

La **Presidencia** agradecióa la Srta. Bazajet su presentación y amplio panorama de las asociaciones público-privadas en el sector marítimo de la región. Se interesó por conocer la estrategia de la compañía en cuanto a la replicación del proyecto y su expansión a otros países en la región.

La **Srta. Bazajet** respondió que la implementación del CCS había sido un proceso muy largo, y que podría tomar hasta 9 años su puesta en marcha, ya que cada proceso tendría que ser analizado y el personal recibir entrenamiento.

La **Secretaria General** preguntó si algún país de la AEC tenía un sistema similar al CCS.

**Trinidad y Tobago** indicó que tenía un sistema de Ventanilla Única parecido al CCS, y un sistema de aviso previo dentro del Sistema de Información Geográfica (GIS, por sus siglas en inglés).

**Panamá** dijo que ellos también tenían un sistema de Ventanilla Única que permitía el uso de documentos electrónicos, con lo cual se creaba un entorno donde no se usaba el papel en el sector marítimo. Esta Ventanilla Única vinculaba a varias entidades gubernamentales y servía para fortalecer los vínculos entre el Gobierno y la Aduana.

**México** elogió el carácter novedoso del proyecto e indicó que estaba trabajando con los países de la región para agilizar el tránsito de mercancías con resultados muy alentadores en ejercicios desarrollados con los países de Centroamérica. El representante de este país precisó que para llevar adelante esta iniciativa se necesitaba mayor cooperación entre autoridades aduanales y voluntad política.

La **Presidencia** agradeció a la Srta. Bazajet su presentación y pidió que la compañía se mantuviera en contacto con el CET para futuras asociaciones.

1. **Presentación sobre “El Transporte Aéreo en la Región del Caribe: Perspectiva de Cuba”**

El **Ing. Pedro Suárez Reyes** dijo que el Acuerdo de Transporte Aéreo (ATA), firmado por 13 países de la RGC, estaba encaminado a facilitar alianzas multilaterales y fortalecer los servicios aéreos en la región. Apeló a los países que aún no habían suscrito el Acuerdo a emprender su análisis que enviaran a Cuba la comunicación requerida a la brevedad. Destacó que los marcos jurídicos cambiaban, pero que era necesario el consenso de todas las naciones en este importante documento para poder pasar a la implementación y abordar así las problemáticas en el sector del transporte aéreo. Indicó que Cuba tenía acuerdos firmados con Copa Airlines y otros, y deseaba establecer asociaciones con los países de habla francesa e inglesa de la región. Explicó que se estaban modificando los aeropuertos cubanos para mejorar su capacidad e infraestructura y aumentar la frecuencia de vuelos. Sugirió que la Secretaría creyera un Grupo de Trabajo Ad Hoc que colaborara con las naciones en la firma y ratificación del Acuerdo. El CET debería permanecer activo en todo momento y no solo una vez al año para esta reunión.

El **Director** intervino para decir que concordaba con el Sr. Suárez y que el Convenio debería volver a revisarse y analizar el ATA en un intento por seguir adelante con la ratificación.

**Trinidad y Tobago** señaló que había una serie de Estados, incluidos Trinidad y Tobago, Jamaica, Surinam y Guyana, que ya eran signatarios del Acuerdo Multilateral de Servicios Aéreos de la CARICOM y que entre este Acuerdo y el ATA habían diferencias. Dado que ambos documentos expresaban que prevalecerían sobre cualquier otro acuerdo en vigor, a menos que se lograra una armonización, estos países no podrían suscribir el ATA.

**Venezuela** dijo que en línea con las opiniones planteadas por la Delegación de Cuba en lo concerniente dinamismo y los cambios en los entornos nacionales con respecto al sector del transporte aéreo, la propuesta de Acuerdo Ministerial 6/08 propuesto estaba bajo evaluación por parte de la Autoridad Aeronáutica Civil de Venezuela, en vista de que habían surgido cambios tanto en el marco regulatorio interno de Venezuela, así como cambios en el entorno de negocios aeronáuticos en la región y el continente. Venezuela, como país signatario del Acuerdo sobre Transporte Aéreo de la AEC, expresó su voluntad para avanzar en este ámbito, preservando su interés nacional de concordancia con su legislación y normativa interna vigente.

**Surinam** planteó que permanecen comprometidos con la conectividad aérea y que a principios de este año presentó una propuesta sobre una nueva transportadora aérea en la que le gustaría contribuir a mejorar la conectividad regional. Surinam estaba tratando de mejorar las herramientas dentro del sector aéreo y modernizar el servicio.

**Colombia** indicó que concordó con las presentaciones y que se sentía a gusto con el progreso demostrado hasta ahora y con el programa de trabajo, especialmente el proyecto “Mapas de Rutas Marítimas.” Hizo referencia al acuerdo entre AVIANCA y el Gobierno de Barbados como una iniciativa bilateral que ha incrementado los viajes y las asociaciones entre las dos naciones. Colombia hizo eco del planteamiento hecho por la Secretaria General de que la labor de la AEC debería difundirse con más amplitud a través del sector académico. Reconoció la labor de Cuba en el sector en cuanto a la mejora de la eficiencia del transporte aéreo y manifestó su deseo de que estos esfuerzos continuaran durante todo el año.

**México** concordó con la postura expresada por Colombia de que podría haber integración en el área del transporte. Agregó que habían examinado y observado el desarrollo del ATA hasta la fecha y si bien no habían tomado ninguna decisión al respecto, no descartaron que en un futuro próximo pudieran suscribirlo.

**Surinam** indicó que el Banco de Desarrollo del Caribe hizo una presentación hace poco en la AEC referida a los documentos mencionados y pidió que los participantes tomaran nota de ello.

La **Presidencia** destacó todos los comentarios expresados y agradeció al presentador. Seguidamente suspendió la reunión para tomar la foto oficial del encuentro.

1. **Presentación sobre el Programa de Trabajo de IATA.**

La **Srta. Annaleen Bobb,** Gerente Regional de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA),ofreció una breve panorámica de los objetivos, perspectiva económica, desafíos y asociaciones regionales de su organización. Dijo que IATA era la asociación comercial global para las líneas aéreas mundiales y representó más del 84% del tráfico aéreo global; era responsable del establecimiento de las normas globales en la industria de las aerolíneas, y una de sus actividades centrales era el programa de facturación y liquidación en el que se saldaban las deudas contraídas con líneas aéreas. Las problemáticas regionales más importantes que abordaban son los derechos y protección del pasajero; pasajeros indisciplinados; impuestos y tasas; infraestructura aeroportuaria, y directrices y regulaciones, entre otras. Destacó que si bien el panorama internacional de las aerolíneas había cambiado, den el Caribe este panorama no había sufrido muchas alteraciones, lo cual ejercía presión sobre la infraestructura del transporte aéreo en cuanto a rentabilidad, eficiencia de las rutas y reducción de la competitividad. La Srta. Bobb se refirió a países que tenían deudas con aerolíneas, como Venezuela, República Dominicana y Trinidad y Tobago, diciendo que IATA entendía las razones de esta situación, entre ellas la volatilidad de los mercados, restricciones cambiarias y devaluación de la moneda. La representante de IATA informó al CET que estaban trabajando con varios Gobiernos regionales para recuperar los fondos que debían a las líneas aéreas, en algunos casos desde febrero de 2016. Otra problemática en el sector del transporte aéreo de la región era la carga impositiva y las estructuras organizativas inestables, en las que se experimentaba una elevada rotación del personal superior, como eran los Directores Generales. Agregó que a IATA le gustaría ver la adhesión de los Gobiernos regionales al Convenio de Montreal de 1999, ya que así se protegerían los derechos de los pasajeros y se definiría además la responsabilidad de la línea aérea en caso de muertes, retrasos y pérdida de carga o equipaje. La Srta. Bobb destacó que 8 países de la región no habían ratificado aún el Convenio de Montreal. Se refirió a continuación a problemáticas que afectaban a las líneas aéreas de la región, entre ellas la de los “pasajeros indisciplinados”. IATA reiteró que valoraba las asociaciones que habían creado dentro de la región y que esperaba seguir profundizando la colaboración.

**Venezuela** manifestó su grave preocupación con respecto al planteamiento que hiciera IATA sobre las deudas que varios países tenían con algunas aerolíneas, en particular Venezuela. Refutó las aseveraciones expresadas por la Srta. Bobb sobre la supuesta deuda contraída por la República Bolivariana de Venezuela. La Embajadora informó al CET que su país no debía dinero alguno a ninguna línea aérea, como había planteado la Srta. Bobb en su presentación, sino que más bien había enfrentado dificultades para establecer cambios por la forma en que las aerolíneas fijaban los precios para los pasajeros. La Embajadora de Venezuela dijo que su país no estaba dispuesto a que la industria aeronáutica fuera en contra de los intereses nacionales. Venezuela informó al CET que habían discutido sus limitaciones financieras en foros bilaterales con muchos de los países presentes. La Embajadora de Venezuela dijo que los planteamientos hechos por IATA eran errados y que IATA sabía muy bien que Venezuela estaba experimentando dificultades para obtener divisas. El país seguiría centrándose en garantizar los intereses de sus ciudadanos y no los de ninguna organización internacional.

La **Secretaria General** recordó a los participantes que el transporte era un tema político sensible y que el uso de las palabras era un elemento muy importante a considerar para mantener la colaboración. Destacó que en ocasiones era el sistema bancario internacional u otras áreas externas que estaban fuera del control de los países, lo que impedía hacer pagos con prontitud. Los Gobiernos de la región, agregó, estaban dispuestos a trabajar con entidades internacionales como IATA para mejorar la situación. Se refirió también al comentario sobre pasajeros indisciplinados y pidió que se aclarara el término. Apuntó que presentaciones como estas no eran tan bien recibidas para los Gobiernos como pudieran resultar para equipos técnicos, razón por la cual los ponentes deberían tomar en cuenta la audiencia a la que se estaban dirigiendo.

La **Presidencia** agradeció a la presentadora e indicó que le gustaría obtener información sobre el término “pasajeros indisciplinados”.

**Surinam** manifestó que la región de la AEC era una zona de paz y que los Estados Miembros podrían trabajar en conjunto para solucionar las diferencias. Solicitó más información sobre el planteamiento de IATA acerca de la inestabilidad en el liderazgo regional de las aerolíneas.

La **Srta. Bobb** precisó que el término “pasajero indisciplinado” estaba muy bien definido en el Convenio y que el Sr. Lutchmedial de CASSOS abundaría más sobre el tema. Explicó a Surinam que el dato utilizado en la presentación se refería al cambio ocurrido este año en la jefatura de Suriname Airways.

La **Presidencia** tomó nota de la respuesta de la Srta. Bobb e indicó que la visión de una organización podría seguir siendo la misma pese a algún cambio en la jefatura.

1. **Presentación sobre el Memorando de Cooperación del CASSOS con la COCESNA.**

El **Sr. Ramesh Lutchmedial**, Vicepresidente del Sistema de Supervisión para la Seguridad Aérea del Caribe (CASSOS, por sus siglas en inglés), ofreció una breve descripción de la historia de CASSOS y la labor que desplegaba en la región, en particular su asociación con la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA).

El 11 de mayo de 2016, en Nassau, Bahamas, el CASSOS firmó un Memorando de Entendimiento (MOU) con la COCESNA, para una mejor cooperación en varias áreas. El Memorando estableció la colaboración en las esferas de seguridad aérea; capacidad y eficiencia de la navegación aérea; protección de la aviación; transporte aéreo; protección medioambiental; asistencia y cooperación técnica; y capacitación. El Sr. Lutchmedial explicó que a diferencia de las naciones desarrolladas, los pequeños estados insulares en desarrollo de la región no podrían cumplir por sí solos con las normas establecidas. Indicó que la armonización de las normas en la región era un objetivo importante para CASSOS; enfatizó que la protección era también un tema clave en la industria de la aviación, y aclaró que el término “pasajero indisciplinado” se refirió a aquél cuyas acciones a bordo de un vuelo pondría en peligro la seguridad de la aeronave, de los pasajeros y/o de la tripulación, e informó que el personal de las aerolíneas estaba altamente entrenado en el manejo de situaciones de este tipo. Dijo que a CASSOS le gustaría ver la instauración en cada uno de los países de estrictas leyes que regularan la seguridad aérea y que impusieran severas repercusiones en caso de incumplimiento.

**Guyana** se refirió al tema de la revisión los pasajeros diciendo que su principal preocupación tendría que ver con los artículos libres de impuestos.

**Antigua y Barbuda** concordó con la Secretaria General en que el término “pasajero indisciplinado” podría objetarse. Expresó su inquietud de que el marco jurídico podría ser utilizado indebidamente de manera que la víctima se convirtiera en el receptor de un castigo legal. El elevado nivel de entrenamiento al que hizo referencia el representante de CASSOS, agregó, no siempre era evidente en la industria aérea.

El **Sr. Lutchmedial** destacó que el servicio al consumidor en el sector del transporte aéreo no siempre estaba al nivel de las normas y añadió que su organización estaba abordando esta problemática.

La **Presidencia** agradeció al Sr. Lutchmedial su presentación.

1. **Presentación sobre el Programa de Trabajo de la OACI.**

El **Sr. Melvin Cintron**, Director Regional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), ofreció una presentación sobre el Programa de Trabajo de la OACI y pidió que su ponencia no saliera del marco del CET. Detalló la estrategia de la OACI para el avance en la región del cumplimiento con los estándares y convenios internacionales. La meta de la OACI era desarrollar un plan de acción específico que se ajustara a cada Estado Miembro y dar seguimiento a la implementación nacional mediante el uso de un marco de monitoreo y evaluación. Indicó que la OACI estaba dispuesta y disponible para buscar financiamiento para países en los que la voluntad política estaba presente, pero la falta de financiamiento era un obstáculo. La organización había estado en contacto con cada uno de los Estados Miembros de la AEC y conocía muy bien los desafíos que estos enfrentaban en este momento. Entre los éxitos alcanzados mencionó que en 2016 la OACI había certificado 23 aeropuertos en la región, cuando con anterioridad la región solo manejaba 2 o 3 certificaciones aeroportuarias como máximo por año. El Sr. Cintron indicó además que las cuatro auditorías de seguridad llevadas a cabo recientemente en la RGC habían sido positivas. Enfatizó que la inversión en la industria de la aviación resultaba benéfica para los países de la región y que en el 2017 el Caribe sería el centro de atención de la organización.

La **Presidencia** agradeció a la OACI su detallada presentación y la explicación sobre la utilidad de cumplir con las normas internacionales.

La **Secretaria General** dijo que esta había sido su primera reunión en el tema del transporte y que se había sentido extremadamente complacida con lo que había podido presenciar, manifestando que el CET se está moviendo en una dirección positiva. Agregó que pretendía dar a conocer muy pronto a todos los proyectos de la AEC en el ámbito en línea, de manera que los Gobiernos pudieran seguir de cerca con facilidad el avance alcanzado en estas iniciativas y elevar la transparencia de la organización.

**Venezuela** dijo que su Delegación se sentía complacida con el relanzamiento de la AEC y afirmó que la organización contaba con el apoyo permanente de Venezuela para el logro de este propósito. La Embajadora agregó que se sentían entusiasmados tras escuchar la claridad del mensaje de la Secretaria General cuando afirmó que la AEC era una organización política, como estaba expresado en el Convenio Constitutivo, y que trabajaba siempre en pos de los intereses de sus Estados Miembros. Coincidió con el deseo de la Secretaria General de lograr una mayor visibilidad para la AEC era un propósito que respaldaron todos los Estados Miembros. Venezuela reiteró su interés en ocupar la Presidencia del CET en el 2017 y pidió el apoyo de todos los presentes, así como el de otros Miembros de la AEC. Venezuela insistió asimismo en sus inquietudes por los planteamientos expresados por la representante de IATA y cuestionó el derecho de dicha organización a participar en el CET y comunicar información que a su juicio era errónea. Agregó que su país ya informó a IATA su interés en seguir adelante utilizando un proceso de negociación transparente, al tiempo que se respetaba el interés nacional.

La **Presidencia** agradeció a Venezuela sus comentarios.

1. **Otros Asuntos.**

La **Presidencia** solicitó a los Estados Miembros que presentaran cuanto antes al CET el informe de avance sobre sus contactos institucionales y solicitó confirmación de la fecha para la circulación del Informe de Relatoría.

El **Director** planteó que los contactos serían enviados en breve al CET, y precisó que la AEC presentaría el Informe de Relatoría a México y luego lo haría circular al CET.

1. **Clausura de la Reunión.**

La **Presidencia** extendió su agradecimiento a todos los participantes en la reunión, así como a quienes hicieron presentaciones. Procedió a hacer una revisión general de los temas tratados y de los resultados que se esperaban y a continuación declaró clausurada la reunión.