

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
Apartado Postal 27032,
Lima, Perú

CLAC/GEPEJTA/37-INFORME
CORRIGENDUM
10/08/16

**TRIGÉSIMO SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/37)**

(Lima, Perú, 7 y 8 de julio de 2016)

RESUMEN

Lugar y fecha de la reunión

1. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) celebró su Trigésima Séptima Reunión los días 7 y 8 de julio de 2016, en la sala de Reuniones CLAC/OACI “Jorge Chávez”.

Ceremonia de apertura

2. El Sr. Luis Enrique Mojovich, Director de Regulación y Promoción, en representación del Sr. Gonzalo Perez Wicht, Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Perú, presentó a la Reunión con un discurso dando la bienvenida a su país a todos los asistentes. Posteriormente, el Sr. Carlos Velasquez, Director General de Aeronáutica Civil de Guatemala y Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, ofreció el discurso de apertura declarando inaugurada la Reunión (**Adjunto 1**).

Secretaría, Participantes y Coordinación

3. La Secretaría estuvo a cargo del Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC y participaron en la reunión 47 delegados, representando a 15 Estados miembros, 1 Estado no miembro y 6 organismos internacionales. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 2**.

4. Actuó como Coordinador de la Reunión el Sr. Héctor Arce, Coordinador de Política Aérea de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Perú asistida por el Secretario de la CLAC.

Orden del Día

5. El Grupo de Expertos adoptó el Orden del Día que figura como **Adjunto 3** del presente informe, presentado por la Secretaría.

Cuestión 1 del
Orden del Día: **Transporte y Política Aérea**

Cuestión 1.1 del
Orden del Día: **Informe del Grupo *ad hoc* “Guía de orientación CLAC 39° período de sesiones Asamblea OACI”**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/37-NE/11– Colombia

6. La Experta de Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/37-NE/11, la misma que contenía la “Guía de orientación CLAC para el 39° período de sesiones de la Asamblea de la OACI” conjuntamente con las Notas de estudio y/o informativas que los Estados miembros y la Secretaría habían elaborado, para que los participantes emitan sus comentarios, definan que Notas se presentarán en la Asamblea de la OACI y reciban el apoyo de los demás Estados de la Comisión.

7. En ese sentido, se pasó revista a las Cuestiones del Orden del día del 39° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, incluidas en la Guía de orientación. Durante la revisión, se recibiendo algunos comentarios por parte de los Delegados presentes. Los textos correspondientes constan en el **Adjunto 4**, como parte de la Guía de orientación.

8. Asimismo, se acordó que los Estados que fueran a presentar otras Notas de estudio las envíen a la Secretaría, a más tardar el 31 de julio, a excepción de Brasil cuya Experta indicó que enviarían a traducir por separado, las notas que le correspondían. Lo expresado se basa en que la fecha máxima para enviar a la OACI es el 9 de agosto de 2016, para que puedan ser traducidas a los idiomas de trabajo de la misma.

9. De igual manera, los Estados de Sudamérica que incluyeron en la Guía de orientación Notas de estudio desarrolladas en el marco del SRVSOP y la Oficina SAM/OACI, se comprometieron a enviar directamente a la OACI dichas Notas, las mismas que también deberán incluir apoyo de los 22 Estados miembros de la CLAC, enviando esto con copia a la Secretaría para que formen parte del Informe que se presentará al Comité Ejecutivo en su próxima reunión (La Habana, Cuba, agosto de 2016).

10. Además, se hizo notar que, aquellas Notas de estudio que se presenten posteriormente a la fecha señalada, se considerarán únicamente como Notas informativas y se publicarán en los idiomas en los que fueron presentadas.

11. Asimismo, el Grupo consideró que, como en otras oportunidades, la Secretaría apenas reciba, distribuya entre los Estados miembros, las Notas de estudio por parte de los otros Organismos Regionales, para que sean analizadas y se resuelva sobre el apoyo a dichas notas. De igual manera, la Secretaría deberá incluir estas en la Guía de orientación que presentará en el próximo Comité Ejecutivo.

Conclusión

12. El GEPEJTA acordó:
- a) acoger favorablemente la Guía de orientación presentada por Colombia, con sus respectivas posiciones y Notas de estudio;
 - b) encargar a los Estados de Sudamérica que incluyeron en la Guía de orientación Notas de estudio desarrolladas en el marco del SRVSOP y la Oficina SAM/OACI, envíen directamente a la OACI dichas Notas, incluyendo el apoyo de los 22 Estados miembros de la CLAC, con copia a la Secretaría;
 - c) encargar a la Secretaría la traducción al inglés y posterior envío a la OACI de las Notas de estudio que formen parte de la Guía de orientación, así como a las otras Comisiones Regionales, requiriendo apoyo;

- d) encargar a la Secretaría se distribuya las Notas de estudio; y,
- e) establecer como fecha límite el 31 de julio del presente año, para que los Estados que deseen presentar Nota de estudio y/o informativas adicionales, las hagan llegar a la Secretaría para su inclusión en la Guía de orientación.

Cuestión 1.2 del

Orden del Día:

Actualización de la Res. A20-01 “Criterios y Directrices en materia de Política de Transporte Aéreo”

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/37-NE/06 – Secretaría

13. El Secretario presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/37-NE/06, la misma que contenía los antecedentes respecto a la actualización de la Res. A20-01. En ese sentido, recordó que en la Reunión del GEPEJTA/35 la Secretaría presentó una Nota de estudio que contenía la parte resolutive, separada de la considerativa, para avanzar con el trabajo encomendado y que, en aquella ocasión, el Grupo pasó revista a la matriz y sugirieron algunas modificaciones con las que, una vez incluidas se aprobó esa parte de la Resolución, con excepción del título 14 sobre “Subsidios, tributos y cargos a los usuarios” por existir posiciones contrapuestas en la redacción.

14. Seguidamente, el Secretario indicó que sobre la parte considerativa se presentaban los comentarios enviados por los Estados, así como la propuesta de la Secretaría en el columna 5 de dicha matriz.

15. A continuación, el Experto de Chile solicitó a la Secretaría que incluya un Considerando haciendo mención a la relación entre el transporte aéreo y el turismo, específicamente al Declaración de Medellín del 2015 suscrita entre la OMT y la OACI, en relación al impacto de creación de empleo, protección al consumidor, desarrollo sostenible, entre otros temas.

Conclusión

16. Sin mayores comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente la propuesta de la Secretaría, incluyendo un Considerando que haga relación al transporte aéreo y el turismo, documento que deberá ser presentado como Proyecto de Resolución a la próxima Reunión del Comité Ejecutivo para ulterior promulgación por parte de la Asamblea.

Cuestión 1.3 del

Orden del Día:

Conformación Comité Estadísticas Aeronáuticas

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/37-NE/07 – República Dominicana

17. El Experto de República Dominicana presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/37-NE/07 recordando que, en la Reunión del GEPEJTA/36 (Lima, Perú, abril de 2016) había presentado una Nota de estudio sobre Datos de aviación, seguimiento y análisis, ocasión en la que se analizaron los diferentes formularios que utiliza la OACI para recolectar información oportuna de los estados contratantes, así como el sistema estadístico DATAPLUS y la revisión de las principales estadísticas y proyecciones del tráfico aéreo tanto a nivel mundial como regional.

18. Asimismo, recordó que los Estados miembros y la Secretaría respaldaron la conformación de un Comité de Estadísticas Aeronáuticas cuya función principal será elaborar notas informativas a la CLAC, revise el llenado de los formularios OACI (identificar brechas) y presente informe anual que contenga informaciones que agreguen valor a la aviación latinoamericana.

19. Finalmente, se refirió a que para el proceso de conformación de dicho Comité se tenía programada una reunión virtual para el lunes 18 de julio de 2016, sobre la cual Argentina y Paraguay

hasta esa fecha habían confirmado su participación. Finalmente invitó al resto de Estados, que así lo desearán, a formar parte del Comité, antes del 22 de julio. La Experta de Colombia solicitó incluir a un Experto de su país.

20. Durante el debate, la Secretaría aclaró que no existe en la estructura de trabajo y procedimientos de la CLAC, la figura de “Comité” y que, en todo caso, se debería considerar como un Grupo *ad hoc* del GEPEJTA.

Conclusión

21. Sin comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada por el Experto de República Dominicana y encargó al Grupo *ad hoc* que informe sobre el avance de su trabajo en la próxima Reunión del GEPEJTA.

Cuestión 1.4 del Orden del Día:

Protección al Usuario del Servicio de Transporte Aéreo

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/37-NE/08 – Colombia

22. La Experta de Colombia presentó a consideración del Grupo la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/37-NE/08, la misma que contenía el proyecto de recomendación alusivo al retracto, en base a la solicitud de varios Estados respecto a analizar y estudiar el tema de una mejor manera, con el fin de evitar dudas sobre su alcance.

23. Asimismo, informó que había recibido comentarios de Brasil y Argentina, apoyando el trabajo en materia de protección al consumidor de una manera integral y además, sugiriendo una revisión de la Resolución de Servicio al Cliente y Calidad Total, a fin de actualizarla en los asuntos que sean pertinentes, incluido el retracto. Continuó su presentación, expresando que, en aras de proporcionar mayores insumos que permitan avanzar sobre este tema, Colombia presentó al GEPEJTA una matriz que permita visualizar las similitudes y diferencias existentes entre las figuras del retracto, desistimiento y reembolso. De igual forma, sometió a consideración del Grupo, el Proyecto de Recomendación sobre “Protección al usuario del Transporte Aéreo – “Retracto””.

Conclusión

24. Sin mayores comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente el Proyecto de Recomendación sobre “Protección al usuario del Transporte Aéreo – “Retracto””, para su presentación en la próxima Reunión del Comité Ejecutivo y ulterior promulgación por parte de la Asamblea. Esto independientemente de que el tema también sea considerado cuando se revise la Res. A18-3.

- ***Proyecto de Recomendación “Retracto” y otras pertinentes***

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/37-NE/09 – Brasil

25. A continuación, la Experta de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/37-NE-09, la misma que hacía referencia a la propuesta de Recomendación sobre la Reglamentación de Retracto, manifestando que en la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil, este tema se encontraba en proceso de revisión en el ámbito de las Condiciones Generales de Transporte.

26. En ese sentido, agregó que consideraba importante observar que los derechos básicos de los pasajeros constituía un complejo enmarañado de temas que deben ser discutidos conjuntamente, como la orientación común a los pasajeros que tienen derecho (previas y posteriores a la compra del billete aéreo), la educación del consumidor, la atención debida en caso de interrupción masiva del servicio, el acceso a los pasajeros con necesidad de atendimento especial y los procedimientos eficientes

para comunicar la pérdida de equipaje, entre otros. Estos aspectos constituyen la protección mínima debida a los consumidores, y su debate debe ser orientado por la proporcionalidad entre las garantías mínimas de los pasajeros y la reducción de las barreras a nuevos prestadores de servicios.

27. Seguidamente, sugirió que el análisis del proyecto de resolución sea incluido entre los temas de la agenda de trabajo de la Comisión para el próximo bienio, para lo que solicitó la creación de un Grupo que evalúe a profundidad la inclusión de otros tipos de derechos, además del retracto, dicho Grupo evaluaría la adopción de reglas no vinculantes por la CLAC, reglas que les incentivarían a ejercer autonomía normativa sobre la protección de los consumidores mientras son orientados por principios y directrices regionales.

28. Abriendo el debate, el Experto de Argentina expresó que el derecho aeronáutico contempla la protección al consumidor y que consideraba importante este asunto dado que es un tema que se está discutiendo a nivel mundial.

29. Seguidamente el Experto de Perú, manifestó su concordancia en que se discutan estos temas, pues no se debería actuar en contra de la industria, sino que se trataba era de separar cuales son los derechos que protegen al usuario y cuales a la industria; es por esto, que a su entender, existen garantías legales. Asimismo comentó que, en el caso peruano se rigen por las normas publicadas por la Comunidad Andina, específicamente en la Resolución 619 y sugirió que cuando se revise este tema, se tome en cuenta el trabajo realizado por la CAN.

30. En consideración de lo expuesto, el Secretario aclaró que la Comisión disponía actualmente de la Res. A18-3 sobre “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios”, la misma que modificó una anterior decisión para incluir el Acuerdo de Montreal, la que a su vez sirvió de base para que la Comunidad Andina elabore sus documentos (Resolución 619). Agregó asimismo que, la Res. A18-3 de la CLAC es suficientemente amplia en relación a los derechos y deberes de los pasajeros, transportistas y aeropuertos y además, contiene procedimientos para controlar la calidad de los servicios. Recordó asimismo, que este documento fue elaborado, en su oportunidad, con la participación de los Expertos de las Autoridades de Aviación Civil, líneas aéreas y operadores aeroportuarios.

31. A continuación, el Coordinador sugirió conformar un Grupo *ad hoc* que trabaje en la actualización de este tema en el próximo bienio. Por otro parte expresó que, en el caso de Perú, se hacía distinción entre los consumidores que adquirieron su boleto en la aerolínea de los que los compran por internet. La Experta de Brasil apoyó la propuesta del Coordinador y solicitó ser parte del Grupo. Finalmente, la Experta de Cuba sugirió tener que se tenga en cuenta la Enmienda 24 de la OACI.

32. Con los antecedentes expuestos, el Grupo *ad hoc* que trabajaría en la revisión y modificación, de la Res. A18-3 “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios”, quedó conformado de la siguiente manera: Argentina, Brasil (Ponente), Chile, Colombia (Ponente), Cuba, Paraguay, Perú, Uruguay e IATA.

Conclusión

33. Luego del debate, el GEPEJTA acordó revisar y modificar la Res. A18-3 “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios” para lo que constituyó el Grupo *ad hoc* conformado de la siguiente manera: Argentina, Brasil (Ponente), Chile, Colombia (Ponente), Cuba, Paraguay, Perú, Uruguay e IATA, tema que será incluido en el Plan Estratégico del siguiente período.

Cuestión 2 del
Orden del Día: **Gestión aeroportuaria**

Cuestión 2.1 del
Orden del Día: **Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/37-NI/05– Uruguay

34. La Experta de Uruguay se refirió a la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/37-NI/05, en la cual se daba a conocer, entre otras cosas que, en la Trigésimo Quinta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/35), celebrada en la ciudad de Lima, Perú, del 25 al 27 de agosto de 2015, el Grupo *ad hoc* “Gestión Aeroportuaria”, se había presentado la NE/09 relacionada con el Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria y se había concluido continuando debatiendo y analizando el Manual, a la luz del resultado de la Encuesta y de la Resolución adoptada respecto de los factores a considerar en las concesiones aeroportuarias. De esa forma, se encomendó al Grupo Ad hoc, que en su próxima reunión, se elaborará el índice a efectos de completarlo en el menor tiempo posible.

35. Continuó explicando que, durante la Tercera Reunión del Grupo *ad hoc* “Gestión Aeroportuaria” que se realizó el 4 de abril, en Montevideo, Uruguay, con referencia a la Cuestión 2.3 se procedió al estudio de la propuesta de índice presentada por los Expertos de Argentina concluyendo que, por la amplia gama de aspectos que abarca el Manual, era necesario elaborar un “Índice primario consensuado”, el mismo que se presentó en el GEPEJTA/36.

36. Por otro lado, el Grupo *ad hoc* consideró importante que, una vez que la XXII Asamblea Ordinaria de la CLAC, apruebe la Resolución sobre “Factores a considerar en la concesión de aeropuertos”, este texto pasaría a formar parte del Manual. De igual forma, cuando se apruebe la Resolución sobre “Encuesta sobre Seguimiento de los Aspectos Económicos, Gestión de Aeropuertos, Servicios de Navegación Aérea y Procesos de Concesión de Aeropuertos”, también será considerada en la elaboración del Manual.

37. Por otro lado, el Experto de Guatemala se comprometió a elaborar una redacción primaria del Capítulo sobre “Medio Ambiente”, en consideración de su experiencia en esta materia.

38. Terminó expresando que, el Grupo continuaba con el trabajo de recopilación y revisión de documentos técnicos y normativos de la OACI y de la CLAC, así como de manuales regulatorios de asociaciones internacionales, vinculadas al sector aeroportuario, sobre gestión y planificación aeroportuaria con el fin de que sirvan de orientación en la elaboración del “Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria” de la CLAC.

Conclusión

39. No obstante tratarse de una Nota informativa, el GEPEJTA acordó incluir la elaboración del Manual como una tarea en el Plan Estratégico del próximo período.

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

Cuestión 3.1 del
Orden del Día: **Necesidades de Capacitación en la Región**

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/37-NI/06 – Argentina

40. El Experto de Argentina se refirió a la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/37-NI/06, la

misma que presentaba los antecedentes de este tema, destacando que durante la Reunión del GEPEJTA/36 (Montevideo, Uruguay, abril de 2016) se reiteró en la necesidad de contar con respuestas a la encuesta elaborada por su país, a fin de contar con insumos que permitan identificar la demanda y necesidades de capacitación de la Región.

41. Asimismo expresó que, con miras a la próxima reactivación del IPAC, resultaba oportuno proponer un mecanismo para desarrollar los cursos que permitan cubrir las necesidades gerenciales de los Estados miembros y, paralelamente, reunir y difundir información acerca de los existentes que en la Región se encuentren disponibles. Terminó su presentación, refiriéndose a la tabulación y graficación de los datos obtenidos hasta ese momento, en base a las pocas respuestas recibidas.

Conclusión

42. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 3.2 del Orden del Día:

Avances del IPAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/36-NI/07 – Argentina

43. El Experto de Argentina se refirió a la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/37-NI/07 en la que se detallaban los avances para la implementación del IPAC, destacando que el 16 de marzo de 2016 se habían firmado los documentos: Estatuto de funcionamiento del Instituto Panamericano de Aviación Civil (IPAC) y Convenio de Financiación entre la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) de la República Argentina y la CLAC, este último establecía un cronograma de transferencias sobre lo cual ANAC había efectuado el depósito de la primera cuota dispuesta, equivalente al 25 % del monto anual previsto.

44. Al respecto, el Secretario confirmó que el depósito había sido recibido la semana anterior a la Reunión y agregó que, en el corto plazo se circularía la convocatoria para elegir el Director del IPAC y se realizaría la primera reunión del Directorio del mismo.

45. Durante el debate, el Experto de República Dominicana, al tiempo de felicitar el trabajo realizado por Argentina y la proyección del IPAC, ofreció todo el apoyo de la Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas – ASCA, dejando abierta la posibilidad de suscribir un Acuerdo entre los dos Organismos.

Conclusión

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

Cuestión 4 del Orden del día:

Medio Ambiente

Cuestión 4.1 del Orden del día:

Informe de la Reunión de Alto Nivel sobre el Plan Mundial de Medidas Basadas en el Mercado (GMBM), realizada en la Sede de OACI Montreal, Canadá, del 11 al 13 de Mayo de 2016

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/37-NE/02 – Guatemala

47. El Experto de Guatemala presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/37-NE/02 referente a la Reunión de alto nivel sobre las MBMs celebrada en Montreal, Canadá. Durante su

presentación se remitió a los antecedentes expresando que, en cumplimiento a lo contenido en la Resolución A38-18: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio Climático, específicamente en lo relacionado a la elaboración de un esquema sobre medidas basadas en el mercado (MBM), la OACI había realizado diferentes jornadas de socialización sobre esta temática.

48. En función de ello, en el año 2015 en la ciudad de Lima, se realizó la primera jornada de los Diálogos de la aviación mundial (GLAD), de la OACI, sobre medidas basadas en el mercado (MBM) relativas a las emisiones de CO₂ procedentes de la aviación internacional, integrando las regiones NACC y SAM. Esta actividad también tuvo como objetivo socializar los avances que los diferentes grupos de trabajo de la OACI han tenido en el diseño de un esquema global sobre MBM, así como recopilar información y preocupaciones de los Estados relativo a este tema. En dicha jornada, los Estados de la CLAC tuvieron una activa participación de los Estados de la CLAC, planteando tanto la visión de cada uno de ellos, como la posición regional que fue consensuada previamente en las reuniones de coordinación.

49. Resaltó asimismo que, entre noviembre y diciembre del 2015, se llevó a cabo la Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (COP/21), la cual tuvo como resultado la aprobación de un acuerdo vinculante denominado Acuerdo de París, el mismo que ha sido firmado por 177 Estados incluyendo 18 de los 22 Estados miembros de la CLAC.

50. En este documento no se incluyó a la aviación civil internacional, derivado de las características propias del sector, dado que sus emisiones no se circunscriben a un espacio territorial, como es el caso de otros sectores económico-productivos. Por lo cual, existe mucha expectativa sobre la propuesta del esquema global sobre las MBM que será presentada en el próximo periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI.

51. Continuó expresando que en el presente año, la Secretaría de la OACI convocó a la segunda jornada de los GLAD, la cual se realizó en la Ciudad de México, integrando nuevamente las regiones NACC y SAM de la OACI; con el principal objetivo de socializar el borrador del proyecto de Resolución de la Asamblea para un Plan Mundial de Medidas Basadas en el Mercado (GMBM), el cual se ha denominado Plan de Compensación de Carbono para la Aviación Internacional (COSIA por sus siglas en inglés), y de esta forma recopilar a través de un “diálogo” la percepción de los Estados sobre los elementos de diseño y los desafíos para la implementación de este plan mundial.

52. La principal discusión en los GLAD se centró en los párrafos 7, 8 y 9 de dicha propuesta, los cuales se relacionaban con la implementación por fases del COSIA y los criterios de clasificación de los países basados tanto en el PIB como en los RTK's, además se planteó la falta de claridad en otros aspectos como los mecanismos de monitoreo, reporte y verificación y los criterios de las unidades de emisión. Los resultados de esta actividad fueron utilizados como insumos tanto para la 207 Sesión del Consejo de la OACI como para la Reunión de Alto Nivel sobre GMBM, la cual fue agendada para mayo del presente año.

53. Sobre la base señalada, la Secretaría de la OACI convocó a la Reunión de Alto Nivel sobre el GMBM, la se desarrolló los días 12 y 13 de mayo del 2016, en la sede de dicha Organización, la cual tuvo como fin la revisión del texto de Resolución de este Plan, así como insumos para la 208 Sesión del Consejo de la OACI. Es importante resaltar que en esa reunión, al igual que en reuniones anteriores, la Secretaría de la CLAC mediante la comunicación CLAC 2.4.1.7.7/103 convocó a reuniones de coordinación, de sus Estados miembros y el GRULAC, las mismas que se llevaron a cabo los días 11, 12 y 13 de mayo, en la que participaron únicamente: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, Costa Rica, Colombia, Guatemala, México, Perú y Uruguay, actuando como Coordinador de las mismas, el Presidente de la CLAC.

54. Durante las reuniones de coordinación convocadas, se discutieron las diferentes posiciones, respecto a la propuesta presentada por el Presidente del Consejo de la OACI y lo que expresaron los diferentes Estados y Organizaciones, en sus respectivas Notas de estudio. Como resultado de esto, se observaron las siguientes posturas regionales:

- Que en la propuesta debía evidenciarse de mejor manera el contenido del Acuerdo de París,
- Procurar una mejor redacción del texto, para que quede evidenciado que se tratará de un plan mundial y evitar las medidas unilaterales o regionales,
- En cuanto a los criterios de clasificación de los países, no deberían tomarse otros criterios fuera de la métrica establecida en aeronáutica, como aquellos relacionados a asuntos económicos de los Estados, por lo que se apoyaría el criterio de los RTK, como está diseñado en la propuesta,
- Debería mejorarse el preámbulo en el que se exprese de mejor manera el beneficio para el ser humano de la propuesta,
- Debería visualizarse en la propuesta la variable de reducción de emisiones, pues se podría interpretar que el texto estaba enfocado exclusivamente a la compensación de emisiones, tomando en consideración que la reducción se relaciona con lo ecológico mientras que la compensación se circunscribe a lo económico.

55. Posteriormente, indicó que en la Reunión de Coordinación CLAC se estableció que los Estados de Argentina, Bolivia, Colombia y Guatemala realizarán una síntesis de lo acordado y lo propongan a la Conferencia, de la siguiente manera:

Bolivia

Propuso un primer considerando al texto propuesto:

Reconociendo que los esfuerzos de la OACI en referencia a la implementación de un Esquema Global de Medidas de Mercado debe satisfacer el propósito humano por un medio ambiente limpio y el respeto por el planeta.

A su vez solicito agregar un penúltimo Considerando:

Considerando que la conferencia de las partes COP 21, insta a los estados a trabajar de manera cooperativa para promover una real reducción, mitigación, adaptación, financiamiento y transferencia de tecnología y generación de capacidades.

Colombia

En el Cuarto Considerando, Colombia, agrego al texto propuesto:

Reconociendo que la OACI es el foro apropiado para discutir las respuestas de la aviación ante el cambio climático.

En el último considerando se discuta sobre el último considerando, promoviendo que se sustituya lo puesto en rojo y se incluya lo puesto en azul, como texto propuesto:

Celebrando la cooperación entre la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático Cambio (CMNUCC) y la Secretaría de la OACI en el desarrollo de metodologías del MDL para la aviación;

Guatemala

En el punto cuarto de la resolución, se hace la reflexión sobre el nombre propuesto “Plan Mundial de Compensación de Emisiones para la aviación internacional”, agregando el termino de **reducción**, para incentivar desde el nombre los mecanismos que han de hacerse operativo para obtener un esquema que priorice y promueva las prácticas de reducción de emisiones, por lo cual solicita se agregue al nombre de la propuesta “**Plan Mundial para la Reducción y la Compensación de Emisiones en la Aviación Civil Internacional**”, con lo que su acrónimo podría quedar “CORSIA”.

56. Continuó su presentación resaltando que, en la Reunión de Coordinación de la CLAC, también se consensuó a apoyar algunos párrafos específicos de Notas de estudio presentadas por Brasil y Singapur, las mismas que contenían la objeción de la utilización de criterios económicos para la clasificación de los Estados, así como los relacionados con el reconocimiento del contenido del Acuerdo de París bajo la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático.

57. Asimismo agregó que, el primer día de reunión se presentaron las diferentes Notas de estudio por parte de los Estados miembros de la OACI como Estados Unidos de Norteamérica, Países Bajos (en nombre de la Unión Europea), Singapur (en nombre de la Federación de Micronesia, Nauru, Papúa, Nueva Guinea, Samoa, Islas Salomón y Tonga), Federación Rusa, China y Brasil; mediante las cuales se presentaron las preocupaciones y recomendaciones sobre el texto propuesto de Resolución del GMBM. Además de los Estados miembros, también fueron presentadas notas de estudio por organizaciones en calidad de observadores como la Coalición Internacional para la Aviación Sostenible (ICSA), la Asociación Internacional para el Comercio de Emisiones (IETA) y la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA).

58. A continuación, resaltó que las Notas de estudio se centraron principalmente en resaltar el contenido del Acuerdo de París, los criterios de clasificación de los países para las fases de implementación, específicamente para que se tomen en cuenta únicamente las métricas relacionadas con el sector de la aviación, al porcentaje sectorial para el cálculo de emisiones a ser compensadas, asegurar la integralidad ambiental del plan mundial, resaltar el rol de único mecanismo de compensación de la aviación internacional, necesidad del fortalecimiento de capacidades, entre otras.

59. Es importante mencionar que en relación a los criterios de clasificación de los países para las fases de implementación derivado de las múltiples discusiones únicamente se encuentra incluido como criterio del RTK. Sin embargo, algunos Estados indicaron su preferencia para incluir de un criterio adicional en esta clasificación, entre los que se propusieron la *Escala de Contribuciones de la OACI, diferenciación entre países en desarrollo y desarrollado*.

60. Continuó informando que, en los siguientes dos días de la Reunión, se analizó el texto de Resolución del MBM, tomando en consideración las recomendaciones realizadas por los Estados y las Organizaciones, teniendo como resultados principales las siguientes ideas:

- a) Crear una fase de pre-implementación del COSIA, con el objetivo de tener una experiencia previa para la puesta en marcha de este mecanismo en el 2020
- b) Permitir en la fase de pre-implementación que cada uno de los Estados establezcan sus propios requerimientos de compensación
- c) Cambiar el enfoque de “todos los Estados están fuera hasta la fase de implementación” por aquella en “todos los Estados se incluidos a menos que esos Estados hayan sido identificados y se les permita optar por entrar” (mecanismo de opt-in u opt-out)
- d) Alinear los ciclos de fases con los ciclos de cumplimiento.
- e) Cambio en la base actual para el cálculo de RTK's (AOC) para una basada en los vuelos que salen
- f) Cambio en la dinámica de un enfoque sectorial del 100% a un enfoque individual

61. Concluyó su presentación recalcando que la Reunión de Alto Nivel sobre el Plan Mundial sobre las Medidas Basadas en el Mercado (GMBM), representó una oportunidad para que los Estados miembros de la CLAC, intercambiaron opiniones y visiones sobre este tema. Se resalta la importancia de las diferentes jornadas de coordinación convocadas por la Secretaría de la CLAC, con la participación de miembros del GRULAC, lo que permitió que las posiciones fueran presentadas a nivel regional, demostrando una fortaleza ante las diversas posiciones de los países desarrollados.

62. El trabajo en conjunto representó que en la nueva propuesta del texto del documento GMBM, se incluyeran las modificaciones solicitadas por los Estados de la CLAC. Razón por la que, en el próximo periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI, se deberán nuevamente realizar reuniones de coordinación para establecer posiciones y orientaciones sobre este tema, por lo que consideraba importante que, tanto en el GEPEJTA como en el Comité Ejecutivo se consolide una posición latinoamericana en este tema.

63. Como medida propuesta, requirió se convoque a una reunión del Grupo *ad hoc* de Medio ambiente, en ocasión de la celebración de la LXXXVIII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC previsto a realizarse en La Habana, Cuba, agosto del presente año, con el fin de fijar la posición de la región respecto de la última versión que proponga el Consejo de OACI, para aprobación en el 39 periodo de sesiones.

64. Sobre esto último durante el debate, la Secretaría aclaró que estaba prevista una Reunión del Grupo *ad hoc* encargado de desarrollar la Guía de Orientación, la misma que se llevaría a cabo un día antes de la Reunión del Comité Ejecutivo y en la que también el Medio Ambiente será un punto a considerar.

65. Por otro lado, el Presidente de la CLAC y la Secretaría informaron a los Expertos que, se había recibido una invitación de la Autoridad Aeronáutica Española para consensuar posiciones de las diferentes regiones, en lo que hacía relación al numeral 7 del documento producido en la Conferencia de Alto Nivel. Informó asimismo que en esta reunión participarían Delegados de diferentes Estados, y en el caso de nuestra Región de Argentina, Brasil, Guatemala y México, razón por la cual la Presidencia había designado a los señores Gerardo Berganza y Abner González.

66. Por su parte, la Experta de Perú solicitó al Experto de Guatemala que, en su calidad de Punto Focal, mantenga informados a los Estados sobre los acontecimientos que se vayan dando de aquí hasta la Asamblea, para que todos los Estados se encuentren en conocimiento de esta materia tan importante. De igual forma consultó respecto a las fases en las que los Estados de la Región podrían adherirse de forma voluntaria, sobre lo cual el Experto de Guatemala aclaró que podrían hacerlo de forma voluntaria a la Fase I o II del mismo.

67. Por último, la Secretaría solicitó al Experto de Guatemala que elabore un informe, sobre lo que se discuta y acuerde en la Reunión de Madrid, para que se circule entre los Estados miembros. El Experto de Guatemala ofreció elaborar una presentación didáctica que permita aclarar los términos del documento y demás temas que ayuden a que la Región mantenga una posición consensuada en la próxima Asamblea de la OACI.

Conclusión

68. Sin más comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acordó:
- a) Encargar al Experto de Guatemala, la elaboración de un informe tutorial didáctico para que los Estados puedan entender con claridad la propuesta del Presidente del Consejo, versus lo anterior y enviarlo a la Secretaría, para su distribución;
 - b) Encargar al Experto de Guatemala que, una vez terminada la Reunión de Madrid, elabore un informe para que la Secretaría lo circule entre los Estados miembros; y,
 - c) Aprovechando la Reunión del Grupo encargado de elaborar la “Guía de orientación – 39º Asamblea de la OACI”, el Punto Focal (Guatemala), presente la propuesta para consensuar una posición regional.

**Cuestión 4.2 del
Orden del día:**

Reconocimiento ambiental dentro de la aviación civil latinoamericana

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/37-NE/03 – Guatemala

69. El Experto de Guatemala presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/37-NE/03, en ella se refirió a que durante la XXI Asamblea Ordinaria de la CLAC se aprobó la Res. A21-07 “Directrices de orientación sobre medio ambiente y aviación civil en Latinoamérica”, documento que contiene una serie de estrategias de carácter participativo con los diferentes grupos de interés con el fin de cumplir los objetivos con los cuales fue concebida y que, específicamente en el inciso 5.3 se habla de estrategias complementarias, las cuales se conciben como un grupo de iniciativas para el reconocimiento de programas voluntarios exitosos, estimulando el otorgamiento de reconocimientos a nivel regional para empresas, instituciones y/u operadores que demuestren la aplicación exitosa de programas de protección y/o compensación ambiental.

70. Asimismo, durante su presentación se refirió a que una de las tareas propuestas para la Macrotarea de Medio Ambiente era la de desarrollar una iniciativa de mecanismo de reconocimiento a nivel regional y/o nacional para las empresas, instituciones y operadores que apliquen exitosamente programas de protección y compensación ambiental y que a lo largo del tiempo se habían observado como diferentes normativas, en términos generales, se basan en principios de Comando Control, lo que en términos ambientales se traduce en “quien contamina paga”, sin embargo en términos ecológicos, aunque se pague en el cumplimiento de una norma, los daños a los ecosistemas son irreversibles.

71. Finalizó su presentación indicando que, como Punto Focal de la Macrotarea de Medio Ambiente, Guatemala había desarrollado un perfil propuesto de reconocimiento con el objetivo de iniciar la elaboración de un procedimiento aprobado por los Estados de la CLAC, en el cual se especifiquen los requisitos, categorías y mecanismos de evaluación para la entrega del mismo, para lo cual presentó el documento “alas verdes”, otorgado a iniciativas ambientales exitosas, desarrolladas por Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros de la CLAC, aeropuertos u operadores aéreos. Asimismo, solicitó se convoque a una Reunión del Grupo *ad hoc* de Medio Ambiente, en ocasión de la celebración de la LXXXVIII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC previsto a realizarse en La Habana, Cuba, agosto del presente año, para la elaboración del procedimiento del reconocimiento y su respectiva presentación para aprobación en el próximo Comité Ejecutivo.

72. Abierto el debate, el Coordinador sugirió que, dada la importancia de este asunto, se considere su inclusión en el Plan Estratégico del próximo bienio y no en la próxima reunión del Comité Ejecutivo, como lo había propuesto el Experto de Guatemala.

Conclusión

73. Sin comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acordó realizar una Reunión presencial del Grupo *ad hoc* sobre “Medio Ambiente” en el siguiente periodo.

**Cuestión 4.3 del
Orden del día:**

Propuesta de Seminario sobre la Importancia y Desafíos de los Biocombustibles en el Sector de la Aviación Civil Internacional, estudios de Caso en Latinoamérica

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/37-NI/01 – Guatemala

74. El Experto de Guatemala se refirió a la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/37-NI/01, la misma que contenía la propuesta de realizar un Seminario sobre la Importancia y Desafíos de los Biocombustibles en el Sector de la Aviación Civil Internacional para el año 2017, planteamiento basado en la importancia de los biocombustibles en la aviación, el mismo que constituye un tema de análisis mundial por lo que muchos organismos, Estados e industria han formado organismos para la

investigación, el desarrollo y comercialización de los mismos.

75. En ese sentido, basados en la necesidad de que los biocombustibles se desarrollen e implanten de una manera económicamente viable y aceptable desde una perspectiva social y ambiental en Latinoamérica, es necesario que desde la CLAC, como organismo e integración regional, puedan seguirse promoviendo seminarios de formación y actualización en la materia. Por ello la importancia de realizar un seminario latinoamericano de biocombustibles en el cual los Estados, la industria y las organizaciones internacionales muestren los avances que han tenido en la investigación, desarrollo, aplicación y visión de estos combustibles alternativos enfocados a la sostenibilidad del transporte aéreo en Latinoamérica.

76. Al respecto, la Delegada de la FAA/USA manifestó su intención de apoyar la realización del Seminario.

Conclusión

77. Sin más comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada y acordó incluir la realización de un Seminario sobre “Importancia y Desafíos de Biocombustibles en la Aviación Comercial” en el Programa de Capacitación del próximo período, el mismo que será apoyado por la FAA/USA.

Cuestión 5 del

Orden del Día: **Seguridad Operacional**

Cuestión 5.1 del

Orden del día: **Informe preliminar sobre nivel de cumplimiento de actividades y tareas de la Macrotarea de Seguridad Operacional**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/37-NE/04 – Brasil

78. La Experta de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/37-NE/04, la misma que incluía el Informe preliminar del nivel de cumplimiento de la Macrotarea Seguridad Operacional, conforme lo establecido en el Plan de Trabajo para el bienio 2015-2016 aprobado por la XXI Asamblea Ordinaria de la CLAC (Guatemala, noviembre de 2014).

79. En primer término se refirió a la Meta A “Temas de alto nivel”, para la cual se propuso desarrollar estrategias para los temas apuntados como estratégicos en la última Conferencia de Alto Nivel de la OACI, relacionados con la definición de una estrategia regional para la utilización de los drones/RPAS, una vez que son pocos los Estados que han previsto este tipo de operación en sus reglamentos nacionales y se considera oportuno que haya directrices regionales de armonización; implementación de los planes globales de la OACI relacionados con seguridad operacional y navegación aérea, dado que la reunión aún necesita mejorar sus índices de cumplimiento y protección y divulgación de la información de seguridad operacional, teniendo en cuenta la necesidad de evaluarse los aspectos jurídicos involucrados en la divulgación de informaciones sensibles de seguridad operacional. A más de esto se le encargó la tarea de coordinar las acciones para la preparación de la región para la 39ª Asamblea de la OACI, tarea que obtuvo un peso más grande en la ponderación global, dada la importancia de los trabajos de preparación para la Asamblea de la OACI.

Nº	Identificación	Avance actual	Ponderación de la tarea	Índice actual
A1	Coordinar las acciones necesarias a la preparación para la 39ª Asamblea de la OACI.	1	0,5	0,5

A2	Presentar una estrategia regional para la regulación de RPAS.	0,6	0,2	0,12
A3	Acompañar los avances regionales acerca de la implementación del GASP y del GANP.	1	0,1	0,1
A4	Promulgar recomendación sobre protección y divulgación de la información de seguridad operacional.	0,75	0,2	0,15
			Total	87%

80. En relación a la Meta B “Integración Regional en materia de Seguridad Operacional”, indicó que el objetivo era el de promover la integración de prácticas de seguridad operacional, por medio de la coordinación de acciones entre los Estados y que, en ese sentido tenía a su cargo darle seguimiento a las actividades desarrolladas en el ámbito del RASG-PA, del SRVSOP y del COCESNA, identificando los temas que deberían recibir aporte político de los Estados de la CLAC.

Nº	Identificación	Avance actual	Ponderación de la tarea	Índice actual
B1	Promover la facilitación del intercambio de informaciones por medio del RASG-PA.	1	0,2	0,2
B2	Proponer mecanismos formales de retroalimentación al SRVSOP por los equipos del RASG-PA	1	0,2	0,2
B3	Apoyar y promover la implementación de la Organización Regional de Investigación de Accidentes e Incidentes (RAIO).	1	0,3	0,3
B4	Proponer el establecimiento de subgrupo de mercancías peligrosas bajo la coordinación del SRVSOP.	1	0,2	0,2
B5	Proponer agenda de trabajo al grupo ad hoc para la armonización de los reglamentos (LAR y RAC) del SRVSOP y COCESNA (ACSA).	1	0,1	0,1
			Total	100%

81. Seguidamente, respecto a la Meta C “Reevaluación de asuntos pendientes”, propuesta de acciones puntuales resultantes en entrega de productos se refirió específicamente a la encuesta sobre registros web de las informaciones aeronáuticas.

Nº	Identificación	Avance actual	Ponderación de la tarea	Índice actual
C1	Promover taller en cooperación CLAC-FAA	1	0,3	0,3
C2	Proponer una estrategia para la inclusión de los operadores de la aviación general en los requisitos del SMS.	1	0,2	0,2
C3	Proponer página electrónica de la CLAC para reunir los registros de aeronaves, base de datos de licencias de pilotos, informes de	1	0,5	0,5

investigaciones de accidentes e incidentes, y otras informaciones disponibles por los Estados.			
--	--	--	--

82. En ese sentido, solicitó incluir los temas que aún estén pendientes en el próximo bienio, en alineación con los objetivos propuestos en el nuevo Plan Estratégico.

Conclusión

83. Sin comentarios, el GEPEJTA encargó a la Secretaría, en el informe correspondiente al avance de las Macrotarea, el avance presentado por Brasil en lo que hace relación a “Seguridad Operacional”. De igual forma, deberá tener en cuenta aquellas tareas que aún no hayan sido concluidas y requieran su continuidad, para que se incluyan en el Plan Estratégico del próximo período.

Cuestión 5.3 del Orden del día:

Directrices adoptadas por la ANAC de sobre la utilización de RPAS (Meta A)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/37-NI/02 – Brasil

84. La Experta de Brasil se refirió a la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/37-NI/02, en ella explicaba los antecedentes del tema el mismo que tenía como objetivo principal presente a consideración de la CLAC un conjunto de principios y directrices regionales que permitan el uso seguro de estas aeronaves. Se entiende que la CLAC debe continuar dando seguimiento al asunto para garantizar la armonización regulatoria en la región y que los Estados que ya hayan definido reglamentos nacionales los compartan en el ámbito de la CLAC.

85. A continuación explicó que la normativa propuesta por ANAC para el uso de vehículos aéreos no tripulados (VAN) no autónomos, también conocidos como aviones pilotados a distancia (RPA), y los aeromodelos, tiene como premisas básicas: (a) permitir las operaciones, siempre que la seguridad de las personas se puede conservar; (b) reducir al mínimo la carga administrativa y burocrática, dado que se establecerán las reglas de acuerdo con el nivel de complejidad y riesgo de las operaciones; (c) permitir la evolución de la regulación como el desarrollo del sector. Dicha propuesta, divide a todos los RPA en tres clases:

- a) **Clase 1 (peso superior a 150 kg)** - aeronave deberá estar certificada por la ANAC, se registrarán en el Registro Aeronáutico Brasileño (RAB) y los pilotos deben tener un certificado médico aeronáutico de licencia y calificación (CMA). Todos los vuelos deben estar registrados.
- b) **Clase 2 (peso inferior o igual a 150 kg y más de 25 kg)** - las aeronaves no tendrán que ser certificadas, pero los fabricantes deben cumplir con los requisitos técnicos necesarios y tener el proyecto aprobado por la Agencia. También deben estar registrados en el RAB y los pilotos deben tener CMA y la licencia. Todos los vuelos también deben ser registrados.
- c) **Clase 3 (peso inferior o igual a 25 kg)** - si se opera hasta 400 pies por encima del nivel del suelo (unos 120 metros) y la línea de vista, serán solamente registradas (con informaciones sobre operador y equipaje). No será necesario CMA tampoco que se registren los vuelos. Solo se requiere licencia para aquellos que deseen operar encima de los 400 pies. Operaciones de RPA hasta 25 kg solo podrán tener lugar a una distancia mínima de 30 metros de una persona. La distancia puede ser menor en caso de que la persona así lo permita (la persona debe expresamente consentir con la operación) y las personas que participan en la operación. En las zonas de asentamientos urbanos y rurales, las operaciones serán un máximo de 200 pies sobre el nivel del suelo (unos 60 metros).

86. Agregó asimismo que, a esto se suma el requerimiento de un seguro con cobertura de daños a terceros para todos RPA (las tres clases), a excepción de las agencias de seguridad pública y la defensa civil. Las actividades ilegales o invasión de la privacidad con el uso de RPA, naturalmente, deberán ser manejados por las autoridades de seguridad pública competentes, que el piloto remoto en comando de un VANT no autónomo y aeromodelo es directamente responsable y tiene la autoridad final por su operación. Deben ser mayores de 18 años (excepto en caso de aeromodelos), y cuando operan las clases 1, 2 y 3 (en este último caso encima de los 400 pies) deberán tener licencia emitida por ANAC y que un piloto remoto solo podrá operar un único RPAS por vez y debe estar presente durante todas las etapas del vuelo, siendo permitido el cambio de piloto remoto en comando durante la operación. Antes de iniciar un vuelo, el piloto debe tener conocimiento de todas las informaciones necesarias al plan de vuelo.

87. Finalmente, invitó a visitar el sitio web de la ANAC para encontrar mayor información sobre la normativa brasilera al respecto. Sobre este punto, el Secretario solicitó a la Experta de Brasil enviar dicho documento a la Secretaría a fin de incluirla en su sitio web como “mejores prácticas”.

Conclusión

88. El GEPEJTA acordó solicitar a Brasil el envío de la normativa brasilera sobre la utilización de RPAs para incluirlo en la web de la CLAC como “mejores prácticas”.

Cuestión 5.4 del Orden del día:

Informe de los últimos avances del RASG-PA (Meta B)

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/37-NI/03 – Brasil

89. La Experta de Brasil se refirió a la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/37-NI/03 indicando que, entre los días 21 y 23 de junio de 2016, fue llevada a cabo la 9ª Reunión Plenaria del RASG-PA, durante la cual se presentó el trabajo del Grupo de Planificación Estratégica, coordinado por Brasil, y constituido por Chile, Costa Rica, Curazao, Estados Unidos, Honduras, ALTA, Boeing, CANSO e IATA. Agregó asimismo que, como resultado de los trabajos de dicho grupo se elaboró el Manual de Procedimientos de RASG-PA actualizado (con cambios en la visión, misión, estructura y directiva) y el Documento del Plan Estratégico de RASG-PA.

90. A continuación hizo referencia a la nueva visión de RASG-PA en relación a permanecer atento de cualquier riesgo para la aviación comercial, tratando de lograr el más alto nivel de seguridad operacional en la Región Panamericana para reducir el riesgo de mortalidad en la aviación comercial, garantizando el establecimiento de prioridades, la coordinación y la implementación de iniciativas de mejora de la seguridad operacional basadas en datos en la Región Panamericana, por medio de la participación activa de todas las partes interesadas de la aviación civil.

91. En términos de objetivos, la meta de seguridad operacional del RASG-PA es la de “utilizando como referencia el 2010, reducir el riesgo de mortalidad para las operaciones Parte 121 o equivalentes en 50% para el año 2020 en Latinoamérica y el Caribe”. Para ello, es necesario, un esfuerzo de los Estados para consolidar los resultados en los próximos 4 años.

92. Finalizó la lectura de la Nota indicando que el RASG-PA está desarrollando un trabajo bastante intenso en el sentido de mejorar la seguridad operacional en la región, razón por la cual se insta a los Estados a expresar su compromiso con el fortalecimiento del Grupo por medio de la participación efectiva y contante, implementando los Avisos de Seguridad Operacional (RSA) del RASG-PA e invitó al Grupo de Expertos a reconocer la importancia de la creación y de la continuidad de los grupos locales de seguridad operacional para la efectiva implementación de las iniciativas de mejoría de la seguridad en el ámbito nacional, con el apoyo de la CLAC para dicho fin.

Conclusión

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

Cuestión 5.5 del Orden del día:

Propuesta de Res. “Asistencia a Víctimas de Accidente Aeronáutico y apoyo a sus familiares (Meta C)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/37-NE/10 – Brasil

94. La Experta de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/37-NE/10 recordando que durante la Reunión del GEPEJTA/36 (Montevideo, Uruguay, abril de 2016), fueron analizados los principales documentos de la OACI que tratan de las acciones de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares, en especial los documentos 9973 y 9998. Asimismo, agregó que teniendo en cuenta la importancia de la CLAC, como foro de integración de políticas del transporte aéreo, se sugirió al Grupo de Expertos establecer un Grupo *ad hoc* para elaborar una propuesta de Recomendación de la CLAC, el mismo que fue constituido por Argentina y Brasil, para que se presentara la propuesta de Resolución en la próxima reunión del GEPEJTA para análisis y apreciación de los Expertos.

95. Concluyó su intervención, presentando a consideración la propuesta de Recomendación sobre “Guía de Orientación para la Provisión de asistencia a las víctimas y a los familiares de las víctimas de accidente aeronáutico”, cuyo objetivo era que la región disponga de un documento de armonización regulatoria que establezca mínimamente acciones que deben ser tomadas por los Estados de modo a garantizar la respuesta más apropiada a situaciones de emergencia, así como llevar a los Estados lleven a cargo ejercicios regulares que simulen estas situaciones de emergencia, de modo a poner en prácticas la efectividad y practicidad de los planes de asistencia requeridos de las aerolíneas.

96. Abierto el debate, el Experto de Argentina aclaró que este era un tema que se había trabajado conjuntamente con la Junta de Investigación de Accidentes de su país.

97. Por su parte, la Experta de Perú manifestó que habría que esperar la Resolución de la OACI sobre este asunto para proceder a la aprobación del Proyecto.

98. La Secretaría aclaró que tratándose de un Proyecto de Decisión, elaborado en la CLAC, puede ser promulgado sin necesidad de esperar a que la OACI adopte alguna resolución al respecto. En todo caso, cuando suceda esto, bien podría modificarse dicho documento.

Conclusión

99. Sin más comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente el Proyecto de Resolución para someterlo a consideración del Comité Ejecutivo y ulterior aprobación por parte de la Asamblea.

Cuestión 6 del Orden del Día:

Otros asuntos

100. El Experto de Perú hizo uso de la palabra para informar que, hasta el momento la OACI no había emitido ninguna Guía de Orientación para establecer los 8 elementos críticos de la seguridad operacional, razón por la cual consideraba necesario presentar una Nota de estudio en el 39 período de sesiones de la Asamblea de la OACI, para que se difundiera dicho documento lo antes posible.

Conclusión

101. La propuesta fue acogida favorablemente por el GEPEJTA, encargándosele a Perú que

elabore un Proyecto de Nota de estudio y lo haga llegar a la Secretaría, antes de la fecha limite señalada anteriormente.

Cuestión 6.1 del
Orden del Día:

Atribuciones y miembros del Grupo técnico asesor sobre el Programa OACI de identificación de viajeros (TAG/TRIP)

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/37-NI/04 – Secretaría

102. El Secretario dio lectura a la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/37-NI/04, en la que hizo referencia a que, con fecha 3 de junio del presente año, se recibió la carta EC 6/8 – 16/48, mediante la cual la Sra. Fang Liu, Secretaria General de OACI, informaba que en el 206° período de sesiones el Comité de Transporte aéreo (ATC) convino en cambiar el nombre del grupo técnico asesor sobre documentos de viaje de lectura mecánica (TAG/MRTD) por el Grupo técnico asesor sobre el Programa OACI de identificación de viajeros (TAG/TRIP). Dicha comunicación, asimismo invitaba a los Estados miembros y a Organizaciones internacionales a presentar la candidatura de expertos cualificados con experiencia en pruebas de identidad, MRTD, expedición y control de documentos, sistemas e instrumentos de inspección y aplicaciones interoperables, en calidad de miembros y observadores del TAG/TRIP.

103. Terminó la presentación de la nota informativa, invitando a los Estados miembros a presentar un especialista, dado que en la constitución de este Grupo existe un solo Estado miembro de la CLAC (Chile) que forma parte actualmente de este Grupo y su puesto aparece vacante, para lo cual se deberá tener en cuenta como fecha límite, el 5 de agosto de 2016.

Conclusión

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

- *Presentación sobre “Nuevas tecnologías para la vigilancia del tráfico aéreo”*

105. La Representante de AIREON realizó una presentación sobre las Nuevas Tecnologías para la Vigilancia del Tráfico Aéreo, específicamente sobre el sistema ADS-B Satelital. La presentación completa se acompaña como **Adjunto 5**.

Clausura

106. El Secretario de la CLAC, agradeció por el apoyo recibido, al personal de la Secretaria y a los participantes por el trabajo desarrollado y procedió a clausurar la reunión.

**TRIGÉSIMO SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO
(GEPEJTA/37)**

LIMA, PERÚ, 7 Y 8 DE JULIO DE 2016)

SEÑOR GONZALO PEREZ WICHT, DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DE PERÚ, DISTINGUIDOS FUNCIONARIOS REPRESENTANTES DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC) Y SEÑOR MARCO OSPINA YEPEZ, SECRETARIO DE LA CLAC; SEÑORES REPRESENTANTES DE LOS ESTADOS NO MIEMBROS Y OBSERVADORES INTERNACIONES, INVITADOS TODOS, TENGAN TODOS EL MEJOR DE LOS DÍAS.

EN PRIMER TÉRMINO, EN MI CALIDAD DE DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DE MI PAÍS Y PRESIDENTE DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL CLAC, LES PRESENTO MI MÁS FRATERNAL SALUDO.

LA CLAC EJERCE UN ROL PROTAGONISTA EN EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO LATINOAMERICANO, SIENDO EL FORO MÁS APROPIADO PARA EL INTERCAMBIO DE CRITERIOS, DISCUSIÓN Y PLANTEAMIENTO DE TODAS LAS MEDIDAS REQUERIDAS EN LA COOPERACIÓN Y COORDINACIÓN QUE CONTRIBUYE AL DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN.

NOS AVALA LA TRADICIÓN DEMOCRÁTICA DE TRABAJO EN CONSENSO QUE SE HA MATERIALIZADO EN LA ADOPCIÓN DE DIVERSOS INSTRUMENTOS QUE LUEGO DE SER APROBADOS SE INCORPORAN A LAS REGULACIONES EN CADA UNO DE LOS ESTADOS MIEMBROS.

POR ELLO ES DE SUMA IMPORTANCIA DESARROLLAR NUESTRO TRABAJO DE MANERA CONJUNTA Y COORDINADA CON LA PARTICIPACIÓN DE TODOS LOS ESTADOS MIEMBROS Y OTROS ORGANISMOS CONEXOS EN LA GESTIÓN DE LOS ASPECTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS, JURÍDICOS, TÉCNICOS Y OPERATIVOS DEL TRANSPORTE AÉREO DE NUESTRA REGIÓN.

POR ELLO, MANIFIESTO A USTEDES EL ALTÍSIMO HONOR QUE PARA MÍ REPRESENTA PARTICIPAR EN ESTA INSTANCIA, EN LA CUAL NUESTROS EXPERTOS DISCUTEN, PLANIFICAN Y GESTIONAN LAS DIFERENTES TAREAS QUE FORMAN PARTE DEL PLAN EXTRATÉGICO DE LA CLAC PARA CUMPLIR AEL

POSTULADO QUE REZA EN NUESTRO ESTATUTO, EN CUANTO A “*IMPULSAR EL DESARROLLO EFICIENTE, SOSTENIBLE, SEGURO, PROTEGIDO, ORDENADO Y ARMONIZADO DEL TRANSPORTE AÉREO LATINOAMERICANO*”.

ASÍ MISMO, COMO PRESIDENTE DEL COMITÉ EJECUTIVO, ESTOY CONSCIENTE DE LA ALTÍSIMA RESPONSABILIDAD QUE CONLLEVA EL TRABAJO DE CADA UNO DE LOS ESTADOS QUE LIDERAN LAS MACROTAREAS QUE CONFORMAN NUESTRO PLAN ESTRATÉGICO, INCLUIDA LA MACROTAREA DE MEDIO AMBIENTE DE LA CUAL GUATEMALA ES PUNTO FOCAL.

PERMÍTANME RESALTAR QUE MI PRESENCIA ESTA SEMANA EN LIMA ME HA PERMITIDO OBSERVAR EL IMPORTANTE TRABAJO QUE DESARROLLAN LOS EXPERTOS DE NUESTRAS ADMINISTRACIONES Y LA SECRETARÍA.

COMO USTEDES SABEN, TENEMOS A PUERTAS LA REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO EN CUBA, LA ASAMBLEA DE LA OACI Y TAMBIÉN NUESTRA ASAMBLEA Y EN ESTE LIMITADO TIEMPO, DEBEMOS PREPARARNOS PARA LA PARTICIPACIÓN DE LA CLAC EN ESTOS EVENTOS, ESPECIALMENTE EN LA ASAMBLEA DE LA OACI EN LA QUE NUEVAMENTE NUESTRA COMISIÓN DEBERÁ DEMOSTRAR SU TRABAJO ARMÓNICO PARA OBTENER LA MAYOR HEGEMONÍA POSIBLE EN LOS TEMAS DE NUESTRO INTERÉS, EN BASE A LAS NEGOCIACIONES Y ACUERDO QUE DEBEREMOS ALCANZAR CON OTRAS COMISIONES REGIONALES PARA IMPULSAR EL TRABAJO DE LA OACI.

ES POR ESTO QUE EN LA REUNIÓN QUE HOY NOS OCUPA ES MUY IMPORTANTE EL PUNTO RELACIONADO A LA “GUÍA DE ORIENTACIÓN” Y PARTICIPACIÓN DE LA CLAC EN LA MENCIONADA ASAMBLEA.

POR OTRO LADO, DEBEMOS RESALTAR EL BRILLANTE TRABAJO DESARROLLADO POR LOS GRUPOS AD HOC EN LO QUE CONCIERNE AL PLAN ESTRATÉGICO DE LA CLAC 2016-2025 Y LA IMPLEMENTACIÓN DE ESTE EN EL PRÓXIMO PERIODO, PREVIO RESOLUCIÓN DE NUESTRA ASAMBLEA QUE SE LLEVARÁ A CABO EN NOVIEMBRE EN MEDELLÍN COLOMBIA.

ESTE PERIODO HA SIDO DE ARDUO TRABAJO PARA TODOS LOS QUE INTERVENIMOS EN LA CLAC, RAZÓN POR LA CUAL DESEO DEMOSTRAR EL RESPALDO Y AGRADECIMIENTO DE ESTA PRESIDENCIA A TODOS USTEDES QUE HAN PUESTO A DISPOSICIÓN DE NUESTRO ORGANISMO SU CAPACIDAD Y ESFUERZO.

ADJUNTO 1

DESDE YA LOS INVITO A CONTRIBUIR CON SUS COMENTARIOS Y/O INICIATIVAS QUE ENRIQUEZCAN EL TRABAJO QUE ESTOS DÍAS LLEVAREMOS A CABO, GARANTIZANDO EL ÉXITO Y PRODUCTIVIDAD DEL MISMO.

MUY BUENOS DÍAS.







COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL





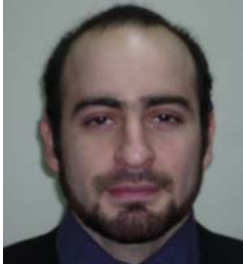
GEPEJTA/37




(Lima, Perú, 7 y 8 de julio de 2016)




LISTA DE PARTICIPANTES	
ESTADOS MIEMBROS	
<u>ARGENTINA</u>	
<p>HERNAN ADRIAN GOMEZ Director Nacional de Transporte Aéreo Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC Azopardo 1405, Piso 9 Buenos Aires, Argentina T: (54 11) 5941 3111/12 E: hagomez@anac.gob.ar</p>	
<p>GREGORIO BORDA Asesor Subsecretaría de Transporte Aerocomercial 25 de mayo 145, Piso 4, Oficina 402 Buenos Aires, Argentina T: (54 11) 4339 0800 Interno 71309 E: gborda@mininterior.gov.ar</p>	
<u>BOLIVIA</u>	
<p>MARTHA JACOB Jefa Unidad Facilitación Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Av. Arce 2631 Edificio Multicine Piso 9, La Paz, Bolivia T: (591) 2 244 4450 Ext. 2702 E: mjacob@dgac.gob.bo</p>	
<p>ROBERTO GIRONAS CERVANTES Coodinador Proyecto OACI Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Av. Arce 2631, Edif. Multicine, piso 9, La Paz, Bolivia T: (591) 244 4450 rgironas@dgac.gob.bo</p>	

<u>BRASIL</u>	
<p>MARCELA BRAGA ANSELMINI Analista de Relaciones Internacionales Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC Setor Comercial Sul, Quadra 09, Lote C, Edifício Parque Cidade Corporate - Torre A - 4º Andar Brasilia, Brasil T: (55 61) 3314 4692 E: marcela.anselmi@anac.gov.br</p>	
<u>CHILE</u>	
<p>RANDOT ESPINOSA Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago de Chile, Chile T: (562) 2439 2498 E: respinosa@dgac.cl</p>	
<p>DAVID DUEÑAS Jefe del Departamento Legal Junta de Aeronáutica Civil – JAC Moneda 1020, 4º piso Santiago de Chile, Chile T: (56 2) 25190906 E: dduenas@mtt.gob.cl</p>	
<u>COLOMBIA</u>	
<p>ALEXANDRA PALOMINO Jefe Grupo Asuntos Internacionales y Regulatorios Oficina de Transporte Aéreo Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – UAEAC Av. El Dorado 103/15, piso 5, Bogotá, Colombia T: (57) 1 296 3184 E: jazmin.palomino@aerocivil.gov.co</p>	
<u>CUBA</u>	
<p>MARÍA CARIDAD PÉREZ Especialista en Transporte Aéreo Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba – IACC Calle 23 n° 64, La Rampa La Habana, Cuba T: (53 7) 838 110 70 E: maria.perez@iacc.avianet.cu</p>	






<u>GUATEMALA</u>	
<p>CARLOS VELÁSQUEZ Director General Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13 Ciudad de Guatemala, Guatemala T: (502) 2321 5000 E: carlos.velasquez@dgac.gob.gt</p>	
<p>GERARDO BERGANZA Representante Suplente ante el Consejo Directivo de COCESNA Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13 Ciudad de Guatemala, Guatemala T: (502) 4212 1090 / 2321 5427 E: gb@dgac.gob.gt</p>	
<p>ABNER GONZALEZ VENTURA Asesor Medio Ambiente Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC 15 Calle A, 7am AV. A, Zona 13 Aeropuerto Internacional La Aurora Ciudad de Guatemala, Guatemala T: (502) 3000 1550 2 E: gonzalezv.abner@gmail.com</p>	
<u>MÉXICO</u>	
<p>JORGE ROMERO Director General Adjunto de Seguridad Aérea Dirección General de Aeronáutica Civil Blvd. Adolfo López Mateos ·1990, col Los Alpes Tlacopac, Ciudad de México, México T: (55) 5011 6446 E: jromero@sct.gob.mx</p>	
<p>LORENA ALONSO Corporative Manager Cámara Nacional de Aerotransportes Paseo de la Reforma 379, Piso 4 Ciudad de México, México T: (5255) 4455 5452 4258 E: lorena.alonso@aero.org.mx</p>	






<p>ABELARDO MUÑOZ Industry Affairs Chief Aeroméxico Paseo de la Reforma 445, Piso 2 Ciudad de México, México T: (5255) 4455 1078 8897 E: lamunoxmu@aeromexico.com</p>	
<p><u>NICARAGUA</u></p>	
<p>CARLOS BONILLA VILCHEZ Director de Transporte Aéreo Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil – INAC Km 11 1/2 Carretera Norte Managua, Nicaragua T: (505) 2276 8580 Ext. 1732 E: capacitacion@inac.gob.ni</p>	
<p><u>PANAMÁ</u></p>	
<p>ENRIQUE HERRERA Director de Transporte Aéreo Autoridad Aeronáutica Civil – AAC Albrook, Edificio 805, 1er Piso Ciudad de Panamá, Panamá T: (507) 501 9077 E: eherrera@aeronautica.gob.pa</p>	
<p>HAZEL LUNA Analista de Relaciones Internacionales Autoridad Aeronáutica Civil – AAC Albrook, Edificio 805, 1er Piso Ciudad de Panamá, Panamá T: (507) 501 9077 E: hluna@aeronautica.gob.pa</p>	
<p><u>PARAGUAY</u></p>	
<p>JOSE CUBILLA Jefe de Transporte Aéreo Nacional e Internacional Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC Mariscal López, 22 de septiembre Asunción, Paraguay T: (595 21) 213 365 E: jcubilla@dinac.gov.py</p>	

<u>PERU</u>	
<p>HECTOR ARCE Abogado – Coordinador de Política Aérea Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Jirón Zorritos 1203, Lima 1 Lima, Perú T: (51) 615 7800 Ext. 1526 E: larce@mtc.gob.pe</p>	
<p>ANA GHIORZO Coordinadora Técnica de Permisos de Vuelo Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Jirón Zorritos 1203, Lima 1 Lima, Perú T: (51) 989 418 946 E: aghiorzo@mtc.gob.pe</p>	
<p>ROBERTO ARÁMBULO Coordinador Técnico de Promoción Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Jirón Zorritos 1203, Lima 1 Lima, Perú T: (51) 615 7800 Ext. 1485 E: rarambulo@mtc.gob.pe</p>	
<p>LUIS NUÑEZ Asesor Técnico Aeronáutico Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Jirón Zorritos 1203, Lima 1 Lima, Perú T: (51) 615 7800 Ext. 1369 E: lnunez@mtc.gob.pe</p>	
<p>LUIS ENRIQUE MOJOVICH Director de Regulación y Promoción Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Jirón Zorritos 1203, Lima 1 Lima, Perú T: (51) 989 418 946 E: lmojovich@mtc.gob.pe</p>	

<p>VERONICA PAJUELO Abogada Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Jirón Zorritos 1203, Lima 1 Lima, Perú T: (51) 1 615 7800 Ext.7730 E: vpajuelo@mintc.gob.pe</p>	
<p>FREDDY NUÑEZ Coordinador de Seguridad Operacional Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Jirón Zorritos 1203, Lima 1 Lima, Perú T: (51) 615 7800 Ext. 1450 E: fpineda@mtc.gob.pe</p>	
<p>FLOR PINEDA Encargada de Instrucción Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Jirón Zorritos 1203, Lima 1 Lima, Perú T: (51) 615 7800 Ext. 1450 E: fpineda@mtc.gob.pe</p>	
<p>ROBERTO ZAMALLOA Coordinador Técnico de Aeródromos Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC Jirón Zorritos 1203, Lima 1 Lima, Perú T: (51) 615 7800 Ext. 1450 E: rzamalloa@mtc.gob.pe</p>	
<u>REPÚBLICA DOMINICANA</u>	
<p>PAOLA PLÁ Encargada de la División Técnica Jurídica Junta de Aviación Civil - JAC Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue Santo Domingo, República Dominicana T: (1 809) 689 4167 Ext. 225 – 229 E: jrmancebo@jac.gob.do</p>	

<p>JUNIOR CALDERÓN Encargado Departamento Gestión de Clientes Instituto Dominicano de Aviación Civil - IDAC Av. México esq. Dr. Delgado Of. Gubernamental Bloque "A", 2° nivel Apartado Postal 1180, Santo Domingo, República Dominicana T: (1 809) 221 7909 Ext. 465 E: calderonbautista9@gmail.com</p>	
<p>JUAN JOSÉ VERAS Coordinador Nacional de Reducción de Emisiones Instituto Dominicano de Aviación Civil – IDAC Av. México Esq. 30 de marzo Santo Domingo, República Dominicana T: (1 809) 274 4322 Ext. 2198 E: juan.veras@idac.gov.do</p>	
<p><u>URUGUAY</u></p>	
<p>ELSA NOVELLI Jefa de Asesoría Económico Financiera Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica - DINACIA Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519, Canelones Montevideo, Uruguay T: (598) 2 604 0408 Ext. 4221 E: enovelli@adinet.com.uy</p>	
<p>PAOLA CURBELO VERDE Asesora Jurídica de la Oficina de Asesoría Técnica de OACI Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica - DINACIA Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519, Canelones Montevideo, Uruguay T: (598) 2604 0408 Ext. 4226 E: misionesoficiales@adinet.com.uy / dra.paolacurbelo@gmail.com</p>	
<p><u>VENEZUELA</u></p>	
<p>ROMELYS RIVERO Gerente de Operaciones de Aviación Civil Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC Av. José Félix Sosa con Av. Luis Roche, Urb. Altamira Sur, Torre Británica de Seguros, Piso 2, Oficina de Relaciones Institucionales Caracas, Venezuela T: (58 212) 277 4540 E: r.rivero@inac.gob.ve</p>	

<p>GERMAN PEREZ Gerente de Derecho Aeronáutico Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC Av. José Félix Sosa con Av. Luis Roche, Urb. Altamira Sur, Torre Británica de Seguros, Piso 2, Oficina de Relaciones Institucionales Caracas, Venezuela T: (58 212) 277 4567 E: german.perez@hotmail.com</p>	
<p>ANGEL LOPEZ Profesional en Estudios Internacionales II Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC Av. José Félix Sosa con Av. Luis Roche, Urb. Altamira Sur, Torre Británica de Seguros, Piso 2, Oficina de Relaciones Institucionales Caracas, Venezuela T: (58 212) 277 4437 E: angel.lopez@inac.gob.ve</p>	
<p style="text-align: center;">ESTADOS NO MIEMBROS</p>	
<p style="text-align: center;"><u>ESTADOS UNIDOS</u></p>	
<p>LOURDES MAURICE Executive Director Office of Environment and Energy Federal Aviation Administration – FAA T: (202) 267 3576 E: lourdes.maurice@faa.gov</p>	
<p>KRISTA BERQUIST Manager 800 Independence Avenue, SW, Washington, DC 20591, USA T: (202) 385 8877 E: krista.berquist@faa.gov</p>	
<p>CARLOS AGUEDA Senior Representative Federal Aviation Administration – FAA US Embassy Panama Building 783 Demetrio Basilio Lakas Clayton Ciudad de Panamá, Panamá T: (507) 317 5860 E: carlos.agueda@faa.gov</p>	

ORGANISMOS INTERNACIONALES	
<u>ALTA</u>	
<p>GONZALO YELPO Director Legal Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo – ALTA 6355 NW 36th St., Suite 601, Miami FL. 33166, USA T: (1 786) 388 0222 E: gyelpo@alta.aero</p>	
<p>ANTONIO OLORTEGUI Gerente Legal LAN Perú Av. José Pardo 513 Lima, Perú T: (511) 213 8759 E: antonio.olortegui@latam.com</p>	
<p>CARLOS GUTIERREZ Asociación de Empresas de Transporte Aéreo AETAEI Shell 319, of. 703 Miraflores Lima, Perú T: (51) 1 444 0861 E: gerencia@aetai.org</p>	
COMUNIDAD ANDINA	
<p>ALAN VERA Profesional en Transporte Secretaría General Comunidad Andina Av. Paseo de la República 3895, San Isidro Lima, Perú T: (511) 710 6451 E: avera@comunidadandina.org</p>	
<u>IATA</u>	
<p>OFELIA BARCENA Sub Directora International Air Transport Association – IATA 703 Waterford Way (NW 62nd Ave), Suite 600 Miami, FL 33126, Estados Unidos T: (1 305) 505 9066 E: barcenao@iata.org</p>	

<u>IFALPA</u>	
<p>MARIA FLORENCIA DOVICH Legal Counselor Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas - IFALPA Lezica 4031 Buenos Aires, Argentina T: (54) 11 4958 5114 E: legales@apla.org.ar</p>	
<p>GASTON GUANTAY RVP SAM SOUTH Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas - IFALPA Lezica 4031 Buenos Aires, Argentina T: (54) 11 4958 5114 E: seguridad@apla.org.ar</p>	
<u>INSTIBAEROSPA</u>	
<p>JULIO FERRADAS Vocal del Consejo Directivo Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial Av. Pardo 831, Piso 4 Lima, Perú T: (511) 213 6085 E: juliofp@ec-red.com</p>	
<u>AIREON</u>	
<p>ANA MARIA PERSIANI Regional Director, Latin America & Caribbean AIREON 1750 Tysons Blvs. Suite 1150 McLean, Virginia T: (1 703) 287 7567 E: ana.persiani@aireon.com</p>	



COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL
TRIGÉSIMO SÉPTIMA REUNION DEL GRUPO DE EXPERTOS
EN ASUNTOS POLITICOS, ECONOMICOS Y JURIDICOS DEL
TRANSPORTE AEREO (GEPEJTA/37)

(Lima, Perú, 7 y 8 de julio de 2016)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por la Secretaría y los Puntos Focales)

CLAC/GEPEJTA/37-NE/01
CORRIGENDUM 5
06/07/16

SESIÓN ABIERTA

Cuestión 1: Transporte y política aérea
Punto Focal: Colombia

Cuestión 1.1: Guía de orientación para el 39 período de Sesiones de la Asamblea de la OACI (Colombia)

Cuestión 1.2: Actualización Res. A20-01 “Criterios y Directrices en materia de Política de Transporte Aéreo” (Secretaría)

Cuestión 1.3: Conformación Comité Estadísticas Aeronáuticas (República Dominicana)

Cuestión 1.4: Protección al Usuario del Servicio de Transporte Aéreo (Colombia)

Proyecto de Recomendación “Retracto” y otras pertinentes (Brasil)

Cuestión 2: Gestión aeroportuaria
Punto Focal: Uruguay

Cuestión 2.1: Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria (Uruguay)

Cuestión 3: Capacitación
Punto Focal: Argentina

Cuestión 3.1: Necesidades de Capacitación en la Región

Cuestión 3.2: Avances del IPAC

Cuestión 4: Medio ambiente
Punto Focal: Guatemala

Cuestión 4.1: Informe de la Reunión de Alto Nivel sobre el Plan Mundial de Medidas Basadas en el Mercado (GMBM) (Guatemala)

Cuestión 4.2: Reconocimiento ambiental dentro de la aviación civil latinoamericana (Guatemala)

Cuestión 4.3: Propuesta de Seminario sobre la Importancia y Desafíos de los Biocombustibles en el Sector de la Aviación Civil Internacional, estudios de Caso en Latinoamérica (Guatemala)

Cuestión 5: Seguridad operacional
Punto Focal: Brasil

Cuestión 5.1: Informe Preliminar del nivel de cumplimiento de la Macrotarea Seguridad Operacional para el bienio 2015 – 2016 (Brasil)

Cuestión 5.3: Meta A - Directrices adoptadas por la ANAC de sobre la utilización de RPAS (Brasil)

Cuestión 5.4: Meta B – Informe de los últimos avances del RASG-PA (Brasil)

Cuestión 5.5: Meta A - Propuesta de Res. “Asistencia a Víctimas de Accidente Aeronáutico y apoyo a sus familiares (Brasil)

Cuestión 6: Otros Asuntos

Cuestión 6.1: Atribuciones y miembros del Grupo técnico asesor sobre el Programa OACI de identificación de viajeros (TAG/TRIP) (Secretaría)

Cuestión 6.2: Presentación “Nuevas tecnologías para la vigilancia del tráfico aéreo: ADS-B Satelital” (AIREON)

SESIÓN CERRADA

Cuestión 7: Directriz de Procedimiento para la Gestión Administrativa del Personal / CLAC (Guatemala – Ponente Grupo *ad hoc*)

Cuestión 8: Otros Asuntos

Cuestión 8.1: Actualización y Revocatoria de Decisiones CLAC (Secretaría)

GUÍA DE ORIENTACIÓN CLAC

39° PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA DE LA OACI

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
SESIONES PLENARIAS		
Cuestión 1: Apertura del período de sesiones por el Presidente del Consejo	La apertura del período de sesiones por el Presidente del Consejo tendrá lugar el martes, 27 de septiembre de 2016 a las 1100 horas en la Sala de Asambleas y estará precedida por una reunión oficiosa de los jefes de delegaciones de los Estados miembros que comenzará a las 0945 horas.	Tomar Nota
Cuestión 2: Aprobación del orden del día	Tan pronto como sea posible después de iniciarse el período de sesiones, se invitará a la Asamblea a aprobar el orden del día provisional preparado por el Consejo (Artículo 12).	Tomar Nota
Cuestión 3: Creación de los Comités y Comisiones	De conformidad con los Artículos 6, 14 y 18 del Reglamento interno permanente de la Asamblea, la Asamblea creará un Comité de credenciales, un Comité Ejecutivo, un Comité Coordinador y una Comisión Administrativa. Se prevé que la Asamblea creará también otras tres Comisiones, a saber: la Comisión Técnica, la Comisión Económica y la Comisión Jurídica.	Se sugerirá al Comité Ejecutivo propuesta de puntos focales para que rindan el informe a CLAC en las reuniones de coordinación permanente que se sostienen durante la asamblea EDUARDO TOVAR (ECONOMICA) David Dueñas (JURIDICA) JORGE VARGAS (NAVEGACION AEREA) Presidente Ej COCESNA. Se debe definir si esta postulación es viable porque representa a COCESNA y no a un Estado puntualmente. Guatemala sugiere a Juan Carlos Trabanino Brasil – Daniel Soares punto focal de la Comisión Técnica) Carlos Fernández COMISION ADMINISTRATIVA postulado por Argentina
Cuestión 4: Traslado de asuntos a los comités y comisiones	Se invitará a la Asamblea a trasladar cuestiones del orden del día al Comité Ejecutivo y a las Comisiones Técnica, Económica, Jurídica y Administrativa, para que las estudien y presenten los correspondientes informes (Artículo 20).	Tomar Nota
Cuestión 5:	Respecto a esta cuestión se presentarán a la Asamblea documentos en los que se expondrá el procedimiento de votación para la elección del	Guatemala (Presidencia) presentará una Nota de estudio, en representación de los 22 Estados miembros, sobre la "Plancha CLAC" (Anexo 1)

<p>Elección de los Estados miembros que estarán representados en el Consejo</p>	<p>Consejo, los precedentes de las elecciones en los años anteriores y demás información pertinente. Se hará referencia también a la Resolución A4-1 de la Asamblea, en la que se especifican las obligaciones de los Estados miembros del Consejo (Artículos 54-61).</p>	
<p>Cuestión 6: Elección del Presidente de la Asamblea</p>	<p>La Asamblea elegirá a su presidente, quien presidirá las sesiones plenarias de la Asamblea. Hasta que dicha elección se lleve a cabo, el Presidente del Consejo actuará como Presidente de la Asamblea (Artículo 8).</p>	<p>Este tema lo maneja el presidente del consejo de la OACI, si es que hubiera un interés por parte de Latinoamérica habría que pedirle al presidente del consejo se evalúe la posibilidad.</p> <p>Evaluarlo en el Comité Ejecutivo de la CLAC</p>
<p>Cuestión 7: Elección de los cuatro vicepresidentes de la Asamblea y de los presidentes de las comisiones</p>	<p>La Asamblea elegirá a cuatro vicepresidentes, así como a los presidentes de las comisiones antes mencionadas (Artículos 9 y 22).</p>	<p>Procurar que la Región esté representada.</p> <p>De los Estados de la CLAC ofrecidos, recoger los nombres de las personas que quieran postularse a estas vicepresidencias y revisar la viabilidad candidatizarlos y gestionar lo pertinente si procede.</p>
<p>Cuestión 8: Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros</p>	<p>De preferencia, las declaraciones de las delegaciones deberían remitirse al Presidente del Consejo diez días antes de la apertura del período de sesiones y ser publicadas. Excepcionalmente, para las declaraciones verbales, si así se desea, deberían hacerse los arreglos necesarios con el Presidente del Consejo a quien se le debe notificar con un mínimo de diez días civiles de antelación a la apertura del período de sesiones, la intención de un Estado de hacer una declaración verbal. Las declaraciones verbales deberían centrarse en las cuestiones del orden del día o en temas relacionados con los principales asuntos que serán objeto de debate dentro de la Organización, y no deberían exceder de cinco minutos.</p>	<p>Instar a los Estados para que presenten declaraciones sobre los temas del orden del día, incorporando el trabajo de la CLAC.</p>
<p>Cuestión 9: Informes de las Comisiones y Comités de la Asamblea y decisiones al respecto</p>	<p>Se trata de los informes finales de los Comités y Comisiones sobre cada cuestión, junto con los proyectos de resoluciones presentados para su adopción por la Asamblea.</p>	<p>Instar a los Estados a tener representantes en los diferentes Comités para revisar los informes que se produzcan en el Comité Ejecutivo y las Comisiones jurídica, económica, técnica y administrativa.</p> <p>Las personas definidas en el punto Cuestión 3 apoyaran esta gestión.</p>
<p>COMITÉ EJECUTIVO</p>		
<p>Cuestión 10: Cuotas atrasadas</p>	<p>De conformidad con la Resolución A38-24 de la Asamblea, esta cuestión permitirá examinar la situación del derecho de voto de los Estados atrasados en el pago de sus cuotas desde hace largo tiempo.</p>	<p>Instar a los Estados para que paguen sus cuotas a tiempo y/o que hagan arreglos de pago, en caso se requiera.</p>

<p>Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015</p>	<p>Se invitará al Comité Ejecutivo a examinar en su totalidad los Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015 y el informe suplementario que abarca los seis primeros meses de 2016 que correspondan a su esfera de competencia.</p>	<p>Revisar y tomar nota.</p>
<p>Cuestión 13: Propuesta para enmendar el Artículo 56 del Convenio de Chicago a fin de aumentar el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación</p>	<p>El Consejo informará sobre la propuesta de Arabia Saudita, Bolivia (Estado Plurinacional de), Burkina Faso, Camerún, Chile, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, India, Kenya, Libia, Nicaragua, Nigeria, República Dominicana, República Unida de Tanzania y Venezuela (República Bolivariana de) para enmendar el Artículo 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional a fin de aumentar el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación.</p>	<p>Apoyar el aumento de número de asientos en la fórmula 4/2, para mantener la representación de la CLAC y el statuo quo.</p>
<p>Cuestión 14: Programa de asistencia técnica</p>		
<p>Cuestión 15: Cooperación técnica - Política y actividades de cooperación técnica</p>	<p>El Consejo presentará un informe en el que se ilustrarán los resultados de la actuación del Programa de Cooperación técnica en el trienio de 2013 a 2015 desde las perspectivas financiera y operacional no cuantificable. La Asamblea considerará una Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica de la OACI (resolución A36-17) revisada, que se enmendará como corresponda para reflejar los acontecimientos recientes.</p>	
<p>Cuestión 16: Seguridad de la aviación — Política</p>	<p>El Consejo presentará un informe sobre el avance del marco mundial de la política de seguridad de la aviación y la implantación de la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS), así como las evoluciones en materia de evaluación de riesgos, innovación y ciberseguridad. El Consejo propondrá el establecimiento de un plan mundial de seguridad de la aviación y la adopción de una versión revisada de la Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita (Resolución A38-15 de la Asamblea).</p>	
<p>Cuestión 17: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación – Enfoque de observación continua (USAP-CMA)</p>	<p>En cumplimiento de la Resolución A38-15, Apéndice E, el Consejo presentará un informe general sobre el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación - Enfoque de observación continua (USAP-CMA). Se proporcionará información sobre la ejecución global del Programa, los principales resultados de las auditorías, un análisis del grado de aplicación de los elementos críticos de los sistemas estatales de</p>	

	<p>vigilancia de la seguridad de la aviación y una indicación sobre el nivel de cumplimiento de las normas del Anexo 17 <input type="checkbox"/> Seguridad.</p>	
<p>Cuestión 18: Apoyo a la implantación y desarrollo — Seguridad de la aviación (ISD – SEC)</p>	<p>El Consejo presentará un informe sobre las actividades del Programa de apoyo a la implantación y desarrollo — Seguridad de la aviación (ISD-SEC) realizadas a fin de ayudar a los Estados en el cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 9 (Facilitación) y del Anexo 17 (Seguridad), incluida información sobre el desarrollo e implantación de metas e indicadores de actuación usados para medir la eficacia de las actividades de asistencia. Asimismo, el Consejo proporcionará información sobre la Iniciativa de seguridad de la aviación/facilitación de la región África-Océano Índico (AFI SECFAL), la situación de la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) y el desarrollo de las actividades de instrucción y del material didáctico. Se propondrán prioridades para el trienio 2017-2018-2019.</p>	
<p>Cuestión 19: Facilitación y la estrategia del programa OACI de identificación de viajeros (ICAO TRIP)</p>	<p>El Consejo presentará un informe sobre las actividades relacionadas con el Programa de facilitación, comprendido el progreso alcanzado en la implantación de la estrategia del Programa OACI de identificación de viajeros (ICAO TRIP), una actualización acerca del Directorio de claves públicas (PKD) y la factibilidad de ampliar las actividades de auditoría de la OACI para incluir las normas del Anexo 9 — Facilitación. El Consejo identificará prioridades del Programa de facilitación para el trienio 2017-2018-2019 y propondrá la adopción de un Estado consolidado revisado de políticas permanentes relacionadas con la facilitación (Resolución A38-16 de la Asamblea).</p>	
<p>Cuestión 20: Protección del medio ambiente – Ruido de las aeronaves – Política, normalización y apoyo a la implantación</p>	<p>El consejo presentará informes sobre las actividades relacionadas con el ruido de las aeronaves, incluido el avance en el desarrollo de normas y métodos recomendados (SARPS) y otros elementos del enfoque equilibrado para la gestión del ruido, y la evaluación de tendencias del impacto del ruido de las aeronaves. En este sentido se proporcionará información sobre la cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas. El Consejo presentará</p>	<p>Guatemala presentará una Nota de estudio, en nombre de los 22 Estados miembros de la CLAC, sobre “Contribuciones y avances de la aviación civil en Latinoamérica para coadyuvar a la sustentabilidad del transporte aéreo en la región” (Anexo 2)</p>

	<p>propuestas para actualizar el Apéndice A y los Apéndices C a G de la Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local (Resolución A38-17 de la Asamblea).</p>	
<p>Cuestión 21: Protección del medio ambiente – Emisiones de los motores de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local – Políticas, normalización y apoyo a la implantación</p>	<p>El Consejo presentará informes sobre actividades relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local, incluyendo el progreso sobre la formulación de una nueva norma sobre materia particulada (PM) aplicable a las aeronaves, y evaluación de tendencias sobre el impacto de la aviación en la calidad del aire local. En este sentido también se proporcionará información sobre la cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas. El Consejo presentará propuestas para actualizar los apéndices B y H de la Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local (Resolución A38-17 de la Asamblea).</p>	<p>Guatemala presentará una Nota de estudio, en nombre de los 22 Estados miembros de la CLAC, sobre “Contribuciones y avances de la aviación civil en Latinoamérica para coadyuvar a la sustentabilidad del transporte aéreo en la región” (Anexo 2)</p>
<p>Cuestión 22: Protección del medio ambiente La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación</p>	<p>El Consejo presentará informes sobre las actividades con respecto a la aviación internacional y el cambio climático mundial, incluido el progreso sobre la formulación de una nueva norma sobre emisiones de CO2 aplicable a las aeronaves, los combustibles alternativos sostenibles para la aviación, un plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM) y la evaluación de tendencias del impacto de la aviación en el cambio climático. A este respecto, también se proporcionará información sobre la estrategia de creación de capacidad para la acción, incluida la acción sobre el desarrollo e implantación de los planes de acción estatales para reducir las emisiones, y sobre la cooperación y acontecimientos principales con otros organismos de las Naciones Unidas. El Consejo presentará propuestas para actualizar la Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático (Resolución A38-18 de la Asamblea).</p>	<p>Guatemala presentará una Nota de estudio, en nombre de los 22 Estados miembros de la CLAC, sobre la “Alianza por una Aviación Sostenible (ALAS)” (Anexo 3)</p> <p>Guatemala presentará una Nota de estudio, en nombre de los 22 Estados miembros de la CLAC, sobre “Estados de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil - CLAC, que han elaborado su Plan de Acción para la Reducción de Emisiones de Co2 provenientes de la Aviación Civil Internacional” (Anexo 4)</p> <p>Guatemala presentará una Nota de estudio, en nombre de los 22 Estados miembros de la CLAC, sobre el “Plan Mundial sobre Medidas Basadas en el Mercado (GMBM) Una oportunidad para el Desarrollo Progresivo de la Aviación Civil con un enfoque basado en bajas emisiones” (Anexo 5)</p> <p>República Dominicana presentará una Nota de estudio sobre la “Asistencia y Creación de Capacidad para Mitigar las Emisiones de Co2 Resultantes de la Aviación Internacional” (la palabra “Consejo” será cambiada por “Asamblea” en el punto 5 de la Nota) (Anexo 6)</p>

<p>Cuestión 23: Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil y creación de capacidad en la aviación</p>	<p>El Consejo presentará un informe sobre el avance logrado en la aplicación de la Resolución A38-12, Apéndice D, de la Asamblea, la Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil, y el camino a seguir para el establecimiento de estrategias sostenibles de creación de capacidad para la aviación. A este respecto, el Consejo también presentará un informe sobre la situación del Programa TRAINAIR PLUS, la elaboración del conjunto de material didáctico de instrucción relativo a los Objetivos estratégicos, y las prioridades para 2017 a 2019, incluido el apoyo a la iniciativa denominada Ningún país se queda atrás.</p>	<p>Argentina presentará una Nota de estudio, en nombre de los 22 Estados miembros De La CLAC, sobre la "Implementación del Instituto Panamericano de Aviación Civil (IPAC)" (Anexo 7)</p> <p>El Salvador presentará una Nota de estudio sobre "Programa de formación para técnicos en mantenimiento aeronáutico con especialidad" (Anexo 8)</p>
<p>Cuestión 24: Gestión de recursos humanos</p>	<p>El Consejo presentará un informe sobre la marcha de los procesos de la reforma y la modernización en curso para mejorar las políticas, prácticas, procesos y sistemas de gestión de los recursos humanos en la Organización que tienen como objetivo aumentar la justicia, equidad, transparencia, eficacia y eficiencia, así como velar por que la OACI continúe siendo un empleador de primer orden con la capacidad de atraer, conservar y motivar los talentos requeridos para alcanzar sus metas.</p>	<p>Tomar nota.</p>
<p>Cuestión 25: Situación relativa al personal de la OACI</p>	<p>De conformidad con las Resoluciones A24-20 y A36-27, el Consejo presentará un informe sobre la composición del personal de la OACI al 31 de diciembre de los ejercicios de 2013, 2014, y 2015, incluida la situación de la representación geográfica equitativa (RGE) y las cuestiones relativas al género, así como un análisis de los nombramientos de personal de las categorías profesional y superior. Asimismo, se incluirán datos de recursos humanos, tales como edad, tiempo de permanencia en el servicio, proyecciones relativas a jubilaciones y grupos ocupacionales. Se presentarán observaciones basadas en las estadísticas proporcionadas y las medidas futuras relacionadas con la planificación de la fuerza laboral y la mayor diversidad.</p>	<p>Tomar Nota</p>
<p>Cuestión 26: Multilingüismo en la OACI</p>	<p>En cumplimiento de la Resolución A37-25 de la Asamblea de la OACI, el consejo presentará un informe sobre los efectos de la implantación de las políticas y decisiones adoptadas para aumentar la eficiencia y eficacia sobre cuestiones de servicios de idiomas.</p>	<p>Colombia presentará una Nota de estudio, en nombre de los 22 Estados miembros de la CLAC, sobre "Política de la OACI sobre los Servicios de Idiomas" (Anexo 9)</p>
<p>Cuestión 27: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI</p>	<p>El consejo presentará un informe sobre las iniciativas para, entre otras cosas, mejorar las comunicaciones con los Estados miembros y mejorar los métodos de trabajo, los procedimientos y la gobernanza de la</p>	<p>Tomar nota.</p>

	<p>Organización. De conformidad con la decisión del Consejo (C-DEC 203/7), se invitará a la Asamblea a que adopte una resolución que pida a los Estados que den respuestas completas y oportunas a las comunicaciones a los Estados, junto con informes periódicos a la Asamblea sobre resultados relativos a la actuación con respecto a las respuestas a las comunicaciones a los Estados.</p> <p>El Consejo también presentará un informe sobre las reuniones estratégicas del Consejo fuera de los predios de la Organización, así como sobre las actividades relacionadas con la iniciativa denominada Ningún país se queda atrás.</p>	
<p>Cuestión 28: Iniciativa “Ningún país se queda atrás”</p>	<p>El Consejo presentará un informe sobre las actividades relacionadas con la iniciativa denominada Ningún país se queda atrás, incluidos los resultados del primer Foro mundial sobre aviación de la OACI (23-25 de noviembre de 2015).</p>	<p>Apoyar esta iniciativa</p>
<p>Cuestión 29: Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de desarrollo sostenible (ODS)</p>	<p>El Consejo presentará un informe sobre los programas de trabajo y actividades de la OACI en pro de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) y la cooperación con los Estados y otros organismos de las Naciones Unidas para alcanzar las metas que se han fijado.</p>	<p>Apoyar esta iniciativa</p>
<p>Cuestión 30: Movilización de recursos</p>	<p>El Consejo presentará un informe sobre las actividades de movilización de recursos, incluida la aprobación de la Política de movilización de recursos de la OACI, y se invitará a la Asamblea a adoptar una resolución por la que se soliciten contribuciones de los Estados y demás interesados para reforzar el presupuesto regular en apoyo del logro de la misión y los objetivos de la OACI a escala mundial, regional y nacional.</p>	<p>Apoyar esta iniciativa</p>
<p>Cuestión 31: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo</p>	<p>Esta cuestión tiene como finalidad tratar los temas relacionados con cuestiones de alta política que no sean aquéllos que están comprendidos en cuestiones específicas del orden del día, que requieran la consideración de la Asamblea.</p>	<p>Estar atentos para revisar la documentación que trate estos asuntos a fin de determinar si se requiere fijar posición.</p>
<p>COMISIÓN TÉCNICA</p>		
<p>Cuestión 32: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015</p>	<p>Se invitará a la Comisión Técnica a examinar las partes de los Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015 y el informe suplementario que comprende los primeros seis meses de 2016 que correspondan a su esfera de competencia.</p>	<p>Brasil ha informado que presentará una Nota de estudio, en representación de los Estados miembros, en coordinación con el SRVSOP y ACSA-COCESNA</p>

<p>Cuestión 33: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea - control y análisis</p>	<p>El Consejo presentará un informe sobre la situación de las prioridades y metas de implantación mundial del Plan global para la seguridad operacional de la aviación y el Plan mundial de navegación aérea, utilizando los mecanismos de notificación regionales y mundiales. Dará además un informe del estado de cumplimiento en cada región de las prioridades clave del GASP y el GANP. Los informes incluirán la información más reciente acerca del Enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). El Consejo también proporcionará un análisis sobre el progreso realizado en la implantación del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África.</p> <p>También se presentará un informe a la Asamblea sobre las recientes evoluciones con respecto a los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), el sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS) que incluye el seguimiento de aeronaves, la coordinación en zonas de conflicto y nuevos problemas como la ciberseguridad.</p>	
<p>Cuestión 34: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea - políticas</p>	<p>El Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) oficializa las prioridades y metas convenidas en forma colaborativa a través de los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), mientras que el Plan mundial de navegación aérea (GANP) proporciona las bases para las mejoras de navegación aérea planificadas y coordinadas por intermedio de la OACI y los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG). En el marco de esta cuestión del orden del día, y habida cuenta de las novedades que se están produciendo, como la hoja de ruta para la seguridad operacional y los indicadores del desempeño, el Consejo presentará un GASP y un GANP revisados para su ratificación por la Asamblea.</p>	<p>Chile, presentará una Nota de estudio en representación de los 22 Estados miembros de la CLAC, más Guyana y Surinam, sobre "Reconocimiento de Certificaciones Multinacionales" (Esta Nota ha sido elaborada por los Estados SAM)</p> <p>Perú, presentará una Nota de estudio en representación de los 22 Estados miembros de la CLAC, más Guyana y Surinam, sobre "Evaluación de la Enmienda del GASP" (Esta Nota ha sido elaborada por los Estados SAM)</p>
<p>Cuestión 35: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea - Normalización</p>	<p>Reconociendo que la normalización mundial es una de las funciones centrales de la OACI, en esta cuestión del orden del día el Consejo presentará un informe sobre los planes y actividades de normalización y proporcionará una perspectiva de las normas esperadas para el siguiente trienio, en especial las vinculadas con el Bloque 1 del GANP.</p>	<p>Perú, presentará una Nota de estudio en representación de los 22 Estados miembros de la CLAC, más Guyana y Surinam, sobre "Evaluación de la Enmienda del GASP" (Esta Nota ha sido elaborada por los Estados SAM) sobre la "Estrategia para la Implantación del SSP en el marco de la Gestión de la Seguridad Operacional" (Esta Nota ha sido elaborada por los Estados SAM)</p> <p>Perú, presentará una Nota de estudio en representación de los 22 Estados miembros de la CLAC, más Guyana y Surinam, sobre "Evaluación de la Enmienda del GASP"</p>

		<p>(Esta Nota ha sido elaborada por los Estados SAM) sobre la “Protección de la Información de la Seguridad Operacional” (Esta Nota ha sido elaborada por los Estados SAM)</p> <p>México, en representación de los 22 Estados de la CLAC, presentará una Nota de estudio sobre “Sistema de Pequeñas Aeronaves No Tripuladas” (Anexo 10)</p>
<p>Cuestión 36: Seguridad operacional de la aviación — Apoyo a la implantación</p>	<p>Reconociendo que la normalización mundial es una de las funciones centrales de la OACI, en esta cuestión del orden del día el Consejo presentará un informe sobre los planes y actividades de normalización y proporcionará una perspectiva de las normas esperadas para el siguiente trienio, en especial las vinculadas con el Bloque 1 del GANP.</p>	<p>Argentina, en representación de los 22 Estados miembros de la CLAC, Guyana, Surinam y CASSOS, presentará una Nota de estudio sobre el “Establecimiento y Gestión del Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM) de Sudamérica” (Anexo 11)</p> <p>Honduras presentará la Nota de estudio “Avances PBN en COCESNA, Módulo B0 ASBU y Metas de la Declaración de Puerto España” (Anexo 12)</p> <p>Costa Rica presentará la Nota de estudio “Programa Regional de Seguridad Operacional” (Anexo 13)</p>
<p>Cuestión 37: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Técnica</p>	<p>Esta cuestión está destinada a temas que no son los que cuentan con una cuestión específica del orden del día y que deben someterse a la consideración de la Asamblea</p>	<p>Perú ha informado que presentará una Nota de estudio sobre la enmienda 1 del Anexo 19, “Política de protección de datos y solicitará el apoyo de los Estados”.</p>
COMISIÓN ECONÓMICA		
<p>Cuestión 38: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015</p>	<p>Se invitará a la Comisión Económica a examinar las partes de los Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015 y el informe suplementario que comprende los primeros seis meses de 2016 que correspondan a su esfera de competencia.</p>	<p>Tomar nota y hacer seguimiento.</p>
<p>Cuestión 39: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional — Política</p>	<p>El Consejo presentará un informe sobre la labor de la OACI en cuanto a la aplicación de las recomendaciones de la Sexta conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6, marzo de 2013). Se propondrán prioridades para el trienio 2017-2018-2019 con base en la necesidad de armonizar el marco normativo mundial para el transporte aéreo internacional, facilitar y respaldar el proceso de liberalización, y maximizar la contribución de la aviación al desarrollo económico</p>	<p>Colombia y Chile están realizando una evaluación de las Notas que se presentaron en la Sexta Conferencia Mundial y las conclusiones de la misma, para saber cuánto se avanzó al respecto y que se pudo haber quedado por fuera a fin de revisar si procede preparar una Nota de estudio o adoptar una posición.</p>
<p>Cuestión 40: Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea —</p>	<p>El Consejo presentará un informe sobre las evoluciones con respecto a los aspectos normativos y económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea y sobre el progreso alcanzado en la implantación de las</p>	<p>Colombia evaluará el informe y sugerirá una posición.</p>

<p>Políticas</p>	<p>recomendaciones de la ATconf/6, con énfasis en la consecución de fondos, el financiamiento, y la gestión de la infraestructura para la aviación y otras necesidades de inversión.</p>	
<p>Cuestión 41: Datos de aviación — Seguimiento y análisis</p>	<p>El Consejo presentará un informe sobre la evolución de las actividades de pronosticación de tráfico, particularmente con respecto a un solo conjunto de pronósticos de tráfico a largo plazo, conforme a lo solicitado por el 38º período de sesiones de la Asamblea. El Consejo también informará sobre las actividades de análisis económico, incluido el proyecto Enterprise Data Management (EDM), el desarrollo de herramientas de análisis comercial, el rediseño del proceso comercial del programa de estadísticas de la OACI, y coordinación con otras organizaciones internacionales para reducir la duplicación y los costos. Se proporcionará información sobre la implantación del sistema integrado de las Naciones Unidas de recopilación, procesamiento y difusión de estadísticas internacionales como acción concertada para ayudar a los países en desarrollo en el fortalecimiento de sus sistemas analíticos. Se propondrá un programa de trabajo para el trienio 2017-2018-2019.</p>	<p>Guatemala (Presidencia) presentará, en representación de los 22 Estados Miembros, una Nota informativa sobre el “Sistema Estadístico Integrado” (Anexo 14)</p>
<p>Cuestión 42: Desarrollo económico del transporte aéreo</p>	<p>El Consejo presentará un informe sobre evoluciones significativas de normativas y de la Industria del transporte aéreo internacional desde la última Asamblea. La Asamblea considerará la adopción de una versión revisada de la Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo (Resolución A38-14 de la Asamblea).</p>	<p>Colombia, en representación de los 22 Estados miembros de la CLAC, presentará una Nota de estudio sobre “Evoluciones Significativas de Normativas y de la Industria del Transporte Aéreo Internacional desde la Última Asamblea” (Anexo 15)</p>
<p>Cuestión 43: Otras cuestiones que se someterán a examen de la Comisión Económica</p>	<p>Esta cuestión está destinada a temas que no son los que cuentan con una cuestión específica del orden del día y que deben someterse a la consideración de la Asamblea.</p>	
<p>COMISIÓN JURÍDICA</p>		
<p>Cuestión 44: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015</p>	<p>Se invitará a la Comisión Jurídica a examinar las partes de los Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015 y el informe suplementario que comprende los primeros seis meses de 2016 que correspondan a su esfera de competencia.</p>	<p>Revisar el informe y hacer seguimiento.</p>

<p>Cuestión 45: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica</p>	<p>El Consejo presentará un informe sobre el progreso de la labor relativa a otros asuntos del programa general de trabajo del Comité Jurídico y presentará recomendaciones para el futuro programa de trabajo, según corresponda.</p>	
<p>Cuestión 46: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera Jurídica</p>	<p>El Consejo presentará propuestas para actualizar la Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica (Resolución A37-22 de la Asamblea).</p>	
<p>Cuestión 47: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Jurídica</p>	<p>Esta cuestión está destinada a temas que no son los que cuentan con una cuestión específica del orden del día y que deben someterse a la consideración de la Asamblea.</p>	<p>Colombia presentará una Nota de estudio sobre "Sanciones a Pasajeros Perturbadores" (Anexo 16)</p>
<p>COMISIÓN ADMINISTRATIVA</p>		
<p>Cuestión 48: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015</p>	<p>Se invitará a la Comisión Administrativa a examinar las partes de los Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014, 2015 y el informe suplementario que comprende los primeros seis meses de 2016 que correspondan a su esfera de competencia.</p>	<p>Tomar nota.</p>
<p>Cuestión 49: Presupuestos para 2017, 2018 y 2019</p>	<p>En el Artículo 49 e) del Convenio se estipula que la Asamblea aprueba los presupuestos anuales y determina el régimen financiero de la Organización. En cumplimiento de esta disposición, el Consejo presentará el Presupuesto de la OACI para 2017, 2018 y 2019, así como consignaciones suplementarias, de ser necesario.</p> <p>El Consejo someterá también el Presupuesto indicativo de los gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) del Programa de cooperación técnica, así como del Fondo de generación de ingresos auxiliares.</p>	<p>Analizar el presupuesto para proponer cambios, en caso fuera necesario.</p> <p>Brasil, Perú y República Dominicana contribuirán en la evaluación y presentará una posición al respecto.</p>
<p>Cuestión 50: Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el Fondo general y los anticipos al Fondo de capital circulante de los Estados que se hayan adherido al Convenio</p>	<p>De conformidad con los párrafos 6.9 y 7.5 del Reglamento financiero, el Consejo tomará una decisión con respecto a la cuota de todo Estado que se adhiera al Convenio antes de la apertura del 39- período de sesiones de la Asamblea. La decisión del Consejo se someterá a la aprobación de la Asamblea.</p>	<p>Apoyar.</p>
<p>Cuestión 51: Cuotas atrasadas</p>	<p>El Consejo informará sobre los arreglos que se hayan concertado para liquidar las contribuciones atrasadas de los Estados miembros y las medidas que se tomarán en el caso de los Estados miembros que no cumplan con su obligación financiera para con la Organización.</p>	

	<p>De conformidad con el párrafo 6.8 del Reglamento financiero y la Resolución A38-24 de la Asamblea, el Consejo presentará un informe sobre los resultados de las medidas adoptadas, con efecto a partir del 1 de enero de 2014, para vigilar las cuotas pendientes de pago y examinar la eficacia del plan de incentivos, teniendo en cuenta las medidas adicionales aplicadas a los Estados contratantes cuyos derechos de voto han sido suspendidos en las Cláusulas dispositivas 10 y 11.</p> <p>Se informará a la Asamblea de las decisiones adoptadas de conformidad con la Resolución A38-25, Cláusula dispositiva 1.</p> <p>Se examinará la aplicación de la Cláusula dispositiva 2 de la Resolución A38-25 de la Asamblea.</p> <p>De conformidad con la Resolución A38-25 de la Asamblea, Cláusula dispositiva 3, con efecto a partir del 1 de enero de 2005, con sujeción a la disponibilidad de un superávit de efectivo, únicamente la parte del pago efectuado por los Estados contratantes que sea superior a la suma de las cuotas de los tres años precedentes y todos los pagos a plazos que deban en virtud de acuerdos concertados de conformidad con la Cláusula dispositiva 4 de la Resolución A38-24 de la Asamblea se retendrán en una cuenta separada para financiar gastos de actividades relativas a la seguridad de la aviación y de proyectos nuevos e imprevistos relacionados con la seguridad operacional de la aviación y/o con una mayor eficiencia en la realización de los programas de la OACI, decisión que quedará bajo el control del Consejo y se informará al siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea.</p> <p>De conformidad con la Resolución A38-25 de la Asamblea, Cláusula dispositiva 4, el Consejo informará sobre los resultados de los esfuerzos realizados para vigilar de cerca la cuestión de las cuotas pendientes de pago y los efectos de los planes de incentivos en el pago de las cuotas atrasadas por los Estados, así como otras medidas que deban considerarse</p>	
--	---	--

<p>Cuestión 52: Contribuciones al Fondo general para 2017, 2018 y 2019</p>	<p>Esta cuestión está regida por la Resolución A36-31 de la Asamblea, Cláusula dispositiva 3.</p> <p>De conformidad con la metodología descrita en la Cláusula 1, de la Resolución A36-31 de la Asamblea, se ha hecho un cálculo preliminar de las escalas de cuotas y se someterán a la Asamblea para su consideración y aprobación.</p>	<p>Los Estados de la CLAC deberán ponerse al día en el pago de sus contribuciones a la OACI y/o firmar acuerdos para evitar se les retire su derecho a voto.</p>
<p>Cuestión 53: Informe sobre el Fondo de capital circulante</p>	<p>De conformidad con la Resolución A38-27, el Consejo informará sobre la situación del Fondo de capital circulante.</p>	<p>Tomar nota.</p>
<p>Cuestión 54: Disposición del superávit de efectivo</p>	<p>De conformidad con el párrafo 6.2 del Reglamento financiero, el Consejo informará sobre la forma de disponer del superávit de efectivo, o sobre la manera de financiar un déficit de conformidad con el párrafo 6.3 del Reglamento financiero.</p>	<p>Tomar nota.</p>
<p>Cuestión 55: Enmienda del Reglamento financiero</p>	<p>De conformidad con el párrafo 14.1 del Reglamento financiero, el Consejo presentará un informe a la Asamblea sobre las medidas adoptadas para enmendar el Reglamento financiero.</p>	<p>Tomar nota.</p>
<p>Cuestión 56: Examen de los gastos, aprobación de las cuentas y examen de los informes de auditoría correspondientes a los ejercicios económicos de 2013, 2014 y 2015</p>	<p>En esta cuestión se incluirán los informes de auditoría y los estados de cuentas de cada uno de los ejercicios económicos y los relativos a la Organización, comprendidos los fondos de financiamiento colectivo, los fondos del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, los fondos del servicio de compras de la aviación civil y otros fondos administrados por la OACI, así como los informes que traten de las transferencias entre programas principales del Presupuesto, las consignaciones complementarias y los pagos a título gratuito, en caso de haberlos.</p>	<p>Tomar nota.</p>
<p>Cuestión 57: Nombramiento del Auditor externo</p>	<p>De conformidad con el párrafo 13.1 del Reglamento financiero, el Consejo presentará un informe sobre el nombramiento del Auditor externo.</p>	<p>Tomar nota.</p>
<p>Cuestión 58: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Administrativa</p>	<p>Esta cuestión está destinada a temas que no son los que cuentan con una cuestión específica del orden del día y que deben someterse a la consideración de la Asamblea.</p>	



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

PLENARIA

Cuestión 5: Elección de los Estados miembros que estarán representados en el Consejo

PRESENTACIÓN DE CANDIDATURAS POR LOS ESTADOS LATINOAMERICANOS Y DEL CARIBE PARA LA ELECCIÓN DEL CONSEJO DE LA OACI (2017-2019)

(Nota presentada por los 22 (*) Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

1. Los países y territorios de Latinoamérica y del Caribe (Argentina, Aruba, Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela), patrocinadores de esta nota, con fundamento en el Artículo 50 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, tienen el honor de presentar a los Estados participantes en el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, las siguientes candidaturas para la elección del Consejo de la Organización para el trienio 2017-2019:

Grupo I: Brasil

Grupo II: Argentina, Colombia y México

Grupo III: Cuba, Ecuador, Panamá y Uruguay

2. A lo largo del tiempo, la región ha mantenido estrechas relaciones con la OACI, especialmente a través de las Oficinas regionales de Lima y México, proporcionando especial apoyo en las diferentes tareas que desarrolla y cooperando activamente en todo lo referente a la aviación civil internacional.

3. Por todo lo expuesto, los patrocinadores de la presente nota, agradecen el apoyo recibido de la comunidad aeronáutica internacional en la elección de nuestros candidatos.

— FIN —

(*)Argentina, Aruba, Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A39-WP/xxxx

EX/xx

.../.../16

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES**COMITÉ EJECUTIVO****Cuestiones 20 y 21: Protección al Medio Ambiente****CONTRIBUCIONES Y AVANCES DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LATINOAMÉRICA PARA COADYUVAR A LA SUSTENTABILIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN**

(Nota presentada por Guatemala, en representación de los 22 Estados de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, CLAC)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta los avances que la región latinoamericana ha realizado en materia de medio ambiente y aviación civil, la cual se ha consolidado por medio del documento que contiene la Resolución A21-07 – Directrices de Orientación sobre Medio Ambiente y Aviación Civil en Latinoamérica – aprobada en consenso por los 22 Estados miembros de la CLAC. Asimismo se presenta la transversalización de la variable ambiental en los diferentes grupos de trabajo de la CLAC, principalmente su vinculación con la participación en la elaboración del planeación estratégica de la comisión y la incorporación de una visión sustentable en la esfera de la gestión aeroportuaria. Esto en los grupos de trabajo respectivos.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- Tomar nota de la información presentada;
- Incorporar la visión y estrategias ambientales de la región latinoamericana en los documentos que se elaboren en la materia; y
- Requerir que se amplíe la representación de los países en vías de desarrollo en el seno del CAEP.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Se prevé que la mayoría de las actividades relacionadas e implementación de iniciativas se realice con fondos propios de cada Estado para la mejora de su desempeño ambiental; no obstante algunas medidas propuestas podrían requerir recursos adicionales provenientes de la cooperación internacional en sus diferentes modalidades.
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Resolución A38-17: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local. Resolución A21-07: Directrices de orientación sobre medio ambiente y aviación civil en Latinoamérica. Plan Estratégico de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Derivado de la importancia y relevancia actual de la temática ambiental, los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), han considerado la necesidad de disponer de una perspectiva común entre la aviación y el medio ambiente, con la promulgación de planes, programas y proyectos para reducir el impacto ambiental generado por el sector aéreo. Lo anterior, en el cuidado del patrimonio ambiental global y en cumplimiento a las diferentes responsabilidades asumidas en los diferentes foros internacionales en la materia, principalmente aquellos derivados de la Organización de Aviación Civil Internacional.

1.2 En ese sentido los Estados miembros de la CLAC, han trabajado en la consolidación de diferentes iniciativas ambientales, las cuales se han desarrollado en el marco de los diversos grupos de trabajo lo que se ha plasmado en los documentos que reflejan el compromiso de los Estados latinoamericanos en promover una aviación sostenible que aumente su competitividad y mejore su desempeño ambiental.

2 ANÁLISIS

2.1 A nivel latinoamericano el 21º Periodo de Sesiones de la Asamblea Ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, representó un avance en materia ambiental al aprobar mediante la Resolución A21-07 el documento que contiene las *Directrices de orientación sobre medio ambiente y aviación civil en Latinoamérica*; por medio del cual se estableció la visión, objetivos y diferentes estrategias para coadyuvar a los Estados miembros en la mejora del desempeño ambiental y la minimización de sus impactos; lo que también se traduce en la mejora de la competitividad del sector. El documento integra tanto las visiones de lo establecido en las diferentes Convenciones sobre Medio Ambiente como las orientaciones de los diversos organismos de aviación civil; lo cual se fundamenta en la base de principios de desarrollo sostenible, eficiencia y competitividad, tecnología, coordinación, seguridad y prevención de la contaminación.

2.2 En la reunión indicada anteriormente también se aprobó el Plan Estratégico para el bienio 2015-2016, el cual contempla las diferentes áreas estratégicas para el desarrollo del sector de la aviación civil latinoamericano; dentro de las cuales se encuentra la Macrotarea de Medio Ambiente; encargando al Punto Focal diversas tareas como las que se mencionan a continuación: a). implementación de las Directrices de orientación, b). coordinación con organismos de medio ambiente, c). gestión regional en biocombustibles, d). armonización de sistemas aeroportuarios de medio ambiente, e). armonización de medidas para la mitigación y adaptación al cambio climático y f). ampliar la representación de la CLAC en el CAEP.

2.3 En virtud de lo contenido tanto en la Resolución A21-07 como en las áreas estratégicas del Plan Estratégico en el área de medio ambiente, los Estados miembros de la CLAC han implementado diferentes acciones que coadyuvan en la protección del medio ambiente, así como la capacitación e intercambio de experiencias exitosas que se han implementado en la región.

2.4 En este sentido se puede mencionar el curso sobre planificación de uso del suelo en la expansión de aeropuertos y medio ambiente, desarrollado de manera conjunta con la Autoridad de Aviación Civil de Singapur (CAAS); en el cual se fortalecieron las capacidades de los representantes de las Autoridades de Aviación Civil en la comprensión de las consideraciones fundamentales en la planificación del uso del suelo y la extensión de las capacidad de los aeropuertos, incluyendo la variable ambiental en cada una de dichas etapas.

2.5 Además es importante resaltar los resultados obtenidos en el Seminario sobre Transporte y Política Aérea, realizado con la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en el cual la temática ambiental fue uno de los principales temas de discusión e intercambio de opiniones, principalmente en los temas relacionados con las medidas basadas en el mercado y biocombustibles. Teniendo como uno de los resultados la importancia de tener una visión integral del aporte del transporte aéreo en el crecimiento económico y el impacto tanto social como ambiental que éste tiene a nivel mundial¹, y la importancia de una coordinación entre los diferentes actores del sector de la aviación civil en esta temática.

2.6 Asimismo el Grupo Ad Hoc de Medio Ambiente se encuentra en la fase de elaboración de un documento de sistematización de experiencias que han sido implementadas por diferentes actores en diversos ámbitos de la aviación (operadores aéreos, aeropuertos, etc.); en los cuales se resaltan las prácticas en el manejo integral de los residuos sólidos, segregación de espacios aéreos e implementación de operaciones de descenso continuo, remediación de suelo y subsuelo, reducción de emisiones GEI, eficiencia energética y desarrollo de proyectos de energías renovables.

2.7 La temática ambiental ha sido un eje transversal en los diferentes Grupos de trabajo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. En el Grupo Ad Hoc sobre Gestión Aeroportuaria, se ha incluido la variable ambiental como uno de los aspectos principales a tomar en cuenta en la concesión de Aeropuertos, además de incluirlo en el manual regulatorio sobre aeropuertos y eficiencia aeroportuaria de la CLAC.

2.8 El Grupo Permanente sobre la Actualización de la Resolución A20-11, sobre el Plan Estratégico de la CLAC, ha incorporado la variable ambiental como uno de los temas prioritarios en la planificación y estrategias a corto, mediano y largo plazo de la Comisión, ya que han identificado el rol importante que ésta variable tiene en el desarrollo integral del sector de la aviación civil en la región latinoamericana.

2.9 Además es importante ponderar en su justa dimensión el esfuerzo que han realizado algunos Estados latinoamericanos en la elaboración, actualización e implementación de los Planes de Acción Estatales (APER), en cumplimiento a los compromisos asumidos en las diferentes resoluciones de la OACI; lo cual se visualiza en la presentación de estos documentos por parte de 14² de los 22 Estados miembros de la CLAC, a través de los cuales se han establecido objetivos, metas y estrategias específicas para la reducción efectiva de las emisiones de gases de efecto invernadero provenientes de la aviación civil internacional en sus múltiples ámbitos de acción.

2.10 Los Estados miembros de la CLAC, reconocen el trabajo realizado por la Organización de Aviación Civil Internacional, a través del CAEP y sus diferentes grupos de trabajo, en pro de la protección y mejora del desempeño ambiental del sector a nivel mundial; sin embargo, se observa la poca representación de los países en vía de desarrollo en los grupos anteriormente señalados; los cuales pueden ser enriquecidos con las diferentes experiencias y proyectos implementados por los países de la región latinoamericana en esta materia.

3 CONCLUSIÓN

3.1 Los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, reconocen los esfuerzos y orientaciones que la Organización de Aviación Civil Internacional realiza en relación a la temática del medio ambiente y el transporte aéreo. Por su parte la CLAC, tomando en cuenta dichos esfuerzos también, ha materializado diferentes iniciativas para la mejora del desempeño ambiental de la

¹ Para mayor información del seminario ver: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38921/4/S1500816_es.pdf

² Argentina, Belice, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua y Venezuela.

aviación civil en Latinoamérica, la cual se ha fundamentado sobre la base de la coordinación regional y la integración del transporte aéreo en América Latina, que es su fin último. Además derivado de la importancia de la variable ambiental, ésta se ha transversalizado en los diferentes manuales y documentos que desarrollan los diversos Grupos de trabajo.

3.2 Así mismo, es importante agregar que los Estados miembros de la CLAC pueden enriquecer el trabajo que realiza la OACI a través del CAEP, ya que con el intercambio de experiencias exitosas de proyectos ambientales implementados, así como el conocimiento de las características propias de la aviación civil en la región latinoamericana.

4 **MEDIDAS PROPUESTAS**

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) Tomar nota de la información presentada;
- b) Incorporar la visión y estrategias ambientales de la región latinoamericana en los documentos que se elaboren en la materia por parte de la OACI.
- c) Requerir que se amplíe la representación de los Estados miembros de la CLAC en el CAEP

— FIN —



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA INFORMATIVA

A39
-IP/xxxx
EX/x
x
.../.../16

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

**Cuestión 22: Protección al Medio Ambiente – La Aviación Internacional y el cambio climático
– Políticas, normalización y apoyo a la implantación**

INICIATIVA:

ALIANZA POR UNA AVIACIÓN SOSTENIBLE (ALAS)

(Presentada por el Estado de Guatemala)

RESUMEN

La presente nota de estudio tiene como fin compartir información a la Reunión de Alto Nivel, sobre la iniciativa Alianza por una Aviación Sostenible (ALAS), la cual es una instancia de asociatividad entre la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de Norte América (FAA), la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Gobierno de España (AESA), con el objetivo de impulsar programas y proyectos en pro de un sector aéreo sostenible ambiental, social y económicamente, con un enfoque basado en el desarrollo progresivo con bajas emisiones.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el quinto Objetivo estratégico— <i>Protección al medio ambiente.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Los recursos financieros para la puesta en marcha de las actividades de la iniciativa, serán a cargo de las instituciones que integran ALAS.
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Memorándum de entendimiento entre la Administración Federal de Aviación, Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

1. INTRODUCCIÓN

1.1. El Siglo XXI ha magnificado la degradación de los diversos ecosistemas existentes en el planeta, principalmente en la ejecución de diversas actividades humanas tales como cambios en el uso de la tierra y el uso de combustibles fósiles en los sistemas de transporte e industria, cuyas emisiones de CO₂ han impactado directamente en la atmósfera, contribuyendo al calentamiento global y el efecto

invernadero. Algunas ideas que han surgido para minimizar la concentración de CO₂ incluyen el aumento en la eficiencia energética, aumento en el uso de energías renovables y secuestro de carbono.

1.2. Las posibilidades de mitigación a mediano plazo de las emisiones de CO₂ del sector de la aviación, pueden ser el resultado de la mayor eficiencia del combustible, que puede lograrse a través de una variedad de medios que incluyen tecnología, operaciones y gestión del tráfico aéreo. No obstante, se prevé que tales mejoras solo compensen de modo parcial el aumento de las emisiones de la aviación. El potencial de mitigación total en el sector tendría que afrontar también los impactos climáticos de otros gases distintos al CO₂ de las emisiones de la aviación.

1.3. La puesta en marcha del plan mundial sobre medidas basadas en el mercado (MBM), impulsado por la OACI, es un reto para el sector de la aviación civil, en la búsqueda de los mecanismos que permitan la aplicación de programas y proyectos sobre unidades de emisión que deberán obtener los operadores aéreos para compensar sus emisiones.

1.4. Para lo cual es importante el establecimiento de alianzas para coordinar diferentes acciones en pro de la mejora del desempeño ambiental del sector de la aviación civil internacional, así como el impulso de diferentes iniciativas, ante la demanda del sector respecto a las unidades de emisión para su compensación.

1.5. Por lo tanto la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de Norteamérica (FAA), la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Gobierno de España (AESA), han consolidado una alianza denominada *Alianza por una Aviación Sostenible*, (ALAS), mediante la cual de manera conjunta desarrollarán y promoverán proyectos de reducción, mitigación y adaptación al cambio climático, en sus diferentes áreas de acción.

2. ANÁLISIS

2.1. La región centroamericana por su biodiversidad cuenta con grandes extensiones de masa boscosa y sumideros de carbono, el Sistema Centroamericano de Áreas Protegidas (SICAP) contabilizaba 129,640 kilómetros cuadrados, lo que representa aproximadamente un 25% del territorio centroamericano; además actualmente existen diversos proyectos de reforestación y recuperación de la masa boscosa.

2.2. Asimismo existen diversas iniciativas ya en operación como generación de energía eléctrica a través de fuentes renovables, como hidroeléctricas, eólica, biomasa, entre otras, las cuales han certificado sus créditos de carbono a través de las diferentes metodologías existentes.

2.3. En virtud de la dinámica en la generación de créditos de carbono para la compensación y aunado que los Estados centroamericanos son catalogados como países en desarrollo, la FAA y AESA han identificado a la región como potenciales canalizadores de proyectos en esta materia de cara a la implementación del Esquema de Compensación de Carbono para la Aviación Internacional (COSIA).

2.4. Tomando en cuenta la experiencia de la FAA, COCESNA y AESA se tiene previsto desarrollar proyectos y metodologías en el sector de la aviación civil internacional, con el fin de generar créditos de carbono, a manera de promover el fortalecimiento y la re-inversión de recursos en el sector.

2.5. Actualmente se han visualizado proyectos específicos para iniciar la sinergia de trabajo entre las tres instituciones, siendo estas un mecanismo regional de compensación de emisiones de CO₂, una certificación ambiental enfocada en el desarrollo de proyectos en los aeropuertos y el fortalecimiento de del conocimiento ambiental y de cambio climático vinculado al sector de la aviación civil.

3. CONCLUSIONES

3.1. La implementación del Esquema de Compensación de Carbono para la Aviación Internacional (COSIA), incluido en el plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM), significa un gran reto para el sector de la aviación civil internacional, ya que deberá contar con diferentes programas y proyectos para cubrir la demanda de unidades de emisión que cumplan con los criterios que establezca la OACI. El establecimiento de alianzas de cooperación de mutuo beneficio entre diferentes actores clave del sector es de suma importancia para hacer frente a los retos y desafíos que representa la puesta en marcha del COSIA; para lo cual de manera pro activa COCESNA, la FAA y AESA han establecido una alianza para promover diferentes proyectos en pro de un sector aéreo sostenible en sus diferentes aristas y que tenga un crecimiento progresivo con bajas emisiones.

4. MEDIDAS PROPUESTAS

4.1. Se invita a la Asamblea a:

- a) Tomar conocimiento de la información presentada.
- b) Invitar a los Estados y organizaciones del sector de la aviación a sumarse a esta iniciativa.



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO**ASAMBLEA — 39º PERIODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO**

Cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación.

ASISTENCIA Y CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA MITIGAR LAS EMISIONES DE CO₂ RESULTANTES DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL.

(Presentada por República Dominicana)

RESUMEN

Desde que la Resolución A38-18 fue aprobada durante la última Asamblea de la OACI en 2013, la OACI ha estado dando pasos importantes para asistir a los Estados miembros a fin de fortalecer las acciones de reducción de emisiones de CO₂ resultantes de la aviación internacional. Como resultado de la iniciativa de la OACI, el soporte de otros Estados miembros y otras entidades, varios programas de creación de capacidad fueron realizados, tales como los proyectos en los que la OACI estableció asociaciones con la Unión Europea (UE), así como con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM).

El proyecto de creación de capacidad para la mitigación de las emisiones resultantes de la aviación internacional auspiciado por la OACI y financiado por la Unión Europea (EU), beneficia a 14 Estados con los siguientes objetivos principales: i. Preparación de Planes de Acción; ii. Puesta en marcha de un sistema medioambiental para la Aviación; iii. Implementación de medidas de mitigación seleccionadas.

La creación de capacidad para los Estados, especialmente aquellos menos desarrollados y los pequeños Estados insulares o los Estados en desarrollo sin litoral, ha sido efectivamente notable y permite a los mismos poder alcanzar los resultados esperados a través de un proceso bien estructurado que a la vez funciona en estrecha interacción con las partes interesadas, tanto nacionales como internacionales, apuntando a lograr los objetivos globales.

En ese orden de ideas, la República Dominicana insta a la OACI y anima a los Estados miembros a seguir trabajando en estrecha colaboración y a la vez, a colaborar con los Estados en desarrollo en la facilitación del acceso a recursos financieros, transferencia de tecnología y creación de capacidad.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico E – Protección del medio ambiente.
<i>Repercusiones Financieras:</i>	Recursos Financieros adicionales son requeridos.
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Resolución A38-18 de la Asamblea del Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)- <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático</i> Proyecto OACI- CE sobre Creación de Capacidad para la Mitigación de emisiones de CO₂ de la aviación internacional.

1. INTRODUCCION

1.1 En la Resolución A38-18 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático* se insta a los Estados a que opten por preparar o actualizar sus planes de acción, a que los presenten a la OACI a la mayor brevedad, y en lo posible, para finales de junio de 2015 y a partir de entonces de forma trienal, a fin de que la OACI pueda compilar la información relativa al logro de las metas mundiales a las que se aspira; dichos planes de acción deberían incluir información sobre el conjunto de medidas que los Estados han considerado, dando a conocer sus respectivas capacidades y circunstancias nacionales, los beneficios ambientales que esperan obtener de su aplicación, así como información sobre sus necesidades concretas en materia de asistencia;

1.2 Se afirma que deberían determinarse medidas destinadas a asistir a los Estados en desarrollo y a facilitar el acceso a los recursos financieros, la transferencia de tecnología y la creación de capacidad a la mayor brevedad.

2. ANTECEDENTES: ASISTENCIA Y CREACIÓN DE CAPACIDAD.

2.1 La creación de capacidades y el apoyo financiero constituyen aspectos importantes para lograr el compromiso de los Estados en la iniciativa del plan de acción de la OACI. Como parte de los esfuerzos destinados a proporcionar más asistencia a los Estados y facilitar el acceso a financiamiento para la preparación y ejecución de los planes de acción de los Estados, la OACI estableció asociaciones con la Unión Europea (UE), así como con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM).

2.2 Proyecto PNUD-FMAM

2.2.1 En noviembre de 2014, el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM) informó al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y a la OACI que había aprobado el proyecto conjunto de asistencia, transformando el sector de la aviación mundial: Reducción de emisiones de la aviación internacional.

2.2.2 Los objetivos del mismo incluyen la identificación y facilitación de la aplicación de medidas para reducir las emisiones de la aviación internacional. Se prevé la elaboración de orientación sobre las fuentes de financiamiento y los mecanismos de apoyo para aplicar estas medidas. Un elemento importante de este proyecto de 2 millones USD es un proyecto práctico piloto realizado en Jamaica, que comprende la aplicación de una medida de reducción de las emisiones de CO₂ que puede reproducirse en otros Estados.

2.3 Proyecto de Asistencia Conjunta OACI – Unión Europea

2.3.1 En diciembre de 2013, la OACI firmó un acuerdo relativo al proyecto conjunto de asistencia OACI-UE, Creación de capacidad para mitigar las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, un proyecto de 6,5 millones de euros con una duración prevista de 42 meses.

2.3.2 Se seleccionaron 14 Estados del África y del Caribe para participar en este proyecto y se designaron coordinadores nacionales encargados de la ejecución del proyecto en cada Estado. El proyecto abarca tres áreas de actividad en los Estados seleccionados: la preparación de planes de acción de los Estados; el establecimiento de un sistema ambiental para la aviación; y la identificación e implantación de medidas para reducir las emisiones de la aviación.

2.3.3 República Dominicana ha sido favorecida ampliamente con el soporte del proyecto conjunto de la OACI y la Unión Europea en término de los siguientes resultados alcanzados:

- Equipo Nacional de Plan de Acción oficialmente establecido para la correcta implementación de la reducción de emisiones.
- Equipo de plan de acción entrenado en la preparación de planes de acción robustos.
- Actualización del plan de acción de reducción de emisiones de la República Dominicana (DRAPER) y remisión oportuna a la OACI con información más exacta y una balanceada selección de medidas de mitigación.
- Sistema medioambiental para la aviación (AES por sus siglas en inglés) para el monitoreo de las emisiones fue instalado y está operando.
- Equipo nacional de plan de acción entrenado en la utilización del AES, la recolección de datos, monitoreo y la envío oficial de reportes de CO₂ a la OACI.
- Varias medidas de mitigación incluidas dentro del DRAPER ya han sido implementadas, dentro de estas podemos mencionar: iniciativas en PBN; ATFM; Mejores prácticas; eficiencia energética en los aeropuertos del Estado, así como que el Estado está trabajando en directa coordinación con el personal del proyecto OACI-CE para realizar estudios de factibilidad sobre combustibles alternativos; implementación de sistemas foto-voltaicos en al menos dos aeropuertos y reducir el uso de los APUs mediante la utilización de convertidores eléctricos de 400 Hz (GPU y PCA).
- EL Estado está en el proceso de estructurar y establecer una unidad medioambiental dentro de la autoridad de aviación civil (IDAC), para asegurar la sostenibilidad, implementación y continuidad de las posteriores actualizaciones del DRAPER.
- El incremento de la participación en las políticas de alto nivel en el tema de cambio climático y la participación por primera vez en el inventario nacional de emisiones con información robusta.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Reconociendo las diferentes circunstancias en los Estados y su capacidad de responder a los retos asociados al cambio climático y también la necesidad de proveer el soporte necesario, en particular para los Estados en proceso de desarrollo y Estados que tengan necesidades en particular.

3.2 Reconociendo los resultados positivos alcanzados para mitigar adecuadamente las emisiones de CO₂, con el soporte de los programas de creación de capacidades.

3.3 Teniendo en cuenta que varios Estados de la región podrían beneficiarse con este tipo de asistencia para el desarrollo de planes de acción robustos y la implementación del sistema de monitoreo de emisiones a nivel nacional, como el AES, para apoyar el establecimiento de inventarios de emisiones y el monitoreo de la reducción o captura CO₂ de la aviación internacional.

3.4 La República Dominicana insta a la OACI y anima a los Estados miembros a seguir trabajando en estrecha colaboración y a la vez, a colaborar con los Estados en desarrollo en la facilitación del acceso a recursos financieros, transferencia de tecnología y creación de capacidad.

3.5 Solicita al Consejo, con el soporte de los Estados miembros:

- Asignar fondos específicos que permitan una ampliación y mejora de los proyectos de asistencia a los Estados sobre medio ambiente, para desarrollar e implementar los planes de acción sobre la reducción de emisiones y el desarrollo de Sistemas de Monitoreo, Reporte y Verificación (MRV) tales como el AES, para la elaboración de inventarios de emisiones y el monitoreo de las emisiones de CO₂ procedentes de la aviación internacional.
- Organizar seminarios y/o talleres sobre un esquema global para la aviación internacional para oficiales y expertos de los Estados miembros y organizaciones especializadas relevantes;
- Desempeñar una función fundamental en términos de prestación de asistencia a los Estados miembros, mediante la diseminación de información actualizada, sobre mejores prácticas el suministro de guías y otras asistencias técnicas que permitan el aumento de la capacidad y la transferencia de tecnología mediante la colaboración de la cooperación técnica de la OACI;
- Acercamientos con Estados y otras organizaciones internacionales que permitan sustentar la implementación de ciertas medidas de mitigación para Estados en proceso de desarrollo y la transferencia de tecnología, fomentando la facilitación al acceso al financiamiento y la creación de capacidad.

-FIN-



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A39-WP/xxxx

EX/xx

.../.../16

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES**COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 22: Protección al Medio Ambiente**

**PLAN MUNDIAL SOBRE MEDIDAS BASADAS EN EL MERCADO (GMBM)
UNA OPORTUNIDAD PARA EL DESARROLLO PROGRESIVO DE LA AVIACIÓN CIVIL
CON UN ENFOQUE BASADO EN BAJAS EMISIONES**

(Nota presentada por Guatemala, en representación de los 22 Estados de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, CLAC:)

RESUMEN

A razón de tiempo, los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil – CLAC – han tenido un rol proactivo ante las diferentes propuestas presentadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en materia de cambio climático, reflejado en diferentes documentos presentados, tal es el caso de La Declaración de Cartagena, en 2011, las Líneas de orientación sobre aviación civil y cambio climático (Rec. A21-14), así como en la activa participación en las Asambleas Generales 37 y 38 de OACI.

Esta nota de estudio presenta un análisis de la propuesta de resolución de texto para la aprobación del Plan Mundial de Medidas Basadas en el Mercado (GMBM), propuesto por el Consejo de OACI, además plantea la visión de los Estados miembros sobre el diseño e implementación de estas medidas; ponderando los grandes esfuerzos que los Estados de la región han realizado en pos de una reducción de sus emisiones de CO₂, así como en la fragilidad y vulnerabilidad de la región latinoamericana, ante los efectos del fenómeno del cambio climático.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) Tomar nota de la información presentada.
- b) Tomar nota del compromiso de los Estados latinoamericanos en apoyar las iniciativas enmarcadas en la reducción efectiva y mitigación de los gases de efecto invernadero provenientes de la aviación internacional.
- c) Tomar en consideración el contenido de la Declaración de La Habana.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Se prevé que la mayoría de actividades relacionadas en torno al análisis de la temática ambiental se llevarán a cabo con recursos existentes, no obstante, algunas medidas propuestas podría requerir recursos adicionales provenientes de la cooperación internacional en sus diferentes modalidades.
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Resolución A38-18: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio Climático. • Declaración del Consejo de la OACI sobre Aviación Internacional y Cambio Climático. • Declaración de Cartagena. • Recomendación A21-14: Líneas de orientación sobre aviación civil y cambio climático.

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El Acuerdo de París marcó un hito histórico al establecer un marco vinculante el cual tiene como objeto reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible y de los esfuerzos por erradicar la pobreza; para lo cual pretende mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2°C con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1.5°C con respecto a los niveles preindustriales. En este documento nuevamente se reconoce que su aplicación deberá reflejar la equidad y el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, a la luz de las diferentes circunstancias nacionales.

1.2 Es importante resaltar que a la fecha el Acuerdo de París ha sido firmado por 177 países miembros de la Organización de las Naciones Unidas¹, y la mayoría de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, CLAC.

1.3 Sin embargo la firma y ratificación de este instrumento internacional, representa un desafío en materia de cambio climático para el sector de la aviación civil internacional, en hacer frente a la reducción y mitigación de los gases de efecto invernadero considerados internacionales, tal es el caso de los generados en el sector marítimo y aéreo internacional.

1.4 En ese sentido la Organización de Aviación Civil Internacional, ha liderado diferentes iniciativas para promover con los diferentes actores del sector la reducción y mitigación de los gases de efecto invernadero provenientes del sector. Por ello, en congruencia con esta proactividad, se ha propuesto la aprobación del Plan Mundial sobre Medidas Basadas en el Mercado, como medida complementaria para alcanzar los objetivos aspiracionales en esta materia; presentando la propuesta de texto de resolución para ser presentada en el 39º periodo de Sesiones de la Asamblea.

1.5 Ante el actual reto que implica la adopción de un plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM), los Estados de la región latinoamericana han mostrado su compromiso en aportar de acuerdo a sus circunstancias especiales y capacidades respectivas, lo necesario para alcanzar la meta aspiracional de la OACI, del crecimiento carbono neutral a partir del año 2020; como ha quedado manifiesto en las diferentes jornadas de diálogos GLADS; en las cuales se ha participado y en la pasada reunión de Alto Nivel entre autoridades de aviación civil, realizada para el efecto.

2 ANÁLISIS

2.1 El GMBM representa una oportunidad para demostrar a la comunidad internacional el compromiso del sector de la aviación civil, en la reducción y mitigación efectiva de los gases de efecto invernadero, el cual coadyuva a que el sector pueda tener un desarrollo con bajas emisiones.

2.2 Los Estados latinoamericanos valoramos los avances obtenidos a la fecha en la consolidación del plan mundial sobre medidas basadas en el mercado (GMBM), los cuales se ven reflejados en la propuesta de Resolución; además resaltamos el trabajo pro activo que la OACI ha tenido en la socialización de los avances en esta materia a todos los Estados en General.

2.3 Los Estados miembros de la CLAC, a través de la Declaración de Cartagena y las Líneas de Orientación sobre aviación civil y cambio climático Recomendación (A21-07), han mostrado su visión sobre los elementos necesarios que deberían incluirse en el plan mundial sobre las medidas basadas en el mercado, los cuales versan principalmente en relación a tomar en cuenta los principios establecidos tanto

¹ Listado oficial de países firmantes del Acuerdo de París:

https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXVII-7-d&chapter=27&lang=en

en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (CMNUCC) como en el Convenio de Chicago. Asimismo han mostrado su rechazo a las medidas unilaterales y extraterritoriales, por lo cual han recibido con beneplácito la actual propuesta de un único mecanismo de compensación liderado por la OACI.

2.4 Las jornadas de los GLAD realizadas en el 2015 y 2016 representaron una oportunidad en la que los Estados latinoamericanos expusieron sus preocupaciones a la OACI, en algunos elementos de diseño e implementación de las MBM, principalmente en aquellos relacionados con los criterios de clasificación de los países para la implementación por fases.

2.5 La activa participación de coordinación de visiones entre los Estados miembros de la CLAC y los del GRULAC en la pasada Reunión de Alto Nivel sobre un Plan de Medidas Basadas en el Mercado, permitió entre otros logros los siguientes:

- Reflejar en el texto propuesto por el Presidente del Consejo de OACI, de una mejor manera los compromisos adquiridos por los Estados en el Acuerdo de París.
- Reafirmar la necesidad que en el Plan, únicamente se tomen en cuenta métricas establecidas en el sector aeronáutico.
- Cambio del nombre de COSIA a CORSIA (Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional), lo cual más que un cambio de nombre, representa un salto de calidad en la conceptualización de una propuesta que vaya más allá de un mecanismo de compensación basado en lo económico a un mecanismo de reducción resalando la sostenibilidad ambiental.

2.6 En ese sentido y derivado del análisis exhaustivo de la propuesta de texto de resolución del Plan Mundial sobre Medidas Basadas en el Mercado, en el marco de la LXXXVIII Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, se aprobó la Declaración de La Habana (*Adjunto 1*), la cual contiene los elementos críticos que deberá contener el texto de Resolución del GMBM, para su aprobación por parte de los Estados latinoamericanos.

3 CONCLUSIÓN

3.1 Los Estados latinoamericanos apoyamos los esfuerzos que realiza la Organización de Aviación Civil Internacional, en la reducción y mitigación de las emisiones provenientes de la aviación civil internacional y valoramos los importantes avances que se han alcanzado en el diseño del plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM), a través de la implementación del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA); considerándolo como una oportunidad para demostrar a la comunidad internacional nuestro compromiso en la temática de cambio climático; así como alcanzar los objetivos y metas aspiracionales que se han establecido para el sector aeronáutico mundial.

4 MEDIDAS PROPUESTAS

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) Tomar nota de la información presentada.
- b) Tomar nota del compromiso de los Estados latinoamericanos en apoyar las iniciativas enmarcadas en la reducción efectiva y mitigación de los gases de efecto invernadero provenientes de la aviación internacional.
- c) Tomar en consideración el contenido de la Declaración de La Habana.

Adjunto 1

DECLARACIÓN DE LA HABANA

Los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), reunidos en La Habana, Cuba, el 18 de agosto de 2016, en el marco de la LXXXVIII Reunión del Comité Ejecutivo,

Conscientes de la naturaleza mundial del fenómeno del cambio climático y los avances que se han realizado en esta materia en las esferas de reducción, mitigación y adaptación a nivel internacional;

Reconociendo el compromiso a nivel mundial en esta materia lo cual se refleja en el texto aprobado del Acuerdo de París, en el cual se han establecido principios en consonancia con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, además de objetivos y metas en las diversas aristas relacionadas con el cambio climático.

Reconociendo el actual desafío que el sector de la aviación civil internacional tiene en demostrar a la comunidad internacional su compromiso en la reducción y compensación efectiva de las emisiones de gases de efecto invernadero provenientes de las actividades inherentes al sector,

Reconociendo el importante trabajo que la Organización de la Aviación Civil Internacional, ha desarrollado en la elaboración de la propuesta del Plan Mundial sobre Medidas Basadas en el Mercado, a través de un Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA),

Habiendo analizado detenidamente los diferentes niveles de impactos que la aprobación del CORSIA representa en las diferentes aristas de la aviación internacional de la región latinoamericana,

DECLARAN:

1. Que la región latinoamericana es considerada como una de las más vulnerables a los efectos del cambio climático, derivado de sus características geofísicas, económicas y sociales.
2. El compromiso de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, en apoyar los esfuerzos que realiza la OACI, en materia de reducción y mitigación de las emisiones provenientes de la aviación civil internacional.
3. Reafirmar la necesidad que en la implementación del CORSIA se reflejen los principios de responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas, a la luz de las diferentes circunstancias nacionales, establecidas en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático y actualmente en el Acuerdo de París.
4. La necesidad que todas las acciones que se desarrollen en las áreas de reducción y mitigación deben aportar a los objetivos y metas establecidas a nivel mundial en el marco del Acuerdo de París.
5. Que el CORSIA debe ser utilizado como un complemento temporal de la canasta de medidas, que la OACI ha establecido para la reducción efectiva de las emisiones de gases de efecto invernadero provenientes de la aviación civil internacional.
6. Que en la implementación por fases del CORSIA, específicamente en los criterios de clasificación de los países, únicamente se utilicen métricas relacionadas con la operatividad del sector de la aviación civil.

7. Rechazar categóricamente cualquier intento de aprobación de mecanismo unilateral o bien la inclusión de medidas económicas o algunas otras que no tengan ninguna relación con criterios de aviación civil internacional.
8. Apoyar la fase de pre implementación del CORSIA, puesto que se visualiza la importancia de contar con experiencias previas, para desarrollar de mejor manera los mecanismos de monitoreo, reporte y verificación en nuestros países.
9. La necesidad que la OACI continúe su labor en el desarrollo de las normas y métodos recomendados (SARPS), para garantizar la estandarización y la transparencia de la información estadística que tanto los operadores como los Estados deberán establecer en la implementación del CORSIA.
10. La importancia de la creación y fortalecimiento de capacidades de los Estados latinoamericanos, en cuanto a los medios de monitoreo, reporte y verificación, así como en el establecimiento del registro; para lo cual consideramos importante que se establezca metodologías y mecanismos de cooperación para la transferencia de conocimientos y de tecnología para el acompañamiento en el establecimiento de los mecanismos mencionados con anterioridad.
11. Considerar la riqueza natural, sumideros de carbono y proyectos de reducción y mitigación de CO₂ existentes en la región latinoamericana, como posibles proyectos para la compra de Unidades de derechos de Emisión del sector.

La Habana, Cuba, 18 de agosto de 2016



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO**ASAMBLEA — 39º PERIODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO**

Cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación.

ASISTENCIA Y CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA MITIGAR LAS EMISIONES DE CO₂ RESULTANTES DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL.

(Presentada por República Dominicana)

RESUMEN

Desde que la Resolución A38-18 fue aprobada durante la última Asamblea de la OACI en 2013, la OACI ha estado dando pasos importantes para asistir a los Estados miembros a fin de fortalecer las acciones de reducción de emisiones de CO₂ resultantes de la aviación internacional. Como resultado de la iniciativa de la OACI, el soporte de otros Estados miembros y otras entidades, varios programas de creación de capacidad fueron realizados, tales como los proyectos en los que la OACI estableció asociaciones con la Unión Europea (UE), así como con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM).

El proyecto de creación de capacidad para la mitigación de las emisiones resultantes de la aviación internacional auspiciado por la OACI y financiado por la Unión Europea (EU), beneficia a 14 Estados con los siguientes objetivos principales: i. Preparación de Planes de Acción; ii. Puesta en marcha de un sistema medioambiental para la Aviación; iii. Implementación de medidas de mitigación seleccionadas.

La creación de capacidad para los Estados, especialmente aquellos menos desarrollados y los pequeños Estados insulares o los Estados en desarrollo sin litoral, ha sido efectivamente notable y permite a los mismos poder alcanzar los resultados esperados a través de un proceso bien estructurado que a la vez funciona en estrecha interacción con las partes interesadas, tanto nacionales como internacionales, apuntando a lograr los objetivos globales.

En ese orden de ideas, la República Dominicana insta a la OACI y anima a los Estados miembros a seguir trabajando en estrecha colaboración y a la vez, a colaborar con los Estados en desarrollo en la facilitación del acceso a recursos financieros, transferencia de tecnología y creación de capacidad.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico E – Protección del medio ambiente.
<i>Repercusiones Financieras:</i>	Recursos Financieros adicionales son requeridos.
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Resolución A38-18 de la Asamblea del Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)- <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático</i> Proyecto OACI- CE sobre Creación de Capacidad para la Mitigación de emisiones de CO₂ de la aviación internacional.

1. INTRODUCCION

1.1 En la Resolución A38-18 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático* se insta a los Estados a que opten por preparar o actualizar sus planes de acción, a que los presenten a la OACI a la mayor brevedad, y en lo posible, para finales de junio de 2015 y a partir de entonces de forma trienal, a fin de que la OACI pueda compilar la información relativa al logro de las metas mundiales a las que se aspira; dichos planes de acción deberían incluir información sobre el conjunto de medidas que los Estados han considerado, dando a conocer sus respectivas capacidades y circunstancias nacionales, los beneficios ambientales que esperan obtener de su aplicación, así como información sobre sus necesidades concretas en materia de asistencia;

1.2 Se afirma que deberían determinarse medidas destinadas a asistir a los Estados en desarrollo y a facilitar el acceso a los recursos financieros, la transferencia de tecnología y la creación de capacidad a la mayor brevedad.

2. ANTECEDENTES: ASISTENCIA Y CREACIÓN DE CAPACIDAD.

2.1 La creación de capacidades y el apoyo financiero constituyen aspectos importantes para lograr el compromiso de los Estados en la iniciativa del plan de acción de la OACI. Como parte de los esfuerzos destinados a proporcionar más asistencia a los Estados y facilitar el acceso a financiamiento para la preparación y ejecución de los planes de acción de los Estados, la OACI estableció asociaciones con la Unión Europea (UE), así como con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM).

2.2 Proyecto PNUD-FMAM

2.2.1 En noviembre de 2014, el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM) informó al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y a la OACI que había aprobado el proyecto conjunto de asistencia, transformando el sector de la aviación mundial: Reducción de emisiones de la aviación internacional.

2.2.2 Los objetivos del mismo incluyen la identificación y facilitación de la aplicación de medidas para reducir las emisiones de la aviación internacional. Se prevé la elaboración de orientación sobre las fuentes de financiamiento y los mecanismos de apoyo para aplicar estas medidas. Un elemento importante de este proyecto de 2 millones USD es un proyecto práctico piloto realizado en Jamaica, que comprende la aplicación de una medida de reducción de las emisiones de CO₂ que puede reproducirse en otros Estados.

2.3 Proyecto de Asistencia Conjunta OACI – Unión Europea

2.3.1 En diciembre de 2013, la OACI firmó un acuerdo relativo al proyecto conjunto de asistencia OACI-UE, Creación de capacidad para mitigar las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, un proyecto de 6,5 millones de euros con una duración prevista de 42 meses.

2.3.2 Se seleccionaron 14 Estados del África y del Caribe para participar en este proyecto y se designaron coordinadores nacionales encargados de la ejecución del proyecto en cada Estado. El proyecto abarca tres áreas de actividad en los Estados seleccionados: la preparación de planes de acción de los Estados; el establecimiento de un sistema ambiental para la aviación; y la identificación e implantación de medidas para reducir las emisiones de la aviación.

2.3.3 República Dominicana ha sido favorecida ampliamente con el soporte del proyecto conjunto de la OACI y la Unión Europea en término de los siguientes resultados alcanzados:

- Equipo Nacional de Plan de Acción oficialmente establecido para la correcta implementación de la reducción de emisiones.
- Equipo de plan de acción entrenado en la preparación de planes de acción robustos.
- Actualización del plan de acción de reducción de emisiones de la República Dominicana (DRAPER) y remisión oportuna a la OACI con información más exacta y una balanceada selección de medidas de mitigación.
- Sistema medioambiental para la aviación (AES por sus siglas en inglés) para el monitoreo de las emisiones fue instalado y está operando.
- Equipo nacional de plan de acción entrenado en la utilización del AES, la recolección de datos, monitoreo y la envío oficial de reportes de CO₂ a la OACI.
- Varias medidas de mitigación incluidas dentro del DRAPER ya han sido implementadas, dentro de estas podemos mencionar: iniciativas en PBN; ATFM; Mejores prácticas; eficiencia energética en los aeropuertos del Estado, así como que el Estado está trabajando en directa coordinación con el personal del proyecto OACI-CE para realizar estudios de factibilidad sobre combustibles alternativos; implementación de sistemas foto-voltaicos en al menos dos aeropuertos y reducir el uso de los APUs mediante la utilización de convertidores eléctricos de 400 Hz (GPU y PCA).
- EL Estado está en el proceso de estructurar y establecer una unidad medioambiental dentro de la autoridad de aviación civil (IDAC), para asegurar la sostenibilidad, implementación y continuidad de las posteriores actualizaciones del DRAPER.
- El incremento de la participación en las políticas de alto nivel en el tema de cambio climático y la participación por primera vez en el inventario nacional de emisiones con información robusta.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Reconociendo las diferentes circunstancias en los Estados y su capacidad de responder a los retos asociados al cambio climático y también la necesidad de proveer el soporte necesario, en particular para los Estados en proceso de desarrollo y Estados que tengan necesidades en particular.

3.2 Reconociendo los resultados positivos alcanzados para mitigar adecuadamente las emisiones de CO₂, con el soporte de los programas de creación de capacidades.

3.3 Teniendo en cuenta que varios Estados de la región podrían beneficiarse con este tipo de asistencia para el desarrollo de planes de acción robustos y la implementación del sistema de monitoreo de emisiones a nivel nacional, como el AES, para apoyar el establecimiento de inventarios de emisiones y el monitoreo de la reducción o captura CO₂ de la aviación internacional.

3.4 La República Dominicana insta a la OACI y anima a los Estados miembros a seguir trabajando en estrecha colaboración y a la vez, a colaborar con los Estados en desarrollo en la facilitación del acceso a recursos financieros, transferencia de tecnología y creación de capacidad.

3.5 Solicita al Consejo, con el soporte de los Estados miembros:

- Asignar fondos específicos que permitan una ampliación y mejora de los proyectos de asistencia a los Estados sobre medio ambiente, para desarrollar e implementar los planes de acción sobre la reducción de emisiones y el desarrollo de Sistemas de Monitoreo, Reporte y Verificación (MRV) tales como el AES, para la elaboración de inventarios de emisiones y el monitoreo de las emisiones de CO₂ procedentes de la aviación internacional.
- Organizar seminarios y/o talleres sobre un esquema global para la aviación internacional para oficiales y expertos de los Estados miembros y organizaciones especializadas relevantes;
- Desempeñar una función fundamental en términos de prestación de asistencia a los Estados miembros, mediante la diseminación de información actualizada, sobre mejores prácticas el suministro de guías y otras asistencias técnicas que permitan el aumento de la capacidad y la transferencia de tecnología mediante la colaboración de la cooperación técnica de la OACI;
- Acercamientos con Estados y otras organizaciones internacionales que permitan sustentar la implementación de ciertas medidas de mitigación para Estados en proceso de desarrollo y la transferencia de tecnología, fomentando la facilitación al acceso al financiamiento y la creación de capacidad.

-FIN-



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A39-WP/yyyy
TE/16
.../.../16

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN EJECUTIVA

Cuestión 23: Otros asuntos. Instrucción aeronáutica y creación de capacidad en la aviación que habrá de considerar la Comisión Técnica.

TÍTULO
CAPACITACIÓN – IMPLEMENTACIÓN DEL INSTITUTO PANAMERICANO DE AVIACIÓN CIVIL (IPAC)

(Nota presentada por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

RESUMEN

Esta nota de estudio tiene como objeto difundir los avances y esfuerzos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, en materia de capacitación de los actores del sector. Se presenta la implementación del IPAC y se detalla que será complementario a los Centros de Instrucción de los Estados miembros de la región y potenciará su crecimiento y estándares de calidad, en materia de capacitación a nivel gerencial

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Capacitación complementaria a los Centros Nacionales.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No aplica.
<i>Referencias:</i>	

1. Introducción

1.1 La XXI Asamblea de la COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC), celebrada en Antigua, Guatemala, en noviembre de 2014, y luego el Comité Ejecutivo, ha ordenado la implementación, el funcionamiento y el desarrollo del INSTITUTO PANAMERICANO DE AVIACIÓN CIVIL (IPAC).

1.2 Desde el GEPEJTA se han implementado estudios regionales sobre el estado de situación de las necesidades de capacitación para la gestión de la aviación civil a través de encuestas, análisis de estadísticas, elaboración de tablas y otras actividades tendientes a la reactivación del IPAC.

1.3 Con los resultados de dichas encuestas se ha observado la urgente necesidad de capacitación en materia de gestión de mandos, medios y altos en los gobiernos y en la industria.

1.4 Hacia el mes de marzo de 2015, en la Ciudad de Buenos Aires, República Argentina, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil ha firmado y acompañado, en el marco de su competencia estatutaria, un Acta de ratificación de la creación formal del Instituto Panamericano de Aviación Civil (IPAC).

1.5 Posteriormente, en la LXXXVII Reunión del Comité Ejecutivo de la COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC), realizada en el mes de marzo de 2016 en la Ciudad de Mendoza (República Argentina), se aprobó el estatuto de funcionamiento del IPAC. Además, se suscribió un Convenio de Financiación para la provisión de cooperación técnica destinada a la implementación, consolidación y funcionamiento del Instituto.

1.6 El IPAC fue constituido como un organismo internacional con personería jurídica y patrimonio propio. Tiene su sede en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, República Argentina y se materializará como un centro internacional de capacitación, investigación y consultoría en materia de aviación civil, firmando convenios con diferentes prestadores de la región y por cuenta propia.

1.7.El IPAC iniciara su funcionamiento con fecha 2 de enero de 2017

1.8. Por Anexo a la presente se acompaña la presentación gráfica institucional del Instituto Panamericano de Aviación Civil.

2. Propuesta

2.1 La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil invitan a la comunidad aeronáutica internacional ha capacitar a los miembros de sus gobiernos e industria en este centro de entrenamiento.



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A39-WP/xxxx

EC/xx

.../.../16

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES**COMITÉ EJECUTIVO**

Cuestión 23: Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil y creación de capacidad en la aviación.

**PROGRAMA DE FORMACIÓN PARA TÉCNICOS EN MANTENIMIENTO AERONÁUTICO
CON ESPECIALIDAD**

(Nota presentada por El Estado de El Salvador)

RESUMEN

La finalidad de esta nota de estudio, es presentar la iniciativa que actualmente Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica (ICCAE) como agencia de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), está impulsando en el marco del desarrollo curricular de sus programas académicos acorde a la evolución tecnológica en la industria aeronáutica, específicamente la formación profesional orientada al empleo para Técnicos en Mantenimiento Aeronáutico con Especialidad, bajo el enfoque por competencias, basado en el análisis de las condiciones actuales y las oportunidades de la demanda de capacitación técnica especializada en el ámbito de la aviación comercial; tomando como referencia información del NGAP, la política de instrucción de la OACI, Programa TRAINAIR PLUS; así como, las tendencias y proyecciones de la aviación civil al 2030, entre otros.

Dicha iniciativa procura contribuir a elevar los niveles de la seguridad operacional desde el campo del mantenimiento y reparación de aeronaves, generar la mano de obra calificada, suficiente y en tiempo que demanda las empresas del sector; así como, propiciar el desarrollo profesional, atendiendo los intereses vocacionales y facilitar la libre movilidad laboral del personal aeronáutico en la Región Centroamericana. Dada las similitudes que se observan en este ámbito en los diversos países que conforman la Región CAR/SAM, la aplicabilidad de este nuevo programa curricular podría ser adoptada por el resto de Latinoamérica; así como, otras regiones de la OACI.

<i>Objetivo estratégico:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: A. Seguridad operacional
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se requieren recursos adicionales ya que esta iniciativa se financiará con recursos propios.
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Anexo 1 de la OACI Licencias al Personal. ➤ Doc. 9941 de la OACI TRAINAIR PLUS Guía de Desarrollo de Entrenamiento - Metodología de Entrenamiento Basado en Competencias. ➤ Nueva Generación de Profesionales de la Aviación-NGAP. ➤ Programa TRAINAIR PLUS. ➤ MRAC-LPTA 66 Licencias de Técnico de Mantenimiento (TMA).

A39-WP/xxxx
TE/xx

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica – ICCAE –, como parte integral de COCESNA, ha venido impulsando con una visión regional, iniciativas innovadoras y de alto potencial de desarrollo, entre éstas la relativa a la elaboración de un nuevo programa de formación para los profesionales encargados de realizar inspecciones y reparación de aeronaves de aviación comercial, denominado Técnico en Mantenimiento Aeronáutico con Especialidad –TMAE-. Dicha propuesta nace a partir de las limitaciones de no contar con una currícula pertinente y flexible para una capacitación integral en este campo, que atienda tanto las necesidades de las organizaciones de mantenimiento de aeronaves comerciales, como los intereses vocacionales de los aspirantes a obtener una licencia TMA. Lo anterior basado en la aplicación del enfoque por competencias y la adecuación de los requisitos establecidos en la MRAC LPTA 66, como regulación base, la cual es la regulación maestra o comunitaria a nivel de los Estados Centroamericanos aprobada por el Consejo Directivo de COCESNA.

1.2 En la actualidad, la Regulación Maestra de Aviación Civil de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico 66 (MRAC LPTA 66), determina los requisitos de formación para obtener la licencia de los Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves (TMA), sustentada en el modelo clásico de educación academicista, basada en objetivos y contenidos eminentemente cognitivos; así como, el desarrollo de ciertas habilidades enfocadas al servicio de la aviación general, sin contemplar la continuidad de programas formativos que permitan generar las competencias requeridas para brindar mantenimiento a aeronaves comerciales, enfocado a especialidades y grados de profundidad en su formación complementaria, con el fin de propiciar el desarrollo de conocimientos, habilidades y actitudes para elevar el nivel de profesionalización de los técnicos y la obtención de habilitaciones en sus licencias TMA.

1.3 La innovación del esquema actual de capacitación de tipo generalista, a un programa de formación de Técnicos en Mantenimiento Aeronáutico con Especialidad, orientada a la formación profesional para el empleo acorde al respectivo catálogo de competencias, permitiendo estandarizar y sistematizar el proceso con la apropiada alineación desde el perfil de técnico TMA, al de especialización en cinco áreas: aviónica, sistemas, motores, estructuras e interiores.

1.4 El diseño del programa de formación curricular TMAE, responde al enfoque basado en competencias y el cumplimiento de estándares internacionalmente reconocidos, con el fin de consolidar un sistema integrado de formación profesional especializada en manteniendo de aeronaves, capaz de satisfacer gradualmente las necesidades de instrucción nacional y regional, generando mano de obra calificada, suficiente y en tiempo, que contribuya a elevar los niveles de seguridad operacional.

2. REFERENCIAS

2.1 El desarrollo del nuevo programa de formación TMAE, tiene como marco de referencia el aporte de diversas iniciativas como: la Nueva Generación de Profesionales de la Aviación–NGAP- , el Programa TRAINAIR PLUS y el análisis de necesidades de instrucción en el ámbito del mantenimiento de aeronaves, en el marco de satisfacer la demanda prevista según las proyecciones de la OACI al 2030, de este tipo de profesionales aeronáuticos.

2.2 En el marco de la 117 Reunión Ordinaria del Comité Técnico, instancia conformada por los Directores de Aeronáutica Civil de los Estados Miembros de COCESNA, se acordó que bajo una perspectiva regional, el otorgamiento y renovación de licencias al personal en lo que a los técnicos de mantenimiento de aeronave respecta, se especifique en que área de especialización se está habilitando.

3. DIAGNOSTICO

3.1 Como parte del diagnóstico realizado por ICCAE/COCESNA, se determinó que la actual MRAC LPTA 66: Licencia de Técnico en Mantenimiento de Aeronaves –TMA-, como regulación base para la formación del personal en este ámbito, se basa en objetivos y no cuenta con una estructura modular, abarcando las generalidades del conocimiento y el desarrollo de ciertas habilidades básicas orientadas al mantenimiento de aeronaves de aviación general hasta un peso máximo de 5,700 lbs. Una vez aprobado los estudios correspondientes y en el caso de las personas que no cuentan con educación formal el reconocimiento de la experiencia práctica en el puesto de trabajo, los aspirantes se someten a exámenes teóricos para el trámite de licencia TMA ante la autoridad aeronáutica competente.

3.2 Dentro del proceso de incursión al ámbito laboral, se observa una serie de limitantes que inciden en el impacto de la capacitación y el óptimo desempeño del nuevo personal, ya que no cuentan con las competencias esenciales para brindar mantenimiento a aeronaves comerciales, las cuales poseen una mayor complejidad en cuanto a su aerodinámica, aviónica, sistemas y motores, etc., comparados con aviones de aviación general, lo que conlleva a destinar un periodo promedio de tres a cinco años para que un TMA sea reconocido como personal calificado en una función específica, en muchos casos sin vinculación clara con las capacidades e intereses vocacionales, dado el carácter generalista de su formación.

3.3 La actual MRAC LPTA 66 al contemplar solo el otorgamiento de licencia TMA, sin delimitar el área de especialización (habilitación), mantiene el esquema generalista para la formación requerida en aeronave tipo; es decir, que el personal que ostenta una licencia TMA, continúa su entrenamiento en todas las áreas de especialidad de un modelo específico de avión.

4. DESCRIPCION GENERAL

4.1 La estructura del programa curricular de formación basado en competencias, quedo validada en cinco dimensiones de entrenamiento, que contemplan el desarrollo profesional a través de las distintas especialidades en mantenimiento de aeronaves comerciales en las áreas de: Sistemas, Aviónica, Motores, Estructuras e Interiores.

4.2 A la fecha ICCAE/COCESNA, está liderando el proceso de detección de competencias laborales para los Técnicos en Mantenimiento Aeronáutico con Especialidad (TMAE), con el fin de homologar los requisitos del perfil de entrada del programa de especialización, y la estandarización de los niveles de competencias para las habilitaciones TMAE correspondientes. Las reuniones de consulta a expertos y sesiones DACUM, permitirán completar el perfil de competencias por área de especialización, para luego construir las currículas para cada una de las especialidades con sus respectivos perfiles de salida.

4.3 La formación para el mantenimiento de aeronaves comerciales con especialidad, abarca los aspectos relacionados a la evaluación, reparación y modificación de daños en materiales metálicos y compuestos; ejecución de mantenimientos programados a motores de turbina; realización de actividades para la localización, remoción, instalación y ajuste de componentes, líneas de fluido y ferretería de la aeronave; así como, diagnosticar y reparar fallas identificadas en los componentes de aviónica, entre otros.

4.4 El esquema del plan curricular TMAE, contempla los fundamentos de orden filosófico, andragógico, técnico-científico y metodológico, lo que hace posible su fácil integración con planes de educación superior, para la obtención de un título universitario, ya que comprende la malla curricular, los descriptores de módulos y la evaluación centrada en el desempeño. Se resalta la visión integradora para el desarrollo del talento humano, por medio de programas de formación articulados a la resolución de

problemas en el desempeño laboral, el logro de mayores niveles de eficacia y productividad; así como, optimización de recursos.

4.5 Durante la primera fase de consulta a expertos, se determinó preliminarmente que la duración lectiva para los programas de formación por especialidad podría oscilar entre seis y doce meses, dependiendo del grado de complejidad. Adicionalmente, el tiempo estimado para la instrucción práctica en el puesto de trabajo –IPPT-, como requisito previo a obtener la habilitación en la especialidad que corresponda, oscilaría entre tres y seis meses. Comparando estos datos con la situación actual, prácticamente se estaría reduciendo a la mitad los meses de formación, dado que los módulos educativos estarían orientados al logro de competencias específicas que demanda los respectivos puestos laborales.

4.6 El diseño de los programas de formación contemplan un modelo educativo innovador dado: su énfasis en especialidades, adopción del enfoque por competencias, integración de nuevas tecnologías para el desarrollo de habilidades y el método dual de formación, este último basado en la socialización colaborativa, el desempeño real en ambientes simulados (uso de laboratorios especializados en el centro de entrenamiento), y el entrenamiento práctico en las empresas.

5. CONCLUSIÓN

En el marco del nuevo programa de formación para técnicos en mantenimiento aeronáutico con especialidad –TMAE-, que conforma una propuesta consistente, integral y metódica para la capacitación y el desarrollo de las competencias técnicas especializadas de los profesionales del mantenimiento aeronáutico para la aviación comercial, que a su vez presentan consonancia con los objetivos del NGAP y dada similitud con países de la Región CAR/SAM, su aplicabilidad para el resto de Latinoamérica; así como, otras regiones de la OACI, se proponen las siguientes conclusiones:

- a) Evaluar la necesidad y beneficio de la estandarización del programa de formación TMAE, a nivel regional.
- b) Estudiar y proponer el mecanismo que haga posible el involucramiento de todas las partes interesadas, en la implementación de esta iniciativa sobre una plataforma regional.
- c) Identificar la posible conformación de alianzas estratégicas con organizaciones relacionadas a los subsistemas de aviación encargados de la fabricación y mantenimiento de aeronaves comerciales; así como, con cooperantes internacionales.

6. ACCIÓN SUGERIDA

La Asamblea es invitada a:

- a) Tomar nota del contenido de la presente nota de estudio;
- b) Revidar y aprobar la propuesta de conclusión presentada en el numeral 5; y
- c) Considerar cualquier otra acción que se estime necesaria para la implementación de la presente NE.



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A39-NE/xxxx
EJ/xx
.../.../16

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 26: MULTILINGÜISMO EN LA OACI

POLÍTICA DE LA OACI SOBRE LOS SERVICIOS DE IDIOMAS

(Nota presentada por los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil -CLAC)

RESUMEN

El multilingüismo es un principio fundamental para realizar los objetivos de la OACI, así se ha ratificado en diversas resoluciones de la Asamblea en las que se ha pedido a la OACI que: a) garantice la provisión de servicios de idiomas adecuados para el funcionamiento apropiado de la OACI y de sus órganos permanentes, que los servicios de idiomas sean parte integrante de todos los programas de la OACI y que se mantenga la paridad y la calidad de los servicios en todos los idiomas de trabajo (A37-25); y b) aplique el principio de simultaneidad de la distribución (A24-21).

por tanto es de vital importancia continuar contando con los servicios de idiomas que se ofrecen para las diversas publicaciones de la OACI, las cuales son esenciales para el trabajo de los Estados, la documentación provista por OACI contribuye a la preservación de la seguridad de la aviación civil internacional, la seguridad operacional, el desarrollo económico del transporte aéreo y la protección del medio ambiente entre otros; lo anterior sustenta la importancia que se mejore y mantenga el nivel de servicio en los idiomas de trabajo de la Organización para la adecuada divulgación de la documentación de la OACI. Una adecuada difusión sin duda alguna contribuye a la consecución de los objetivos de la OACI.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) Ratificar la necesidad de mantener el multilingüismo en todos los trabajos de la OACI.
- b) Continuar explorando nuevos métodos y procedimientos para aumentar más la eficiencia y asegurar que la OACI pueda seguir prestando servicios de calidad a sus Estados miembros.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los objetivos estratégicos y todas las estrategias básicas de implantación.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Presupuesto del Programa regular propuesto para 2017-2018-2019

<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc. 7300);</i>• <i>Reglamento de publicaciones de la OACI (Doc. 7231);</i>• <i>(A38-WP/403.)</i>• <i>Resoluciones Vigentes de la Asamblea (Doc 10022)</i>• <i>Resolución A37-25 Política de la OACI sobre los servicios de idiomas</i>• <i>A39-WP/46</i>• <i>Resolución A/RES/69/250 de las Naciones Unidas</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El 37º Periodo de Sesiones de la Asamblea General de la OACI, abordó la importancia de la provisión de niveles adecuados del servicio en los idiomas de trabajo de la OACI, producto de este trabajo se expidió la “**Resolución A37-25 Política de la OACI sobre los servicios de idiomas**”. La cual entre otros asuntos establece: *Reafirma que el multilingüismo constituye uno de los principios fundamentales para que la OACI logre sus objetivos en calidad de organismo especializado de las Naciones Unidas; Reconoce que los servicios de idiomas son parte integrante de todos los programas de la OACI; Resuelve que la paridad y la calidad de los servicios proporcionados en todos los idiomas de trabajo de la OACI sean el objetivo continuo de la Organización.*

1.2 De otra parte el Informe del Comité Ejecutivo del 38º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI (A38-WP/403.), consigna que se pida al Consejo que siga de cerca la aplicación de las políticas y decisiones que haya adoptado para mejorar la eficiencia y la eficacia en materia de servicios de idiomas, reconociendo que el multilingüismo es un principio fundamental para alcanzar los objetivos de la OACI.

1.3 El 38º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI también se aprobó la resolución A38-11, la cual establece:

“4. Reitera que los textos de los SARPS y PANS se redactarán en estilo claro, sencillo y conciso. Los SARPS consistirán en disposiciones de carácter general, maduras y estables que especifiquen los requisitos funcionales y de actuación para alcanzar los niveles de seguridad operacional, regularidad y eficiencia requeridos. Las especificaciones técnicas de apoyo que prepare la OACI deberían traducirse oportunamente en todos los idiomas de trabajo de la OACI y se incluirán, en la medida de lo posible, en documentos separados”

2. DESARROLLO

2.1 Si bien el multilingüismo es un principio fundamental y así ha sido reconocido, se aprecia que no toda las publicaciones cuentan con los servicios de traducción, así las cosas de acuerdo a la documentación de la OACI publicada en ICAO NET, existen aproximadamente unos cuatrocientos documentos de los cuales un estimado del 67% están en español. El 33% restante se encuentra disponible solo en inglés, se destacan algunos documentos importantes en vista que cubren aspectos técnicos, operacionales y de planificación, como son los Docs 8991, 9683, 9760, 9873, 9880, 9881, 9888, 9966 y el 10018 no dando aplicación a lo previsto en el Documento 7231 “*Reglamento de publicaciones de la OACI*” que establece que todos los manuales y circulares serán presentados en los idiomas oficiales de la OACI.

2.2 De otra parte se aprecia que la OACI viene limitando los servicios de traducción que presta en las diversas reuniones y dependiendo de la categoría de las mismas los presta completos o limitados.

2.3 Preocupa que el proyecto de propuesta de presupuesto para el trienio de 2017-2019, se asigna el mismo nivel de financiamiento para los servicios idiomas que en el trienio actual, es decir el escenario es de crecimiento nominal nulo, esta situación puede prever un riesgo para el multilingüismo, afectándose la capacidad de responder a aumentos de la demanda de traducción.

2.4. Aunque sea posible promover mayor colaboración de los Estados por medio de programas de adscripción o de soporte directo para la traducción de documentos producidos por la OACI, se debe observar que el compromiso con el multilingüismo no es responsabilidad exclusiva de los Estados que necesitan de traducción y si un objetivo fundamental de la OACI.

2.5. En consecuencia, el multilingüismo no debe verse afectado por ninguna limitación presupuestaria y es necesario que la OACI encuentre mecanismos de aumento de eficiencia y eficacia de los servicios de traducción, con la que se garantice este importante objetivo y no se produzcan retrasos prolongados en la disponibilidad de la documentación en todos los idiomas adoptados por la OACI.

3. CONCLUSIÓN

3.1. Se debe continuar asegurando la provisión de servicios de idiomas adecuados para el funcionamiento apropiado de la OACI y de sus órganos permanentes, asegurando que los servicios de idiomas sean parte integrante de todos los programas de la OACI, que se mantenga la paridad y la calidad de los servicios en todos los idiomas de trabajo (A37-25), al igual que las gestiones para proveer puntualmente las traducciones de las especificaciones técnicas de apoyo y demás documentos relevantes para la Seguridad Operacional en la Región.

3.2 Dado que los servicios de idiomas son parte integral de todo programa de la OACI. Estos servicios son esenciales para el cumplimiento de todos los objetivos estratégicos de la Organización y para la correcta aplicación mundial de los SARPS y PANS.

3.3 Los servicios de idiomas son también un requisito fundamental de la iniciativa Ningún país se queda atrás (NCLB) y de las comunicaciones de la OACI con los Estados miembros.

3.4 Se hace indispensable que los servicios de idiomas se provean en los diferentes idiomas reconocidos por la OACI, sin hacer excepción alguna en los diferentes medios de comunicación y/o difusión de información que se establezca la Organización.

FIN



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A39-WP/xxxx
EX/
../16

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISION TÉCNICA

Cuestión XX: Seguridad operacional — Normas y Métodos Recomendados

SISTEMAS DE PEQUEÑAS AERONAVES NO TRIPULADAS

(Nota presentada por los Estados de la CLAC)

Resumen Ejecutivo

Los Estados se enfrentan actualmente con el crecimiento extremadamente rápido de operaciones de las aeronaves no tripuladas, especialmente de los sistemas de pequeñas aeronaves no tripuladas (small UAS), popularmente conocidos como drones. Esta actividad está alcanzando un punto en que sus peligros y riesgos a la aviación tripulada requieren una acción inmediata por parte de los Estados. Por lo tanto, la OACI debería actuar con la celeridad del caso para proporcionar a los Estados las normas y métodos recomendados para regular y supervisar esta actividad.

Acción: Se invita a la Asamblea:

- a) Insta a los Estados abordar las regulaciones y la supervisión de la aviación sin tripulación como una cuestión prioritaria en su programa de seguridad del Estado.
- b) Insta a la OACI para ampliar su alcance más allá de las operaciones internacionales de IFR de RPAS para incluir otras UAS en el marco normativo
- c) Requiere al Consejo que identifique los recursos para que la Secretaria establezca con la prioridad del caso, un mecanismo permanente para enfrentar los riesgos crecientes asociados con la operación de pequeños UAS.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota se relaciona con el Objetivo estratégico A — <i>Seguridad Operacional</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Para la inclusión de esta tarea se deberán identificar los recursos dentro del presupuesto del Programa regular para 2017-2019 y/o con contribuciones voluntarias.
<i>Referencias:</i>	

1. Introducción

La aviación no tripulada es un creciente reto para los Estados. Con el fin de garantizar la seguridad, especialmente para la aviación tripulada, el desarrollo de normativas, procedimientos, evaluación de riesgos y actividades de supervisión debe llevarse a cabo de forma armonizada en todas las regiones y a nivel mundial. La OACI ha llevado a cabo el trabajo necesario para apoyar la integración de sistemas de aeronaves piloteadas a distancia (RPAS), como un subconjunto de la UAS, a través del Panel de Aeronaves Piloteadas a Distancia (RPASP). Sin embargo, el alcance de la actividad asignada a este grupo de expertos se limita a las operaciones internacionales IFR, dejando fuera a la mayoría de las operaciones no tripuladas que existen actualmente.

2. Discusión,

Los Estados requieren el apoyo de la OACI en la elaboración de las normas para las operaciones que no son internacionales IFR en su naturaleza. Los Estados de la CLAC consideran importante que estas operaciones se lleven a cabo de forma armonizada no sólo en nuestra región sino en todo el mundo.

Por otro lado, se reconoce que la complejidad de las muchas disciplinas que intervienen en la aviación no tripulada obliga a los Estados a establecer equipos multidisciplinarios para permitir el éxito en la regulación y supervisión de estas actividades. La metodología proporcionada por la OACI en constituir tales equipos y asignarles programas progresivos de trabajo facilitará la asignación eficiente de recursos limitados.

3. Recomendaciones

Los Estados deberían de abordar las regulaciones y la supervisión de la aviación sin tripulación como una prioridad en su programa de seguridad del Estado.

La OACI debe de ampliar su alcance más allá de las operaciones internacionales de IFR de RPAS para incluir otras UAS en el marco normativo.

La OACI debe de establecer como cuestión prioritaria, un mecanismo permanente y adecuadamente financiado para enfrentar los riesgos crecientes asociados con la operación de pequeños UAS.

4. Medidas propuestas a la Asamblea

Se invita a la asamblea a tomar nota de la información proporcionada en esta Nota y considerar las recomendaciones contenidas en el punto 3.



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 36: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Apoyo a la implantación

**ESTABLECIMIENTO Y GESTIÓN DEL MECANISMO REGIONAL DE
COOPERACIÓN AIG (ARCM) DE SUDAMÉRICA**

(Nota presentada por Argentina apoyada por Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay, Surinam, Venezuela y CASSOS)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta el establecimiento del Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM) de Sudamérica y los avances logrados en su conformación como un organismo de apoyo para la investigación de accidentes e incidentes de aviación y la mejora de la seguridad operacional en la Región.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota sobre la creación del Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM) de Sudamérica;
- b) exhortar a los Estados y organizaciones regionales a nivel mundial a suscribir acuerdos con el ARCM para fortalecer la cooperación global en el área AIG; y
- c) apoyar al ARCM en la consecución de sus objetivos tendientes a mejorar la aplicación eficaz (EI) de sus Estados miembros y reducir las tasas de accidentes e incidentes de aviación en la Región.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Desarrollo económico del transporte aéreo
<i>Repercusiones financieras</i>	<ul style="list-style-type: none">• No existen repercusiones financieras
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Informe de la Primera Reunión de Autoridades AIG de la Región SAM (AIG-SAM/1), Lima, Perú, 18 al 20 de marzo de 2014.• Informe de la Segunda Reunión de Autoridades AIG de la Región SAM (AIG-SAM/2), Buenos Aires, Argentina, 09 al 11 de junio de 2015.• Informe de la Tercera Reunión de Autoridades AIG de la Región SAM (AIG-SAM/3), Lima, Perú, 07 al 09 de marzo de 2016.

1. Introducción

1.1 Con la visión de mejorar la aplicación eficaz (EI) de sus Estados y apoyar en la reducción de la tasa de accidentes e incidentes de aviación en la Región SAM, la Oficina Sudamericana de la OACI, en los años 2013 y 2014, llevó a cabo una encuesta y un diagnóstico de la situación AIG de sus Estados.

1.2 En el diagnóstico realizado, la Región SAM analizó los últimos resultados obtenidos por sus Estados en el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) hasta el 2014, y determinó, que una de las áreas de auditoría con menor aplicación eficaz (EI) respecto a la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional era el área de investigación de accidentes e incidentes (AIG) de aviación con un **69.64%** de cumplimiento.

1.3 En esta área se observó principalmente que los aspectos relacionados con las políticas y procedimientos para la investigación; la elaboración, finalización y divulgación del informe final; la organización, dotación e instrucción del personal; la elaboración, divulgación y registro de recomendaciones y la notificación de datos sobre accidentes e incidentes (ADREP) eran los que tenían la mayor cantidad de preguntas del protocolo (PQ) no satisfactorias como promedio general de los Estados SAM.

1.4 La Región consideró que dichos aspectos debían ser objeto de un análisis profundo para identificar las causas raíces y establecer medidas de mitigación que podrían ser abordadas desde un punto de vista colaborativo a través de la implantación de un mecanismo regional de cooperación AIG, como una de las formas de una organización regional de investigación de accidentes e incidentes de aviación (RAIO) y como una de las soluciones aceptables para mejorar la aplicación eficaz en la Región SAM y apoyar en la reducción de los accidentes e incidentes en la región.

1.5 La Región también analizó la posibilidad de que varios Estados no tendrían los recursos necesarios para investigar toda la gama de accidentes e incidentes de aviación ni para llevar a cabo análisis exhaustivos de los datos sobre accidentes e incidentes que se reciben. Para estos Estados, el establecimiento del ARCM podría constituir una de las soluciones para mejorar su sistema de investigación de accidentes e incidentes nacional.

2. Establecimiento y gestión del ARCM

2.1 Para establecer el ARCM, la Región Sudamérica llevó a cabo tres reuniones presenciales y una reunión virtual en un período de dos años de gestión.

2.2 En la Primera reunión (Lima, Perú, 18 al 20 de marzo de 2014), las Autoridades AIG de los Estados SAM presentaron la situación de sus organizaciones y acordaron un plan estratégico para la formación del ARCM. En seguimiento de esta reunión, se programó una reunión virtual en noviembre de 2014, en la que se presentó un diagnóstico de la situación AIG de Sudamérica que sirvió de base para dar los primeros pasos en la creación del ARCM.

2.3 En la Segunda reunión (Buenos Aires, Argentina, 09 al 11 de junio de 2015), las Autoridades AIG de los 13 Estados de Sudamérica, establecieron formalmente el ARCM y aprobaron las primeras versiones de la reglamentación y material de orientación AIG del mecanismo.

2.4 En la Tercera reunión (Lima, Perú, 07 al 09 de marzo de 2016), las Autoridades AIG de los Estados SAM firmaron un Acuerdo de cooperación técnica multinacional AIG para facilitar la cooperación entre sus Estados. Hasta la fecha 10 de los 13 Estados se han adherido a este Acuerdo.

2.5 El ARCM ha sido implantado siguiendo los principales lineamientos de su plan estratégico y de acuerdo a un proceso continuo que ha permitido a las Autoridades AIG de los trece Estados Sudamericanos compartir sus conocimientos y recursos.

2.6 Durante las etapas del proceso, los Estados han concordado en los beneficios que podrían obtenerse con la implantación del mecanismo y que éste podría ser la solución para los Estados que tienen dificultades en atender sus obligaciones internacionales en materia de investigación de accidentes.

2.7 La participación en el ARCM está abierta a las Autoridades AIG de los Estados de la Región, así como a entidades estatales y/o privadas que, interesadas en la investigación de accidentes e incidentes, manifiesten su voluntad de integrarse en calidad de observadores especiales.

2.8 Las siguientes organizaciones AIG, forman parte del ARCM en calidad de observadores especiales: la BEA de la República de Francia, el NTSB de los Estados Unidos de Norteamérica y CASSOS (Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System).

3. Logros alcanzados

3.1 Se ha creado un conjunto de reglamentos y documentos conforme a las directrices de los documentos de OACI, para que las organizaciones de investigación de la Región lo adopten o armonicen. Esto permitirá alcanzar la estandarización de los procedimientos para efectuar las investigaciones de accidentes e incidentes en la región en un marco común y armonizado.

3.2 Asimismo se ha creado una página WEB (www.arcm-sam.org), en la que se presenta todas las actividades que se desarrollan dentro del Mecanismo y los documentos del ARCM.

3.3 El ARCM ha establecido un sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) para garantizar la recopilación, el almacenamiento y la gestión de los datos sobre accidentes e incidentes de los Estados miembros. Este sistema permitirá establecer las medidas preventivas necesarias para la mejora de la seguridad operacional regional.

3.4 Se ha provisto asistencia virtual a varios Estados SAM en la revisión de las preguntas del protocolo (PQ) AIG y se prevé finalizar la revisión con todos los Estados SAM hasta diciembre 2016.

3.5 Las Autoridades AIG de los Estados del ARCM han firmado un Acuerdo de cooperación AIG que permitirá la cooperación regional y utilización de los siguientes recursos previo acuerdo de las partes:

- ✓ investigadores u otros especialistas afines al campo AIG;
- ✓ instalaciones técnicas;
- ✓ equipos relacionados con la investigación de accidentes e incidentes graves;
- ✓ instrucción, incluyendo la instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT);
- ✓ lectura de registradores de datos de vuelo y registradores de la voz en el puesto de pilotaje;
- ✓ ensayos de material y fluidos; y
- ✓ elaboración de documentos y otras publicaciones.

4. Próximos pasos

4.1 Una vez establecido el ARCM, el objetivo principal de las Autoridades AIG es operar el mecanismo de manera eficaz y eficiente, ejecutando sus programas de actividades anuales que permitirán gestionar la seguridad operacional regional en el área AIG, mejorar la aplicación eficaz (EI) de sus Estados y reducir las tasas de accidentes e incidentes de aviación en la Región.

4.2 El programa de actividades anual contempla la armonización de la reglamentación, las actividades con equipos multinacionales para facilitar la asistencia AIG, las actividades de capacitación y seminarios, las reuniones AIG, la implantación de los sistemas ADREP/ECCAIRS en todos los Estados y la implantación del sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) del ARCM a nivel Regional.

5. **Conclusión**

5.1 El Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM) de Sudamérica es y será, sin lugar a dudas, una herramienta fundamental en la mejora de la seguridad operacional de sus Estados miembros y de la Región.

— FIN —



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE INFORMACION

A39-IP/yyyy
TE/yy
.../.../16
(Nota de información)

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 36: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Apoyo a la implantación

**AVANCES PBN EN COCESNA, MÓDULO B0 ASBU Y METAS
DE LA DECLARACIÓN DE PUERTO ESPAÑA**
(Nota presentada por el Estado de Honduras)

RESUMEN	
Esta nota informativa, es presentada con motivo de la 39 Asamblea de la OACI, para dar a conocer el avance de implementación PBN, según los objetivos regionales de performance del RBPANIP, de las Regiones NAM/CAR, respecto al seguimiento del Módulo B0 ASBU y en el cumplimiento de metas de la Declaración de Puerto España.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	<i>Esta nota informativa se relaciona con los Objetivos estratégicos A. Seguridad operacional; y C. Protección al medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	<i>Las gestionadas con fondos aportados por COCESNA y no requieren recursos adicionales.</i>
<i>Referencias:</i>	<i>RPBANIP versión 3.1 Abril 2014 IPBN ACNA versión 30 de mayo de 2014</i>

1. Introducción

1.1 La visión de la Conferencia AN/12 fue la de lograr un sistema mundial ATM integrado de una manera progresiva, rentable y cooperativa. Mientras el sistema de navegación aérea vaya madurando, la OACI continúa enfrentando el desafío de la integración, interoperabilidad y armonización de los sistemas, para el logro del concepto de "Cielo Único" para la aviación civil internacional.

1.2 COCESNA mediante su hoja de ruta PBN, pretende contar con un documento dinámico, que le permita planificar a corto y mediano plazo sus inversiones, en respuesta al desafío propuesto por la OACI, y a las necesidades de los Clientes y Usuarios de la aviación civil internacional.

1.3 Esperando que si la estrategia de bloques es implementada efectivamente, probablemente no de manera simultánea en los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales, proporcionará beneficios significativos a la comunidad de la aviación y a las economías globales, regionales y locales.

1.4 Con motivo de la 39ª Asamblea de la OACI, y de otras reuniones que quisieran conocer el avance de implementación PBN, conforme a los objetivos regionales de performance del RBPANIP, el Módulo B0 ASBU y en el cumplimiento de metas de la Declaración de Puerto España, para las regiones NAM/CAR, esta nota presenta información que pudiera ser considerada de interés para los participantes.

2. ATM Y ATFM: BLOQUES B0-10, B0-25, B035, B0-40, B0-84, B0-86

2.1 En concordancia con la estrategia regional unificada de vigilancia para la región CAR SAM, específicamente para las Implementaciones en el espacio aéreo en ruta y en TMA a un corto plazo, COCESNA ha implementado el nuevo sistema automatizado AIRCON 2100, en el Centro de Control de Área de Centro América (CENAMER ACC), la inclusión de funcionalidades para procesamiento y monitoreo de datos tipo, modo radar A/C convencional, Modo S, ADS-B y ADS-C, e intercambio de datos CPDLC, AIDC, y OLDI.

2.2 Las funcionalidades indicadas en el párrafo anterior fueron implementadas en marzo de 2015, con la entrada en operación del nuevo sistema ATS CENAMER. Permitiendo la evaluación de las mejoras a ser adquiridas en los sistemas automatizados y relativos a la conciencia situacional.

2.3 Optimizaciones en la separación y mejoras relacionados con la red de seguridad (por ejemplo enfoque ruta de monitoreo, aire - tierra de conformidad) se ejecutará mediante un despliegue incremental de las tecnologías de fusión de datos

2.4 Está previsto que los avances en ATFM, incluyendo el enrutamiento dinámico de ATS, sistema de gestión de gran flujo y administración de intervalo se traducirá en un equilibrio de la demanda con capacidad. Si es compatible con una oportunidad de negocios global.

2.5 Avances en normas y procedimientos ATS, tales como procedimientos de ensayos ADS-B, mejores separaciones estándares para cruzar, descensos, separación y fusión, continuará siendo investigada y aplicada como garantía.

3. CNS: BLOQUES B0-10 B0-84

3.1 El análisis o sustitución de radares específicos se realizará en los sitios que lo demanden. Se evaluarán las brechas de vigilancia remota de alto nivel y las recomendaciones hechas con base en el análisis de oportunidad de negocios.

3.2 Además, a futuro se analizará si se ampliará la cobertura de vigilancia mediante WAM, en localizaciones específicas para mejorar las operaciones, y donde sea siempre apoyado por oportunidades de negocio o estudios de costo-beneficio, procurando siempre la seguridad, la eficacia de la gestión del tránsito basado en la performance. Estas tecnologías proporcionarán capacidades de puerta a puerta, así como las capacidades que requiere el Centro de Control CENAMER.

4. AIM, MET: BLOQUES B030, B0-105

4.1 Con la ejecución del proyecto de renovación AMHS y la adquisición del módulo AIM, COCESNA Incursionará a partir de diciembre de 2016, en el procesamiento y la gestión digital de la información, la implantación de la gestión de información aeronáutica (AIM), el uso del modelo de intercambio de información aeronáutica (AIXM), la transición a la publicación de información aeronáutica electrónica (eAIP) de los Estados de Centroamérica y el mejoramiento de la calidad y disponibilidad de los datos.

4.2 Este mismo sistema AMHS apoyará la transmisión y recepción de la información meteorológica (MET) en sus formatos de mensajes conocidos, esta información sustentará la gestión flexible del espacio aéreo, una mayor conciencia de la situación y la toma de decisiones en colaboración, así como la planificación dinámicamente optimizada de las trayectorias de vuelo. Incluyendo otros elementos de

información como la proveniente de los radares meteorológicos regionales, que deberían considerarse como un subconjunto de toda la información meteorológica disponible que puede utilizarse en apoyo de la mejora de la eficiencia y la seguridad operacionales.

4.3 Este nuevo sistema AMHS, permitirá igualmente la renovación de todas las estaciones de usuarios AMHS de los Estados Centroamericanos de Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua, por lo consiguiente, las dependencias AIM de estos Estados, lograrán simultáneamente su avance en la hoja de ruta propuesta por la OACI, para la transición del AIS a la AIM.

5. Objetivos Regionales de Performance

5.1 El Plan de Implementación de Navegación Basada en la Performance, de la Agencia Centroamericana de Navegación Aérea (IPBN/ACNA) de COCESNA, ha sido actualizado reflejando las actividades o tareas específicas en conjunto con los beneficios que se esperan obtener y las fechas en que se deberían completar, de acuerdo a las necesidades de la región Centroamericana y en base a los objetivos regionales de performance acordados.

5.2 Las tareas estratégicas incluyen las acciones detalladas necesarias para cumplir con éxito los objetivos de performance regionales, relacionando estas tareas con las actividades definidas para el corto y mediano plazo en el plan de implementación regional RPBANIP Versión 3.1 de las regiones NAM/CAR.

5.3 Los Objetivos Regionales de Performance (RPOs) se han seguido utilizando un acercamiento de performance para reflejar las actividades de implementación realizadas para apoyar las prioridades de la navegación aérea regional.

5.4 COCESNA ha logrado importantes avances en los objetivos regionales de performance siguientes:

RPO IMPLEMENTACION DE LA NAVEGACION BASADA EN LA PERFORMANCE (PBN)

COCESNA ha apoyado la implementación de 26 rutas RNAV en el espacio aéreo superior de la Región de Información de Vuelo (FIR) de Centroamérica, estudiando la posibilidad de adicionar siete (7) rutas más, contribuyendo así en los beneficios:

- Reducción de distancias;
- Reducción de consumo de combustible;
- Reducción de emisiones de CO₂
- Reducción de tiempo de vuelo: y
- Mejor uso del espacio aéreo y de la tecnología abordado

RPO IMPLEMENTACION DEL USO FLEXIBLE DEL ESPACIO AEREO (FUA)

A través de coordinaciones con los Estados y esto a su vez con Autoridades militares para la reducción de tamaño de áreas prohibidas y de límites verticales.

RPO MEJORAR EL BALANCE ENTRE DEMANDA Y CAPACIDAD (DCB)

Mediante el desarrollo del proyecto de Implementación de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM) para los Estados Centroamericanos y COCESNA, se han logrado importantes avances en las actividades siguientes:

- a) Actualización del programa de trabajo del proyecto;
- b) Coordinación regional a través de teleconferencias periódicas en la Región CAR con la participación de COCESNA;

- c) Creación de un Centro ATFM en la sede de COCESNA en Tegucigalpa, Honduras;
- d) Publicación y divulgación de la capacidad declarada ATC por sectores del Centro de Control de Área de la FIR Centroamérica (CENAMER ACC/FIC);
- e) Se ha proporcionado apoyo a los Estados de C.A. en equipamiento para su centros ATFM;
- f) Estando en desarrollo por parte del área GTI de COCESNA la aplicación a utilizarse regionalmente.

RPO MEJORAR LA CONSCIENCIA SITUACIONAL

- a) Desarrollo de un Plan de modernización de los sistemas de automatización ATM en Centroamérica;
- b) Acuerdo de compartición de datos radar entre COCESNA–Cuba y en coordinación el acuerdo respectivo para COCESNA-Ecuador;
- c) Continuación de los trabajos de análisis desde sitio Cerro de Hula, para datos de Vigilancia dependiente automática-radiodifusión (ADS-B); y
- d) Ensayos desde el 2014, con datos de vigilancia dependiente automática-contrato (ADS-C) y comunicaciones por enlace de datos controlador piloto (CPDLC) en la parte oceánica del Pacífico de la FIR Centroamérica.

RPO OPTIMIZACIÓN Y MODERNIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE COMUNICACIONES

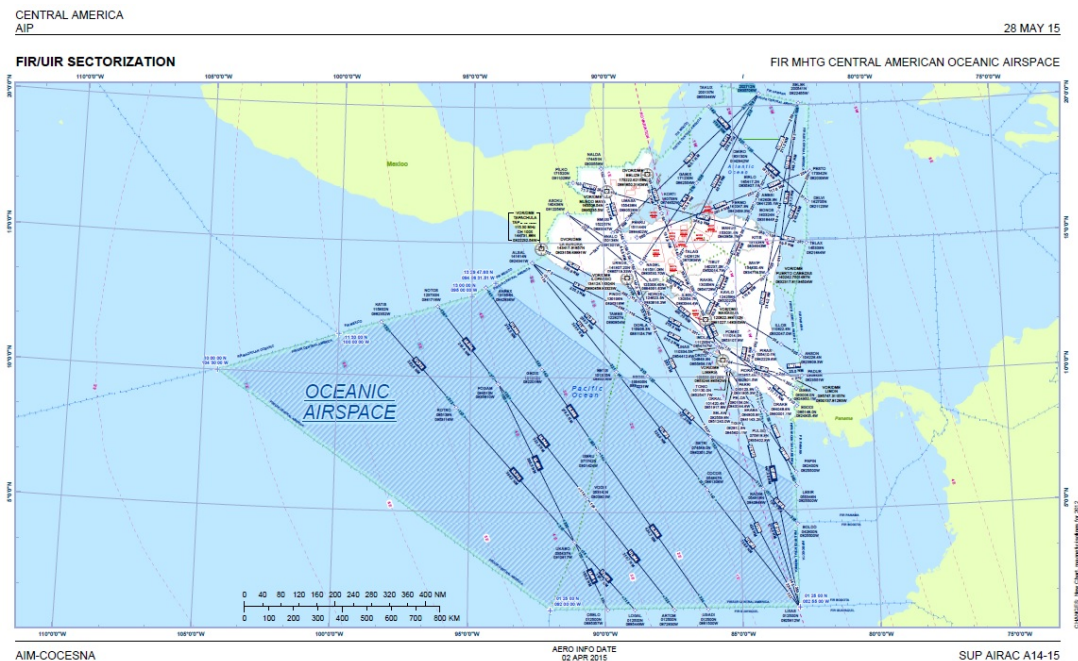
- Mejoras a la red de comunicaciones CAMSAT;
- Acuerdos para ensayo del procesamiento de datos ADS-C y CPDLC para el sector de Océano Pacífico de la FIR Centroamérica;
- Implantación y ensayos de intercambio directo de datos AIDC en Centroamérica.

RPO MEJORAS A LA COORDINACIÓN Y COOPERACIÓN CIVIL/MILITAR

A través de coordinaciones con los Estados y esto a su vez con Autoridades militares para la reducción de tamaño de áreas prohibidas y de límites verticales.

RPO ALINEAR LA CLASIFICACIÓN DEL ESPACIO AÉREO SUPERIOR

Implantación del espacio aéreo Clase “A” y RNAV 10 en el espacio aéreo superior oceánico de la FIR Centroamérica.



RPO IMPLEMENTACION DE LA GESTION DE INFORMACION AERONAUTICA (AIM)

AIM COCESNA ha tenido importantes avances en la implementación de los elementos requeridos de la Hoja de Ruta – Fase 1 de los Servicios de Información Aeronáutica (AIS) al AIM. De acuerdo a lo informado previamente (AIM, MET: BLOQUES B030, B0-105) en el avance del módulo B0 ASBU.

RPO MEJORAR LA DISPONIBILIDAD DE LA INFORMACION METEOROLOGICA

COCESNA dispone desde mayo de 2013 de la información NOTAM y MET en un formato más acorde a la transición a la AIM, estando disponible la información en horario de 24 horas, la cual puede ser observada a través de los enlaces siguientes.

NOTAM

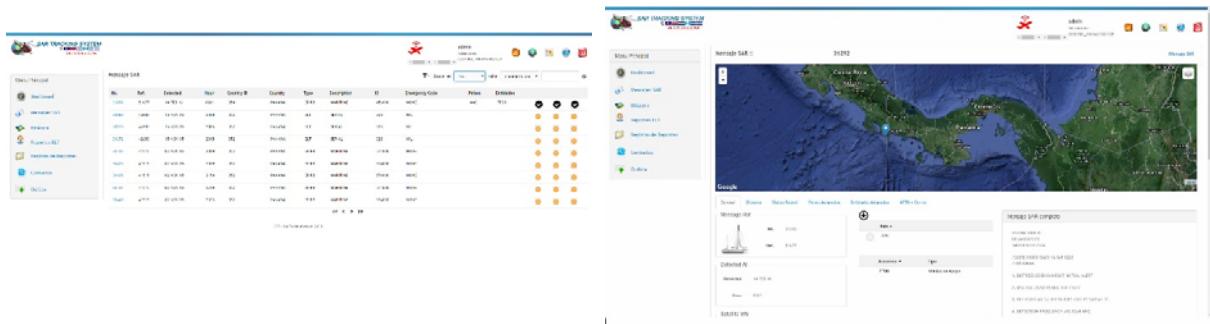
<http://webapps.cocesna.org/eAIM/servlet/notamview>

<http://webapps.cocesna.org/eAIM/servlet/metarview>

RPO MEJORAR SERVICIOS DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO (SAR)

COCESNA cuenta con un Sistema de Información para la Administración de Regulaciones (SIAR) para registro de equipos de emergencias 406 MHz ELT y del sistema de Mensajes de Alerta RCC/SPOC /SAR TRACKING SYSTEM.

Apoyando además las tareas que se coordinan a través del Comité de Búsqueda y Salvamento (COBUSA) de Centroamérica.



6. Metas Regionales de Navegación Aérea de la Declaración de Puerto España

6.1 En las metas regionales de navegación aérea contenidas en la Declaración de Puerto España, también COCESNA ha obtenido importantes avances que se resumen a continuación:

Organización de la Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM)

El Centro de Control de Área (ACC) CENAMER de la Región de Información de Vuelo (FIR) de Centroamérica, cuenta con una unidad que ya trabaja en la consecución de las medidas ATFM como ACC y en colaboración con las Unidades ATM de los Estados de Centroamérica.

Transición a la Gestión de la Información Aeronáutica (AIM)

AIM COCESNA ha tenido importantes avances en la implementación de los elementos requeridos de la Hoja de Ruta – Fase 1 de los Servicios de Información Aeronáutica (AIS) al AIM. De acuerdo a lo informado previamente (AIM, MET: BLOQUES B030, B0-105) en el avance del módulo B0 ASBU.

Coordinación/Transferencia Digital Tierra-Tierra

El Centro de Control de Área (ACC) CENAMER ya ha implantado la utilización de Comunicaciones de datos entre instalaciones de servicios de tránsito aéreo (AIDC)/Intercambio directo de datos (OLDI) con los ACC y APP vecinos.

Beneficio del Medio Ambiente

La implementación de 26 rutas RNAV y de otras siete (7) más que estarán siendo analizadas para una implantación a corto plazo, ha contribuido significativamente en la región **centroamericana**, para alcanzar la reducción *regional de emisiones de CO₂, de 40,000 toneladas por año a través de la implementación de PBN*, que ha sido considerada en el RBPANIP, para las regiones NAM/CAR.

7. Acción sugerida

7.1 La Reunión es invitada a considerar los avances alcanzados, como se desprende de la información de esta nota.

— FIN —



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A39-WP/xxxx

TE/xx

.../.../16

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES**COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 36: Seguridad Operacional de la Aviación y Navegación Aérea – Apoyo a la Implantación****PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

(Nota presentada por el Estado de Costa Rica)

RESUMEN

En junio del 2010, la Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica (ACSA) como agencia de la Corporación Centroamericana de los Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), inició un programa de asistencia voluntario a los Estados miembros de COCESNA, en la implementación del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP); recientemente y a raíz de los acuerdos de Puerto España mismos que se fundamentan en el GASP, se reestructuró el programa anterior y se le dio un enfoque regional con la aprobación del Consejo Directivo de COCESNA, lo que le da carácter obligatorio para las partes, dando origen al proyecto actual de asistencia a los Estados través de un Programa Regional coordinado por ACSA/COCESNA. Esta nota explica brevemente el objetivo y alcance del Programa Regional de Seguridad Operacional (del inglés Regional Safety Program- RSP) para los Estados Centroamericanos, así como otros Estados o Regiones Interesados.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	<i>Esta nota de información se relaciona con los Objetivos estratégicos de seguridad operacional.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se requieren recursos adicionales ya que el proyecto se financiará con recursos propios.
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Anexo 19 ➤ Doc. 9859 ➤ Doc. 9734 Parte B ➤ Manual RSP Centroamericano (RSPM), capítulo 7 ➤ GASP

1. Introducción

1.1 En el ámbito de la aviación civil internacional, estamos viviendo una transición importante desde ya hace algunos años. Para muchos países y culturas ha sido difícil entender la introducción de sistemas de gestión de la seguridad operacional; en el cuál se incluyen temas novedosos como la cultura justa, el compartimiento y protección de la información, el performance de seguridad operacional, estos temas que han resultado de difícil asimilación, ya que se ha vivido inmerso en sistemas rígidos tradicionales de aviación civil, contrario a ello los sistemas de seguridad operacional le otorgan “flexibilidad” a la gestión de la misma. ¿Y porque este cambio? Si tomamos en cuenta que la Seguridad Operacional es el estado en que el riesgo de lesiones a las personas o daños a los bienes se reduce y se mantiene en un nivel aceptable, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de

riesgos; podemos decir que la eliminación total de accidentes o incidentes graves es lamentablemente inalcanzable; ya que ningún esfuerzo o sistema hecho por el hombre pueden estar libres de riesgos y errores. En virtud de lo anterior, la OACI ha venido evolucionando junto con la industria y ha entendido que es más eficiente gestionar la seguridad operacional mediante una implementación realista de los estándares que nos dictan, que tratar de forzar mediante un cumplimiento rígido todas las normas. ACSA busca ayudar a los Estados miembros de COCESNA, así como a otros Estados y Regiones interesadas, a comprender y asimilar estos cambios y hacer una transición efectiva.

1.2 La OACI ha venido requiriendo que los Estados signatarios tuviesen implementado un Programa de Seguridad Operacional (SSP), como se mencionó y explicó en el 1.1, esto hasta cierto punto ha sido un gran reto para los Estados y para los proveedores de servicios que deben implementar un SMS, no tanto por algún costo que esto pudiera contemplar, sino más bien porque en el fondo hay un tema de cambio de cultura y esto siempre es un reto.

1.3 En la región centroamericana hemos tenido poco avance en la implementación del SSP debido a que el programa en un inicio fue voluntario y a que los Estados lo abordaron de manera individual, así como también a los constantes cambios de liderazgo en los Estados de la región, que impidieron la continuidad del programa y a darle un enfoque regional. Por lo antes expuesto ACSA/COCESNA conocedor del entorno centroamericano, de la necesidad del cambio y de lo que se necesita para una implementación efectiva del SSP, con la anuencia del Consejo Directivo de COCESNA (ver 2.2. siguiente), tiene la responsabilidad de ayudar y colaborar todo lo que pueda con los Estados, asumiendo así un liderazgo delegado por los mismos Estados en este tema para ayudarlos en la implementación del SSP.

2. Desarrollo del Programa Regional de Seguridad Operacional (RSP)

2.1 ACSA inició a partir del año 2010 un PLAN DE IMPLEMENTACION REGIONAL voluntario por parte de los Estados, encaminado a desarrollar e implementar los procesos de seguridad operacional (SSP/SMS) en toda la región. El enfoque de este plan estaba dirigido hacia los Estados por medio de la implementación del SSP, ya que los requisitos del SMS como son parte del SSP, proporcionan un marco estructurado que permiten tanto a los proveedores de servicios como a la autoridad, la vigilancia de la seguridad operacional y obrar recíprocamente con más eficacia en la resolución de los problemas de seguridad operacional.

Como parte de dicho Plan de Implementación, fue que en febrero 2010 se llevaron a cabo seminarios-taller donde los Estados llevaron a cabo un análisis de carencias, con el cual lograron conocer el grado de madurez del SSP en cada uno de ellos. Con esta información los participantes desarrollaron borradores de planes de implementación con el objetivo de que fueran revisados por los equipos de seguridad operacional de cada Estado, para posteriormente aprobarlos y hacer del conocimiento de la OACI ¿cómo? y ¿cuándo? tendrían implementado el programa de seguridad operacional (SSP).

En esa primera etapa del proyecto este se discutió fue durante la Cuarta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/4) en San Pedro Sula, Honduras, llevada a cabo del 20 al 24 de junio de 2011, en que se presentó una nota de estudio ante esa reunión que dice: “Se espera que los Estados de la región de Centroamérica inicien pronto esta fase de implementación y de esa forma trabajando en conjunto con ACSA lograr la implementación de su SSP.”

Lamentablemente el seguimiento de estos de planes de implementación se dejó de lado con el tiempo, al carecer este programa de obligatoriedad y no haber un coordinador responsable, además del cambio constante de liderazgo en los Estados, (ver 1.1).

2.2 ACSA como Organismo Regional de Vigilancia para la Seguridad Operacional (RSOO), de conformidad con las atribuciones conferidas por su convenio constitutivo y mediante resolución del Consejo Directivo de COCESNA numero ROCD 191.12.2 de fecha 28 y 29 de agosto del 2015, en el cual se aprobó el Proyecto “Iniciativas de Seguridad Operacional” donde se encuentra a su vez el Programa Regional de Seguridad Operacional, impone en ACSA la obligación y el mandato de ayudar a los Estados Centroamericanos en la transición a la implementación a un ambiente SSP de una forma coordinada. Debido a que el Programa de la Seguridad Operacional (SSP) es un sistema para gestionar la Seguridad Operacional dentro de un Estado, parte del plan de ACSA es el establecimiento de una plataforma regional administrada por ACSA, para que los Estados cumplan con sus responsabilidades y obligaciones de Seguridad Operacional desde una perspectiva regional.

2.3 Basado en el Documento 9734, Parte B, Capítulo 7, siguiendo el ejemplo de Europa y utilizando otra información tales como documentación de CASSOS, España y de Argentina, ACSA-COCESNA desea establecer un RSP formal con el objetivo de ayudar de una mejor manera a los Estados miembros de COCESNA, a implementar sus Programas de Seguridad Operacional.

El enfoque centroamericano de la gestión de la seguridad operacional, procura abordar el sistema de la aviación en su totalidad, reconociendo la realidad de que los componentes de dicho sistema – sus productos, organizaciones, operadores, tripulaciones, aeródromos, ATM, ANS, tanto en tierra como en vuelo - son partes de un todo que funciona como una red y por lo tanto el uso de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional viene a ser la forma de cómo se puede mantener esta red segura.

ACSA ha elaborado un manual regional de la seguridad operacional (RSPM) fundamentado en los cuatro componentes del SSP, el cual pretende guiar a los Estados en la elaboración de sus manuales y en la implementación del SSP, además de establecer a ACSA como un ente de monitoreo y seguimiento de las actividades de los Estados, especialmente las de implementación del SSP. El manual también contiene un apéndice A el cual trata sobre el nivel aceptable de rendimiento de seguridad operacional (ALoSP) y la estrategia centroamericana para ayudar a establecer estos ALoSP.

Más allá del mero cumplimiento de los requisitos establecidos por OACI para los Estados y en sucesión, del cumplimiento de los Prestadores de Servicio para con los Estados, ambos deben evaluar si sus servicios están siendo brindados con seguridad.

Programa Regional de la Seguridad Operacional (RSP) Centroamericano

<ul style="list-style-type: none">• ESTRATEGIA (PAPEL LEGISLATIVO)	<ul style="list-style-type: none">• COMITRAN (Gestionado por el Comité Técnico de COCESNA)
<ul style="list-style-type: none">• PROGRAMA (PAPEL EJECUTIVO)	<ul style="list-style-type: none">• COCESNA (Consejo Directivo compuesto por los Estados)
<ul style="list-style-type: none">• PLAN (PAPEL DE MONITOREO)	<ul style="list-style-type: none">• ACSA (Plan de asistencia y de vigilancia regional)

La **Estrategia** del programa es a muy alto nivel, (papel legislativo) establecida por el Consejo de Ministros de Transportes de la Región (COMITRAN) y la componen un conjunto de políticas y objetivos encaminados a establecer el programa e implementar los SSP. A este nivel se deben establecer las metas de seguridad operacional.

El **Programa** de Seguridad Operacional, es un conjunto integrado de regulaciones y actividades con el objetivo de mejorar la seguridad operacional, es gestionado por los Estados (papel ejecutivo).

Por último, está el **Plan** de Seguridad Operacional, es una evaluación de alto nivel sobre los 8 elementos críticos de seguridad operacional y planes de acción relacionados. El Plan es un elemento clave para los Estados y para ACSA. Acá se facilita la mitigación del riesgo y el monitoreo, así como, la recopilación, almacenamiento y gestión de la información. Se espera que ACSA procese la Data para gestionar la solución de los riesgos encontrados y ayudar a establecer indicadores y metas regionales de seguridad operacional.

3. RETOS IMPORTANTES

Dentro de los retos importantes en este proceso podemos mencionar las siguientes:

- i). En virtud de que algunos Estados cumplen con los roles de “ente regulador” y “prestador de servicios”, como es el caso de los Servicios Tránsito Aéreo y Aeródromos; de acuerdo al marco legislativo de los países de la región, esta faculta a los Directores generales de aviación civil para ser tanto el Ejecutivo Responsable (ER) del SSP como del SMS de los servicios que estos mismos brindan, creándose así un conflicto de intereses. Se recomienda que los proveedores de servicios tengan su propio ER independiente, que cuente con la suficiente capacidad tanto económica como de decisión, con la cual pueda llevar efectivamente a cabo sus funciones y la rendición de cuentas.
- ii). Hay tres aspectos fundamentales para el buen funcionamiento del Sistema, que los Estados deben resolver al más alto nivel.
 - 1) la rendición de cuentas,
 - 2) la política de cumplimiento en donde se establezca que deberá ser sancionado y que no; y
 - 3) la protección de la data.
- iii). El análisis de carencias que se ha llevado a cabo en todos los países de la región para determinar la madurez del SSP de los mismos, así como también la información recolectada de algunas auditorias tales como USOAP, han logrado evidenciar que ciertos componentes necesitan ser fortalecidos, como la política y los objetivos de seguridad operacional del Estado, en donde se requiere de una pronta y moderna propuesta de enmienda a la ley. La misma deberá establecer la protección de las fuentes de información; las funciones y responsabilidades del ejecutivo responsable y enmiendas a la política de cumplimiento. Lo anterior también evidencia la necesidad de un mayor compromiso de parte de las personas claves en los Estados para una implementación más rápida y eficaz del SSP.

4. CONCLUSIONES:

4.1. ACSA/COCESNA cuenta con un Programa Regional de la Seguridad Operacional (RSP), con base en el cual le brindará asistencia a los Estados centroamericanos para que establezcan sus propios RSP así como en el proceso de implementación del SSP.

4.2. Como parte del RSP Centroamericano se han establecido tres partes principales que son: a) la estrategia o papel legislativo (políticas y objetivos para establecer el RSP e implementar el SSP) llevado a cabo por el Comité Técnico de COCESNA por delegación del COMITRAN; b) el programa o papel ejecutivo (conjunto de regulaciones y actividades para mejorar la seguridad operacional) que

lleva a cabo el Consejo Directivo de COCESNA y c) el plan o papel de monitoreo (evaluación de los 8 elementos críticos de seguridad operacional y los planes de acción) llevado a cabo por ACSA.

4.3. Dentro de las actividades del RSP se debe establecer una Plataforma Regional administrada por ACSA con la participación de los Estados, para que estos últimos puedan cumplir con sus obligaciones en cuanto a la seguridad operacional.

4.4. Basados en el Manual Regional de Seguridad Operacional de ACSA (RSPM), este servirá de guía a los Estados de la región en el desarrollo de sus propios Manuales y en la implementación de sus SSP, con el apoyo de ACSA quién estará monitoreando y dándole seguimiento a las actividades llevadas a cabo por los Estados, hasta la efectiva implementación de sus SSP.

4.5. Un logro alcanzado por la región es la creación Grupo Regional de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos (GRIAA), que se encarga de la investigación de accidentes e incidentes.

4.6. Otro avance importante es la reactivación por parte del Consejo Directivo de COCESNA del proceso de desarrollo de normas comunitarias, donde los Estados Centroamericanos en coordinación con ACSA han establecido un marco común regulatorio que actuará como base y “paraguas” protector” de los riesgos de la seguridad operacional.

4.7. Este programa regional es una gran oportunidad para fortalecer la cooperación entre los Estados de la región centroamericana y otras regiones del Mundo.

5. ACCIÓN SUGERIDA

La Asamblea es invitada a:

- a) Tomar nota del contenido de la presente nota de estudio;
- b) Ayudar y apoyar a la Región Centroamericana en la implementación de este proyecto participando en las actividades del mismo, proporcionando contribuciones que incluyan expertos, capacitación, documentación, auspiciar eventos e intercambio de información de seguridad operacional, experiencia y herramientas; y
- c) Considerar a la Agencia Centroamericana de Seguridad Aeronáutica (ACSA) para asistir a otros Estados y otras Regiones en la implementación del SSP incluyendo el desarrollo de sus RSP.



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 41: Datos de aviación – Seguimiento y análisis

SISTEMA ESTADÍSTICO INTEGRADO

(Nota presentada por los 22 (*) Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC))

RESUMEN

A través de esta nota informativa se pone a disposición de la comunidad aeronáutica internacional el Modelo del “Sistema Estadístico Integrado” de la CLAC, para que OACI y otros Organismos Regionales y sus Estados miembros lo aplique, si lo estiman conveniente.

Decisión de la Asamblea:

Se insta a que la Asamblea a tomar nota de la información aquí presentada.

1. INTRODUCCIÓN

1. Es función de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la Región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo y de sus instalaciones aeroportuarias, así como, lograr el mejoramiento del flujo de información estadística en materia de pasajeros, carga y correo.

2. El transporte aéreo es un servicio público cuya gestión fundamentalmente se concentra en los aeropuertos, en los cuales fluye información estadística importante para la planificación de varias organizaciones que intervienen en los servicios, entiéndase Autoridades Aeronáuticas, Operadores, Líneas aéreas, Organismos Reguladores y otros órganos conexos.

3. En ese sentido, la CLAC ha desarrollado un trabajo con miras a que sus Estados miembros apliquen el modelo de un “Sistema Estadístico Integrado”, documento de suma importancia que lo desea compartir con la comunidad aeronáutica internacional, esperando que este documento se considere como una “mejor práctica”.

CONCLUSIÓN

4. El documento en mención se acompaña a la presente nota y se invita a la Asamblea a tomar conocimiento de la información señalada y su adjunto, con el propósito de contribuir al trabajo que desarrolla la OACI y otros Organismos Regionales y sus Estados miembros.

DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA APLICAR EL MODELO DE “SISTEMA ESTADÍSTICO INTEGRADO”

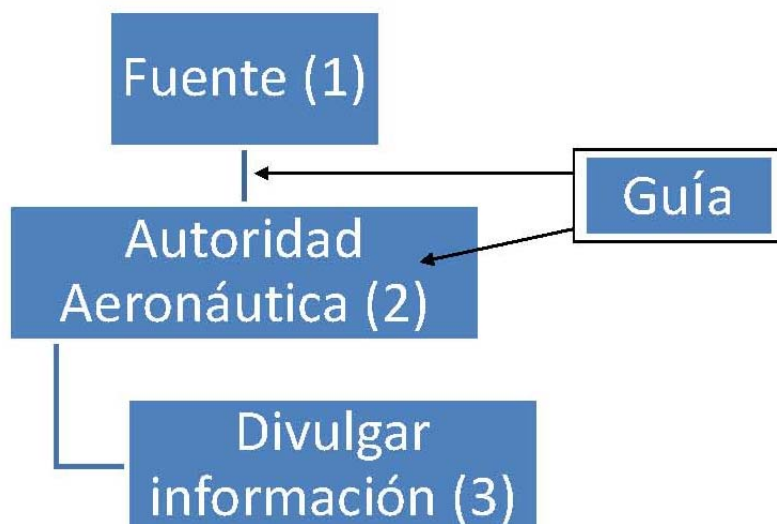
I. PROCEDIMIENTO Y FLUJOGRAMA

FUENTES DE INFORMACIÓN.- La fuente principal de información serán las compañías aéreas, en lo referente a vuelos regulares y no regulares, pasajeros y carga, sin considerar los correspondientes a taxis aéreos.

Como fuente secundaria de información o de validación, se sugiere tener en cuenta la información de AIS o, si fuere el caso, la de migración y aduana.

PASOS A SEGUIR PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA GUÍA

1. Se sugiere a los Estados miembros que, mediante reglamentación, se establezca la obligatoriedad de las líneas aéreas de entregar la información estadística a la autoridad aeronáutica, estableciéndose sanciones administrativas en caso de incumplimiento.
2. Se sugiere establecer un procedimiento automatizado mensual para la recolección de datos estadísticos de forma integrada por parte de las compañías aéreas, operadores aeroportuarios y autoridad aeronáutica.
3. Se sugiere como fuente para la validación de datos estadísticos, la información de tránsito aéreo, plan de vuelo, peso y balance, etcétera.
4. Se sugiere la publicación actualizada de los datos estadísticos por parte de la autoridad aeronáutica.
5. Se sugiere que los Estados Miembros proporcionen la información estadística a todos los que la soliciten, sin limitación y, preferentemente, por medios electrónicos.
6. De acuerdo con la Resolución A17-9 aprobada en la XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Ciudad de Panamá, Panamá, noviembre de 2006), se exhorta a las autoridades de los Estados miembros que envíen a la Secretaría de la CLAC la información estadística utilizando correo electrónico, en un plazo no mayor a 90 días posteriores al vencimiento del período.



Notas:

(1) La fuente primaria de datos obtiene la información, que puedan derivarse de los movimientos de aeronaves, venta de tickets, información de tráfico, etc.

(2) La autoridad aeronáutica recopila la información o la solicita a la fuente primaria que la remita de acuerdo a un determinado formato de datos.

(3) La autoridad aeronáutica recibe, procesa, valida y divulga la información.

La Guía que a continuación se presenta sirve para ayudar al diseño del formato de datos (definición de variables) a ser recopilados por las autoridades aeronáuticas, así como para exponer algunos indicadores, fuentes de información y formas de auditoría.

II. SEGUNDA PARTE

1. Introducción

Esta Guía tiene como objetivo estandarizar los términos utilizados por los países miembros en la recopilación de información estadística y ayudar a los países que no cuentan con procesos recopilación en la definición de las variables que deben utilizar, así como la frecuencia y el formato de recopilación, entre otros.

Vale resaltar que el presente documento es una Guía de orientación y que los Estados miembros tienen la autonomía para definir sus variables y formas de recopilación. De esta manera, la presente Guía sólo pretende procurar estandarizar conceptos y ayudar en el proceso de obtención de información estadística en el sector de la aviación civil.

Asimismo, es importante tener en cuenta que las variables que se presentan en este documento, muestran sólo una parte del universo de la información que se puede recopilar.

Por lo tanto, en la sección 2 se presenta una propuesta de formato para la recopilación de estos datos, los cuales están dispuestos en forma de hojas de cálculo. En la sección 3 se presenta las definiciones de las variables que figuran en la sección 2, con el objeto de estandarizar el concepto entre los países miembros y con la OACI.

Con el fin de proporcionar a los lectores una forma bastante estandarizada del análisis de la información contenida en las secciones 2 y 3, se presenta en la sección 4 algunos indicadores

reconocidos en el Programa de Estadísticas de la OACI, que derivan de las variables utilizadas en este documento.

La sección 5 presenta las posibles fuentes para la obtención de los datos que figuran en la sección 3, con algunas características de cada fuente. En la sección 6 se presenta consideraciones sobre la forma de auditar los datos recopilados, con una breve descripción de las mismas. Sin embargo, se sugiere que los datos presentados en este documento se recopile después de realizados los vuelos.

Dado que este documento prevé la estandarización y la interpretación de las variables para facilitar el desarrollo o mejora de una base de datos estadísticos del tráfico aéreo, éste puede ser utilizado por la CLAC, sus Estados miembros, operadores aeroportuarios y líneas aéreas, entre otros.

2. Formato

En esta sección se presentan tres (3) tablas para recopilar información estadística. La propuesta, es que las Tablas A y B sirvan para la recolección de datos mensualmente, y la Tabla C se utilice para recopilar datos diariamente. La Tabla A contiene información de las Etapas de vuelo, o Flight state conforme las definiciones de la OACI, realizadas por la aeronave desde su despegue hasta el aterrizaje siguiente, independientemente de donde se llevó a cabo el embarque o desembarque del objeto de transporte. Los datos estadísticos por *etapa de vuelo* representan el estado de la aeronave en cada etapa del vuelo, mostrando el movimiento de carga y pasajeros entre los aeródromos de origen y destino de la aeronave. Es la operación de una aeronave entre el despegue y su próximo aterrizaje, es decir, es el enlace directo entre dos aeródromos.

La Tabla B contiene información sobre el origen y destino por vuelo, u On-flight origin and destination traffic (OFOD) conforme las definiciones de la OACI, es decir, pares de aeródromos de origen, donde se realizó el embarque del objeto de transporte, y el destino, donde se realizó el desembarque del objeto de transporte, independientemente de la existencia de aeródromos intermedios, realizados en un vuelo determinado. Es la etapa de vuelo focalizando el objeto de transporte (personas y/o carga), basado en el embarque y desembarque en los aeródromos relacionados, independientemente de sus escalas.

El formato que se presenta en la Tabla C implica una recopilación de información diaria por vuelo. Se entiende que de esta manera se podrá sacar el mayor provecho de la información y por lo tanto realizar un análisis de las variaciones de los retrasos y cancelaciones incluso por día de la semana, ayudando de esta forma a los órganos en la planificación de sus acciones. La información contenida en esta tabla también hace referencia a las etapas de vuelo.

Para los miembros de una institución como la CLAC y la OACI, la existencia de una cooperación entre sus miembros puede contribuir a la estandarización de conceptos y al uso de variables que, en última instancia, puede mejorar la calidad de los datos y sistemas.

Tabla A

Empres a	Orige n	Destin o	Me s	Año	Númer o de Vuelo	Tipo de Vuelo (R o NR)	Tipo de Aeronav e	Capacid ad	Asientos Ofrecid os	Pax Pago s	Pax Grati s	Carga Paga	Carg a Grati s	Correo	Combustibl e	Vuelos realizad os	Distanc ia

Tabla B

Empresa	Origen	Destino	Mes	Año	Número de Vuelo	Tipo de Vuelo (regular o no regular)	Pasajeros Pagos	Pasajeros Gratis	Carga Paga	Carga Gratis	Correo

3. Descripción de las variables

En este capítulo se presentan las descripciones de cada variable presente en las tablas mencionadas en el capítulo anterior. Antes de verificar las descripciones de las siguientes variables, es importante tener conocimiento de la definición de algunos términos utilizados ampliamente por la OACI.

A continuación se muestra una lista de los términos utilizados por la OACI y se ajustan a las definiciones que figuran en sus formularios, los cuales son accesibles a través del sitio electrónico: <http://www.icao.int/icao/en/atb/ead/sta/forms.htm>

- **Vuelos regulares de pago:** Indíquense en esta sección los datos referentes a los vuelos regulares, efectuados por remuneración y de acuerdo con un horario publicado, o de un modo tan regular o frecuente que constituyan una serie sistemática identificable, abiertos para reserva directa al público; y los vuelos extraordinarios de pago ocasionados por exceso de tráfico de los vuelos regulares.
- **Vuelos no regulares de pago:** Indíquense en esta sección los datos referentes a los vuelos fletados y especiales que se hayan efectuado por remuneración que no se hayan indicado en la sección correspondiente a los vuelos regulares. Cualquier ítem relacionado con vuelos descomercializados deberían también estar incluidos aquí.
- **Vuelos sin remuneración:** Indíquense en esta sección las horas transcurridas en vuelo de prueba, de instrucción y en todos los demás vuelos por los que no se percibe remuneración.
- **Etapa de vuelo:** Operación de una aeronave desde el despegue hasta el aterrizaje siguiente.
- **Origen y destino por vuelo - tráfico:** El tráfico de pago transportado en un servicio aéreo identificado por un número de vuelo, subdividido por pares de ciudades servidas por ese vuelo sobre la base de los puntos de embarque y desembarque. En el caso de los pasajeros, el par de ciudad en cuestión está determinada por los puntos de embarque y desembarque cubiertos por un cupón de vuelo.
- **De bloque a bloque:** Tiempo transcurrido desde el momento en que la aeronave se aparta de la puerta o inicia el rodaje desde su sitio de estacionamiento para el despegue hasta el momento que llega a su última parada en una puerta o en el sitio de estacionamiento después del aterrizaje.
- **Naturaleza:** Se refiere a la naturaleza de la etapa de vuelo, de acuerdo a los pares de aeropuertos involucrados, tal como se definen en el forma A de la OACI:
 - Internacional: *Los datos de estas columnas se calcula a partir de todas las etapas de vuelo internacionales realizadas durante el período que se notifica.*
 - Doméstico: *Los datos de estas columnas se calcula a partir de todas las etapas de vuelo domésticas realizadas durante el período que se notifica.*

Después de tomar conocimiento de los conceptos anteriores, queda más clara la comprensión de las variables en las tablas mencionadas en el capítulo anterior. Por lo tanto, las definiciones se presentan a continuación:

- **Empresa:** Se refiere al designador (Código) de la empresa de transporte aéreo obtenido de la OACI;
- **Origen:** Código de la OACI del aeródromo de origen de la etapa;
- **Destino:** Código de la OACI del aeródromo de destino de la etapa;
- **Mes y año:** Se refiere al mes y año de comienzo del vuelo en el aeropuerto de origen;
- **Número de vuelo:** Se refiere al número asignado a la operación de una etapa o de una serie de etapas registradas en virtud del mismo número de vuelo;
- **Tipo de vuelo:** Identifica el tipo de operación, ya sea regular o no regular;

- **Asientos ofrecidos**: Número de asientos disponibles en cada etapa de vuelo de acuerdo a la configuración de la aeronave en la ejecución de la etapa;
- **Capacidad de carga**: Capacidad total del peso de la aeronave, expresada en kilogramos, disponible para efectuar el transporte de pasajeros, carga y correo.
- **Pasajeros pagos**: Son todos los pasajeros que ocupen asientos vendidos al público y generan ingresos, con la compra de asientos, para la empresa de transporte aéreo. Se incluyen en esta definición los pasajeros que viajan con ofertas promocionales, los que utilizan los programas de fidelización de clientes, los que se acogen a los descuentos ofrecidos por las empresas, los que viajan con tarifas preferenciales, los que compran pasajes en el mostrador de boletos o a través de la página web de la empresa de transporte aéreo y aquellos que compran pasajes en las agencias de viajes.
- **Pasajeros gratis**: Son todos los pasajeros que ocupen los asientos vendidos al público pero que no generan ingresos, con la compra de asientos, para la empresa de transporte aéreo. Se incluyen en esta definición los pasajeros que viajen gratuitamente, los que se acogen a los descuentos para los empleados de las compañías aéreas y sus agentes, los empleados de las empresas aéreas que viajan por negocios por la propia compañía y la tripulación o quien está ocupando el asiento destinado para ellos.
- **Carga paga**: Cantidad total, expresada en kilogramos, de todas las mercancías que hayan sido transportadas en la aeronave, excepto correo y equipaje, y que hayan generado ingresos directos o indirectos para la empresa aérea.
- **Carga gratis**: Cantidad total, expresada en kilogramos, de todas las mercancías que hayan sido transportadas en la aeronave, excepto correo y equipaje, y que no generan ingresos directos o indirectos para la empresa aérea.
- **Correo**: Cantidad, expresada en kilogramos, de los objetos transportados por la red postal en cada segmento de vuelo realizado.
- **Consumo de combustible**: Cantidad, en litros, de combustible consumido por la aeronave en la ejecución de las etapas en el período analizado;
- **Tipo de aeronave**: Designador OACI del tipo de aeronave que opera la etapa de vuelo, conforme DOC. 8643 de la OACI, disponible en el sitio web: <<http://www.icao.int/anb/ais/8643/index.cfm>>;
- **Vuelos realizados**: Indica la cantidad de vuelos efectuados en el período observado;
- **Distancia**: Se refiere a la distancia, expresada en kilómetros, entre los aeródromos de origen y destino de la etapa, teniendo en cuenta la curvatura de la Tierra. La fórmula para calcular la distancia se describe en el **Anexo I**.
- **Fecha estimada de salida**: Fecha estimada para el inicio del vuelo en el aeropuerto de origen de la etapa;
- **Fecha real de salida**: Fecha real de inicio del vuelo en el aeropuerto de origen de la etapa;
- **Fecha estimada de llegada**: Fecha estimada de llegada del vuelo en el aeropuerto de destino de la etapa;
- **Fecha real de llegada**: Fecha real de llegada de vuelo en el aeropuerto de destino de la etapa;
- **Hora de salida estimada**: Hora estimada para el inicio de la etapa.
- **Hora de llegada estimada**: Hora estimada para la parada de la aeronave en la zona de estacionamiento después del aterrizaje.
- **Hora de salida real**: Hora en la que se realizó la salida de la etapa considerando el criterio de calzo a calzo, conocido internacionalmente por el término en inglés **block-to-block**.
- **Hora de llegada real**: Hora en la que ocurre la parada de la aeronave en la zona de estacionamiento después del aterrizaje, determinada por el criterio de calzo a calzo, conocido internacionalmente por el término en inglés **block-to-block**.
- **Justificación**: Motivo de la cancelación o cambio en la (s) hora (s). Es interesante que el Estado miembro defina los códigos vinculados a esos motivos.

4. Indicadores

En esta sección se abordarán algunos de los indicadores comúnmente utilizados en el análisis de la información estadística presente en las secciones anteriores. Estos indicadores también son parte del programa estadístico de la OACI, pues están incluidos en sus formularios.

A continuación se detalla los indicadores propuestos en la presente Guía, así como sus fórmulas matemáticas acompañadas de una breve descripción.

- Pasajero-kilómetros De pago (*Revenue Passenger Kilometer – RPK*): es la suma de los productos obtenidos al multiplicar el número total de pasajeros pagos transportados en cada etapa de vuelo por la distancia de la etapa (un pasajero-kilómetro es lo mismo que un pasajero que voló 1 kilómetro).

$$RPK = \sum (d \times PaxPago)$$

- Pasajero-kilómetro transportado: es la suma de los productos obtenidos al multiplicar el número total (pasajeros pagos y gratis) de pasajeros transportados en cada etapa de vuelo por la distancia de la etapa (1 pasajero-kilómetro es lo mismo que 1 pasajero que voló un kilómetro).

$$PaxKm_Transportado = \sum (d \times PaxTotal)$$

- Tonelada-kilómetro De pago (*Revenue Tonne Kilometer – RTK*): es la suma de los productos obtenidos al multiplicar el peso transportado, que haya generado ingreso para la compañía (incluido carga, pasajeros, correo y equipaje), en cada etapa de vuelo por la distancia de la etapa. La unidad de medida es tonelada-kilómetro que representa 1 (una) tonelada de pago transportada por 1 (un) km. La OACI adopta el promedio de 90 libras por cada pasajero, incluyendo equipaje de mano y equipaje y de franquicia.

$$RTK = \sum [(C \text{ arg } aPag a + Correo + PaxPago \times 90) \times d]$$

- Tonelada-kilómetro Utilizada Total: es la suma de los productos obtenidos al multiplicar el peso transportadas en cada etapa de vuelo por la distancia de la etapa. La unidad de medida es tonelada-kilómetro que representa 1 (una) tonelada transportada por un (1) kilómetro. La OACI adopta el promedio de 90 libras por cada pasajero, incluyendo equipaje de mano y equipaje y de franquicia.

$$TonKmTotal = \sum [(C \text{ arg } aTotal + Correo + PaxTotal \times 90) \times d]$$

- Asientos-kilómetros disponibles (*Available Seats Kilometers – ASK*): es la suma de los productos obtenidos al multiplicarse el número de asientos ofrecidos (disponibles para la venta) en cada etapa de vuelo por la distancia de la etapa (1 pasajero-kilómetro es lo mismo que 1 asiento disponible para volar 1 kilómetro).

$$ASK = \sum (d \times AsientosOfrecidos)$$

- Toneladas-kilómetros disponibles (*Available Ton Kilometers – ATK*): es la suma de los productos obtenidos al multiplicar la capacidad de transporte de la aeronave en cada etapa de vuelo por la distancia de la etapa. La unidad de medida del ATK es tonelada-kilómetro.

$$ATK = \sum (d \times Capacidad)$$

- Coeficiente de carga o *Load Factor* (pax y toneladas) es una medida de ocupación de la aeronave. El análisis de esta variable indica la eficiencia operativa de la compañía, o de una determinada ruta. Por tanto, se puede obtener de la siguiente forma:

- Para el pasajero: es la cantidad total de asientos ocupados (pasajeros transportados) dividido por el número de asientos ofrecidos.

$$LoadFactor_{pax} = \frac{\sum PaxTotal \times d}{\sum AsientosOfrecidos \times d}$$

- Para carga: es la suma del peso transportado por la compañía incluyendo carga, pasajeros (se adopta un peso promedio por pax y se multiplica por el total de pasajeros transportados), correo y equipaje, dividido por *capacidad* de la aeronave.

$$LoadFactor_{carga} = \frac{\sum (CargaTotal + Correo + Pax \times 90) \times d}{\sum Payload \times d}$$

- Porcentaje de retrasos: Es la división de la cantidad de etapas atrasadas por el número de etapas estimadas y realizados.

$$\frac{Atrasadas}{Estimadas _ realizadas}$$

- Porcentaje de cancelaciones: Es la división de la cantidad de etapas estimadas y canceladas por el número de etapas estimadas.

$$\frac{Canceladas}{Estimadas}$$

5. Posibles fuentes de obtención

Además de estar definidas las variables a ser recopiladas, es de igual importancia definir la fuente, o fuentes, principal(es) para la obtención de esta información, aclarando que cada fuente tiene sus ventajas y desventajas comparativas.

A continuación se muestra algunas fuentes de obtención, así como sus posibles ventajas y desventajas comparativas.

- **Compañía aérea**: Por lo general tienen un buen nivel de gobernanza corporativa y posee cotidianidad en la información, sin embargo, en caso ésta fuera la fuente elegida se corre el riesgo de que no sea posible obtener toda la información del sector, ya que existen operaciones que no son ejecutadas por Compañías aéreas, por ejemplo, la aviación militar y privada.
- **Aeropuerto**: En general poseen condiciones para obtener casi toda la información, a excepción de la aviación militar, y tienen cotidianidad de información, sin embargo, los aeropuertos generalmente poseen un bajo nivel de gobernanza corporativa y, posiblemente, no conocen la historia completa del vuelo.
- **Los sindicatos, organizaciones, asociaciones y similares**: Por lo general tienen un buen nivel de gobernanza corporativa y tienen cotidianidad de información, pero pueden representar una pequeña porción del mercado en general.
- **Órganos de Control de Tráfico**: En general, poseen condiciones para obtener una parte de la información, inclusiva la de aviación militar, sin embargo, tienen información sobre el movimiento de aeronaves, y no sobre volúmenes/objetos transportados.
- **Estudio de campo**: Generalmente son muy costosos y requieren de un intervalo de tiempo mayor para su finalización, ya que por lo general lo realizan institutos de

investigación en base población o muestras, aunque regularmente tienen un alto nivel de fiabilidad.

6. **Formas de auditoría**

Después de tener en cuenta las variables que deben recopilarse y lo que significan, así como, el análisis que puede realizarse usándolas y cuál es la forma de recopilación, es de gran valor que exista una auditoría sistemática o periódica de la información.

El proceso de auditoría de los datos es una herramienta importante para aumentar la confiabilidad y se puede hacer de varias maneras, entre las que se destacan:

- **Control de calidad:** Proceso, por lo general se describe en los libros de estadística, en el cual se identifican los valores discrepantes o imprevistos.
- **Comparación con información similar:** Proceso por el cual se compara información en teoría similar o incluso idéntica, a fin de comparar la diferencia.
 - **Muestreo:** El proceso, por lo general se describe en los libros de estadística, que consiste en el estudio de un pequeño grupo de elementos tomados de una población que se pretende conocer.
 - **Observación:** El proceso que consiste en observar los resultados de los estudios o informes y compararlos con los hechos cotidianos, tales como estudios o informes similares, reportes, entre otros.
- **Inspección *in situ*:** Proceso que consiste en verificar *in situ* y en el lugar de los hechos, la conformidad en la calidad de los informes.

El uso de herramientas informáticas en general ayuda en la fiabilidad de los datos, ya que estas herramientas tienen buena capacidad de procesamiento, en comparación con las personas, lo que sin duda determina una mayor capacidad para realizar críticas sistemáticas y objetivas de la información, a fin de identificar los errores o indicios.

ANEXO I

CÁLCULO DE LA DISTANCIA

La fórmula utilizada para el cálculo de la distancia entre dos aeropuertos es:

$$\mathbf{d = k * z}$$

- a. "d" Representa la distancia entre dos aeropuertos con dos cifras decimales;
- b. "k" es una constante, cuyo valor es 6.371 (es el radio de la Tierra en kilómetros);
- c. "*" Esta simboliza la operación de multiplicación;
- d. "z" es la expresión: (ACOS (SEN (latitud del aeródromo de destino)*SEN(latitud del aeródromo de origen)+COS(latitud del aeródromo de destino)*COS(latitud del aeródromo de origen)*COS(longitud del aeródromo de destino – longitud del aeródromo de origen)))
- e. El valor de "z" se expresa en radianes, para multiplicar por "k";
- f. Los valores de latitud y longitud dentro de la fórmula también se reportan en radianes;
- g. Para convertir grados (expresada en grados-minutos-segundos) en grados decimales se adopta la expresión: Grado decimal = grados + minutos/60 + segundos/3600
- h. Para convertir grados decimales a radianes se adopta la expresión: Radianes = ((grados decimales)* π)/180
- i. ACOS=arco coseno, que representa la función inversa del coseno;
- j. SEN = seno;
- k. COS = coseno;
- l. Las letras que acompañan a la latitud y longitud especificando si son positivos o negativos, como sigue:
N= latitud norte, es positiva (+)
S = latitud sur, es negativa (-)
E = longitud este, es positiva (+)
W= longitud oeste, es negativa (-)



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A39-NE/xxxx

EJ/xx

.../.../16

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES**COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 42: DESARROLLO ECONOMICO DEL TRANSPORTE AEREO**

**EVOLUCIONES SIGNIFICATIVAS DE NORMATIVAS Y DE LA
INDUSTRIA DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DESDE LA ÚLTIMA
ASAMBLEA**

(Nota presentada por COLOMBIA)

RESUMEN

En nota informa acerca de la evolución en materia de protección del consumidor al incorporar a la regulación colombiana la figura del retracto. Lo cual contribuye al desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) Examinar el progreso normativo en materia de protección del consumidor del Estado Colombiano el cual esta siendo evaluado por los Estados miembros de la CLAC a fin de incorporarlo en sus resolución de servicio al cliente y Calidad total a que sirva como referente en la región.
- b) Solicitar a la OACI que considere esta regulación en la revisión que realizara de los principios básicos de protección al consumidor en el 2017, con la intención de mantener el documento actualizado y a fin de que respondan a las necesidades de los Estados y otras partes interesadas de la aviación.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico D: <i>Desarrollo económico del transporte aéreo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No aplica
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Reglamentos Aeronauticos de Colombia parte Tercera.</i> • <i>A39-WP/4</i> • <i>comunicación SP 38/1-15/60, de fecha 31 de julio de 2015</i> • <i>Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo (A39-WP/8)</i> • <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2013) (Doc 10022)</i> • <i>Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo (Resolución A38-14)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Durante el 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI celebrado en 2013, se ratificaron las recomendaciones de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) En ese momento, la Asamblea también solicitó al Consejo, entre otras cosas, que “formule en el corto plazo un conjunto de principios básicos de protección del consumidor, de alto nivel no obligatorios y sin carácter prescriptivo para usarlos como orientación de políticas...” (Resolución A38-14 de la Asamblea, Apéndice A, Sección I

1.2 El 17 de junio de 2015 el Consejo de la OACI adoptó el texto de los principios básicos de protección del consumidor para que sirvan de guía a los Estados y a las partes interesadas pertinentes, en el entendimiento de que estos principios se tratarían como un “documento vivo” por tanto sujeto a seguimiento y monitoreo.

Igualmente la Organización seguirá: a) promoviendo la toma de conciencia acerca de los principios básicos; y b) alentando a todos los Estados y a las partes interesadas pertinentes a seguir o aplicar los principios básicos en sus prácticas normativas y a formular comentarios a la OACI sobre sus políticas, reglamentos o prácticas pertinentes y a mantenerla informada sobre la experiencia adquirida o los problemas encontrados al respecto.

2. DESARROLLO

2.1 Atendiendo la buena practica que alienta la Organización, Colombia comparte su experiencia reciente en materia de regulación en régimen de protección al consumidor, donde incorporó a los Reglamentos Aeronáuticos la figura del retracto, figura que no estaba prevista dado que solo se contemplaba el desistimiento y el reembolso.

2.2 Que es el derecho al retracto? Es el derecho a arrepentirme por una compra realizada por medios no tradicionales y ventas a distancia (ventas por internet y call center por ejemplo). Paa los contratos que se perfeccion por estos mecanismos de ventas se entenderá pactado dicho derecho en favor del quien adquiere el boleto aéreo.

2.3 Para que el retracto opere se requiere unas condiciones especiales:

- a. El adquirente del boleto, deberá ejercer dicho derecho dentro de las cuarenta y ocho (48) horas corrientes siguientes a la operación de compra del boleto adquirido.
- b. Que dicho ejercicio se realice con una antelación igual o mayor a 8 días calendarios a la fecha prevista para la ejecución del contrato de transporte aéreo, requisito aplicable para trayectos nacionales. En relación con trayectos internacionales, dicho ejercicio del retracto deberá realizarse con una antelación igual o mayor a 15 días a la fecha prevista para el vuelo. Se aclara que dichos días se entienden calendario y no días hábiles.
- c. El retracto es aplicable a todas las diversas gamas tarifarias.
- d. La aerolínea podrá hacer una retención al pasajero que se retracte y será equivalente a sesenta mil pesos (\$60.000.00) para tiquetes nacionales o a cincuenta dólares estadounidenses (US\$50) para tiquetes internacionales. En todo caso, el valor retenido no podrá ser superior al diez por ciento (10%) del valor recibido por concepto de tarifa, excluyendo tasas, impuestos y tarifa administrativa.

2.4 En qué se diferencia el retracto del desistimiento? Es importante aclarar que, la figura del retracto difiere del concepto de desistimiento en el sentido que la primera tiene la finalidad de que el pasajero se deshaga de la relación contractual celebrada con la línea aérea, y que dicha relación contractual podría causarle a éste algún daño imprevisto. Apunta al momento de la compra. Por otro lado, el desistimiento, se da cuando el pasajero desea no realizar el viaje, esto es que, interrumpe anticipadamente la ejecución del contrato.

2.5 Así mismo, la diferencia entre una y otra radica en que la oportunidad para el ejercicio del derecho, en el retracto los términos para su efectividad son perentorios pues requiere que el pasajero informe a la línea aérea con máximo 48 horas corrientes posteriores a la compra, mientras que el ejercicio del derecho al desistimiento se circunscribe a las 24 horas anteriores a la iniciación del itinerario.

2.6 El retracto aplica para todas las gamas tarifarias, el desistimiento no aplica a las tarifas promocionales.

3. CONCLUSIÓN

3.1. Dado que los principios básicos son un “documento vivo” y se conoce que la Organización tiene proyectado revisar esta orientación en 2017, con la intención de mantener los principios básicos actualizados y a fin de que respondan a las necesidades de los Estados y otras partes interesadas de la aviación, se solicita a la OACI tome en consideración esta regulación en el monitoreo que realice, atendiendo que esta sido evaluado para adoptarse en la region latinaamericana dentro del compendio de las Resoluciones de la CLAC, constituyendose asi en un importante referente y contribuyendo al desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional.

FIN



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A39-NE/xxxx

EJ/xx

.../.../16

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES**COMITÉ EJECUTIVO**

Cuestión 47: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Jurídica

SANCIONES A PASAJEROS PERTURBADORES

(Nota presentada por COLOMBIA)

RESUMEN

Los pasajeros que se comportan de manera indisciplinada, perturbadora, disruptiva, afectan los servicios aéreos por los actos lesivos que constituyen un comportamiento insubordinado a bordo de las aeronaves. Suponen un peligro para la seguridad a bordo, causa interrupción operacional y conlleva significativos costos para las aerolíneas y explotadores de aeropuertos. A fin de conjurar estos comportamientos, Colombia tomó la determinación de fortalecer su régimen sancionatorio y dar aplicación efectiva a las sanciones administrativas a pasajeros perturbadores, contribuyendo a preservar la seguridad operacional, aeroportuaria y al desarrollo sostenible del transporte aéreo.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a considerar estas experiencias en el trabajo que adelanta de actualización de la Circular 288.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Estrategias de implantación básicas – Apoyo al Programa – Servicios jurídicos y Relaciones exteriores.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No aplica
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2013) (Doc 10022)</i> • <i>Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, hecho en Montreal el 4 de abril de 2014 (Doc 10034)</i> • <i>Acta final de la Conferencia internacional de derecho aeronáutico para considerar la enmienda del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio, 1963) celebrada bajo el patrocinio de la Organización de Aviación Civil Internacional en Montreal, del 26 de marzo al 4 de abril de 2014</i> • <i>Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores (Circular 288 de la OACI)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, convocó la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, celebrada en Montreal del 26 de marzo al 4 de abril de 2014 para considerar la enmienda del Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros Actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio, 1963). Produjo el Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (el Protocolo). El artículo XV del Protocolo estableció que el mismo constituye un complemento del Convenio y que, para los Estados Partes en el Protocolo, el Convenio y el Protocolo “se leerán e interpretarán conjuntamente como un instrumento único y se denominarán Convenio de Tokio modificado por el protocolo de Montreal de 2014”.

1.2 De otra parte la Conferencia decidió no incluir una lista de infracciones y otros actos en el Protocolo pero recomendó la actualización de la Circular 288 de la OACI, Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores, publicada en 2002 (Circular 288 de la OACI).

1.3 Si bien el derecho internacional ha dado un significativo paso, se requieren legislaciones y reglamentos nacionales adecuados para hacer frente con eficacia a las infracciones de menor gravedad y otros actos cometidos por pasajeros insubordinados o perturbadores a bordo de aeronaves civiles

2. DESARROLLO

2.1 Colombia observando el aumento del número y la gravedad de incidentes notificados a la OACI, en los cuales están involucrados pasajeros insubordinados, perturbadores o indisciplinados a bordo de aeronaves civiles y, teniendo en cuenta las repercusiones de estos incidentes para la seguridad de las aeronaves, de los pasajeros y las tripulaciones a bordo de las mismas, consideró necesario adoptar disposiciones encaminadas a desestimular tales conductas, es por ello que implemento dentro de sus regulaciones la tipificación y/o adecuación de estas conductas y la concatenación con el régimen sancionatorio estableciendo sanciones de tipo administrativo para estos pasajeros perturbadores.

2.2 De otra parte en los últimos cinco años el transporte aéreo colombiano de pasajeros ha tenido un gran incremento en relación con el ingreso a bordo de personas con diferentes niveles de educación, cultura y control, gracias a las diversas ofertas y promociones que las líneas aéreas ofrecen al mercado, así como el ingreso al sector aeronáutico de aerolíneas pertenecientes al mercado de bajo costo, sin embargo, debido a la masificación del transporte aéreo, se han presentado en los últimos años, hechos que han alterado la seguridad de la aviación.

2.3 Recientemente un grupo de 36 pasajeros que viajaban en una aerolínea de bajo costo, ingresaron de manera violenta por una de las puertas de la sala remota de un terminal aéreo, accediendo a la plataforma de la posición de parqueo, como respuesta a la cancelación del vuelo y a la falta de información por parte de la aerolínea.

2.4 Con el ánimo de desestimular esta conducta la Autoridad Aeronáutica inició investigación administrativa a los pasajeros involucrados en estos hechos, culminando dichos procesos con fallo sancionatorio individual a cada pasajero en 14.000.000 millones de pesos aproximadamente equivalente a USD 4.500, fallo contra el cual caben recursos legales para que quede en firme.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Sobre la base de las consideraciones precedentes, se insta a todos los Estados contratantes a incorporar lo antes posible leyes y reglamentos de derecho interno para afrontar eficazmente el problema de los pasajeros insubordinados o perturbadores, incorporando, en la medida de lo posible sanciones de tipo administrativo que correspondan a la órbita de las autoridades de aviación civil, como complemento a las otras medidas que se puedan aplicar por otras autoridades judiciales.

3.2 Es necesario fomentar la coordinación entre los diversos actores, tales como Autoridades de Aviación Civil, Explotadores Aeroportuarios, Autoridades policivas y judiciales, a fin de consolidar los casos con el material probatorio suficiente, pertinente y veraz.

3.3 Se deja a disposición la experiencia Colombiana con el ánimo de ayudarse mutuamente entre los Estados para frenar el comportamiento insubordinado y restablecer el buen orden y disciplina a bordo.

3.4 Se invita a la Asamblea a considerar estas experiencias en el trabajo que adelanta de actualización de la Circular 288.

FIN

Making Global Air Traffic Surveillance a Reality!

July 7th, 2016



Agenda

Introduction

The Aireon System

Regulatory Roadmap

Operational Concept

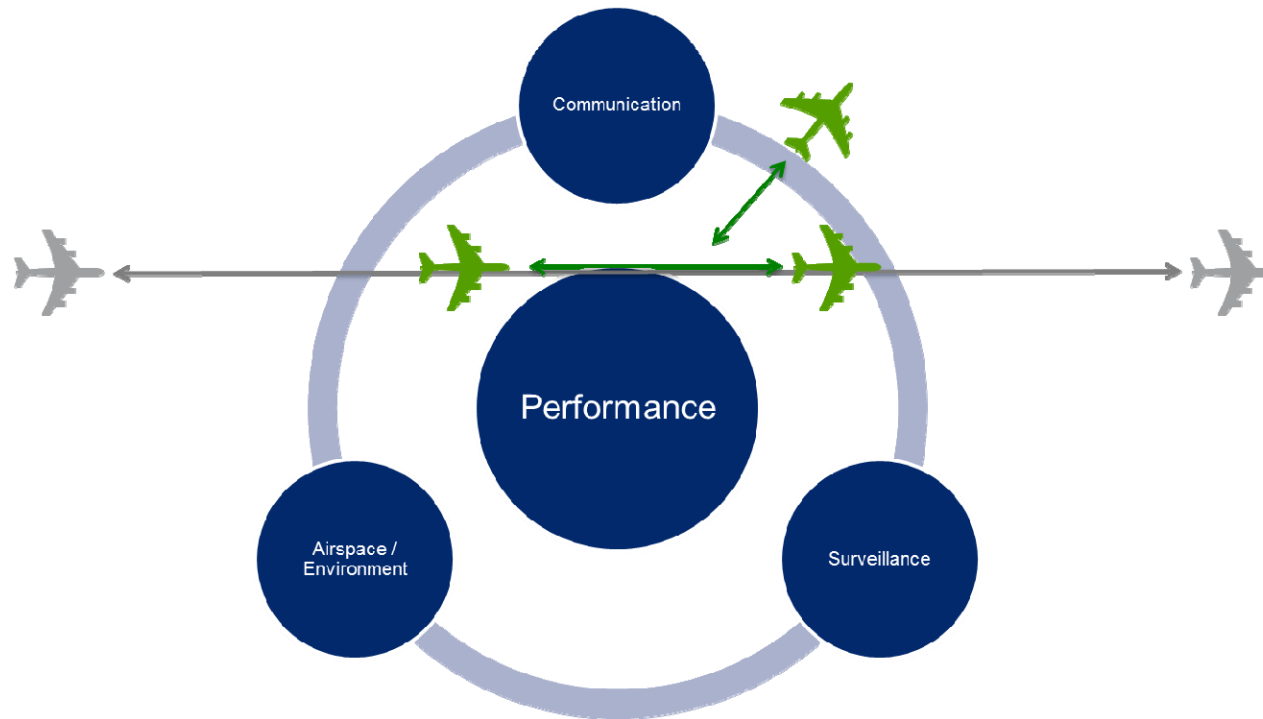
Safety Benefits of Space Based ADS-B

Conclusion



Surveillance and Communication

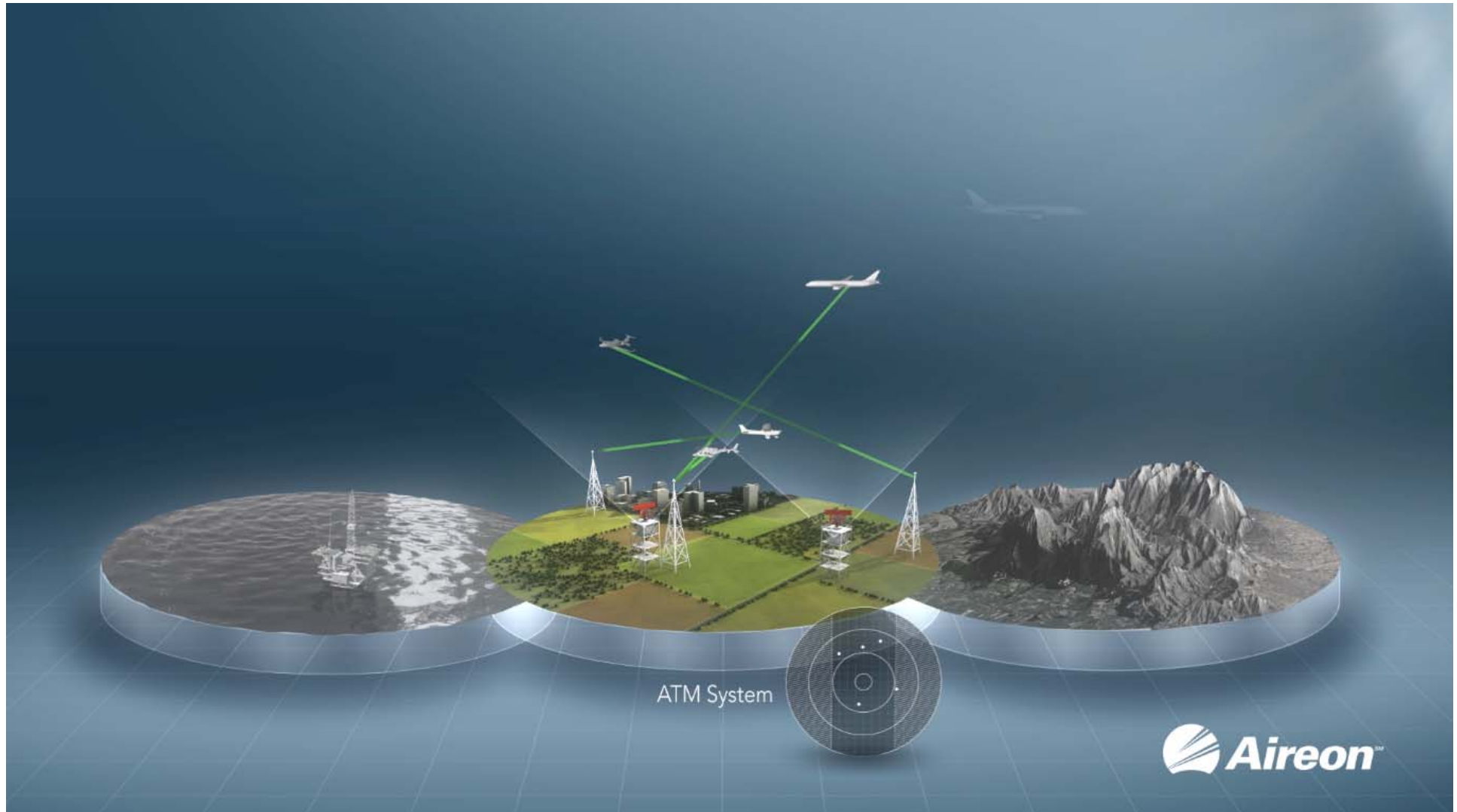
- For optimal operational ATM Performance a controller needs to be able to determine an accurate aircraft position (Surveillance) and relay information with the pilot (Communication)



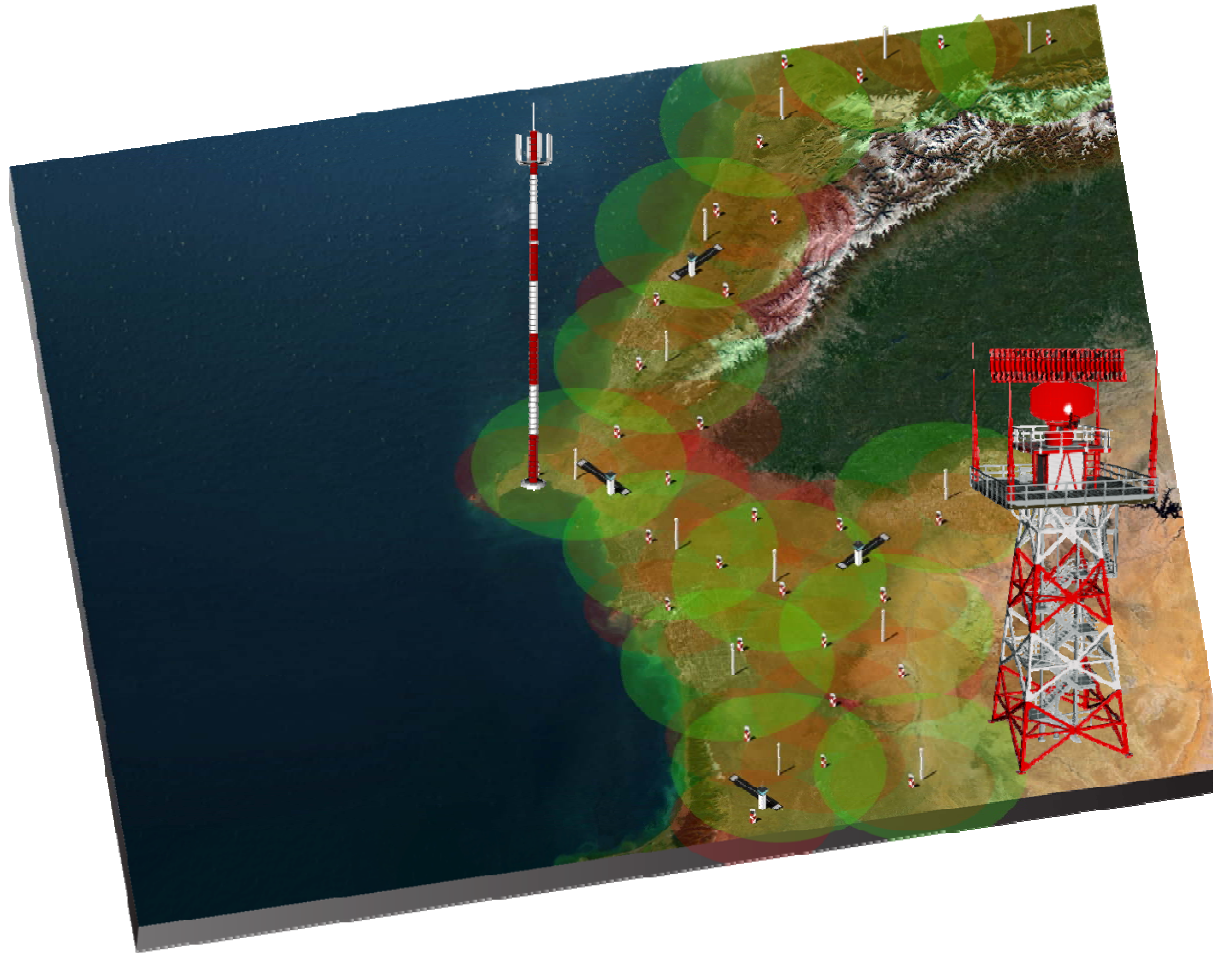
Over 70% of the World Remains Un-Surveilled



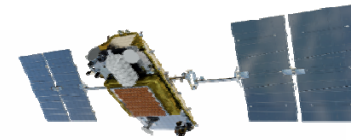
Current Surveillance is Limited to Line of Sight



Legacy Terrestrial Solution



In 2018...100% Global Air Traffic Surveillance



AIREON
GLOBAL
COVERAGE

Automatic Dependent Surveillance – ADS-B (out)

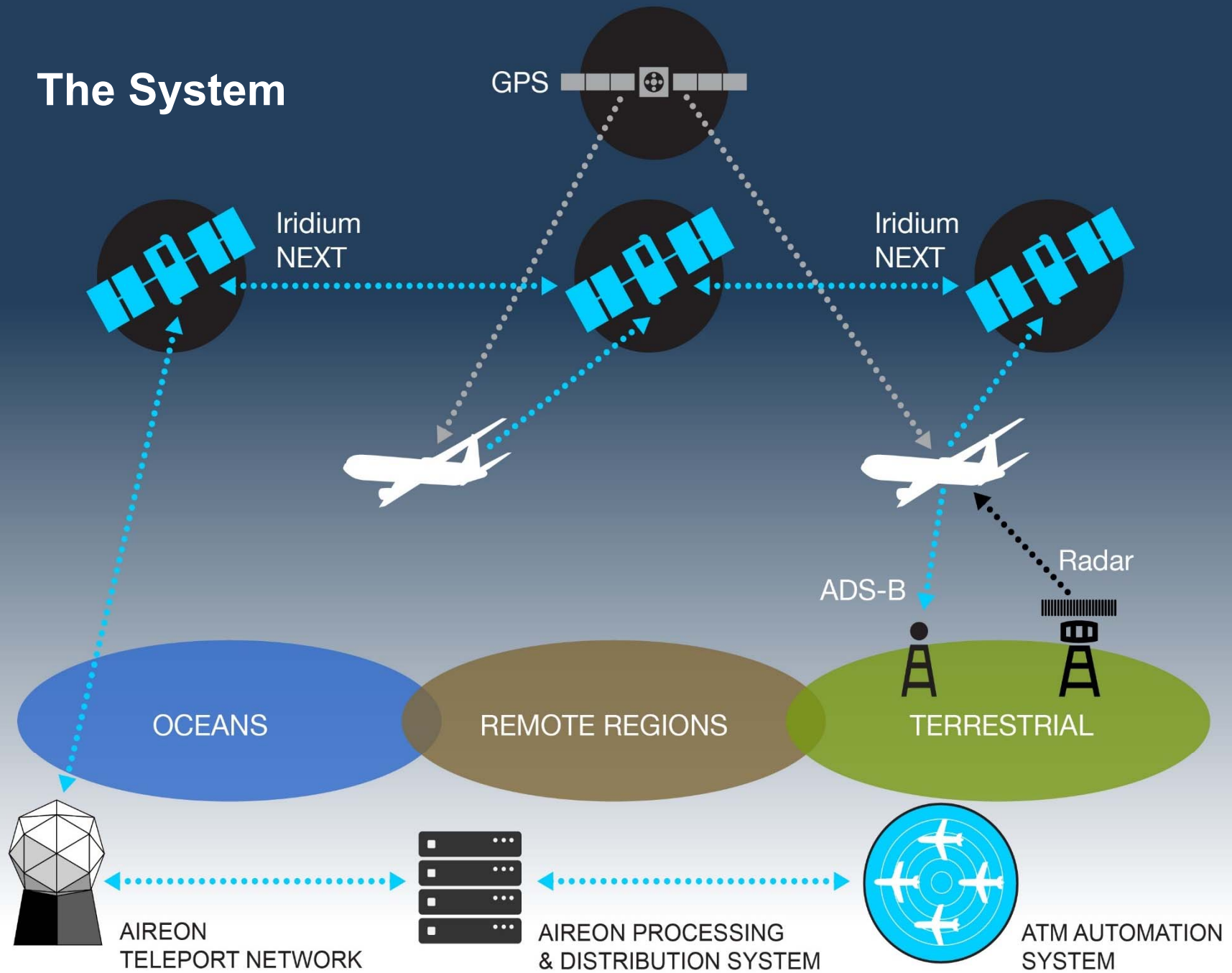
- An innovative and proven surveillance concept through ground based stations
- Radar “calculates” a target position, ADS-B broadcasts a GPS position
- More accurate than radar (higher update interval, GPS position)
- Much lower cost than radar (10% of the costs)
- ADS-B globally accepted as augmentation or replacement of radar
- Upcoming transponder mandate for all aircraft in Europe and US
- New aircraft are starting to be ADS-B equipped



The Aireon System



The System



Investors, Customers and Innovators:

A company created by ANSPs for ANSPs and Airlines



First Launch in September 2016, First Data by the End of 2016, Global Coverage in 2018

- A \$3 Billion US/Canadian/European satellite project, commissioned by Iridium, built by ThalesAlenia Space



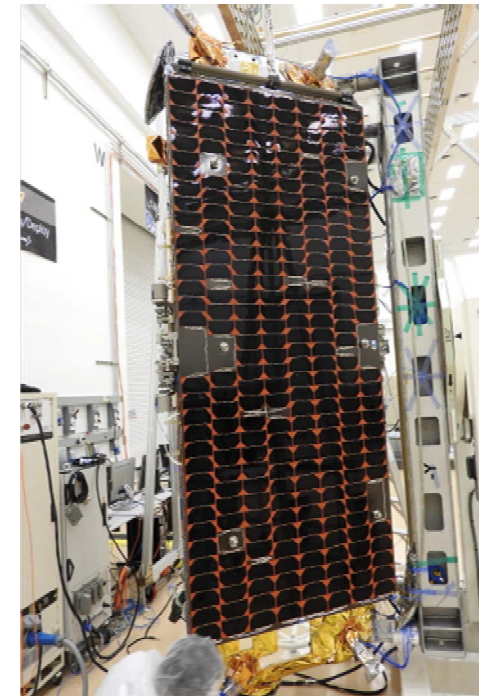
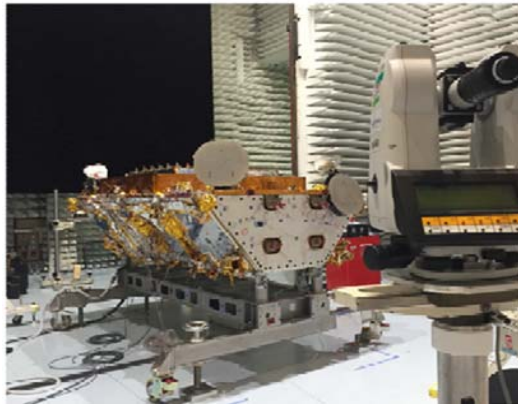
- Space-qualified ADS-B receiver payload being developed by Harris Corporation will fly in a 72 (66 operational, 6 spares) LEO satellite constellation with 9 ground spares
- Systems engineering and ground data processing system by Harris with significant expertise and existing ground based ADS-B infrastructure



AIREON LLC PROPRIETARY INFORMATION

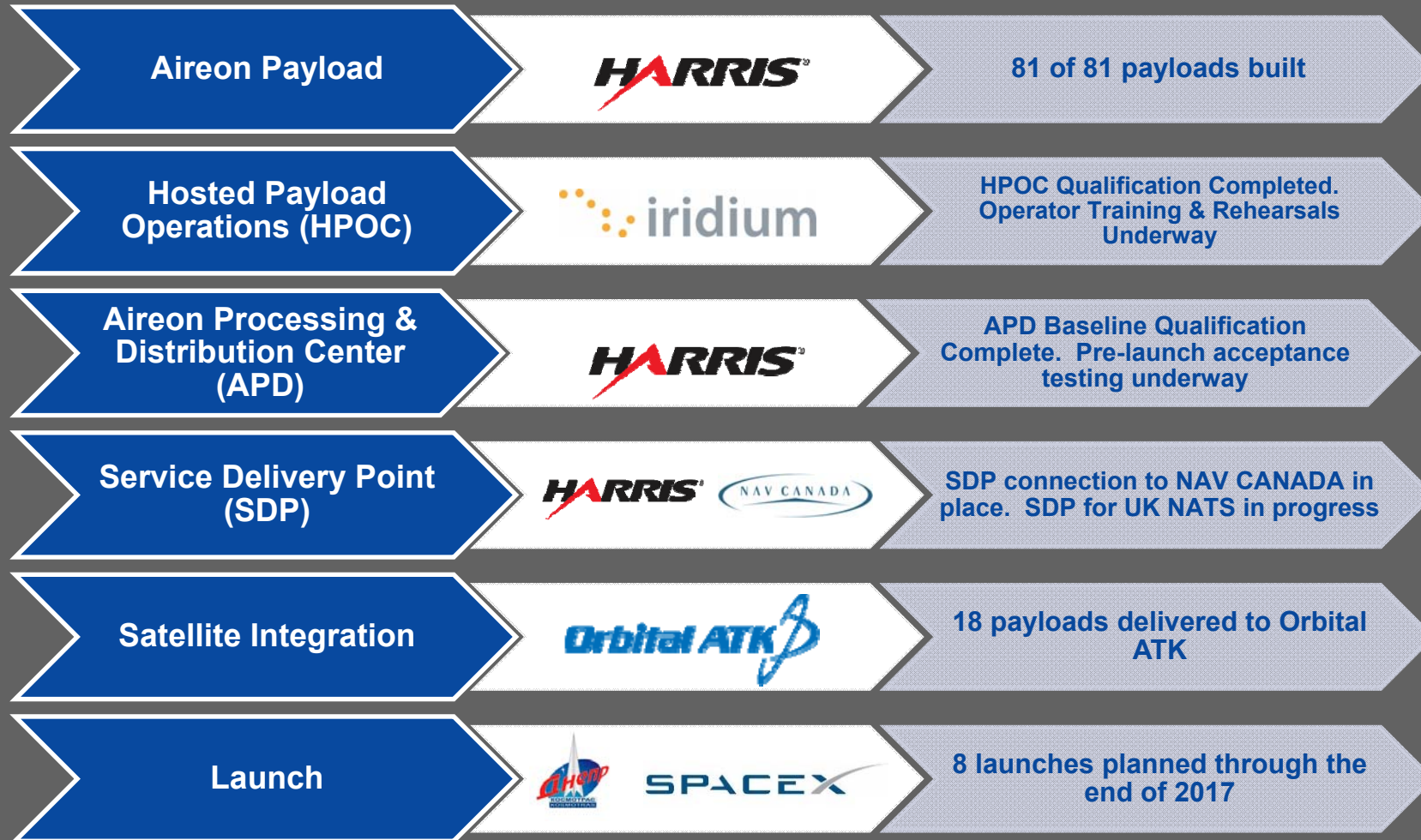
Iridium NEXT Satellite Constellation Build

- System built by global leaders in space, communications and aviation, on track to be completed by 2017



System Deployment Making Great Progress

On Track for Constellation Completion at the end of 2017 and Operational in 2018



Implementing Connections for ANSP Systems

- Initial test connection to NATS and NAV CANADA complete
- Early testing with ATM automation systems
- Test and validation of on-orbit data
- Connections to FAA, IAA, Naviair, ENAV, Singapore, ATNS and Curacao to follow in 2016/2017



ANSP Agreements in Place

- **Launch Customers:**

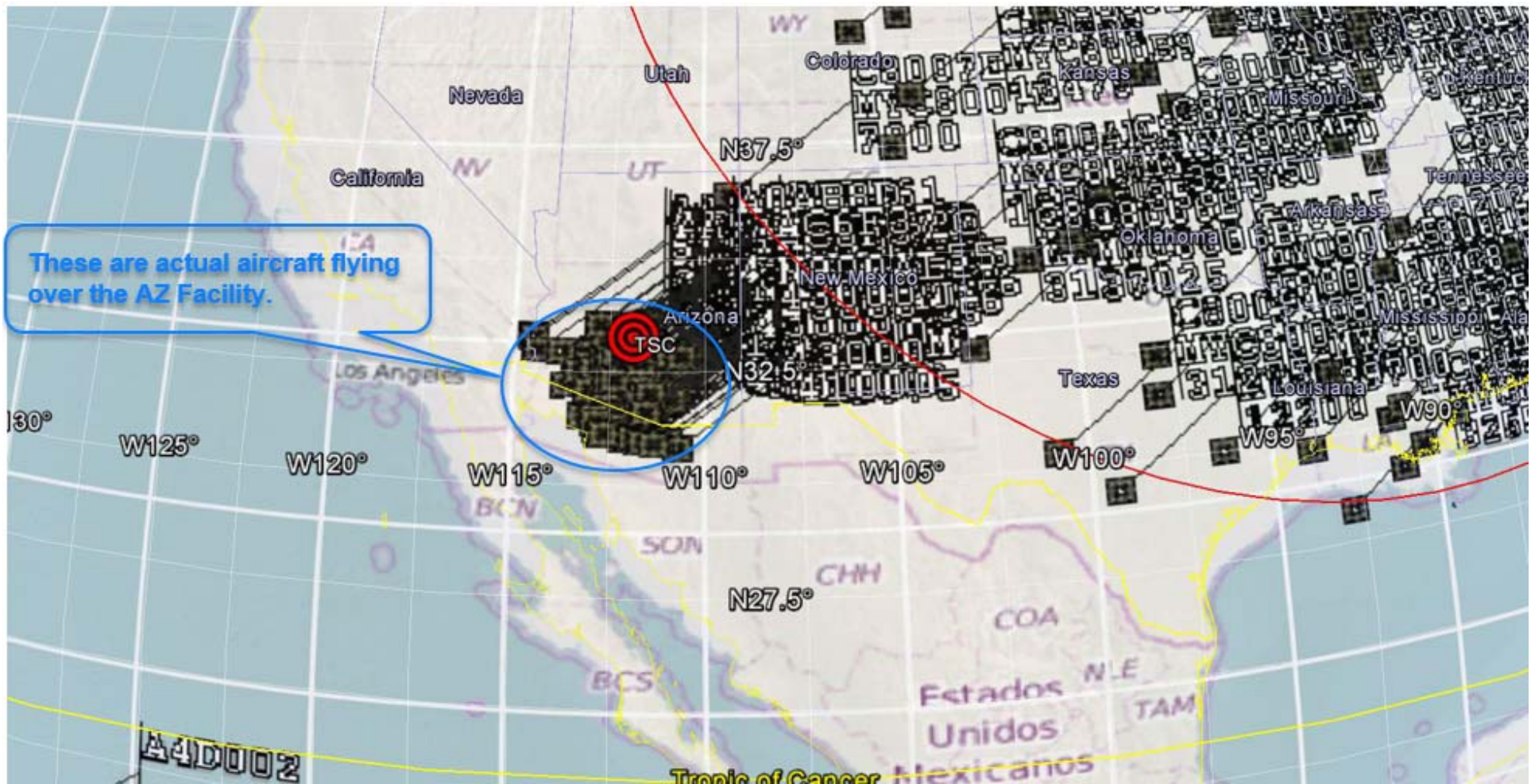
Nav Canada	ENAV
NAVIAIR	Irish Aviation Authority
UK-NATS	Curacao
Singapore	ATNS

- **MOA in place with:**

FAA	ASECNA
Nav Portugal	Blue Med Fab
New Zealand	Australia
Iceland	Russia



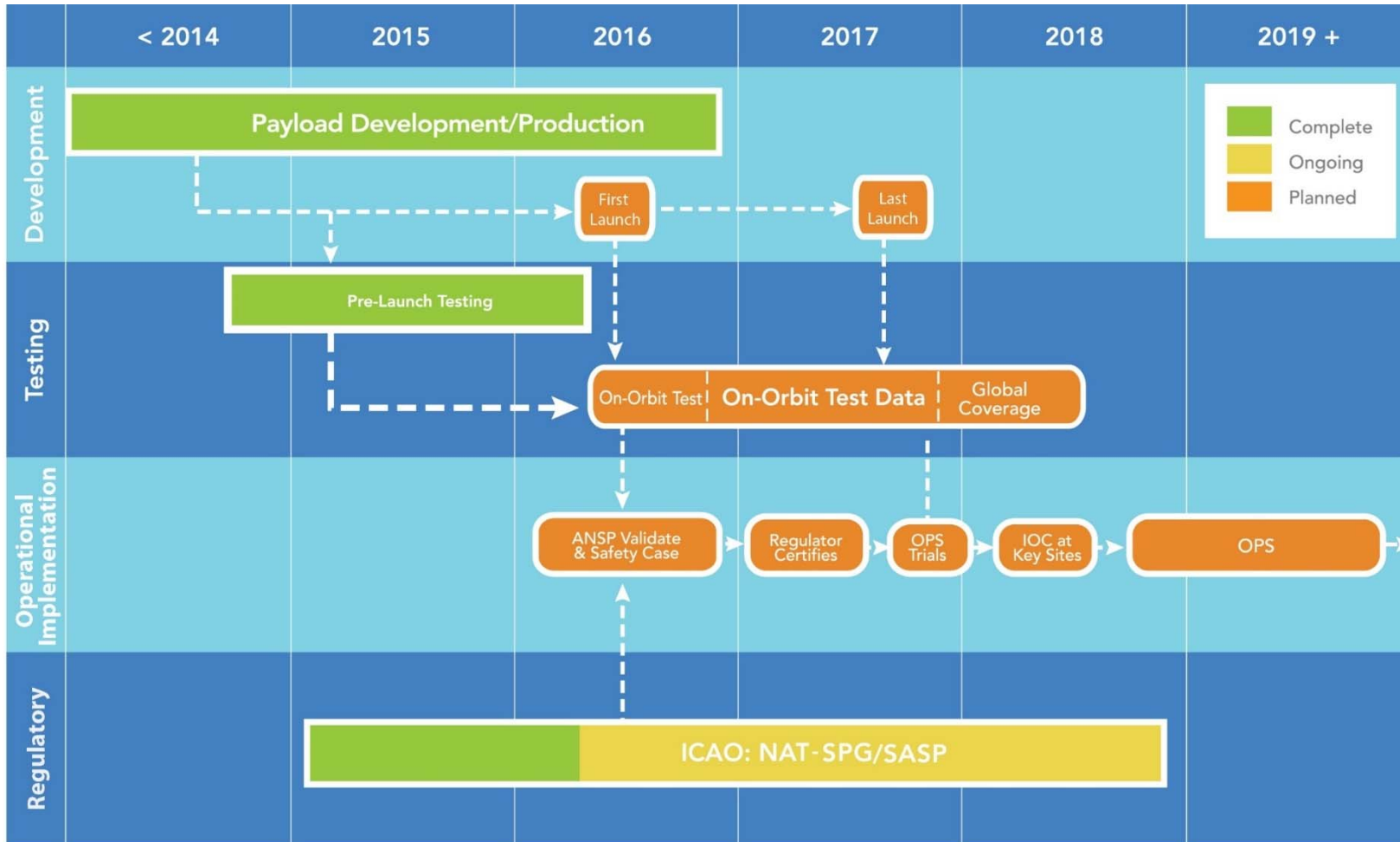
Nav Canada-Aireon Payload Testing – March 2016



Regulatory Roadmap



Roadmap to Operational Capability



Strong Regulatory Support

- Strong Support at ICAO 12th Air Navigation Conference
- Two approaches being developed
 - Reduced oceanic separation - initial modeling suggests 15 NM or less longitudinal separation possible using existing COM (HF/CPDLC)
 - 5 NM tactical separation with DCPC – analysis will be conducted
- ICAO SASP (Separation and Airspace Safety Panel) Job Card SASP011
- Included in RTCA and EUROCAE standards for surveillance
- ITU World Radio Conference (Nov.2015) 1090Mhz protection for space-based ADS-B
- EASA certification as a Surveillance Service Provider underway



Space-Based ADS-B Integration into ATM Systems

- Sole-Source Surveillance
 - Where no surveillance currently exists
- Augmented Surveillance
 - Filling gaps in or providing an additional layer for existing ADS-B or radar surveillance systems
- Contingency Surveillance
 - Cost-effective back up to ground systems

Safety Certification for Terrestrial Use

- **Certification:**
 - Besides building safety cases with individual regulators such as FAA, UK-CAA and Transport Canada, Aireon is seeking EASA certification approval as a Surveillance Service Provider
 - ◆ This will allow Aireon to be a provider for Pan-European services to multiple ANSPs
 - ◆ The EU ANSPs will have to submit their individual safety case, which will be supported by the Aireon certification
 - ◆ This certification will also help Aireon with non-EU states since EASA is considered a credible authority worldwide
 - Certification application has been filed to EASA



Reduced Oceanic Separation Standards

- ICAO SASP (Separation and Airspace Safety Panel)
- Job Card SASP011 – Develop Standards & Recommended Practices and guidance material to support space-based ADS-B as appropriate
 - ◆ 2018 (i.e., implementation in 2018, procedures completed by end 2016)
 - 15 NM lateral separation standard possible
 - 15 NM or less longitudinal separation standard possible
 - ◆ 2020 (performance based separation)
 - Combination of RSP and RCP will determine possible separation
 - Reviewing the use of CPDLC and SATCOM voice as DCPC

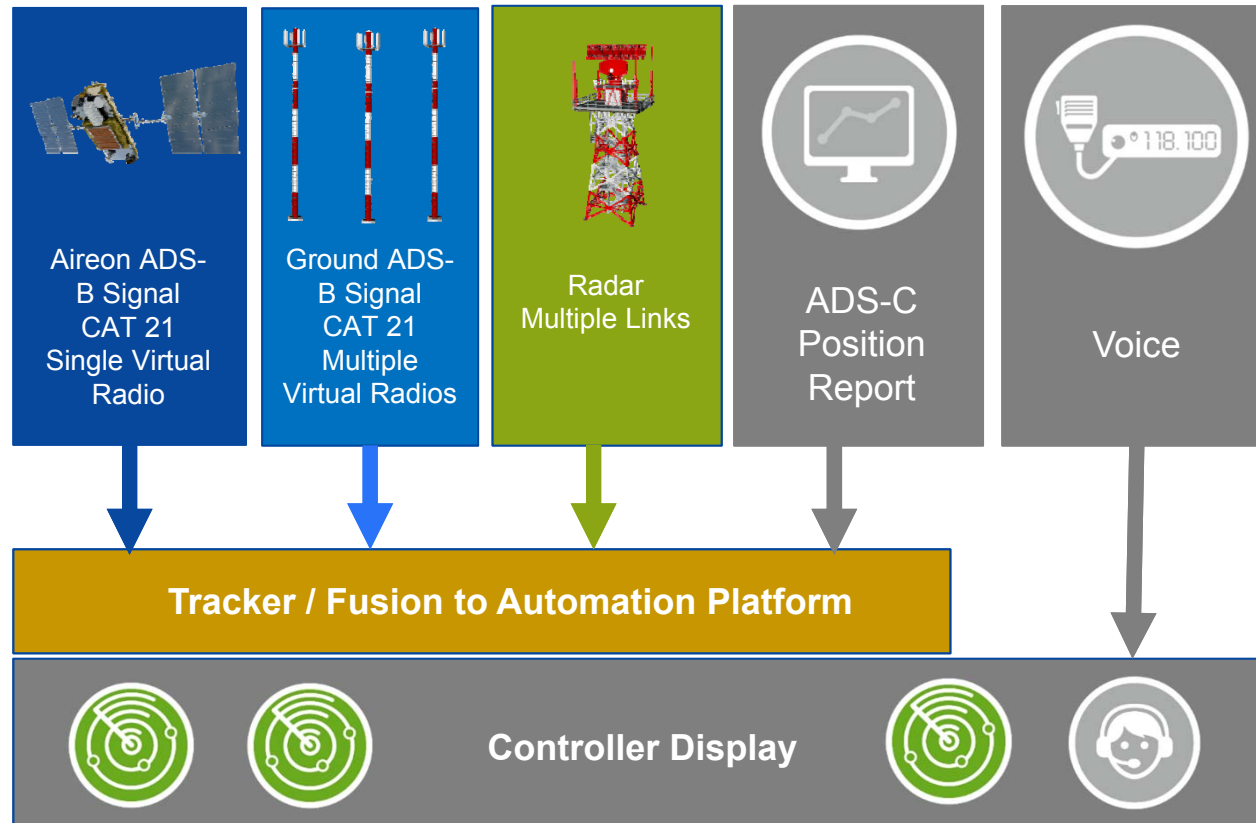


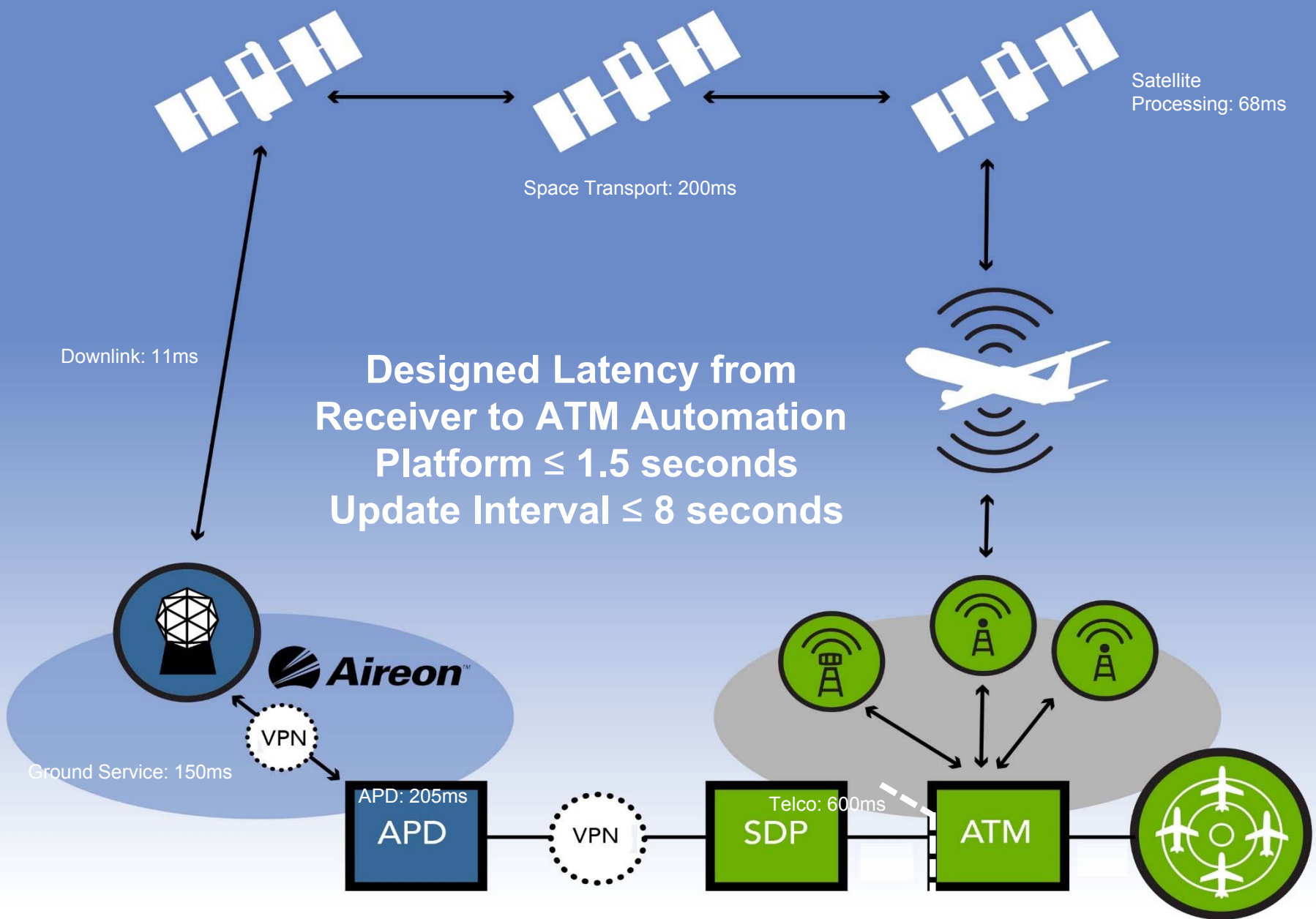
Operational Use



AIREON LLC PROPRIETARY INFORMATION

ASTERIX-Based ADS-B Data Feeds to ATM Platform








Operational Use Scenarios

Scenarios	Capability	Communication	Navigation	Surveillance	Separation
Procedural Airspace	Base Case	SATCOM or HF only	RNP-10	Procedural	Long 10 min (80 nm) Lat: 60nm
	With Aireon	SATCOM or HF only	RNP-10	SB-ADSB Surveillance	Better than Long 10 min (80 nm) Lat: 60nm
	Example Airspace	Polar Region / Some remote areas in Africa / ASPAC			
ADS-C Airspace	Base Case	CPDLC with HF backup	RNP-4	ADS-C	30 nm
	With Aireon	CPDLC with HF backup	RNP-4	SB-ADSB Surveillance	<15 nm
	Example Airspace	North Atlantic / Pacific oceanic or Some remote areas in Africa / ASPAC			
Procedural Airspace with VHF	Base Case	DCPC Voice	RNP-10	Procedural	10 min (80 nm)
	With Aireon	DCPC Voice	RNAV 5 (Europe) RNAV 2 (U.S.)	SB-ADSB Surveillance	5 nm
	Example Airspace	VHF without surveillance. Common around small island States (Asia, Caribbean, Latin America) and large remote landmass (ASECNA)			
Currently Surveilled Airspace	Base Case	DCPC Voice	RNAV 5 (Europe) RNAV 2 (U.S.)	Radar, WAM, or Ground Based ADS-B	5 nm
	With Aireon	DCPC Voice	RNAV 5 (Europe) RNAV 2 (U.S.)	SB-ADSB Surveillance	5 nm
	Example Airspace	Terrestrial Europe, North America, Brazil, Australia etc.			



























































Impacts & Benefits

Beneficiary

-  - ANSP
-  - Airline
-  - Society

Impacts

Benefits

Impacts	Benefits					
	Reduced ANSP Costs	Enhanced Safety & Security	Reduced Fuel and Travel Time (ADOC/PVT)	Reduced Environmental Impact (CO ₂)	Improved Passenger Comfort	Reduced Airline Infrastructure Costs
Decreased legacy surveillance system replacement or maintenance costs						
Avoided legacy surveillance system expansion investment						
Avoided signal duplication and associated telecom costs						
Decreased infrastructure and signal costs through cross border contingency						
Improved data for flight billing and airspace route design purposes						
Reduced complexity through harmonization of operating environment		  				
Reduced likelihood of loss of separation events		  				
Reduction of gross navigation errors		  				
Early detection of emergency transponder codes		  				
Improved search and rescue services		  				
Improved airspace integration of UAS		  				
Enhanced military applications and situational awareness						
Minimized impact from operational and weather disruptions		  	 			
Reduced legacy surveillance (radar/WAM/ground ADS-B) outage disruptions		  	 			
Less restricted altitudes			 			
Less restricted air speeds			 			
Less restricted routing			 			
Reduced metering delay / improved flow			 			
Reduced excess contingency fuel loading						
More predictable airline operations planning						
Reduced frequency of pilot position reports						
Avoided avionics investment						

Atlantic Operations



The NAT ANSPs are planning to implement 15 nm separation in 2018 using space-based ADS-B enabling significant improvements in operations

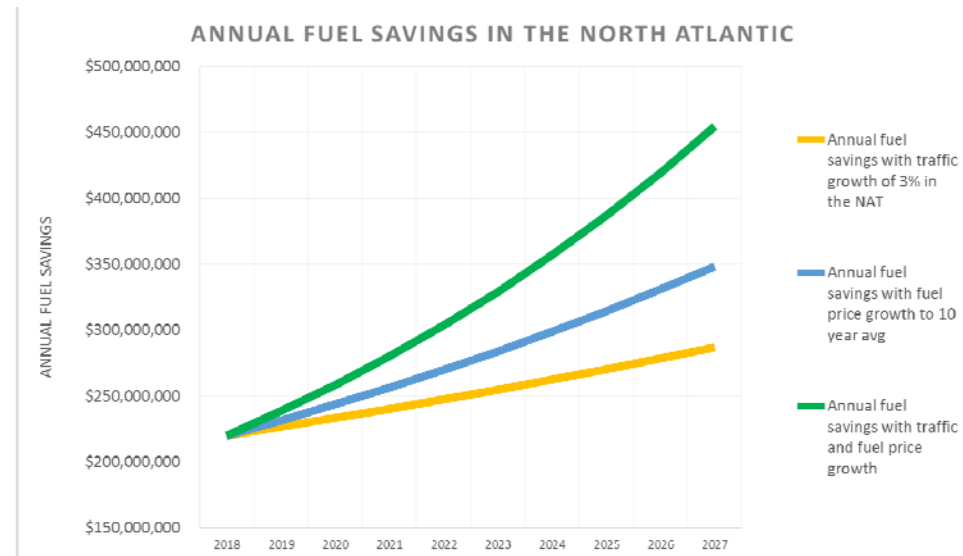
The SAT ANSPs could potentially replicate the NAT initiative, so to reduce up to 15 nm the separation minima. Aireon has participated in the upcoming SAT/21 meeting in Lisbon, Portugal



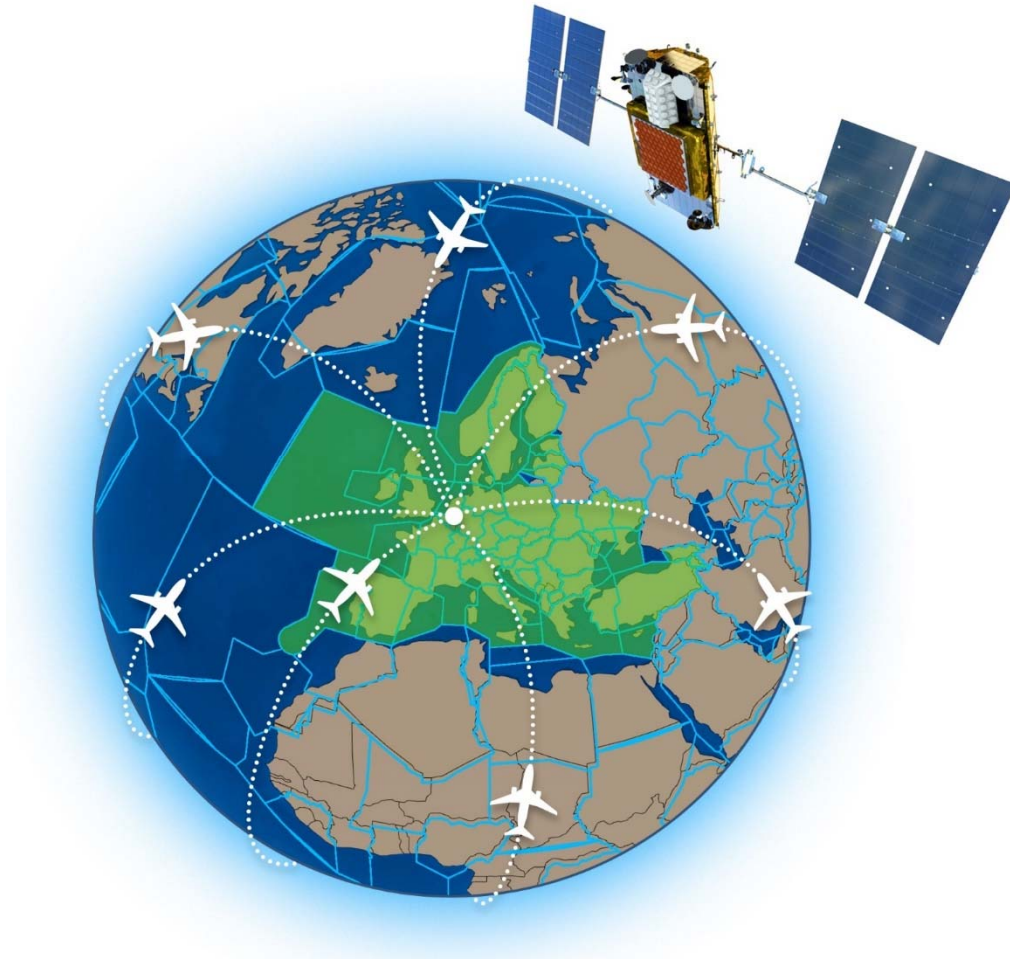
AIREON LLC PROPRIETARY INFORMATION

Large Efficiency Gains Possible in the North Atlantic

- Airline flight operations analysis (UA, AC, AA, DL) estimate the average fuel savings to be **\$550** per flight
- **\$220M** annual savings possible in 2018 at current fuel prices and traffic level
- Fuel saving will double over 10 years to **\$450M** based on fuel price growth to the 10 year average and traffic growth at historical rates
- No quantitative data on reduction of carbon emissions, but it is expected to be reduced significantly.

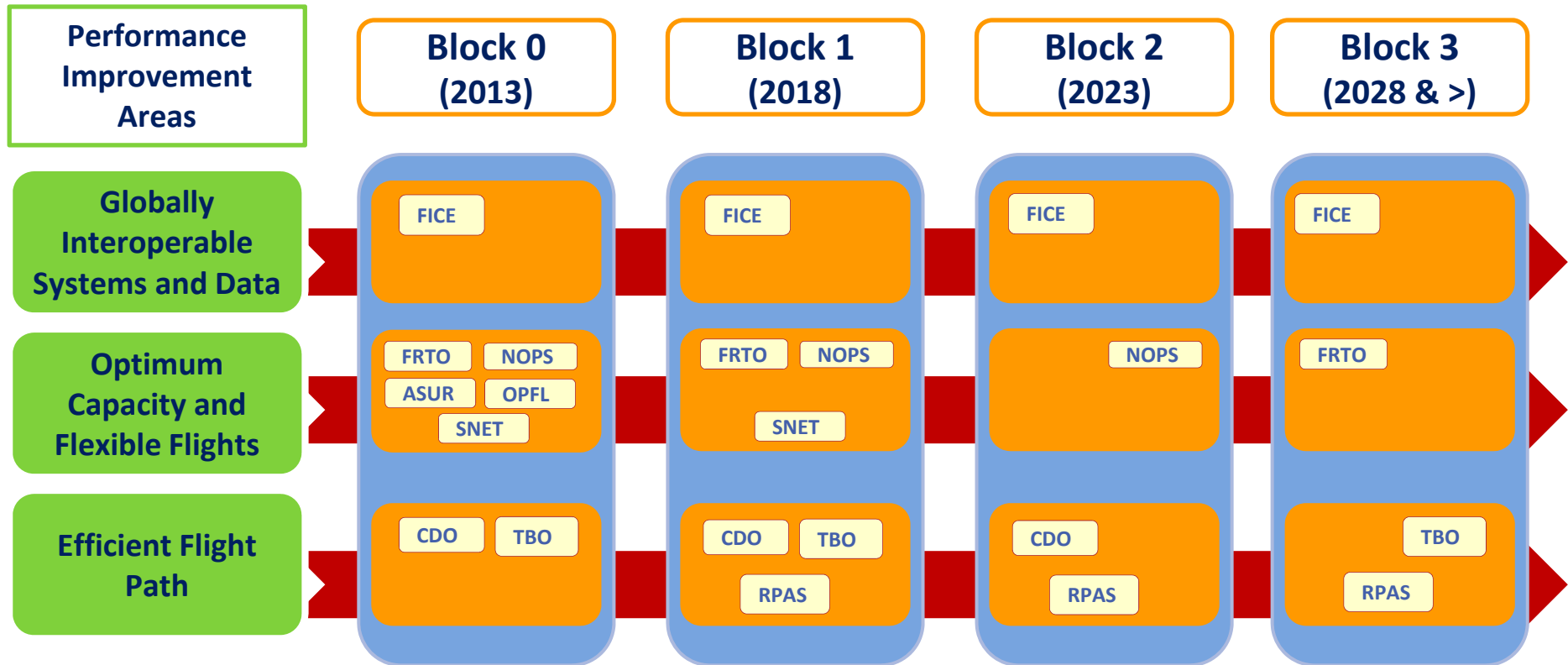


Flow Management / SWIM



Aireon & ICAO Aviation System Block Upgrades

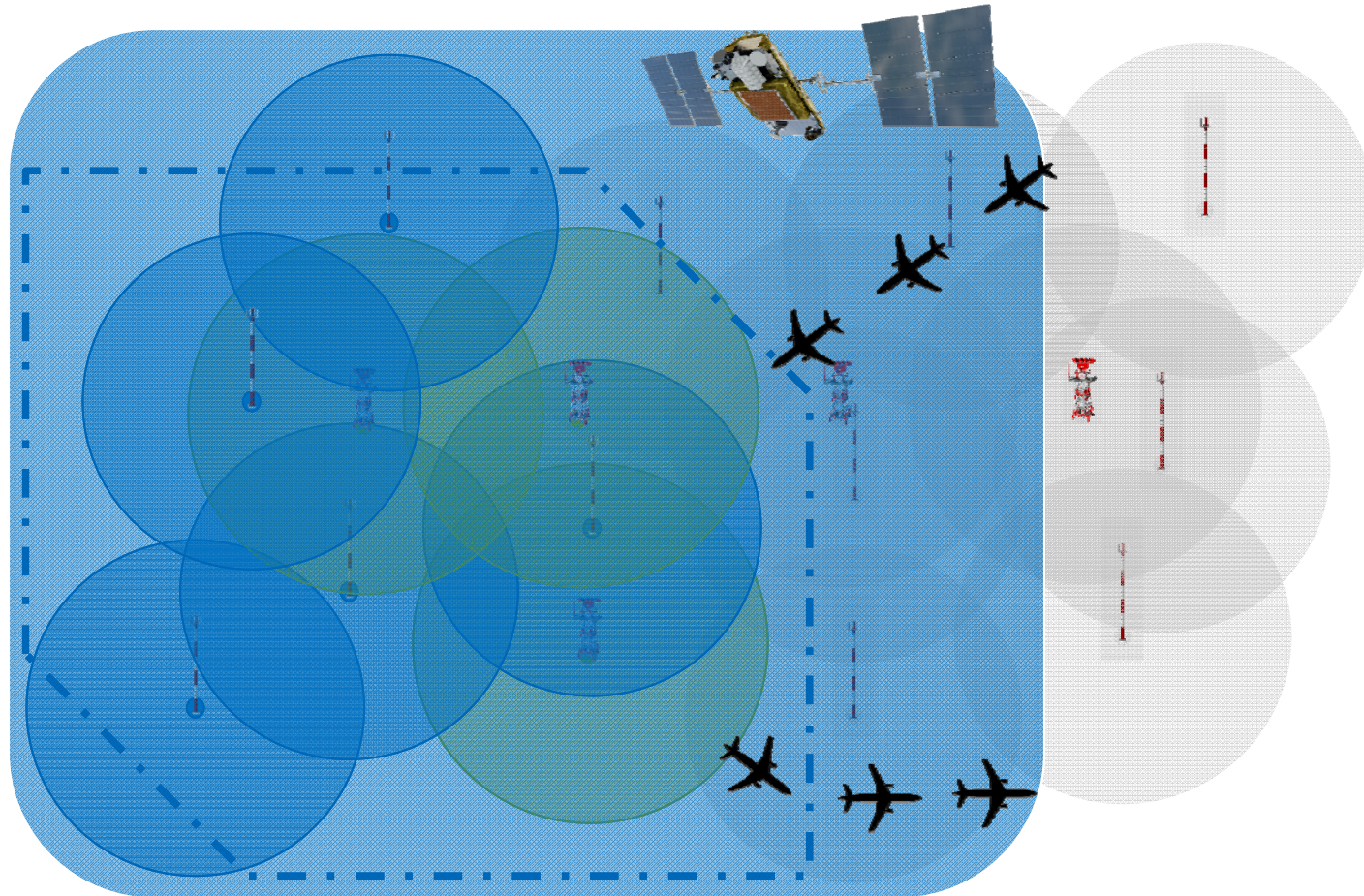
Space Based ADS-B will be a key enabler to GANP and ASBUs



Threads

FICE: Flight and flow Information for Collaborative Environments;
 FRTO: Free-Route Operations; NOPS: Network Operations; ASUR: Alternate Surveillance;
 OPFL: Optimum Flight Levels; SNET: Safety Nets; CDO: Continuous Descent Operations;
 TBO: Trajectory-Based Operations; RPAS: Remotely Piloted Aircraft Systems

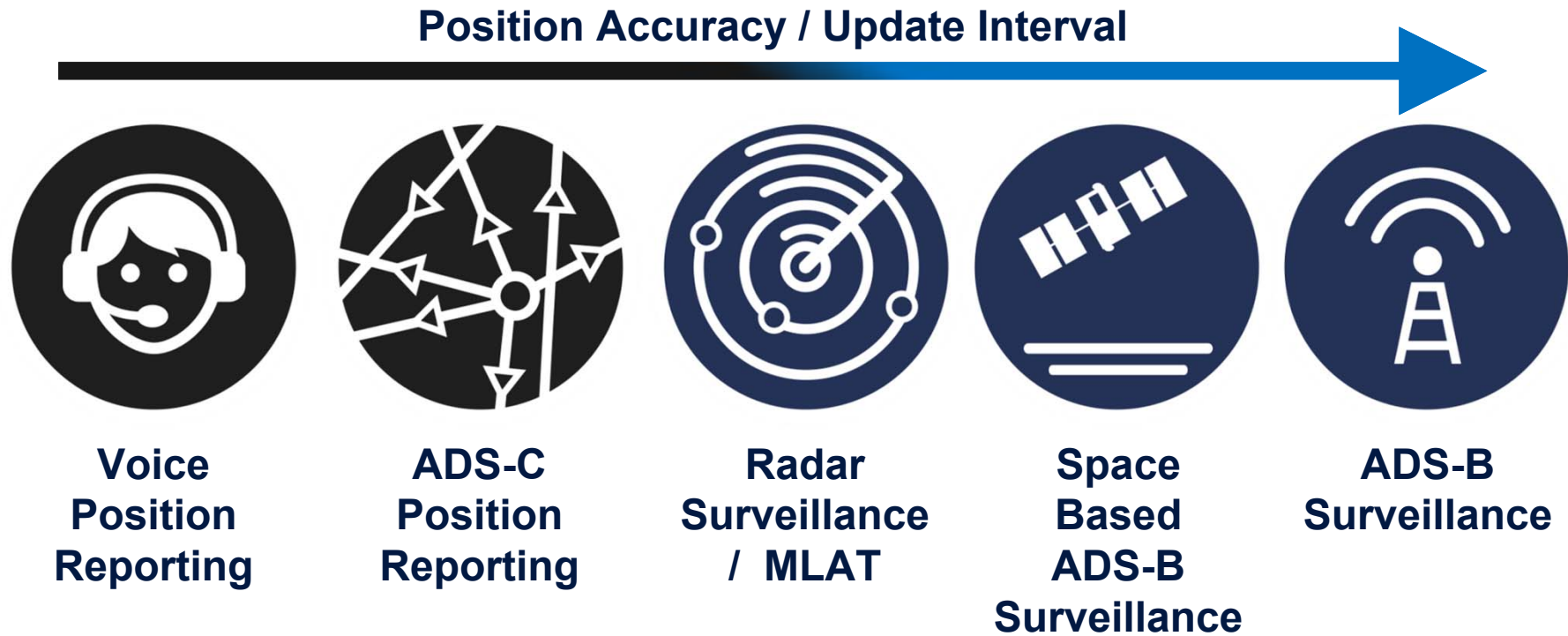
Increasing Cross-Boundary Safety



Safety Benefits Of Surveillance and Space- based ADS-B

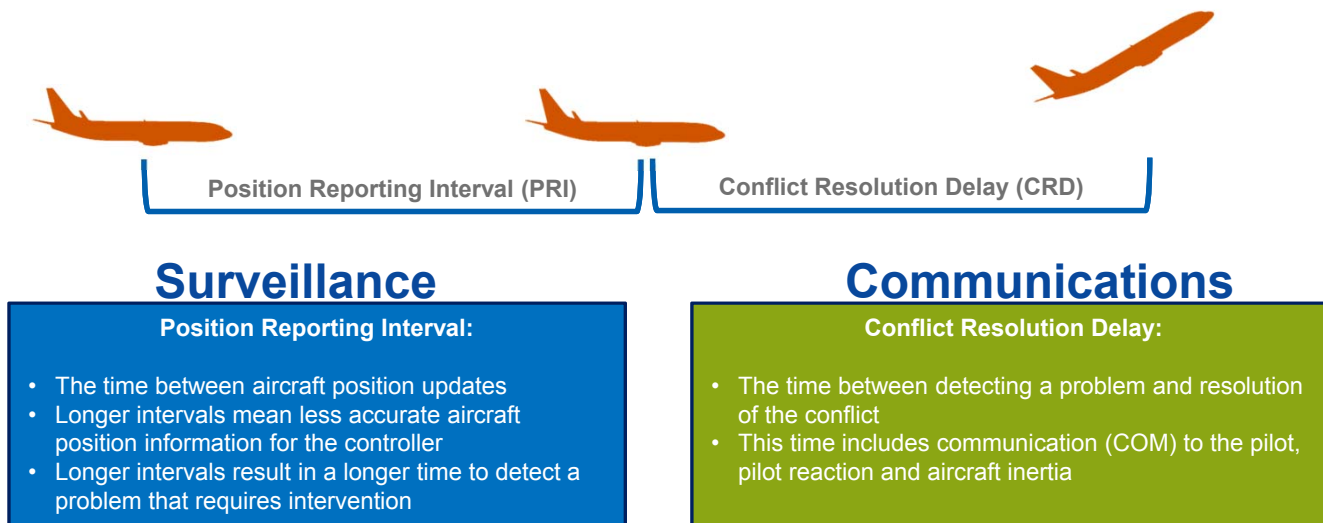


Options to detect an aircraft position

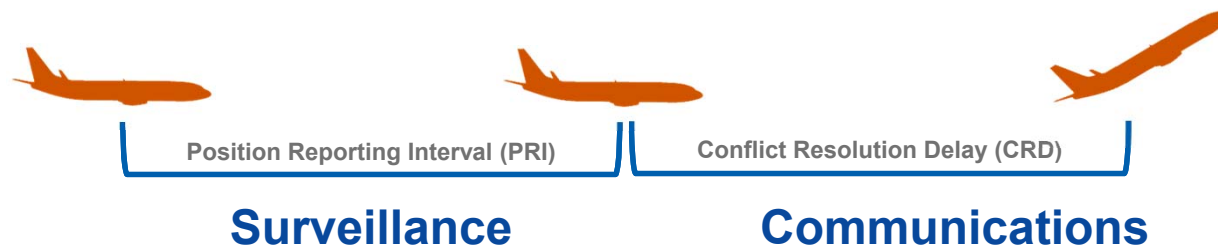


Safety Benefit of Real-Time Surveillance

- The two main elements affecting the performance of Air Traffic Control are the ability to “see” an aircraft to provide separation and to “communicate” to the pilot.
- Collision Risk Modeling is aimed at keeping an aircraft “At Risk Period” (ARP) within a target level of safety
- The At Risk Period consists of two main elements:



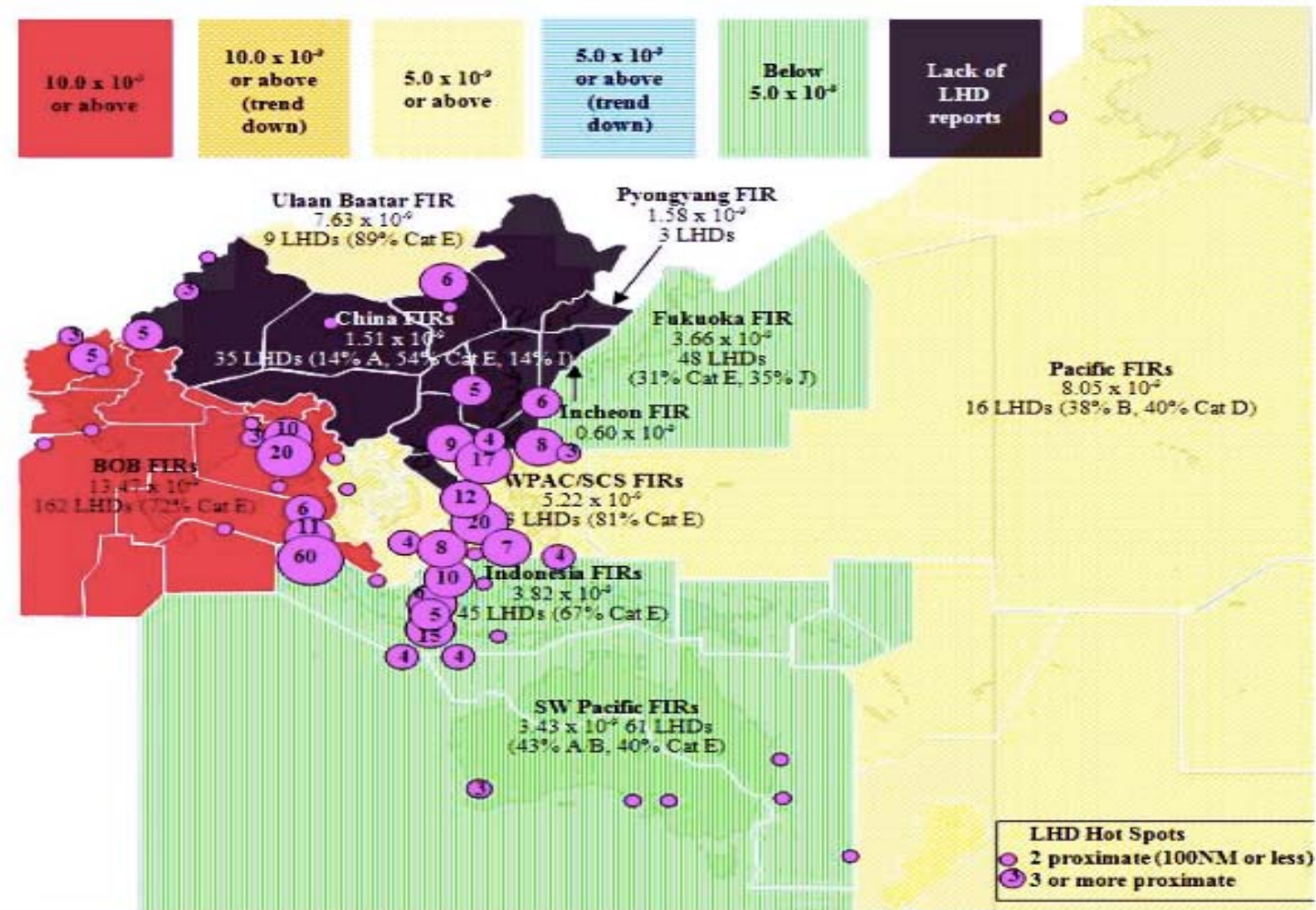
Reducing Position Reporting Interval with Fixed COM



Reducing the time it detects an aircraft (PRI) increases the available safety buffer using existing COM performance (CRD)



Risk Management: What is the impact of technology on risk?



Flight Safety Foundation Study about Safety Benefits of Space-based ADS-B

- “Space-based ADS-B has the potential to improve safety and efficiency through an extensive range of short, medium and long-term benefits.”
- “Looking beyond the immediate aviation safety benefits that space-based ADS-B may introduce to countries where surveillance has not yet been deployed, there may be downstream economic, political and social benefits for some countries that could be considered, as noted. It is beyond the scope of this report to explore or quantify these likely benefits, but it is reasonable to highlight that this surveillance technology should enable many non-aviation benefits to flow beyond the immediate aviation industry, particularly in countries where surveillance is not available today.”

Source: Flight Safety Foundation



Envisioned Immediate Safety Benefits

- Enhanced Situational Awareness.
- Enhanced global flight tracking.
- Enhanced Search and Rescue.
- Reduction in Pilot and ATC workload.
- Improved cross-flight information boundary error detection.
- Improved and earlier detection of off-track errors.
- Enhanced safety alerting.
- Improved weather avoidance.
- Enhanced Height Monitoring in RVSM airspace.
- Increased surveillance system augmentation and elimination of surveillance gaps.
- Enhanced safety for offshore helicopter operations.
- Enhanced incident and accident investigations.

Envisioned Medium and Longer Term Safety Benefits

- Jumping a generation of surveillance technology and improving service in remote and difficult-terrain regions.
- Facilitating improved cooperation in contingency management.
- Greater interoperability (an ICAO harmonization enabler).
- Support for conflict zone and volcanic ash cloud management.
- Enabler for more regional and local data sharing.
- Reduced risk of controlled flight into terrain.
- Enabler for global safety performance monitoring and analysis.
- Supporting unmanned aircraft systems /remotely piloted aircraft systems.
- Driving safety through innovation.

Source: Flight Safety Foundation



AIREON LLC PROPRIETARY INFORMATION

Aireon ALERT & Aircraft Flight Tracking

- Aireon ADS-B Flight Tracking
 - Aireon will have global ADS-B visibility
 - Enables real time flight tracking without new avionics
 - Position update available every 8 seconds or less
- Aireon ALERT
 - A 24/7 call center will be available through IAA's COM facility
 - A free of charge alert system will be made available as a public service
 - All airlines, States and Rescue Coordination Centers can pre-register
 - In the event of a distress or alert phase where there is no known aircraft position, Aireon will make the last known position or track available.



Aireon **ALERT** will globally satisfy the ICAO 15 minute flight tracking recommendation at every 8 seconds **without avionics costs**



Next steps

- CLAC-GEPEJTA to note of the presented operational and safety benefits of surveillance and space-based ADS-B
- Consider the analysis of this capability into CLAC regional strategic plan
 - Review a harmonized application of Space based ADS-B in Latin America and Caribbean, as a regional layer of surveillance to meet Safety & Operational targets
 - Analyze the technical & regulatory requirements of integrating Aireon's space based ADS-B signal into the region's ATM system
 - Work in cooperation with CLAC and its Member States, to evaluate the costs and benefits of using space-based ADS-B in the Latin America and Caribbean airspace.



**Let's unlock together your ATM
potential!!!**

**Ana Maria Persiani
Regional Director, Latin America & Caribbean
ana.persiani@aireon.com**

