



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/A21-NE/06
CORRIGENDUM 1
19/11/14

XXI ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Antigua Guatemala, Guatemala, 18 al 20 de noviembre de 2014)

**Cuestión 9 del
Orden del Día:**

Plan Estratégico de las actividades de la CLAC

(Nota de estudio presentada por Comité Ejecutivo)

Antecedentes

1. La CLAC es un organismo internacional, cuyo principal objetivo es proveer a las autoridades de la Aviación Civil de los Estados que lo conforman una estructura adecuada dentro de la cual se discuten y planifican todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de la aviación civil, impulsando el desarrollo eficiente, sostenible, seguro, protegido, ordenado y armonizado del transporte aéreo latinoamericano para beneficio de todos sus usuarios.
2. Como se recordará, la XX Asamblea Ordinaria de la CLAC (Brasilia, Brasil, noviembre de 2012), aprobó el “Plan Estratégico de Actividades de la CLAC para el período 2013-2014”, encargando al Comité Ejecutivo la ejecución del mismo y tomando en consideración la Resolución A20-11 “Directriz de Procedimiento para la Implementación del Plan Estratégico de la CLAC” y su anexo.
3. El Plan Estratégico, también tiene como objetivo principal la “Integración del transporte aéreo en América Latina”, proceso que la CLAC viene impulsando a través de su programa regular de trabajo mediante reuniones, cursos, seminarios, conferencias, etc., involucrando no sólo a autoridades aeronáuticas, sino a todos los actores: líneas aéreas, operadores de aeropuertos, entes reguladores y usuarios. El propósito es generar, en cada Estado miembro, la posibilidad que adopte las medidas necesarias para hacer competitivo el transporte aéreo, en base a la coordinación y evaluación de la cadena de producción para eliminar barreras, optimizar el servicio y abaratar costos.
4. El Estatuto de la CLAC en su Artículo 13 b) dispone que la Asamblea en cada reunión ordinaria, establecerá el Programa de Trabajo a desarrollarse hasta el final del año en que se espera tendrá lugar la siguiente Asamblea Ordinaria.

Cumplimiento del Plan Estratégico 2013 – 2014

5. El Plan Estratégico ha permitido que la CLAC realice su trabajo de manera más eficiente, operativa y haciendo coparticipes a los Miembros del Comité Ejecutivo y el Estado que ocupó la anterior Presidencia en el período inmediatamente anterior. Las “Macrotareas” quedaron asignadas a los Puntos Focales de la siguiente manera: Transporte y política aérea (**Colombia**), Gestión aeroportuaria (**Panamá**), Capacitación (**Ecuador**), Medio ambiente (**Guatemala**), Seguridad operacional (**Brasil**) y Facilitación y seguridad FAL/AVSEC (**Chile**).

6. Los Puntos Focales, en cumplimiento a la Resolución A20-11 “Directriz de procedimiento para la Implementación del Plan estratégico de la CLAC”, presentaron, entre otras materias, el avance de cada “Macrotarea”, evaluando el cumplimiento de las mismas según los indicadores correspondientes. A continuación se presenta un resumen del mismo:

- **Transporte y Política Aérea**, se trabajó en las siguientes tareas:
 1. **“Guía de Orientación ATConf/6”**, la tarea encomendada se cumplió a cabalidad. Como bloque regional, nos sumamos con cinco notas a saber: WP/56, WP/58, y WP/59, relacionadas con: Las ventajas y desventajas de las alianzas en las líneas aéreas de la región latinoamericana; costo eficiencia del sistema de vigilancia de la seguridad operacional; análisis sobre la propiedad sustancial y control efectivo de los transportistas aéreos; notas de información IP/6 (avances de la región latinoamericana en el proceso de liberalización de los servicios internacionales de transporte aéreo) e IP/7 (criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios). De las notas de estudio presentadas ante la Conferencia se logró incorporar la WP/58, invitación a los Estados a tomar nota de la rentabilidad que puede lograrse mediante la cooperación regional y el establecimiento de metas e indicadores de gestión y económicos. Respecto de la WP/59 la OACI iniciará la preparación de un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos. Cabe destacar asimismo, que el trabajo coordinado permitió tener una buena representación en tan importante foro. El balance ha sido positivo.
 2. **“Guía de orientación para el 38° período de Sesiones de la Asamblea Ordinaria de la OACI”**, la tarea se cumplió en un 100%. Como en ocasiones anteriores, los Estados de la CLAC participaron siguiendo la Directriz de procedimiento para las “Reuniones de Coordinación” de la CLAC en las Asambleas y/o Conferencias Mundiales de la OACI y la Guía de Orientación preparada para esta ocasión. Asimismo, la Comisión presentó quince (15) Notas de Estudio y algunos de sus Estados miembros presentaron treinta (30) Notas de Estudio y tres (3) Notas Informativas, documentos que fueron considerados en los debates de la Asamblea. La participación de la CLAC fue positiva.
 3. **“Liberalización del Transporte Aéreo”**, este es un tema de permanente seguimiento, que debe continuar para el bienio 2015-2016, considerando las conclusiones de la DUODÉCIMA REUNIÓN GRUPO DE EXPERTOS SOBRE REGLAMENTACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO (ATRP) de la OACI, (Montreal, Canadá, mayo de 2014), al que mismo que se le encargó la elaboración de acuerdos internacionales sobre liberalización, control y propiedad de los transportistas aéreos, principios rectores sobre protección del consumidor,

competencia leal y estudios relacionados con estadísticas y la proliferación de impuestos y contribuciones en el campo del transporte aéreo internacional.

4. ***“Impacto económico del transporte aéreo en el PBI (IATA)”***, en base al acuerdo suscrito entre la CLAC e IATA, esta última ha conseguido financiamiento para la realización de 16 estudios, de estos, 10 iniciales y 6 de actualización, los cuales abarcan a 12 Estados miembros de la CLAC. Se culminó esta parte de la tarea con el Proyecto de Resolución A21-05, que será promulgado en la presente Asamblea. A efectos de continuar con la realización de los Estudios para los Estados que todavía no se han tenido en cuenta y la actualización de los anteriores, se desarrolló una encuesta que está en proceso de respuesta por parte de los Estados. Se espera por tanto que la Tarea continúe en el periodo 2015 – 2016, una vez conseguido el financiamiento correspondiente.
5. ***“Procesos de integración regional”***, en las diferentes reuniones el GEPEJTA, tomó nota de los principales acuerdos y alianzas que se vienen trabajando, tales como: Acuerdo Plurilateral de Servicios denominado Trade in Services Agreement (TISA) y Alianza Pacífico. Siendo esta una Tarea permanente, se recomienda que se incluya en el Plan Estratégico del bienio 2015-2016.
6. ***“Transporte Multimodal”***, durante la Trigésima Segunda Reunión del GEPEJTA, se tomó nota de los mecanismos de diálogo y concertación política, que articulan esfuerzos de integración, cooperación y desarrollo en los que participan varios Estados de la CLAC y que incorporan un esquema de trabajo regional a nivel físico, para la integración de la infraestructura Latinoamericana, como son: La iniciativa para la integración de la infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) en América del Sur, el Proyecto Mesoamérica (PM) en Centroamérica y en el CARICOM, entre otros. Se deberá continuar con el seguimiento en este tema.
7. ***“Seguimiento a la implementación del Modelo de Sistema Estadístico Integrado”***, se diseñó la encuesta aprobada por el GEPEJTA/32, la misma que la Secretaría circuló adjunta a la comunicación CLAC/1.5.3.32/129 de fecha 21 de mayo de 2014 a los Estados miembros para que envíen sus respuestas en un plazo no mayor de 30 días, recibiendo hasta el momento respuesta de diez (10) Estados miembros. Deberá continuar el trabajo de recopilación de la información e incluir el Seminario en el Programa de Capacitación del 2015, sobre el Sistema Estadístico Integrado a efectos de evaluar la implementación de dicho Sistema por parte de los Estados.
8. ***“Quiebra de aerolíneas –Protección al Consumidor”***, el tema fue tratado en la Sexta Conferencia mundial de Transporte Aéreo, en el 38 período de sesiones de la Asamblea de la OACI, donde se acordó trazar directrices en la materia. Después de la evaluación realizada por los expertos, se observó que a nivel regional no se conoce marco reglamentario con medidas que garanticen los servicios interrumpidos unilateralmente por las compañías de aviación en caso de cese de operaciones, bancarrota o reestructuración financiera. La normatividad disponible por parte de IATA, opera para aquellas aerolíneas y ventas que se realizan a través de sistema de compensación dejando a las demás (venta directa, con tarjeta de crédito o a través de agencias no miembros de IATA) sin amparo. Se ilustró como en Argentina, el sector privado comenzó a comercializar una póliza para hacer frente a este riesgo y evitar los inconvenientes y pérdidas que ocasiona el no poder viajar. Dado que es un asunto no susceptible de dirimir por el momento, se debe esperar las directrices que adopte la OACI, por tanto, el GEPEJTA acordó sugerir

que se retire el tema “Quiebra de aerolíneas” del Plan Estratégico de la CLAC y circular entre los Estados miembros información que reciba la Secretaría acerca del tema.

9. **“Actualización Res A20-01 “Criterios y Directrices en Materia de Política de Transporte Aéreo”**, esta tarea no formaba parte de las actividades inicialmente aprobadas por el Comité Ejecutivo y surgió con ocasión de las nuevas Resoluciones emanadas de la OACI (octubre de 2013). Por lo anterior y en consideración a que la Resolución de la CLAC, en lo que se refiere a las políticas de transporte aéreo deben guardar armonía con las de la OACI, el punto focal abordó el tema. Considerando que se ha cumplido con el 80% del indicador de desempeño estimado para la misma, por lo tanto, esta tarea debe continuar en el Plan Estratégico hasta que se concluya.
 10. **“Cumbre CLAC/ACAC”**, generalmente el punto focal brinda el apoyo requerido por la Secretaría y se acostumbra emitir una declaración donde se identifiquen posibles acciones a considerar para el futuro, por ejemplo la preparación conjunta de notas de estudio para las asambleas y conferencias mundiales de aviación, en aquellos temas donde hay consenso. Se prevee una cooperación horizontal más estrecha y que los procedimientos de apoyo mutuo se incrementen. Frente a este tópico no se adelantó ninguna acción, toda vez que aún no se ha fijado fecha para la referida Cumbre entre los dos organismos regionales. Este tema debe incluirse en el Plan Estratégico del período 2015 – 2016.
 11. **“Actualización de la Resolución A20-11 (Plan Estratégico)”**, para el desarrollo de esta Tarea se constituyó un grupo *Ad Hoc* el mismo que se reunió con motivo del GEPEJTA/33 evaluando algunas alternativas para el desarrollo de este trabajo. En la Octogésima Sexta Reunión del Comité Ejecutivo (Brasilia, Brasil, agosto 2014), se acordó que esta Tarea se incluya en el Plan Estratégico del periodo 2015 – 2016, que el Grupo señalado tenga carácter permanente y mantenga su primera reunión un día después de la XXI Asamblea para que revise sus términos de referencias, programe el Taller con el Especialista y elabore el cronograma de trabajo correspondiente. La Secretaría con fecha 11 de setiembre convocó a la referida reunión con el orden del día correspondiente.
 12. **“Gestión de Trabajos Aéreos Especiales”**, Este tema se abordó en la Reunión del GEPEJTA/32 y el Comité Ejecutivo en su Octogésima sexta reunión acordó incluir las siguientes Tareas en el Plan Estratégico 2015 – 2016: a).-Acuerdo sobre Gestión de Trabajos Aéreos Especiales; y b).- Seguimiento sobre el desarrollo de los Trabajos Aéreos Especializados en la Región.
- **Gestión Aeroportuaria:**
 1. **“Procesos de concesión (gestión, financiamiento, propiedad, usuarios y slots)”**, para el desarrollo de esta tarea se constituyó un grupo *ad hoc* el mismo que se encargó de analizar y reformar la encuesta sobre procesos de concesión elaborada originalmente por la Secretaría y teniendo en cuenta las modificaciones propuestas por México y Perú en su oportunidad. Una vez terminado el trabajo, el Comité Ejecutivo acordó encargar a la Secretaría realice las coordinaciones necesarias para incluir la encuesta en la página web de la CLAC a efecto que los Estados completen la misma *“en línea”* de manera interactiva, la misma que estará debería estar disponible a partir del 1 de enero de 2015.

2. **“Manual regulatorio de aeropuertos y eficiencia aeroportuaria”** esta tarea mereció un amplio análisis por parte del Grupo *ad hoc* encargado, el mismo que en reunión mantenida en Ciudad de Panamá, Panamá en junio de 2014, observó que, debido a la diversidad, grado de detalle y amplitud de los aspectos regulatorios de índole económico, financiero y de gestión, se centró exclusivamente en la actualización de la Res A17-03 sobre “Factores a considerar en la concesión de aeropuertos” (Nov.-2006). El Proyecto de Resolución que remplazaría a la Resolución señalada, fue presentada al Comité Ejecutivo en su Octogésima Sexta reunión, sin embargo, una vez abierto el debate, el delegado de Argentina, expreso que a su entender, aún no había sido consensuada la señalada resolución, y proponía disponer de más tiempo, teniendo en cuenta además que aún habían puntos que se podrían trabajar y discutir para elaborar el “Manual regulatorio de aeropuertos y eficiencia aeroportuaria”. En consideración de lo expuesto el Comité acordó mantener vigentes las Resoluciones A17- 03 y la Recomendación A19-06 y encargó a la Secretaría que incluya nuevamente este tema en el Plan de trabajo del próximo periodo.
- **Capacitación**, se trabajó sobre las siguientes tareas:
 1. **“Actualización encuesta sobre necesidades de capacitación para el 2014-2017”**, el punto focal actualizó la encuesta elaborado en su oportunidad por la Secretaría para obtener información sobre las necesidades de capacitación y entrenamiento para el periodo 2014-2017. A esta encuesta, hasta la fecha de elaboración de esta nota, han respondido diez Estados miembros, se espera que el resto complete la información lo antes posible
 2. **“Reactivación del IPAC”**, esta tarea fue analizada en el GEPEJTA 31, 32 y 33. Inicialmente la Secretaría entregó al Punto focal la documentación, esto es, el Proyecto de constitución del IPAC y el Proyecto de acuerdo sede para revisión de las Autoridades Ecuatorianas. La última información recibida en el GEPEJTA/32 fue que la autoridad aeronáutica estaba de acuerdo con el proyecto, sin embargo debía esperar el pronunciamiento de su Cancillería. En reciente reunión mantenida entre Secretaría y las Autoridades Ecuatorianas, se informó que no había posibilidad por el momento de que le IPAC se reactive en dicho país. Consecuentemente, esta tarea deberá incluirse nuevamente en el Plan estratégico del periodo 2015-2016 para continuar con el análisis e implementación de este Proyecto. Cabe destacar, que en la última reunión del GEPEJTA el delegado de Argentina expresó el interés de su Administración sobre el IPAC. Por otro lado, paralelamente, se constituyó un Grupo *ad hoc* que en el futuro se encargaría de analizar los cursos y sus currículas, una vez que disponga de sede y se reactive el IPAC.
 3. **“Implementación de ANACpedia”**, en el Marco de la reunión del GEPEJTA/30 (Lima, Perú, enero 2013), el experto de Ecuador informo que Brasil había desarrollado el ANACpedia en el período anterior. Asimismo señaló que en la Asamblea Ordinaria XX de la CLAC, se había decidido cambiar el término por CLACpedia, cuya implementación estaría a cargo de Ecuador como punto focal. Finalmente los expertos de Ecuador y de Brasil informaron que se reunieron para intercambiar puntos de vista, sobre la implementación del CLACpedia y aprobar el procedimiento de entrega/recepción. A la fecha, la implementación de la “CLACpedia” quedó inconclusa, por lo que se debería continuar con esta tarea en

el próximo período (está pendiente la coordinación del Punto Focal con Brasil para implementar esta importante herramienta en la Región).

- **Medio Ambiente**, se trabajó en las siguientes tareas:
 1. **“Política Regional de Medio Ambiente y Aviación Civil”**, En la reunión del GEPEJTA/31, Guatemala, en su calidad de punto focal, presentó los avances en la propuesta de “Política Regional de Medio Ambiente”, incorporándose comentarios realizados por los representantes que conforman el Grupo *Ad Hoc* sobre Medio Ambiente, así como las ratificaciones de países miembros de la CLAC enfatizando su importancia. Luego, en la reunión del grupo *Ad hoc* (Bogotá, Colombia, diciembre del año 2013) se hizo una revisión exhaustiva del documento “Política de Medio Ambiente de la CLAC”, en donde se acordó denominarle de esa fecha en adelante al citado documento **“Directrices de Orientación sobre medio ambiente y aviación civil en Latinoamérica”**. Finalmente y en base a las notas recibidas por los Estados de México, Brasil y Colombia, se ha optimizado el texto original, obteniéndose un documento más ordenado y sencillo, el cual tuvo su aprobación por los representantes de los Estados miembros en la Reunión del GEPEJTA/32 y posteriormente del Comité Ejecutivo en su Octogésima Sexta reunión. Tarea que se finalizó con la elaboración del Proyecto de Resolución A21-07.
 2. **“Implementación de las Directrices de Orientación sobre Medio Ambiente y Aviación Civil en Latinoamérica”**, en el marco del 38º Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI, el Estado de Guatemala, en representación de los Estados de Belice, Costa Rica, El Salvador, Honduras y Nicaragua presentó la nota de estudio A38-WP/279, indicando los avances en la temática ambiental en la región, específicamente en el Plan de Acción de Centroamérica para la reducción de emisiones provenientes de la aviación civil internacional (CAAPER). Asimismo, el punto focal en representación de Aruba, Belice, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay, presentó la nota de estudio A38-WP/37, relativa a las contribuciones y avances de la aviación civil en Latinoamérica para coadyuvar a la sustentabilidad del transporte aéreo en la región. De igual manera, se realizó el Seminario/Taller sobre Gestión de Medio Ambiente, en donde se presentaron las diferentes iniciativas en la temática ambiental a nivel global, regional y local. Uno de los puntos analizados en el Seminario fue la Declaración de Cartagena y la situación actual de las MBM’s. Posteriormente, el Grupo *Ad Hoc* acordó que no debería elaborarse una nueva Declaración sino un documento “Directrices de orientación sobre Medio Ambiente y Aviación Civil en Latinoamérica” que serviría para mantener una posición Regional consensuada en los diferentes foros en donde se discuten temas de medio Ambiente. Sobre esto último el Comité Ejecutivo en su Octogésima Sexta reunión acordó que el Grupo *Ad Hoc* sobre Medio Ambiente se reúna el 17 de noviembre (un día antes a la apertura de la Asamblea), y que los Estados envíen sus comentarios sobre el documento señalado hasta el 31 de octubre.
 3. **“Coordinación con Organismos de Medio Ambiente”**, el punto focal informó que se han establecido canales de comunicación con el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), la Comisión Centroamericana de Ambiente y Desarrollo (CCAD), el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF), la

Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de América (FAA), para cooperar técnicamente en el seguimiento e implementación de las estrategias ambientales que se promuevan desde el seno de la CLAC. Asimismo resaltó el trabajo realizado previa y durante el 38º Periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI, en la realización de un trabajo coordinado con los demás Estados miembros y la Secretaría de la CLAC. Por lo tanto esta tarea se ha cumplido satisfactoriamente.

4. **“Ampliar la representación Regional CLAC en el CAEP”**, esta Tarea no se ha iniciado y deberá incluirse en el período 2015 – 2016.
 5. **“Otras Tareas a incluir en el Plan Estratégico 2015 - 2016”**, como producto del Seminario de Medio Ambiente (Guatemala, Guatemala, mayo 2014), y la resolución sobre **“Directrices de Orientación sobre medio ambiente y aviación civil en Latinoamérica”**, se deben incluir en el Plan Estratégico del próximo bienio las siguientes Tareas: “Implementación de Directrices de orientación de Medio Ambiente”; “Gestión Regional en biocombustibles”, “Armonización de Sistemas Aeroportuarios de medio ambiente”, “Armonización de medidas para la mitigación y adaptación al cambio climático”.
- **Seguridad Operacional**, Brasil en su calidad de punto focal, distribuyó su tarea en tres Metas:
 1. **Meta A - Mejora de la Seguridad Operacional en materia de la Aviación en General:** Se trabajó en las siguientes subtareas: “Analizar mecanismos para evaluar el nivel actual de seguridad operacional de la aviación general en la región”; “Promulgar guía de orientación sobre medios de control del nivel de seguridad operacional de la Aviación General”; “Presentar estudio sobre la planificación de medio-largo plazo de la CLAC para el monitoreo de la Seguridad Operacional de la Aviación General”; “Presentar estrategia para formación básica de la próxima generación de pilotos, incluyendo nuevas tecnologías aplicadas en aeronaves leves deportivas”. Estas subtareas se avanzaron en 64%, quedando pendiente para continuar y concluir las en el próximo bienio.

Nº	Identificación	Avance actual	Ponderación de la tarea	Índice actual
A1	Analizar mecanismos para evaluar el nivel actual de seguridad operacional de la aviación general en la región.	0,7	0,20	0,14
A2	Promulgar guía de orientación sobre medios de control del nivel de seguridad operacional de la Aviación General.	0,7	0,30	0,21
A3	Presentar estudio sobre la planificación de medio-largo plazo de la CLAC para el monitoreo de la Seguridad Operacional de la Aviación General.	0,7	0,20	0,14
A4	Presentar estrategia para formación básica de la próxima generación de pilotos, incluyendo nuevas tecnologías aplicadas en aeronaves leves deportivas.	0,5	0,30	0,15
			Total:	64%

2. **Meta B - Integración de prácticas de Seguridad Operacional:** Se trabajó en las siguientes subtareas: “Promover diálogos para la armonización de los reglamentos del SRVSOP y COCESNA (ACSA)” (se tuvo un avance de 50%); “Presentar estrategia para la divulgación de informaciones de registros de aeronaves, certificados y licencias al personal aeronáutico”(se desarrolló un 80%); “Analizar acciones para tratar del elemento crítico de Resoluciones de Recelos de Seguridad”(se cumplió en su totalidad); “Proponer una estrategia regional sobre la utilización de aeronaves pilotadas a distancia (RPAs)” (El conjunto de tareas de la Meta B se avanzó el 80%).

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

3. **Meta C - Acciones complementarias de Seguridad Operacional:** Se trabajaron las siguientes subtareas: “Incentivar la adhesión de Estados al SRVSOP”; “Promover los resultados del RASG-PA”; “Promover taller en cooperación CLAC-FAA”; “Seguir y promover los avances regionales dimanantes de la evolución del Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y del Plan Global de Navegación Aérea (GANP) de la OACI”, estas fueron cumplidas. Todas estas tareas podrían ser retomadas en el futuro. Finalmente con respecto a la subtarea: “Promulgar guía de orientación para vigilancia continua AGA y Navegación Aérea”, el punto focal considera retirarla del Plan estratégico, porque, se tendrían que incluir muchos aspectos técnicos en dicha guía. En consecuencia, el conjunto de tareas de la Meta C se avanzó el 80%.

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

	(GASP) y del Plan Global de Navegación Aérea (GANP) de la OACI.			
			Total:	80%

Por lo expuesto en los párrafos anteriores, se indica que la Macrotarea alcanzó un nivel de avance del 70.4% y así algunas de las tareas deberán continuar desarrollándose el próximo bienio.

Nº	Identificación	Avance actual	Ponderación de la tarea	Índice actual
A	Mejora de la Seguridad Operacional en materia de Aviación General	0,64	0,6	0,384
B	Integración de prácticas de seguridad operacional	0,80	0,3	0,240
C	Acciones complementarias de seguridad operacional	0,80	0,1	0,080
			Total:	70,4%

- **Facilitación y Seguridad (FAL/AVSEC)**, esta Macrotarea se trabajó en el marco del Grupo Regional AVSEC/FAL/RG CLAC-OACI.

1. Como producto del trabajo desarrollado en el presente período, la XXI Asamblea promulgará los siguientes Proyectos de Decisión:

- Proyecto de Resolución A21-03 “Curso sobre identificación de personas con comportamientos sospechosos”.
- Proyecto de Recomendación A21-02 “Texto de orientación sobre un Reglamento orgánico para el funcionamiento de los comités nacionales y aeroportuarios de facilitación”.
- Proyecto de Recomendación A21-06 “Modelo de Programa Nacional de Seguridad de la Carga Aérea”.
- Proyecto de Recomendación A21-08 “Marco referencial para la adquisición, pruebas y despliegue del equipo de seguridad”.
- Proyecto de Recomendación A21-10 “Estandarización en el proceso de certificación de instructores en seguridad de la aviación (AVSEC) en la región”.
- Proyecto de Recomendación A21-12 “Estandarización de los procedimientos de inspección de pasajeros y sus equipajes de mano y un listado de objetos prohibidos”.

2. En su programa de trabajo 2014 – 2015, el Grupo Regional viene desarrollando las siguientes tareas:

2.1.- AVSEC:

- Estandarizar los criterios de inspección (definición de artículos prohibidos) para facilitar el embarque de pasajeros en la región.

- b) Alentar a los Estados a introducir un Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación (SeMS) en el marco de sus respectivos Programas Nacionales de Seguridad de la Aviación (PNSAC).
- c) Estandarización de los resultados de las auditorías, desarrollando modelos de protocolos de auditoría y directrices, para ser usados en todos los Estados de la Región.
- d) Determinar la necesidad de disponer de material guía y/o Métodos Recomendados para la carga en tránsito.

2.2.- FAL:

- a) Unificar el cumplimiento, de la norma 3.10 del Anexo 9 y Doc9303 sobre DVLM.
- b) Intercambiar mejores prácticas en Facilitación.
- c) Desarrollar material para capacitación en Facilitación.
- d) Impulsar cursos de instrucción a nivel regional sobre Facilitación.

2.3.- AVSEC/FAL:

- a) Verificar la implementación efectiva de la metodología del Plan Estratégico así como sus herramientas de medición para establecer metas claras e indicadores de desarrollo.
- b) Analizar y actualizar las resoluciones CLAC sobre tráfico y consumo de estupefacientes.

3. Por otro lado, el Comité Ejecutivo de la CLAC en su Octogésima Sexta Reunión (Brasilia, Brasil, agosto 2014) encargó al Grupo Regional AVSEC/FAL CLAC-OACI que incluya en su programa de trabajo el tema relativo a “Amenazas emergentes y/o incidentes que se presenten en la Región”.

Plan Estratégico 2015 – 2016

7. Partiendo del mismo criterio y de los procedimientos establecidos en la Resolución A20-11 sobre “Directriz de procedimiento para la implementación del Plan Estratégico”, la Secretaría ha elaborado el nuevo “Plan Estratégico de Actividades para el período 2015-2016 teniendo en cuenta las tareas continuativas del período anterior, así como las nuevas que surgieron en los diferentes debates de las distintas reuniones celebradas durante el período (GEPEJTA, Grupo Regional AVSEC/FAL y Comité Ejecutivo). En el **ADJUNTO** Se presenta el esquema gráfico del Plan Estratégico.

Medidas propuestas a la Asamblea

8. Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información presentada; y,
- b) aprobar el Plan Estratégico de Actividades para el período 2015 – 2016.

PLAN ESTRATÉGICO DE LAS ACTIVIDADES DE LA CLAC (2015-2016)

CLAC/A21-NE/06
CORRIGENDUM
ADJUNTO

