

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/84-NE/08
CORRIGENDUM
21/08/13

LXXXIV REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Ciudad de Panamá, Panamá, 27 y 28 de agosto de 2013)

**Cuestión 9 del
Orden del Día:**

**Participación de la CLAC en el 38° Período de Sesiones de la Asamblea
de la OACI**

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. Como se recordará, durante la Octogésima Segunda Reunión del Comité Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (Guayaquil, Ecuador, 7 y 8 de agosto de 2012), se informó que del 24 de septiembre al 04 de octubre del 2013, se llevaría a cabo el 38° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, en Montreal, Canadá. Así mismo, se ilustró en ese momento que el Consejo de dicho Organismo venía discutiendo el proyecto de Agenda que servirá para la señalada Asamblea y que la Secretaría de la CLAC tuvo en cuenta para desarrollar el formato de la Guía de Orientación que se presentó. En esta línea de ideas, el Comité Ejecutivo acogió el formato de Guía de Orientación, sin entrar a definir los temas de interés, para que la Secretaría de la CLAC y los Grupos de Expertos determinen los asuntos relevantes para la Región.

2. En la Reunión del GEPEJTA/30 (Lima, Perú, Enero de 2013), Colombia como Punto Focal de la Macrotarea Transporte y política aérea y con el apoyo de la Secretaría, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/10 referida a la Guía de Orientación para el 38° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, en la cual, sugirió al GEPEJTA:

- Analizar punto por punto el Orden del Día provisional de la Asamblea aprobado por el Consejo, con las notas explicativas de cada cuestión y que se consignan en el formato de "Guía de Orientación" que acompañaba la NE, el cual fue validado y actualizado de conformidad con la comunicación SA 38/1-12/65 del 7 de diciembre de 2012 de la OACI.
- Asignar compromisos a los Estados miembros de la CLAC que deseen contribuir en la elaboración de las notas de estudio correspondientes.

- Conformar un Grupo *ad hoc* con la participación de la Secretaría, para trabajar en las NE que recojan los intereses comunes de los Estados miembros, con el propósito de presentar armónica y organizadamente una posición regional en el 38° Período de Sesiones de la Asamblea/OACI.
- Que la Secretaría dé traslado de lo pertinente al Grupo AVSEC/FAL.

3. El GEPEJTA acordó constituir el grupo ad hoc que se encargaría de desarrollar la “Guía de Orientación”, NE y posiciones que llevará la CLAC al 38° periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI quedando de la siguiente manera: Argentina, Brasil, Colombia (Ponente), Perú, República Dominicana, Uruguay y ALTA, con el apoyo de la Secretaría.

4. De otra parte, una vez abierto el debate, la Secretaría pasó revista a los diferentes puntos del Orden Del Día de la Asamblea de la OACI y se fue resaltando los temas en los que la CLAC debería presentar NE, NI y posiciones. En función de esto, se determinaron los responsables de elaborar los documentos.

5. Colombia como Ponente del Grupo ad hoc convocó a una reunión el 2 y 3 de mayo de 2013 en la ciudad de Bogota, en la que participaron Brasil, Perú, República Dominicana, Secretaria CLAC, la FAA y la IATA. En la reunión de la referencia, se analizó la “Guía de Orientación” siguiendo cada uno de los puntos del Orden del Día y definiendo las acciones a seguir.

6. Se revisaron las notas de estudio presentadas por Colombia, Perú y la Secretaria, se vertieron los comentarios respecto a las mismas y se estimó necesario tener otra reunión de coordinación previa al GEPEJTA/31, considerando de una parte que debían afinarse las notas presentadas y de otra, que faltaba material por cuanto no todos los Estados pudieron aportar las notas en ese momento.

7. Durante la segunda reunión del Grupo ad hoc (Santiago de Cali, 25 de junio de 2013), se revisaron un total de trece (13) notas de estudio que se acompañaron, en aquella oportunidad, al proyecto de Guía de orientación. La Secretaria de la CLAC por su parte, informó a la Reunión que el Grupo AVSECFAL CLAC/OACI, estaba evaluando la posibilidad de presentar notas de estudio en los temas de su competencia.

8. Por otro lado, cabe informar que la Secretaría, después de haber terminado con la elaboración de la Guía de Orientación sobre la base del trabajo realizado por el Grupo *ad hoc*, ha recibido notas de estudio e informativas que algunos Estados miembros presentarán en la Asamblea de la OACI y que requieren de análisis por parte del Comité Ejecutivo para decidir sobre su apoyo o copatrocinio. En tal sentido, dichas notas han sido incorporadas a la Guía de Orientación en el punto del Orden del Día correspondiente, señalando el nombre del país que las presenta.

Guía de Orientación

9. Como producto del trabajo realizado por el GEPEJTA, el Grupo *ad hoc* y la Secretaría, se somete a consideración del Comité Ejecutivo la “Guía de Orientación” que se utilizará para la participación del CLAC en el 38 período de sesiones de la Asamblea de la OACI (**Adjunto**), a la misma que se han incorporado todas las Notas de estudio e informativas que presentarán los Estados miembros de la CLAC, tanto a nivel regional como subregional (**Anexos**). Resta únicamente incorporar la nota de estudio correspondiente a la Cuestión 17 del orden del día “Protección del Medio Ambiente”, la misma que la está desarrollando el Grupo *ad hoc* de esta materia, el que mantendrá una reunión un día antes del Comité Ejecutivo, con el objeto de terminar dicha nota e incluirla en la Guía de Orientación referida. Por otro lado, conforme el párrafo 8 del presente *Corrigendum*, también se incluye las notas de algunos Estados miembros, en espera de análisis y apoyo o copatrocinio.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

9. Se invita al Comité Ejecutivo a revisar y aprobar la “Guía de Orientación” que se acompaña con sus respectivos Anexos y encargar a la Secretaría que adopte las medidas necesarias para la traducción y envío de las Notas de estudio e informativas a la OACI, para su publicación.

GUÍA DE ORIENTACIÓN CLAC

38º 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, 24 de septiembre de 2013 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. | |
| 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). | |
| 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. | <ul style="list-style-type: none"> • Se recomienda a los Estados que constituyan su Delegación con un número apropiado de Funcionarios, que les permita atender las diversas comisiones que sesionan durante la Asamblea (Comité Ejecutivo, Técnica, Económica, Jurídica y Administrativa). |
| 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). | |
| Cuestión 5: Elección de los Estados miembros que estarán representados en el Consejo | Respecto a esta cuestión se presentarán a la Asamblea documentos en los que se expondrá el procedimiento de votación para la elección del 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 | <ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una nota de estudio con la plancha de sus Estados miembros que postularán al Consejo de la OACI. (Anexo 1) |

| CUESTIÓN | ASUNTOS A TRATAR | POSICIÓN / ACCIÓN |
|---|--|---|
| | (Artículos 54-58). | |
| Cuestión 6: Elección del Presidente de la Asamblea | 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). | <ul style="list-style-type: none"> • Coordinar con Presidente del Consejo/OACI y Secretario General para elegir presidente de la Asamblea. (PRESIDENCIA/SECRETARÍA) |
| Cuestión 7: Elección de los cuatro vicepresidentes de la Asamblea y de los presidentes de las comisiones | La Asamblea elegirá a cuatro vicepresidentes, así como a los presidentes de las comisiones antes mencionadas (Artículos 9 y 22). | <ul style="list-style-type: none"> • Coordinar para obtener una de las vicepresidencias de las comisiones a favor de un especialista de la región. (PRESIDENCIA/SECRETARÍA) |
| Cuestión 8: Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros | 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. | <ul style="list-style-type: none"> • Sugerir a los Estados miembros CLAC que, si realizarán declaraciones verbales, éstas no excedan de 5 minutos. (SECRETARÍA) |
| Cuestión 9: Informes de las Comisiones y Comités de la Asamblea y decisiones al respecto | 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. | <ul style="list-style-type: none"> • Los informes regularmente se presentan durante la segunda semana y los puntos focales que se designen al interior de la CLAC, deberán verificar que estos informes contengan los acuerdos alcanzados durante el debate en las respectivas comisiones y que los intereses de la CLAC estén reflejados en los mismos. (PUNTOS FOCALES/CLAC – ASAMBLEA) |
| COMITÉ EJECUTIVO | | |
| Cuestión 10: Cuotas atrasadas | De conformidad con la Resolución A37-32 de la Asamblea, esta cuestión permitirá examinar la situación del derecho de voto de los Estados atrasados en el pago de | <ul style="list-style-type: none"> • Si, algún Estado miembro mantiene cuotas atrasadas con la OACI, habría que exhortar para que realicen el pago o los arreglos respectivos, para evitar que se |

| CUESTIÓN | ASUNTOS A TRATAR | POSICIÓN / ACCIÓN |
|---|--|---|
| | sus cuotas desde hace largo tiempo. | impida el voto durante las elecciones del Consejo de la OACI. (SECRETARÍA) |
| Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012 | Se invitará al Comité Ejecutivo a examinar en su totalidad los Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012 y el informe suplementario que abarca los seis primeros meses de 2013 (Docs 9952, 9975 y 10001 y Suplemento) que correspondan a su esfera de competencia. | |
| Cuestión 12: Cooperación técnica — Política y actividades de cooperación técnica y de asistencia | <p>Basándose en su decisión de establecer una clara distinción entre las actividades de cooperación técnica y de asistencia técnica de la Organización, el Consejo informará sobre las definiciones convenidas para asistencia técnica y cooperación técnica en el contexto de la Organización, incluidas las líneas de responsabilidad, la coordinación y el financiamiento de estas actividades</p> <p>El Consejo también presentará un informe en el que se ilustrarán los resultados de la actuación del Programa de Cooperación técnica en el trienio de 2010 a 2012 desde la perspectiva financiera y la operacional no cuantificable. El informe contendrá información detallada sobre las medidas de seguimiento y otros acontecimientos pertinentes relacionados con la Resolución A36-17 de la Asamblea.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una Nota de estudio sobre el “Apoyo a las actividades de la Cooperación Técnica de la Región”. (Anexo 2) |
| Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política | El Consejo presentará un informe sobre los acontecimientos en el ámbito de la seguridad de la aviación, incluidos los avances realizados en la aplicación de la Declaración sobre seguridad de la aviación y la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS), así como en relación con las importantes iniciativas en materia de política y los acontecimientos relacionados con los resultados de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación que se llevó a cabo en septiembre de 2012 y las iniciativas para aplicar sus recomendaciones. La Asamblea | <ul style="list-style-type: none"> • Los Estados Centroamericanos de la CLAC presentarán una Nota de estudio sobre “Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea”.(Anexo 3CORRIGENDUM) • <i>Venezuela presentará una Nota de estudio referente a “Desarrollo de textos de orientación para la aplicación de un enfoque basado en los resultados de Seguridad de la Aviación” (Anexo 18) (para apoyo o copatrocinio).</i> • <i>Venezuela presentará una Nota de estudio referente a</i> |

| CUESTIÓN | ASUNTOS A TRATAR | POSICIÓN / ACCIÓN |
|---|--|--|
| | considerará 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 A37-17 de la Asamblea). | <i>“Propuesta para el desarrollo de iniciativas de capacitación en espacios virtuales (E-learning) en materia de seguridad de la aviación” (Anexo 19) (para apoyo o copatrocinio).</i> |
| Cuestión 14: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) | En cumplimiento de la Resolución A37-17, Apéndice E, el Consejo presentará un informe general sobre la conclusión del segundo ciclo del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP). Se proporcionará información sobre la ejecución global del Programa, los principales resultados de las auditorías realizadas, un análisis del grado de cumplimiento de los elementos críticos de los sistemas estatales de vigilancia de la seguridad de la aviación. El Consejo también presentará un informe en el que presentará propuestas en relación con el futuro del USAP después de 2013, junto con un plan de ejecución de la transición a la siguiente fase del Programa. | |
| Cuestión 15: Seguridad de la aviación — Apoyo a la implantación | De conformidad con la Resolución A37-17 de la Asamblea, Apéndices C y F, el Consejo presentará un informe sobre las actividades de seguridad de la aviación del Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD-SEC) y el progreso realizado en la aplicación de la Estrategia de asistencia y creación de capacidades. Se proporcionará información sobre las iniciativas, esfuerzos coordinados y asociaciones emprendidas o previstas a fin de ayudar a los Estados en el cumplimiento de las disposiciones de los Anexos 9 y 17. Asimismo, el Consejo proporcionará información sobre las actividades de capacitación, la situación de la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) y la elaboración de material didáctico. | <ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una Nota de estudio referente a “Decisiones AVSEC/FAL promulgadas por la CLAC”. (Anexo 4) • <i>República Dominicana</i> presentará una Nota de estudio referente a “Presentación de la Escuela de Seguridad de Aviación Civil (ESAC) Centro Regional de Instrucción de la OACI, ASTC/ESAC” (Anexo 20) (para apoyo o copatrocinio). • <i>República Dominicana</i> presentará una Nota de estudio referente a Experiencia de República Dominicana en materia de Control de Calidad AVSEC” (Anexo 21) (para apoyo o copatrocinio). |
| Cuestión 16: Facilitación y los documentos de viaje de lectura mecánica | El Consejo informará sobre las actividades relacionadas con el Programa de facilitación, comprendido un informe sobre el progreso alcanzado en relación con la protección | |

| CUESTIÓN | ASUNTOS A TRATAR | POSICIÓN / ACCIÓN |
|---|--|--|
| | de la seguridad e integridad de los pasaportes y otros documentos de viaje y presentará información actualizada sobre el Directorio de claves públicas (DCP). Además, el Consejo presentará un informe sobre la evolución e implantación del Programa de documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM). | |
| Cuestión 17: Protección del medio ambiente | <p>El Consejo presentará informes sobre las actividades con respecto a: a) ruido de las aeronaves, incluyendo la prohibición de vuelos nocturnos; b) emisiones de los motores de las aeronaves que afectan la calidad del aire local; c) la aviación internacional y el cambio climático, incluyendo el progreso logrado con respecto a una nueva norma en materia de emisiones de CO2 para aeronaves, planes de acción de los Estados y asistencia a los Estados, combustibles de aviación alternativos sostenibles, medidas basadas en criterios de mercado y metas mundiales a las que se aspira; y d) la evaluación de tendencias del impacto del ruido de las aeronaves y las emisiones y los modelos y herramientas que se están elaborando con esta finalidad. Se proporcionará información sobre la cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas y principales acontecimientos en este ámbito que revisten importancia para la aviación. En este contexto, el Consejo presentará propuestas para actualizar la <i>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</i> (Resolución A37-18 de la Asamblea) y – <i>Cambio climático</i> (Resolución A37-19 de la Asamblea).</p> | <ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará dos Notas de estudio, una referente a “Medidas de mercado en el avance hacia la sostenibilidad de la aviación civil internacional” y otra sobre “Contribuciones y avances de la aviación civil en Latinoamérica para coadyuvar a la sustentabilidad del transporte aéreo en la región” (Anexo 5) • República Dominicana presentará una <i>Nota de estudio</i> referente a “<i>Plan de acción de República Dominicana sobre Reducción de Emisiones de CO2 de la Aviación Civil Internacional</i>” (Anexo 22) (<u>para apoyo o copatrocinio</u>). |
| Cuestión 18: Cooperación con organizaciones regionales y organismos regionales de aviación civil | <p>El Consejo presentará un informe sobre la aplicación global de la Política de cooperación regional de la OACI y los avances realizados.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una Nota de estudio sobre la “Importancia de la participación de los organismos regionales en el programa de trabajo de transporte aéreo en el seno de la OACI”. (Anexo 6) |

| CUESTIÓN | ASUNTOS A TRATAR | POSICIÓN / ACCIÓN |
|---|---|---|
| Cuestión 19: Duración de los mandatos del Secretario General | De conformidad con la decisión del Consejo (C-DEC 193/6) de que la duración de los nombramientos del Secretario General debería ser de tres años y no debería variar entre tres y cuatro años o ser de cuatro años en casos excepcionales, se invitará a la Asamblea a adoptar una nueva Resolución enmendada para sustituir la Resolución A36-28. | |
| Cuestión 20: Propuesta de celebrar los periodos de sesiones de la Asamblea cada dos años | El Consejo informará sobre una propuesta formulada por Arabia Saudita de celebrar los períodos de sesiones de la Asamblea cada dos años. El Consejo también informará sobre su evaluación de la posibilidad de reducir el número de períodos de sesiones del Consejo, de tres a dos, durante el año en que se convoque la Asamblea. | <ul style="list-style-type: none"> • La posición sobre este tema la decidirá el Comité Ejecutivo de la CLAC, antes de la Asamblea. |
| Cuestión 21: Propuesta de enmendar el Artículo 50 (a) del Convenio de Chicago para aumentar a 39 el número de miembros del Consejo | El Consejo informará sobre una propuesta formulada por Arabia Saudita de enmendar el Artículo 50 (a) del <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> para aumentar el número de miembros del Consejo de 36 a 39. | <ul style="list-style-type: none"> • La posición sobre este tema la decidirá el Comité Ejecutivo de la CLAC, antes de la Asamblea. |
| Cuestión 22: Gestión de recursos humanos | El Consejo presentará un informe sobre la marcha de la reforma y la modernización en curso de 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. | |
| Cuestión 23: Situación relativa al personal de la OACI | De conformidad con las Resoluciones A24-20 y A36-27 de la Asamblea, el Consejo presentará un informe sobre la composición del personal de la OACI al 31 de diciembre para los años 2010, 2011 y 2012, 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, | |

| CUESTIÓN | ASUNTOS A TRATAR | POSICIÓN / ACCIÓN |
|--|---|--|
| | 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. | |
| Cuestión 24: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI | El Consejo presentará un informe sobre el progreso en curso para mejorar la eficiencia y eficacia de la Organización en las áreas de administración y gestión de servicios, incluidos los idiomas y las publicaciones, los servicios a las conferencias y la tecnología de la información. | <ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una Nota de estudio sobre “Disponibilidad de documentos de la OACI en sus idiomas oficiales”. (Anexo 7) • <i>Cuba</i> presentará una Nota de estudio referente a “Disponibilidad de documentos de la OACI en sus idiomas oficiales” (Anexo 23) (<u>para apoyo o copatrocinio</u>). |
| Cuestión 25: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo | 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 requieren la consideración de la Asamblea. | <ul style="list-style-type: none"> • Si hubiera temas a discutir en este asunto, la posición de la CLAC deberá asumirse en las reuniones de coordinación durante la Asamblea. • <i>Venezuela</i> presentará una Nota de estudio referente a “Desarrollo de material de orientación para el proceso de identificación y notificación de diferencias” (Anexo 24) (<u>para apoyo o copatrocinio</u>), esta Nota se aplica también a la Cuestión 29. • <i>Colombia</i> presentará una Nota de estudio referente a “Política sobre avales y MOU con terceros” (Anexo 42) (<u>para apoyo o copatrocinio</u>). |
| COMISIÓN TÉCNICA | | |
| Cuestión 26: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012 | Se invitará a la Comisión Técnica a examinar las partes de los Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012 y el informe suplementario que comprende los primeros seis meses de 2013 (Docs 9952, 9975 y 10001 y Suplemento) que correspondan a su esfera de competencia. | |

| CUESTIÓN | ASUNTOS A TRATAR | POSICIÓN / ACCIÓN |
|--|---|--|
| <p>Cuestión 27: Seguridad operacional de la aviación - Política</p> | <p>Se sigue mejorando la seguridad operacional de la aviación mediante procesos de gestión de la seguridad operacional, vigilancia de la seguridad operacional y de evaluación continua de riesgos. Esto exige ajustes tácticos del programa de trabajo organizados en torno al ciclo de acción del marco de seguridad operacional de la OACI y revisiones de las políticas del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP). El GASP oficializa las iniciativas mundiales de seguridad operacional (GSI) y los objetivos convenidos de forma colaborativa. Se han preparado enmiendas del GASP para someterlas al examen y aprobación de la Asamblea de la OACI. Se efectúan ajustes tácticos anuales al programa de trabajo del GASP basándose en las tendencias en materia de seguridad operacional consignadas en el Informe de situación de la seguridad operacional de la aviación mundial. En el marco de esta cuestión del orden del día, el Consejo presentará un GASP revisado para su aprobación.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Los Estados Sudamericanos miembros de la CLAC presentarán una Nota de estudio sobre la “Declaración de Bogotá”. (Anexo 8) |
| <p>Cuestión 28: Seguridad operacional de la aviación — Normalización</p> | <p>La normalización mundial es una de las funciones primordiales de la OACI. En el marco de esta cuestión del orden del día, el Consejo presentará un informe sobre el nuevo Anexo sobre gestión de la seguridad operacional, que contiene disposiciones relacionadas con la implantación de los programas estatales de seguridad operacional (SSP) y los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) para los Estados y proveedores de servicios de la industria, respectivamente. Se presentará un informe de situación sobre los últimos acontecimientos, así como las enmiendas previstas del nuevo Anexo que tienen como finalidad asegurar que las disposiciones respondan a las necesidades de los Estados y de los proveedores de servicios.</p> <p>El Consejo también presentará una nota de información en la que se resumirán las normas y métodos recomendados</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Venezuela presentará una Nota de estudio referente a “Propuestas de mejora en apoyo de la implantación del SMS” (Anexo 25) (<u>para apoyo o copatrocinio</u>). • República Dominicana presentará una Nota de estudio referente a “Definición de las acciones a tomar por parte de los Estados para la implementación del Anexo 19” (Anexo 27) (<u>para apoyo o copatrocinio</u>). |

| CUESTIÓN | ASUNTOS A TRATAR | POSICIÓN / ACCIÓN |
|--|---|--|
| | (SARPS) que la OACI prevé elaborar en los próximos cinco años. | |
| <p>Cuestión 29: Seguridad operacional de la aviación — Control y análisis</p> | <p>Las actividades de análisis comprenden la integración de la información sobre la seguridad operacional mundial recibida de diversas fuentes por intermedio de los Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG). La OACI coordina la información relativa a los análisis y los resultados se comparten con los Estados, las organizaciones regionales de seguridad operacional y los asociados de la aviación para efectuar una evaluación integral del riesgo en materia de seguridad operacional. Las iniciativas de control comprenden actividades que tienen por finalidad constatar la implantación de los programas estatales de seguridad operacional (SSP) y de los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) por parte de los Estados y los asociados de la industria, respectivamente. Las auditorías operacionales son realizadas principalmente por los Estados y la industria mientras que la situación de la reglamentación mundial y la continua observación de las capacidades de vigilancia de los Estados es realizada en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP).</p> <p>El Consejo presentará un informe sobre la ejecución del USOAP de la OACI en el marco del enfoque de observación continua (CMA), en el que se proporcionará información sobre la gestión y funcionamiento globales del Programa; las auditorías realizadas; las medidas correctivas adoptadas por los Estados; la situación relativa a la aplicación de los SARPS; y los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional.</p> <p>El Consejo también presentará una nota sobre la implantación de un conjunto integral de</p> | <ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una Nota de estudio sobre el “Rol de la cooperación regional en Latinoamérica”, esta Nota se aplica también a la Cuestión 30. (Anexo 9) • <i>Venezuela presentará una Nota de estudio referente a “Desarrollo de material de orientación para el proceso de identificación y notificación de diferencias” (Anexo 24) (para apoyo o copatrocinio), esta Nota se aplica también a la Cuestión 25.</i> • <i>Venezuela presentará una Nota de estudio referente a “Desarrollo de sistema de clasificación de preguntas de protocolo (PQ) de auditoría USOAP-CMA, en función del riesgo asociado” (Anexo 28) (para apoyo o copatrocinio).</i> |

| CUESTIÓN | ASUNTOS A TRATAR | POSICIÓN / ACCIÓN |
|---|---|---|
| | <p>herramientas en línea para el análisis y presentación de informes relativos a la seguridad operacional para finalizar la transición de los actuales informes, presentados en formato impreso, a los informes presentados en línea, en formato electrónico.</p> <p>El Consejo presentará también un informe de situación relativo a la protección de la información sobre seguridad operacional y al intercambio de dicha información.</p> | |
| <p>Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación — Apoyo a la implantación</p> | <p>El logro de los objetivos de mejoramiento de la seguridad operacional, plasmados en el GASP, se consigue con la colaboración de los Estados, las organizaciones regionales de seguridad operacional y los asociados de la industria. Sus iniciativas se coordinan por medio de los RASG. Los RASG también sirven de “agentes impulsores” regionales, que se esfuerzan continuamente por lograr los objetivos de seguridad operacional y consolidar los análisis e informar sobre los resultados regionales, los cuales se comparten en línea con los Estados, organizaciones regionales de seguridad operacional y asociados de la industria. Estos resultados regionales se analizan más a fondo en la Sede de la OACI con miras a establecer tendencias mundiales y la transparencia se logra mediante la publicación del Informe anual de la OACI sobre seguridad operacional. El Consejo presentará un informe sobre el establecimiento de los RASG y los avances realizados por los mismos a escala mundial, así como los programas de trabajo previstos para los próximos tres años.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una Nota de estudio sobre el “Rol de la cooperación regional en Latinoamérica”, esta Nota también se aplica a la Cuestión 29. (Anexo 9) • Los Estados Centroamericanos miembros de la CLAC presentarán una Nota informativa sobre el “Grupo Regional Investigador de accidentes e incidentes de la Región Centroamericana (RAIO)”. (Anexo 10) • Los Estados Centroamericanos miembros de la CLAC presentarán una Nota informativa sobre el “Sistema de selección, capacitación y acreditación de instructores aeronáuticos”. (Anexo 11) • <i>Venezuela</i> presentará una Nota de estudio referente a “Directrices para programas de enseñanza en materia de sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)” (Anexo 29) (<u>para apoyo o copatrocinio</u>). • <i>Venezuela</i> presentará una Nota de estudio referente a “Propuesta de desarrollo de documento técnico sobre manejo y utilización de la aplicación en línea CMA” (Anexo 30) (<u>para apoyo o copatrocinio</u>). • <i>Venezuela</i> presentará una Nota de estudio referente a “Propuesta de desarrollo de iniciativas de capacitación en espacios virtuales (E-learning) en |

| CUESTIÓN | ASUNTOS A TRATAR | POSICIÓN / ACCIÓN |
|---|--|---|
| | | <p><i>temas relativos a la gestión de la seguridad operacional” (Anexo 31) <u>(para apoyo o copatrocinio)</u>.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>República Dominicana</i> presentará una Nota informativa referente a “Sistema integrado de gestión del Instituto Dominicano de Aviación Civil (SIG-IDAC)” (Anexo 32) <u>(para apoyo o copatrocinio)</u>. • <i>República Dominicana</i> presentará una Nota de estudio referente a “Propuesta de Implementación de un sistema de Medición y Retroalimentación efectiva sobre el Impacto de la capacitación impartida según la metodología TRAINAIR Plus” (Anexo 33) <u>(para apoyo o copatrocinio)</u>. • <i>República Dominicana</i> presentará una Nota de estudio referente a “Planificación Estratégica armonizada globalmente” (Anexo 34) <u>(para apoyo o copatrocinio)</u>, esta Nota se aplica también a la Cuestión 35. |
| <p>Cuestión 31: Seguridad operacional de la aviación — Cuestiones emergentes</p> | <p>Basándose en los datos recopilados y el análisis de los mismos, el Consejo presentará un informe sobre las cuestiones emergentes en materia de seguridad operacional que deberían abordarse a escala mundial por intermedio de la OACI. Estas cuestiones, que incluyen entre otras, el mayor grado de automatización en el puesto de pilotaje y su efecto en la actuación humana, son factores contribuyentes de los tipos de accidentes que representan un porcentaje predominante de muertes en los últimos años, que comprenden, por ejemplo, la pérdida de control y el impacto contra el suelo sin pérdida de control. En el informe se presentarán recomendaciones sobre la mejor manera de destinar recursos para resolver las cuestiones identificadas.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Los Estados Centroamericanos miembros de la CLAC presentarán una Nota de estudio sobre el “Tecnologías emergentes para la recolección de análisis de datos de vuelo para aviación general”. (Anexo 12) • La CLAC presentará una Nota de estudio sobre el “Sistema de reporte de ocurrencias con mercancías peligrosas”. (Anexo 13) • <i>Venezuela</i> presentará una Nota de estudio referente a “Propuesta de realización periódica de reuniones departamentales de Investigación de Accidentes (AIG) cada 5 años” (Anexo 35) <u>(para apoyo o copatrocinio)</u>. |
| <p>Cuestión 32:</p> | <p>Las mejoras de navegación aérea se planifican y</p> | |

| CUESTIÓN | ASUNTOS A TRATAR | POSICIÓN / ACCIÓN |
|------------------------------------|---|--------------------------|
| Navegación aérea — Política | <p>coordinan por intermedio de la OACI y los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) utilizando el Plan mundial de navegación aérea (GANP) como base. El Plan mundial de la OACI enmendado organiza los requisitos de modernización de infraestructuras y procedimientos para optimizar la eficiencia en una serie de módulos de mejoras operacionales con plazos de implantación flexibles cuya descripción se detalla en las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU). La estrategia ASBU tiene como objetivo lograr un sistema mundial de navegación aérea sin discontinuidades mediante una estructura convenida de áreas de gestión del tránsito aéreo (ATM) homogéneas y corrientes principales de tránsito y áreas de encaminamiento.</p> <p>Las mejoras de navegación aérea se basan principalmente en el marco ASBU elaborado en colaboración con los Estados y la comunidad aeronáutica. Se están preparando revisiones más significativas de política relacionadas con el GANP para someterlas a la aprobación del Consejo y la ratificación por la Asamblea de la OACI.</p> <p>El Consejo presentará un informe global sobre los resultados de la Duodécima Conferencia de navegación aérea así como las recomendaciones de la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo relacionadas con criterios no técnicos que son cruciales para la implantación sostenible de las ASBU. En el marco de esta cuestión del orden del día, se solicitará la aprobación con respecto a varios de los resultados de las Conferencias. El Consejo también solicitará la ratificación por la Asamblea del GANP revisado. En el marco de esta cuestión del orden del día pueden analizarse cuestiones relacionadas con las ASBU que corresponden al ámbito del Plan mundial, por ejemplo, la navegación basada en la</p> | |

| CUESTIÓN | ASUNTOS A TRATAR | POSICIÓN / ACCIÓN |
|--|--|-------------------|
| | <p>performance, y la información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE).</p> | |
| <p>Cuestión 33: Navegación aérea — Normalización</p> | <p>Se ha finalizado la elaboración de todas las normas para los módulos del Bloque 0 de las ASBU y se ha iniciado el proceso de aplicación. Los módulos del Bloque 1 de las ASBU están en proceso de evaluación con el objeto de determinar la necesidad de añadir, suprimir o elaborar nuevos SARPS.</p> <p>El Consejo presentará, como parte de las medidas de seguimiento de la Duodécima Conferencia de navegación aérea, una estrategia de alto nivel para la elaboración de los SARPS necesarios para abordar los módulos del Bloque 1 de las ASBU.</p> | |
| <p>Cuestión 34: Navegación aérea — Control y análisis</p> | <p>Los seis PIRG de la OACI se encargan de la planificación e implantación de sistemas regionales de navegación aérea. Los programas de trabajo regionales se derivarán del Plan mundial de navegación aérea (GANP) basándose en las necesidades operacionales. Se efectuarán continuamente ajustes tácticos a los programas de trabajo y se presentarán informes en línea sobre una base regional. El análisis de los datos notificados se efectúa en forma colaborativa. Los resultados se publican posteriormente en el Informe mundial anual de capacidad y eficiencia de la navegación aérea, de la OACI, que luego facilita la determinación de los ajustes tácticos anuales a los programas de trabajo regionales.</p> <p>El Consejo someterá un plan para la presentación de informes de los PIRG y de las actividades regionales asociadas con las tareas de implantación de navegación aérea, que comprenderá información sobre los beneficios ambientales que se logran mediante dicho trabajo. Asimismo, el Consejo presentará una propuesta para la armonización de las actividades de los PIRG en todas las regiones a fin de hacerlas coincidir con los ciclos de</p> | |

| CUESTIÓN | ASUNTOS A TRATAR | POSICIÓN / ACCIÓN |
|---|--|--|
| | <p>planificación y presentación de informes del GANP.</p> <p>El Consejo presentará una Declaración consolidada sobre las políticas permanentes de la OACI y métodos conexos específicamente relacionados con la navegación aérea y presentará la política de la OACI en asuntos del espectro de radiofrecuencias (CMR-15 de la UIT).</p> <p>El Consejo también presentará una nota de estudio sobre la implantación de un conjunto integral de herramientas para el análisis y la presentación de informes de navegación aérea para finalizar la transición de los actuales informes, presentados en formato impreso, a los informes presentados en línea, en formato electrónico.</p> | |
| <p>Cuestión 35: Navegación aérea — Apoyo a la implantación</p> | <p>Los PIRG sirven de “agentes impulsores” regionales, que se esfuerzan continuamente por lograr los objetivos de seguridad operacional, consolidar los análisis e informar sobre los resultados regionales, los cuales se comparten en línea con los Estados y asociados de la industria.</p> <p>El Consejo presentará un informe sobre las actividades de planificación, los retos relacionados con la ejecución y una estructura para hacer el seguimiento del avance a escala regional y nacional de las mejoras en bloque del sistema de aviación en el GANP.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una Nota de estudio sobre “Apoyo de los Estados Sudamericanos, miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil a la Implantación del Plan Mundial de Navegación Aérea”. (Anexo 14) • Los Estados Centroamericanos miembros de la CLAC, presentarán una Nota informativa sobre “Avance de la implementación PBN en Centroamérica”. (Anexo 15) • <i>República Dominicana</i> presentará una Nota de estudio referente a “Planificación Estratégica armonizada globalmente” (Anexo 34) (<u>para apoyo o copatrocinio</u>), esta Nota se aplica también a la Cuestión 30. • <i>Venezuela</i> presentará una Nota de estudio referente a “Diseño de documento de orientación para la certificación de los servicios de Navegación Aérea” (Anexo 36) (<u>para apoyo o copatrocinio</u>). |
| <p>Cuestión 36: Navegación aérea — Cuestiones emergentes</p> | <p>Basándose en los datos recopilados y el análisis de los mismos, el Consejo presentará un informe sobre las</p> | |

| CUESTIÓN | ASUNTOS A TRATAR | POSICIÓN / ACCIÓN |
|---|---|--|
| | cuestiones emergentes que requieran ser abordadas durante el trienio, incluidas la actualización de las disposiciones relacionadas con los programas de optimización de los Estados y las ASBU. | |
| Cuestión 37: Progreso realizado en la implantación del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI) | De conformidad con la Resolución A37-7 de la Asamblea, el Consejo informará sobre la situación de la implantación del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI). | |
| Cuestión 38: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Técnica | 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. | |
| COMISIÓN ECONÓMICA | | |
| Cuestión 39: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012 | Se invitará a la Comisión Económica a examinar las partes de los Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012 y el informe suplementario que comprende los primeros seis meses de 2013 (Docs 9952, 9975 y 10001 y Suplemento) que correspondan a su esfera de competencia. | |
| Cuestión 40: Desarrollo económico del transporte aéreo — Política | El Consejo presentará una definición de desarrollo sostenible del transporte aéreo, que engloba todos las partes interesadas del sector del transporte aéreo con miras a lograr servicios aéreos eficientes y fiables, así como un informe preliminar en el que se evaluará el desarrollo sostenible del transporte aéreo. El Consejo también presentará un informe sobre los resultados de la Sexta conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) celebrada del 18 al 22 de marzo de 2013. La Asamblea considerará la adopción de una versión revisada de la <i>Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo</i> (Resolución A37-20 de la Asamblea). | <ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una Nota de estudio sobre “Priorización del trabajo para el próximo trienio en la Reglamentación económica del Transporte aéreo”. (Anexo 16) • <i>Cuba</i> presentará una Nota de estudio referente a “Afectaciones del bloqueo económico, comercial y financiero de los Estados Unidos contra Cuba en la rama de la aviación civil” (Anexo 37) (<u>para apoyo o copatrocinio</u>). • <i>República Dominicana</i> presentará una Nota de estudio referente a “Propuesta sobre orientación de la elaboración de normas sobre protección al pasajero” (Anexo 38) (<u>para apoyo o copatrocinio</u>). |

| CUESTIÓN | ASUNTOS A TRATAR | POSICIÓN / ACCIÓN |
|--|---|---|
| <p>Cuestión 41: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional</p> | <p>El Consejo presentará un informe sobre la evolución en materia de reglamentación económica de los servicios de transporte aéreo internacional. Basándose en los resultados generales de las Conferencias de la OACI sobre negociaciones de servicios aéreos (ICAN), el Consejo también presentará un informe sobre la función de la OACI y las actividades destinadas a facilitar y apoyar el proceso de liberalización.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Venezuela</i> presentará una Nota de estudio referente a “Impacto del proceso de liberalización del Transporte Aéreo” (Anexo 39) (<u>para apoyo o copatrocinio</u>). • <i>República Dominicana</i> presentará una Nota de estudio referente a “Política Aerocomercial de República Dominicana” (Anexo 40) (<u>para apoyo o copatrocinio</u>). • <i>Colombia</i> presentará una Nota de estudio referente a “Beneficios de la protección al consumidor” (Anexo 43) (<u>para apoyo o copatrocinio</u>). • <i>Colombia</i> presentará una Nota de estudio referente a “Protección al consumidor en las operaciones de compra por internet” (Anexo 44) (<u>para apoyo o copatrocinio</u>). • <i>Colombia</i> presentará una Nota de estudio referente a “Liberalización de la propiedad y control de los transportistas aéreos” (Anexo 45) (<u>para apoyo o copatrocinio</u>). |
| <p>Cuestión 42: Aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea</p> | <p>El Consejo informará sobre la evolución de los aspectos económicos y de organización de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea y sobre el progreso realizado en la aplicación por los Estados de las políticas y orientaciones de la OACI sobre derechos impuestos a los usuarios. El Consejo también informará sobre la financiación y gestión de la infraestructura aeronáutica.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una Nota de estudio sobre “Nuevos elementos para inversión en infraestructura aeroportuaria, navegación aérea e impuestos sobre el Transporte Aéreo”. (Anexo 17) |
| <p>Cuestión 43: Datos de Aviación — Seguimiento y análisis</p> | <p>El Consejo presentará un informe sobre la evolución de las actividades de pronóstico de tráfico. El Consejo también presentará un informe sobre las actividades de análisis económico de la Organización, comprendida la evolución del Programa de estadísticas como resultado de la aplicación de las recomendaciones formuladas por la</p> | |

| CUESTIÓN | ASUNTOS A TRATAR | POSICIÓN / ACCIÓN |
|--|--|---|
| | Décima reunión departamental de la estadística (STA/10). 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 estadísticos. | |
| Cuestión 44: Otras cuestiones que se someterán a examen de la Comisión Económica | 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. | |
| COMISIÓN JURÍDICA | | |
| Cuestión 45: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012 | Se invitará a la Comisión Jurídica a examinar las partes de los Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012 y el informe suplementario que comprende los primeros seis meses de 2013 (Docs 9952, 9975 y 10001 y Suplemento) que correspondan a su esfera de competencia. | |
| Cuestión 46: Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los actuales instrumentos de derecho aeronáutico | El Consejo presentará un informe sobre la labor jurídica relacionada con la modernización del Convenio de Tokio (1963). Asimismo, presentará un informe sobre el avance realizado en relación con las notificaciones de los instrumentos de Beijing. | <ul style="list-style-type: none"> • <i>República Dominicana</i> presentará una Nota de estudio referente a “Propuesta de implementación en la legislación penal nacional de los criterios de sanción a los actos de interferencia ilícita en el Convenio y Protocolo de Beijing” (Anexo 41) (<u>para apoyo o copatrocinio</u>). |
| Cuestión 47: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica | El Consejo presentará un informe sobre el progreso de la labor relativa a otros asuntos del programa general de trabajo del Comité Jurídico que no estén comprendidos en la Cuestión 46 y presentará recomendaciones para el futuro programa de trabajo. | |
| Cuestión 48: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Jurídica | 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. | |
| COMISIÓN ADMINISTRATIVA | | |
| Cuestión 49: | Se invitará a la Comisión Administrativa a examinar las | |

| CUESTIÓN | ASUNTOS A TRATAR | POSICIÓN / ACCIÓN |
|--|---|-------------------|
| Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012 | partes de los Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011, 2012 y el informe suplementario que comprende los primeros seis meses de 2013 (Docs 9952, 9975 y 10001 y Suplemento) que correspondan a su esfera de competencia. | |
| Cuestión 50: Presupuestos para 2014, 2015 y 2016 | <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 2014, 2015 y 2016, 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> | |
| Cuestión 51: 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 | 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 38º período de sesiones de la Asamblea. La decisión del Consejo se someterá a la aprobación de la Asamblea. | |
| Cuestión 52: Cuotas atrasadas de la ex República Federativa Socialista de Yugoslavia | El Consejo informará a la Asamblea acerca de las cuotas atrasadas vencidas de la ex República Federativa Socialista de Yugoslavia correspondientes a 1990, 1991 y 1992. | |

| CUESTIÓN | ASUNTOS A TRATAR | POSICIÓN / ACCIÓN |
|---|--|--------------------------|
| <p>Cuestión 53: 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 A37-32 de la Asamblea, el Consejo presentará un informe sobre los resultados de las medidas adoptadas, con efecto a partir del 1 de enero de 2011, 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 9 y 10.</p> <p>Se informará a la Asamblea de las decisiones adoptadas de conformidad con la Resolución A35-27, Cláusula dispositiva 1.</p> <p>Se examinará la aplicación de la Resolución A35-27, Cláusula dispositiva 2.</p> <p>De conformidad con la Resolución A35-27 de la Asamblea, Cláusula dispositiva 3, con efecto a partir del 1 de enero de 2005, 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 A37-22 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</p> | |

| CUESTIÓN | ASUNTOS A TRATAR | POSICIÓN / ACCIÓN |
|--|---|-------------------|
| | <p>que quedará bajo el control del Consejo. El Consejo informará sobre las decisiones adoptadas y formulará las recomendaciones que estime apropiadas a este respecto.</p> <p>De conformidad con la Resolución A35-27 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 54: Contribuciones al Fondo general para 2014, 2015 y 2016</p> | <p>Esta cuestión está regida por la Resolución A36-31 de la Asamblea, Cláusula dispositiva 3.</p> <p>De conformidad con la Resolución A37-32 de la Asamblea, el Consejo informará acerca de sus resultados y recomendaciones después de examinar la metodología empleada para calcular las escalas de cuotas y, en particular, el principio de limitación, que se define en la Resolución A36-31, Cláusula dispositiva 1 e).</p> | |
| <p>Cuestión 55: Informe sobre el Fondo de capital circulante</p> | <p>De conformidad con la Resolución A37-28, el Consejo informará sobre la situación del Fondo de capital circulante.</p> | |
| <p>Cuestión 56: 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.</p> | |
| <p>Cuestión 57: Enmienda del Reglamento financiero</p> | <p>De conformidad con el párrafo 14.1 del Reglamento financiero, el Consejo informará a la Asamblea sobre las medidas que ha adoptado para enmendar el Reglamento financiero.</p> | |
| <p>Cuestión 58: Examen de los gastos, aprobación de las cuentas y examen de los informes de auditoría correspondientes a los ejercicios económicos de 2010, 2011 y 2012</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</p> | |

| CUESTIÓN | ASUNTOS A TRATAR | POSICIÓN / ACCIÓN |
|--|--|--------------------------|
| | 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. | |
| Cuestión 59: Nombramiento del Auditor externo | De conformidad con el párrafo 13.1 del Reglamento financiero, el Consejo presentará un informe sobre el nombramiento del Auditor externo. | |
| Cuestión 60: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Administrativa | 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. | |



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

PLENARIA

Cuestión 5: Elección de los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo**PRESENTACIÓN DE CANDIDATURAS POR LOS ESTADOS LATINOAMERICANOS Y DEL CARIBE PARA LA ELECCIÓN DEL CONSEJO DE LA OACI (2014-2016)**

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

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 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, las siguientes candidaturas para la elección del Consejo de la Organización para el trienio 2014-2016:

Grupo I: Brasil

Grupo II: Argentina, México y Venezuela

Grupo III: Bolivia, Chile, Nicaragua y República Dominicana

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.



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 12: Cooperación técnica –Política y actividades de cooperación técnica

APOYO A LAS ACTIVIDADES DE LA COOPERACIÓN TÉCNICA EN LA REGIÓN

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

RESUMEN

Las actividades de Cooperación Técnica en la Región se encuentran enmarcadas principalmente en el fortalecimiento, ejecución del plan de navegación aérea e implementación CNS/ATM, solución de problemas de vigilancia de la seguridad operacional y la capacitación del personal en distintas disciplinas aeronáuticas. Proyectos Regionales y proyectos nacionales en Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a convenir en las recomendaciones contenidas en el párrafo 4.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | * |
| <i>Referencias:</i> | |

1. ANTECEDENTES

1.1 Las actividades de Cooperación Técnica en la región latinoamericana se encuentran enmarcadas principalmente en el fortalecimiento, ejecución del plan de navegación aérea e implementación CNS/ATM, Solución de problemas de vigilancia de la seguridad operacional y la capacitación del personal en distintas disciplinas aeronáuticas. Existen 36 proyectos de cooperación técnica en actividad, divididos en: 28 Proyectos nacionales y 8 Proyectos regionales. A continuación pasamos a resumir los principales proyectos que se encuentran en actividad:

- a) *Sistema regional de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional (RLA/99/901).*-
Financiado por Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, Panamá,

(*)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.

Paraguay, Peru, Uruguay y Venezuela, además de AIRBUS , EMBRAER y la DGAC de España como observadores así como un aporte de la Comisión Europea, este proyecto tiene por objeto establecer un sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional con el apoyo técnico, logístico y administrativo necesario. Se inició el 2002 con una duración prevista de 5 años, prorrogables por iguales períodos. Sus actividades contribuyen a mejorar la cooperación entre las administraciones de aviación civil en la vigilancia de la seguridad operacional y a armonizar las reglamentaciones nacionales de licencias al personal, operación de aeronaves y aeronavegabilidad.

- b) *Sistema de gestión de la REDDIG y administración del segmento satelital (RLA/03/901)*.-La finalidad de este proyecto es establecer un mecanismo multinacional para la administración de la red digital Sudamérica (REDDIG), teniendo en cuenta los acontecimientos regionales y la necesidad de modernizar las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico para que sea homogéneo, interconectable e interfuncional con otras redes digitales. Financiado por Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Francia, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Surinam, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela. Se inició el 2003 y tiene una duración prevista de 5 años. Trinidad y Tobago pasó a ser miembro de la REDDIG el 2005. Tuvo como antecedente el proyecto *Implantación de la Red Digital SAM - REDDIG (RLA/98/019)*, ejecutado entre 1999 y el 2003 cuyo objeto fue el prestar asistencia a los Estados en la adquisición, instalación, puesta en funcionamiento y gestión inicial de una red digital en Sudamérica, destinada a modernizar las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico a nivel regional.
- c) *Asistencia en la Implantación de un Sistema Regional de ATM Considerando el Concepto Operacional ATM y el Soporte de Tecnología Comunicaciones, Navegación y Vigilancia correspondiente (RLA/06/901)* cuyo objetivo es proveer asistencia a las autoridades de aviación civil de los Estados y organizaciones participantes para el desarrollo de iniciativas del plan mundial de navegación aérea que contribuyan a la implantación de un sistema regional de gestión del tránsito aéreo, considerando el concepto operacional de ATM mundial y el soporte de tecnología CNS correspondiente, incluyendo los elementos AGA, AIS y MET que sean necesarios, el intercambio de experiencias en los procesos y la capacitación de personal en las materias involucradas. Este proyecto se encuentra financiado por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

1.2 Mediante proyectos nacionales, la OACI, con la asistencia del PNUD en algunos casos, viene proporcionando la ayuda técnica que requieren los Estados para solucionar los problemas particulares que confrontan para la aplicación de las normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI y para la ejecución del plan regional de navegación aérea.

2. SITUACION ACTUAL

2.1 Como se puede apreciar, las actividades de la Cooperación Técnica en la Región son bastante amplias y demandan una gran cantidad de esfuerzos y coordinaciones técnicas, operativas, financieras y administrativas entre los grupos de países e individualmente sobre la base de varios proyectos y la sede de la Oficina de Cooperación Técnica de la OACI en Montreal.

2.2 Si bien es cierto que en las oficinas regionales de OACI existe personal asignado a Áreas de Cooperación Técnica para brindar apoyo a diversos proyectos. Este apoyo en general se ofrece sobre los aspectos técnicos y operativos de los mismos, sin embargo, en muchas

oportunidades, debido a la alta demanda de coordinaciones administrativas con la Oficina de Cooperación Técnica de la OACI en Montreal, se retrasan ciertos aspectos que pudieran ser muchos más ágiles y efectivos si se tuvieran descentralizadas estas labores a través de las oficinas regionales.

3. CONCLUSION

- 3.1. La Dirección de Cooperación Técnica de la OACI está efectuando una excelente labor en apoyo a los países de la Región en el desarrollo de los proyectos especiales y nacionales, sobre todo en la parte técnica y operativa.
- 3.2. Es necesario brindar mayor apoyo a la parte administrativa de los proyectos para que el desarrollo de estos sea lo más eficiente posible, con medidas tales como la descentralización de las actividades administrativas a través de las Oficinas Regionales, esto con el objeto de agilizar la toma de decisiones y apostar por la eficiencia y eficacia de todos los proyectos en la región.

4. RECOMENDACIÓN

- 4.1 Se inste a la Asamblea a tomar las medidas necesarias para agilizar el desarrollo administrativo de los proyectos especiales y nacionales en la Región.



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

ANEXO 3
CORRIGENDUM

A38-WP/xxxx

EX/xx

.../.../13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política

TRÁFICO ILÍCITO DE ESTUPEFACIENTES Y SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS POR VÍA AÉREA

(Nota presentada por Nicaragua en representación de los Estados Centroamericanos (*) de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

RESUMEN

La presente Nota de Estudio, retoma la situación que continua presentándose con la transportación ilícita de estupefacientes y sustancias psicotrópicas empleando la vía aérea. En el nuevo escenario las drogas se convierten de hecho en una nueva amenaza a la Seguridad de la Aviación Civil, con el surgimiento de otros delitos conexos que han desencadenado el crimen transnacional organizado, el tráfico de armas, el incremento de la delincuencia y lo más mortal para la humanidad, el terrorismo en todas las formas y manifestaciones. La experiencia acumulada en Latinoamérica y el Caribe con los hechos ocurridos, como son: violación del espacio aéreo, robo y secuestro de aeronaves, suplantación de matrículas, lavado de dinero, tráfico ilegal de personas, etc. demuestran claramente que la aviación civil continua estando amenazada fuertemente por este flagelo internacional.

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

- tomar nota del contenido de la presente Nota de Estudio;
- considerar la actualización correspondiente a la documentación propuesta; y
- aprobar una Resolución que contemple los aspectos descritos en la presente Nota.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta Nota de Estudio se relaciona con el Objetivo Estratégico 2 - <i>Seguridad de la Aviación</i> |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Las actividades referidas en esta Nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos del Presupuesto del Programa para 2014–2016 y/o de contribuciones extrapresupuestarias. |
| <i>Referencias:</i> | <ul style="list-style-type: none">- Declaración de la Conferencia Internacional de las Naciones Unidas sobre el Abuso y el Tráfico Ilícito de Drogas (Viena, 1987),- Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas (Viena, 1988),- Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944),- Resoluciones de la Asamblea de la OACI (A26-12; A27-12 y A29-16) e Informes del Consejo sobre la aplicación de estas Resoluciones,- Recomendaciones de las Asambleas de la CLAC (A8-1; A8-2; A10-2; A10-3; A10-4; A11-4 y A16-6), |

(*) Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">- Anexo 9 – <i>Facilitación</i> y Anexo 17 – <i>Seguridad de la Aviación Civil</i>,- Notas de Estudio e Informe Final en DGAC/CAP/97 (Managua, 2013), C/CAR/DCA/13 (La Habana, 2013 y AVSEC/FAL/RG/3 (Lima, 2013) |
|--|--|

1. ANTECEDENTES

- 1.1 La OACI, las Organizaciones Regional de Aviación Civil y los Estados a partir, fundamentalmente, de la exhortación de las Naciones Unidas a los organismos especializados a participar activamente en el cumplimiento de las Resoluciones 39/143, 40/121 y 41/127 de la Asamblea General, “Campaña Internacional contra el Tráfico de Drogas” y la Declaración de la Conferencia Internacional de las Naciones Unidas sobre el Abuso y el Tráfico Ilícito de Drogas (26 de junio de 1987, Viena), intensificaron más enérgicamente las medidas internacionales y nacionales contra el uso indebido y el tráfico ilícito de drogas.
- 1.2 No cabe dudas, que todas las Organizaciones Internacionales y los Estados, respaldaron de una forma u otra el llamado de la ONU a realizar una cruzada contra este grave problema, con la adopción de programas y planes de alcance nacional, regional e internacional.
- 1.3 En el caso de la OACI, este asunto se ha tratado en varias Asambleas, aprobándose Resoluciones, como fueron la A26-12, A27-12 y A29-16, también se ha visto en la Décimo Reunión Departamental de Facilitación, de todo ello ha tenido conocimiento y tareas específicas el Consejo y la estructura de la OACI.
- 1.4 También la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) en varias de sus Asambleas se ha tratado este asunto, aprobándose varias recomendaciones de forma unánime.
- 1.5 Se debe resaltar además que en muchos de sus discursos el Dr. Assad Kotaite, Presidente por muchos años del Consejo de la OACI, tocó el tráfico ilícito de estupefacientes, como uno de los temas medulares a tener en cuenta para controlar y erradicar.

2 INTRODUCCIÓN

- 2.1 Los Estados de la región Latinoamericana y Caribeña han estado promoviendo e impulsando iniciativas tanto a nivel subregional, regional y mundial en los diferentes foros para la suscripción de acuerdos de cooperación para la erradicación del tráfico ilícito de drogas; lo que siempre ha tenido una buena acogida y aceptación por todas las delegaciones presentes.
- 2.2 Durante la IX Cumbre de Jefes de Estado y Gobierno de los Países No Alineados (Septiembre 1989), la delegación de Nicaragua como nación de nuestra región presentó la iniciativa de la aprobación de una Resolución instando a que se apruebe y ratifique la Convención de Viena contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas (Diciembre 1988).
- 2.3 También muchos de los demás Estados de la región han promovido en cada oportunidad que la Convención de Viena se pusiera en vigor, para así implementar las reformas legales pertinentes que permitirían los ordenamientos jurídicos nacionales.
- 2.4 Los gobiernos de la región, partes todos de la Convención de Viena, han incorporado como una de sus políticas, la luchas contra el narcotráfico que sirve como barrera a esta actividad delictiva, que es la expresión del compromiso internacional contraído.
- 2.5 Se han unido voluntades de reforzar la acción y la cooperación en los planos nacional, regional e internacional, para alcanzar la meta de una sociedad libre del uso ilegal de drogas.

3 DESARROLLO

- 3.1 Los espacios aéreos de muchos de nuestros Estados son utilizados como rutas de tránsito para la transportación ilícita de drogas por vía aérea, utilizando aeronaves y tripulaciones vinculadas a actividades delictivas, presentándose robos de aeronaves, suplantación de matrículas, operación en pistas clandestinas, infringiendo los controles de registro y de seguridad, poniendo en peligro la navegación aérea. Muchas de estas operaciones clandestinas, se escudan bajo el paraguas de las bondades que tiene la aviación general, quebrantando las disposiciones y procedimientos establecidos por las administraciones de aviación civil, transgrediendo la soberanía de los Estados.
- 3.2 La Convención de Viena constituyó la unificación para la cooperación internacional en el combate abierto de todos los países, ante la magnitud y amenaza que representa para la humanidad el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas.
- 3.3 Los 182 Estados partes de la Convención de Viena, han puesto en vigor un número considerable de leyes, normas jurídicas, procedimientos, etc. para combatir en todas sus manifestaciones y estadios el tráfico ilícito de drogas.
- 3.4 En cumplimiento del artículo 10 de la Convención de Viena, la mayoría de los Estados han concretado acuerdos y arreglos bilaterales y/o multilaterales para aumentar la eficacia de la cooperación internacional.
- 3.5 Siendo la Convención de Viena, un Tratado integrador de un deber común derivado del clamor de los Estados en las Asambleas y otras foros de Naciones Unidas; la aviación civil a pesar de enviar su representante, se ve pobremente reflejada en la misma, apareciendo de forma genérica en el artículo 15 – “Transportistas Comerciales”, sin embargo, si aparece específicamente el “Tráfico Ilícito por Mar” en el artículo 17.
- 3.6 La OACI al llamado de la ONU, sobre el uso indebido y el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas le prestó la atención que merecía el tema, tratándolo en varias Asambleas, donde se aprobaron las Resoluciones correspondientes para que el Consejo a través del Comité de Transporte Aéreo, la Comisión de Aeronavegación, la Décima Reunión Departamental de Facilitación y la Secretaría, dieran cumplimiento a lo dispuesto por las Asambleas. Si bien es cierto que todo este proceso, transcurrió durante todos estos años armónica y consensuadamente, es justo señalar que al final, con el cierre de la 31 Asamblea quedaron pendientes acuerdos convenidos, como fueron; las adecuaciones de normas, preparación de textos de orientación, manuales de prevención, simposios, seminarios, etc. Las Resoluciones A27-12 y A29-16, continúan estando vigentes y estamos llamados a darles cabal cumplimiento.

4 CONCLUSIONES

- 4.1 Todos los Estados de la región Latinoamericana y Caribeña al igual que todos los Estados contratantes de la OACI aquí presentes, reconocen que la aviación civil sigue estando amenazada, porque a pesar de todo lo realizado continua la tendencia ascendente del consumo de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, lo que estimula el tráfico ilícito utilizando, además de otros medios, la aviación civil en todas sus variantes.

- 4.2 El tráfico ilícito de drogas aporta enormes dividendos financieros que las organizaciones y mafias transnacionales acumulan tal cantidad de dinero que se convierten en grandes fortunas, permitiéndoles penetrar, contaminar y comprar cualquiera de las estructuras de las administraciones públicas y cualquiera de otras actividades lícitas, llegando a la sociedad, incluso a todos sus niveles. Es tal el poderío que concentran, que aparte del tráfico ilícito de drogas, realizan otras actividades conexas delictivas; como es el tráfico y venta de armas, destinado al crimen organizado y al terrorismo. Ningún país escapa al peligro que se tiende hoy sobre ellos, sin importar su ubicación geográfica o el sistema socio-político que se tenga.
- 4.3 Debemos reconocer que en la era actual, este es un mal internacional que socaba la seguridad, la estabilidad, la salud y el bienestar de las personas, enajenándolas como seres inservibles y además socaban las bases económicas, culturales y políticas de la sociedad, convirtiéndose de hecho en un grave problema de seguridad nacional.
- 4.4 La OACI desde su fundación, ha sido una organización de enorme utilidad para el desarrollo de la sociedad, gozando del reconocimiento y prestigio ganado internacionalmente. Su liderazgo en la aviación civil no tiene discusión, porque sin su existencia no imaginamos como funcionaríamos para lograr tan solo lo que dice el Preámbulo al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 7 de diciembre de 1944).
- 4.5 Lo realizado hasta ahora para combatir este flagelo es palpable, pero no ha sido lo suficientemente efectivo para privar a las organizaciones delictivas que sigan utilizando la aviación civil para sus propósitos ilegales y criminales. Hay un viejo proverbio que dice “rectificar es de sabios”, puesto que hacerlo corresponde a decir que hoy sabemos más que lo sabíamos ayer.

5 SE INVITA A LA ASAMBLEA:

- 5.1 Considerar la información contenida en esta Nota,
- 5.2 Encargar a la OACI que considerando lo planteado en esta Nota de Estudio se analice todo lo que se puede hacer para la inclusión de normas y recomendaciones a los Anexos, textos de orientación, manuales, etc., que contengan toda la información requerida para la correcta interpretación por los Estados. Además que se editen y distribuyan en los idiomas oficiales de la OACI,
- 5.3 Elaborar, según lo establecido, un documento jurídico vinculante que logre fortalecer la cooperación internacional, que entre otros aspectos recoja; la coordinación e intercambio de información sobre aeronaves y personas vinculados a actos que atenten contra la aviación civil,
- 5.4 Establecer normas que regulen con mayor efectividad y permitan el seguimiento de la aviación general en todos los aspectos,
- 5.5 Que se planifiquen los fondos necesarios, según disponga la Asamblea, teniendo en cuenta la prioridad estratégica de la tarea,
- 5.6 Solicita a la Asamblea que apruebe por consenso la elaboración de una Resolución conteniendo lo tratado en esta Nota de Estudio para ser presentada para su aprobación en esta Asamblea.



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A38-WP/xxxx

P/xx

.../.../13

ASAMBLEA — 38° PERÍODO DE SESIONES**COMITE EJECUTIVO****Cuestión 15: Seguridad de la aviación – Apoyo a la implantación****DECISIONES AVSEC/FAL PROMULGADAS POR LA CLAC**

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

RESUMEN

El 37° período de sesiones de la Asamblea pidió al Consejo que encargara al Secretario General que continúe llevando a cabo actividades de asistencia efectivas para promover un mayor nivel de cumplimiento del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y de las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relacionadas con la seguridad de la aviación en todos los Estados.

Por su parte el Estatuto de la CLAC establece que: “*La Comisión mantendrá estrechas relaciones con la OACI a fin de asegurar la armonización y coordinación de sus actividades con los objetivos y planes.*”

Desde mayo de 2011 viene trabajando el Grupo Regional AVSEC/FAL OACI-CLAC para establecer prioridades relacionadas con la seguridad de la aviación, normalizar las prácticas de seguridad de la aviación en las regiones NACC y SAM y mejorar las actividades de creación de capacidad.

Como resultado del trabajo coordinado la CLAC adoptó las siguientes Decisiones:

- Resolución A20-17 “Curso sobre detección de pasajeros con conducta sospechosa”
- Resolución A20-19 “Manual de metodología de evaluación de la amenaza y gestión de riesgo - Guía de orientación”
- Resolución A20-21 “Manual para el transporte aéreo de personas con discapacidad”

Decisión: Se invita a la Asamblea a tomar nota de esta iniciativa

| | |
|-----------------------------|--|
| Objetivo Estratégico | Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico B – Seguridad de la aviación |
| Referencias: | <ul style="list-style-type: none"> • Resolución A20-17 “Curso sobre detección de pasajeros con conducta sospechosa” • Resolución A20-19 “Manual de metodología de evaluación de la amenaza y gestión de riesgo - Guía de orientación” • Resolución A20-21 “Manual para el transporte aéreo de personas con discapacidad” • Informes del Grupo Regional AVSEC/FAL OACI-CLAC |

(*) 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.

1. ANTECEDENTES

1.1 Cabe recordar que la CLAC ha trabajado desde sus orígenes en temas relacionados a la facilitación como parte de la actividad relativa al Transporte Aéreo. A partir de 1995, en que reestructuró su programa de trabajo, se incluyeron también temas de Seguridad contra actos de interferencia ilícita, habiéndose constituido en el año 2000 un grupo AVSEC (GRUAVSEC), independiente del GEPEJTA. Posteriormente, considerando necesario trabajar de manera conjunta los temas de facilitación y seguridad, se constituyó el grupo AVSEC/FAL de la CLAC con sus respectivos términos de referencia y tareas específicas.

1.2 A partir del Primero de enero de 2007, la CLAC inició su nueva etapa de autonomía de gestión administrativo-financiera, pero manteniendo estrechas relaciones con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). En esa línea de ideas, en setiembre de 2010 el presidente del Comité Ejecutivo de la CLAC y el Presidente del Consejo de la OACI suscribieron un Memorandum de Cooperación Mutua para desarrollar actividades comunes, respetando sus respectivos programas de trabajo.

1.3 En la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC (Punta Cana, República Dominicana, noviembre de 2010), se aprobó la Resolución A19-05 “Mecanismo de Coordinación y Cooperación Regional en materia FAL/AVSEC”, el mismo que entre otras cosas, consideraba la decisión que la CLAC y la OACI trabajan conjuntamente los temas relativos a “Facilitación y Seguridad”, juntando sus respectivos grupos de trabajo, lo que dio origen a la constitución del “Grupo Regional Sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación” (AVSEC/FAL/RG OACI-CLAC).

2. LABOR DEL GRUPO REGIONAL AVSEC/FAL OACI-CLAC

2.1 La Primera Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL/RG/1) se llevó a cabo en Asunción, Paraguay (mayo de 2011), donde se establecieron los términos de referencia, proyectos y coordinadores para el trabajo que desarrollaría el mencionado Grupo. También se determinó que el producto del trabajo que desarrolle el Grupo será tramitado por la Secretaría de la CLAC siguiendo el órgano regular correspondiente (Comité Ejecutivo y Asamblea) y en el caso de la OACI, ajustándose al procedimiento interno de dicha Organización.

2.2 La Segunda Reunión del Grupo AVSEC/FAL OACI-CLAC (St. John's, Antigua y Barbuda, mayo de 2012), reviso las tareas establecidas en su programa de trabajo. En aquella oportunidad, los expertos concluyeron algunos documentos que ya merecían seguir el trámite de aprobación correspondiente. Motivo por el cual, siguiendo el procedimiento para la puesta en vigencia de las Decisiones de la CLAC, la XX Asamblea Ordinaria de la CLAC, reunida en Brasilia, Brasil, noviembre de 2012, aprobó entre otras, las Decisiones que se detallan a continuación:

- Resolución A20-17 “Curso sobre detección de pasajeros con conducta sospechosa” (**Adjunto a**)
- Resolución A20-19 “Manual de metodología de evaluación de la amenaza y gestión de riesgo-Guía de orientación” (**Adjunto b**)
- Resolución A20-21 “Manual para el transporte aéreo de personas con discapacidad” (**Adjunto c**)

2.3 Durante la Tercera Reunión del Grupo Regional AVSEC/FAL, (Lima, Perú, junio de 2013), se continuo analizando el desarrollo de sus tareas, destacando entre otras que la Secretaria de la CLAC iniciara el trámite para promulgar decisiones referentes al “Marco para la adquisición, pruebas y despliegue del equipo de seguridad” y el “Modelo de programa nacional de seguridad de la carga”. Asimismo, se acordó entre otros temas, coordinar entre los Estados la creación de un Proyecto de trabajo para estandarizar la normativa y procedimientos vinculados a la certificación y vigilancia de instructores

AVSEC, desarrollar un Plan Estratégico del Grupo Regional que considere estrategias para lograr los objetivos de mediano y largo plazo, así como la estandarización de procedimientos de inspección de pasajeros y sus equipajes de mano.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Como se puede apreciar, el trabajo desarrollado por el Grupo Regional ha producido importantes documentos que sirven para la gestión (AVSEC/FAL) de las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros de la CLAC y contribuyen al desarrollo seguro, ordenado y eficiente del transporte aéreo internacional, guardando un equilibrio apropiado entre Facilitación y Seguridad.

4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA ASAMBLEA

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información y documentos presentados;
- b) respaldar el trabajo que se viene desarrollando en la Región Latinoamericana y el Caribe en materia AVSEC/FAL; y,
- c) poner a disposición de la comunidad aeronáutica internacional los documentos que se acompañan.

— — — — —

RESOLUCION A20-17

CURSO SOBRE DETECCION DE PASAJEROS CON CONDUCTA SOSPECHOSA

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) tiene por objetivo primordial el proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros una estructura adecuada, dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

CONSIDERANDO que una de las funciones de la Comisión es propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la Región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la CLAC propicia la implementación de acuerdos colectivos de cooperación técnica en Latinoamérica en el campo de la aviación civil con miras a obtener la mejor utilización de los recursos disponibles;

CONSIDERANDO que en el seno de la CLAC se viene implementando, como política permanente, la “Cooperación Horizontal” y gestionando el apoyo mutuo de los recursos humanos, económicos y tecnológicos de los Estados miembros;

CONSIDERANDO que la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC acordó incorporar en el Plan Estratégico de Actividades para el bienio 2011-2012, la tarea relacionada al desarrollo de un Curso sobre “Detección de pasajeros con conductas sospechosas”; y,

CONSIDERANDO que el Grupo AVSEC/FAL/RG/CLAC-OACI, en su Programa de Trabajo, incluyó la elaboración de la Directriz el desarrollo de un Curso sobre “Detección de pasajeros con conductas sospechosas”.

LA XX ASAMBLEA DE LA CLAC RESUELVE

Adoptar como Directriz el Modelo de un Curso sobre “Detección de pasajeros con conductas sospechosas” para los Estados miembros, de conformidad al siguiente texto:

CURSO SOBRE “DETECCIÓN DE PASAJEROS CON CONDUCTAS SOSPECHOSAS”

Lista de módulos

- 1.** Introducción al Curso
- 2.** Conceptos de Seguridad Preventiva
- 3.** Medidas relativas a la Inspección de Pasajeros y a su Equipaje de mano
- 4.** Técnicas de vigilancia y observación
- 5.** Técnicas de Detección de Conducta Sospechosa
- 6.** Método Inspección de Pasajeros y Equipaje de mano
- 7.** Factores Humanos
- 8.** Ejercicios
- 9.** Actividades de clausura

MÓDULO I - INTRODUCCION

1. Información general

- Idioma

- Horario, descansos y refrigerios
- Arreglos para el transporte y alojamiento
- Distribución del edificio, área administrativa, servicios higiénicos
- Asistencia y puntualidad
- Preguntas y respuestas en clase
- Material de referencia y guía de estudio
- Certificado de asistencia
- Vestimenta, actividades sociales y fotografía grupal

2. Objetivos del Curso

- Identificar el propósito de las medidas de seguridad para la Inspección de pasajeros y su equipaje de mano
- Reconocer la naturaleza de la amenaza contra la aviación civil
- Aplicar técnicas de detección de conducta sospechosa en un pasajero
- Reconocer la importancia de la vigilancia y observación en la inspección de pasajeros y su equipaje
- Reaccionar adecuadamente a una contingencia de seguridad ante la presencia de un pasajero con conducta sospechosa o detección artículos o elementos prohibidos o peligrosos

3. Metodología de la Instrucción

- Conferencias
- Ayudas audiovisuales
- Discusiones y ejercicios en grupo
- Visita a un punto de Inspección de Seguridad

4. Métodos de Evaluación

- Cuestionarios y revisiones
- Examen final de conocimientos
- Estudio personal / lecturas necesarias

5. Objetivos del Módulo

- Apertura oficial del Curso
- Explicación de los propósitos, la estructura y la metodología del curso
- Participación en el ejercicio para “conocerse unos a otros”

Resumen del Módulo

Luego de la apertura del Curso, los participantes se encontrarán en condiciones de:

- Describir los objetivos, la estructura y la metodología del Curso
- Conocerse mejor unos a otros luego de participar en un ejercicio grupal

MÓDULO II – CONCEPTOS DE SEGURIDAD PREVENTIVA

Objetivos del Módulo

- Describir la amenaza contra la seguridad de la aviación civil
- Identificar los métodos de ataque usados contra la aviación civil

- Enumerar los tipos de personas que representan una amenaza para la aviación civil
- Identificar los términos “amenaza”, “vulnerabilidad” y “riesgo” en el contexto de seguridad de la aviación
- Explicar las responsabilidades fundamentales de la autoridad competente del Estado
- Comprender los conceptos de las contramedidas de la industria

1. Naturaleza de la amenaza

1.1 Concepto

La cuantificación de la posibilidad o probabilidad de que se produzca un atentado contra un objetivo específico

1.2 Factores de la Amenaza

- El intento o deseo de atacar un objetivo
- La capacidad de efectuar dicho ataque

1.3 Evaluación de la Amenaza

El cálculo de la probabilidad de que un ataque sea perpetrado contra un objetivo durante un período de tiempo específico

1.4 Métodos de Ataque

- Sabotaje de una aeronave y de las instalaciones aeroportuarias
- Secuestro de una aeronave en tierra o en vuelo
- Ataques armados en el aeropuerto
- Ataques contra las instalaciones de los transportistas aéreos

2. Vulnerabilidad

2.1 Concepto

Las características de un objetivo que pudieran ser explotadas en un ataque, o la facilidad con que se puede atacar un objetivo

2.2 Evaluación de la Vulnerabilidad

El análisis de las características del objetivo para establecer los puntos débiles que pudieran ser explotados en diversos ataques, que indica la probabilidad de que dichos ataques se produzcan con éxito

3. Riesgo

3.1 Definición

La probabilidad de que se produzca con éxito un ataque contra un objetivo.

3.2 Componentes del Riesgo

$\text{RIESGO} = \text{AMENAZA} \times \text{VULNERABILIDAD}$

3.3 Evaluación del Riesgo

El cálculo de la probabilidad de que se logre perpetrar un ataque con éxito.

4. Tipos de Infractores

- Terroristas
- Criminales
- Personas con problemas psicológicos
- Personas en busca de venganza

5. ¿Por qué perpetrar un ataque contra la Aviación Civil?

- La reacción de los gobiernos, las organizaciones y compañías atacadas
- La visibilidad generada por los medios de comunicación para su causa
- Riesgo mínimo de captura

6. Terroristas y Criminales

6.1 Características de los Terroristas

- Operan en grupos pequeños o redes complejas
- Generalmente son gente entrenada
- Cuentan con recursos
- Sus fines son políticos por naturaleza

6.2 Características de los Criminales

- Ganancia monetaria
- Extorsión
- Razones de índole personal
- Difícil de clasificar
- Impredecibles

6.3 Motivación para los Terroristas

- Los transportistas aéreos son frecuentemente transportistas “de bandera”
- Llamar la atención mundial y atraer publicidad para su causa
- Dirigir el ataque a personas específicas en una aeronave
- Suscitar el terror en el público en general
- Conseguir la liberación de prisioneros

7. Contramedidas de la Industria

7.1 Conceptos

Una **Norma** se define de la siguiente manera:

*“Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera **necesaria** para la seguridad o regularidad de la navegación aérea internacional y a la que, de acuerdo con el Convenio, se ajustarán a los Estados contratantes.”*

Un **Método recomendado** se define de la siguiente manera:

*“Toda especificación de características físicas, configuración, material, de estándares, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera **conveniente** por razones de seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional y a la cual, de acuerdo con el Convenio, tratarán de ajustarse los Estados contratantes.”*

Norma 2.1.1 del Anexo 17 : *“Todo Estado contratante tendrá como su objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil.”*

Responsabilidades del Estado

La **Norma 3.1.1 del Anexo 17** establece lo siguiente: “Cada Estado contratante establecerá y aplicará un programa nacional escrito de seguridad de la aviación civil para salvaguardar las operaciones de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, mediante normas, métodos y procedimientos que tomen en cuenta la seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos.”

La **Norma 3.1.3 del Anexo 17** establece lo siguiente: “Cada Estado contratante evaluará constantemente el grado de amenaza para la aviación civil en su territorio, y establecerá y aplicará políticas y procedimientos para ajustar en consecuencia los aspectos pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil basándose en una evaluación de riesgo de seguridad de la aviación realizada por las autoridades nacionales pertinentes.”

La **Norma 3.4.3 del Anexo 17** establece lo siguiente: “Cada Estado contratante asegurará que las personas que llevan a cabo las operaciones de inspección hayan sido objeto de Certificación de conformidad con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil a fin de garantizar el cumplimiento uniforme y fiable de las normas de actuación”.

7.2 Contramedidas Legislativas

- Convenio de Tokio, 1963
- Convenio de la Haya, 1970
- Convenio de Montreal, 1971
- Protocolo complementario del Convenio de Montreal, 1988
- Convenio sobre la marcación de explosivos, 1991

7.3 Contramedidas Técnicas

- Existen 18 Anexos al Convenio sobre aviación civil internacional
- Normas y Métodos recomendados internacionales
- Anexo 17, Séptima edición (Enmienda 10) (66 Normas/ 19 Métodos recomendados)
- Anexo 17, Octava edición (Enmienda 12) (79 Normas / 26 Métodos recomendados)

7.4 Contramedidas Físicas

- Inspección de pasajeros
- Inspección del equipaje de mano
- Inspección de pasajeros con “perfil sospechoso”
- Equipo detector de explosivos
- Inspección por medio de equipos de rayos X
- Control de acceso a las zonas de seguridad restringida (personas/vehículos)
- Inspección de la tripulación y personal de tierra
- Protección de la aeronave
- Protección del aeropuerto y las instalaciones de navegación aérea

8. Responsabilidades de Autoridad Competente

- Efectuar actividades de control, tales como auditorías de seguridad, pruebas, estudios e inspecciones
- Mejorar la seguridad de la aviación por medio de la elaboración y distribución de prácticas y procedimientos operacionales y administrativos progresivos
- Elaborar, aplicar y mantener el PNSAC
- Definir y asignar tareas, coordinar actividades entre los distintos departamentos, agencias y otras organizaciones del Estado, aeropuerto y explotadores aéreos y cualquier otra entidad implicada en los diversos aspectos del PNSAC

Resumen del Módulo

- Organizaciones de Seguridad de la Aviación
- La “Autoridad Competente”
- Conceptos de las contramedidas de la industria
- Amenazas contra la Aviación Civil
- Métodos de Ataque utilizados contra la Aviación Civil
- Personas que presentan una Amenaza para la Aviación Civil

MÓDULO III – MEDIDAS RELATIVAS A LA INSPECCION DE PASAJEROS Y A SU EQUIPAJE DE MANO

Objetivos del Módulo

- Explicar los conceptos inspección de pasajeros
- Identificar los diseños, configuraciones y tipos de Puestos de Control de seguridad
- Explicar la dotación y funciones del personal de Inspección
- Comprender la armonización que debe existir entre seguridad y facilitación
- Identificar el equipamiento de apoyo a la inspección de los pasajeros y su equipaje

1. Inspección

1.1 Definición:

La aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar y/o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita.

1.2 Norma 4.1 del Anexo 17:

“Cada Estado contratante adoptará medidas para evitar que se introduzcan, por cualquier medio, a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil internacional, armas, explosivos u otros artefactos artículos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados”.

1.3 Norma 4.4.1 del Anexo 17:

“Cada Estado establecerá medidas para asegurar que se inspeccione a los pasajeros de origen de las operaciones de transporte aéreo comercial y su equipaje de mano antes de que se embarquen en una aeronave que salga de una zona de seguridad restringida”.

2. Mantenimiento de la Seguridad

- Capacitación del personal
- Uso de equipos técnicos
- Implementación de Procedimientos de Inspección

3. Instalaciones para Inspección de Pasajeros

Se debe considerar en el diseño:

- Área amplia para los equipos, el trabajo del personal y el desplazamiento de pasajeros
- Protección visual
- Letreros informativos al pasajero
- Ordenador de filas
- Equipamiento básico para inspección
- Dotación de personal
- Oficina de atención a usuario
- Sala de revisión separada

4. Emplazamiento de los Puestos de Inspección de Pasajeros

- **Inspección descentralizada o en la puerta de embarque:** para atender una o dos puertas de embarque.
- **Inspección semicentralizada o en el recinto del Aeropuerto:** Para atender varias puertas de embarque.
- **Inspección centralizada:** Se trata de un solo puesto de inspección en el aeropuerto.

5. Facilitación

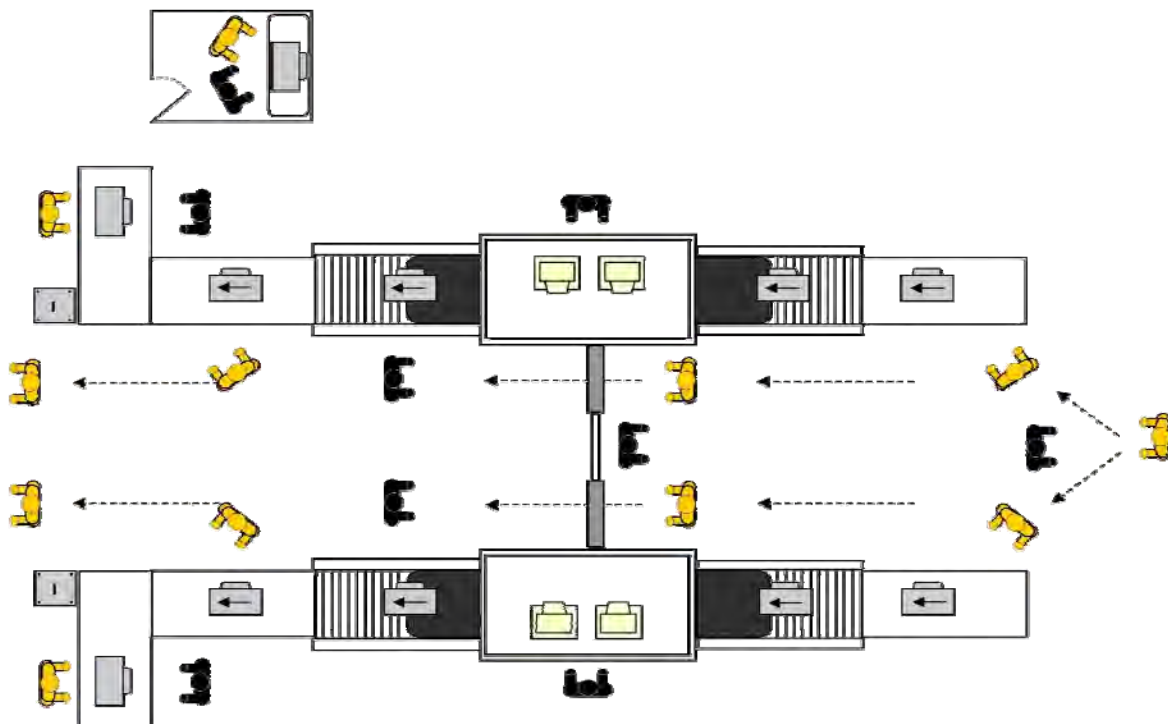
Categorías de pasajeros que podrían utilizar el punto de Inspección del Personal del Aeropuerto

- Pasajeros que necesitan asistencia (Discapacitados)
- Menores no acompañados
- Pasajeros registrados con un programa biométrico
- Pasajeros que se presentan tarde

6. Diseño de los Puntos de Inspección

El concepto del diseño de los puntos de inspección de pasajeros debería ser igual al de inspección de equipaje de bodega

- **Nivel 1** con detectores de metal de pórtico y equipos de rayos X convencionales
- **Nivel 2** con detectores avanzados de metal, explosivos y sustancia peligrosas y equipos de Rayos X tecnología avanzada
- **Nivel 3** con un registro físico manual completo



7. Dotación de Personal y Funciones

Personal con las competencias requeridas (capacitación), con un Programa de Certificación de Operadores, que cumpla los requisitos del PNSAC.

Contar con personal masculino y femenino, especialmente para la revisión separada, la que debe ser según el género.

7.1 Supervisor:

Responsable de la gestión del puesto, procedimientos, toma decisiones. Realiza la evaluación de riesgo, instruye y orienta a su personal, se encarga de la rotación de puestos, atiende a los usuarios, coordina con organismos de apoyo.

7.2 Verificador de Tarjeta de Embarque y Ordenador de Flujo:

Su misión es fundamental. Evalúa el riesgo de acuerdo a la conducta del pasajero. Con la observación puede determinar a quiénes se les somete a una inspección más acuciosa.

Debe dirigir al pasajero, proporcionarle información o instruirlo, antes de pasar por el punto de inspección.

7.3 Operador de Máquinas de Rayos X:

Responsable de analizar e interpretar las imágenes que presenta el o los monitores, detecta las posibles amenazas en los equipajes de mano a través de la identificación de artículos, sustancias peligrosas o elementos prohibidos, informa sobre el registro manual, indica el lugar o la utilización del detector de trazas.

7.4 Operador del Detector de Metal Manual:

Se ubica después del detector de metal de pórtico, inspecciona a los pasajeros que activan la alarma del detector, a los que son sometidos a una inspección aleatoria o aquellos, que de acuerdo al análisis de conducta, es necesario descartar como amenaza.

7.5 Encargado de la Revisión Manual de Equipaje:

Responsable de tomar el equipaje que es alertado por el operador de Equipo de Rayos X y someterlo a revisión física en busca del artículo, elemento o sustancia peligrosa o prohibida que transporta.

7.6 Encargado de la Inspección Separada:

Responsable de las revisiones especiales de pasajeros en una dependencia separada y con registro físico cuando hay sospecha o se trata de personas con discapacidades o prótesis.

7.7 Encargado de Equipo Detector de Trazas:

Responsable de inspeccionar el equipo o al pasajero mediante el empleo de un EDT. Esta inspección se debe efectuar como resultado de una sospecha o en forma aleatoria a un porcentaje de pasajeros y su equipaje.

8. Seguridad y Facilitación

Para mayor comodidad y facilitación a los pasajeros, el puesto de Inspección debería cumplir con algunos requisitos tales como:

- Ser amplio, con espacio para el desplazamiento cómodo de los pasajeros
- Disponer de ordenadores de flujo
- Acceso para discapacitados (Sillas de rueda)
- Extensiones con rodillos antes y después del Equipo de rayos X
- Letreros informativos en dos o más idiomas

9. Equipamiento del Punto de Inspección de pasajeros y equipaje de mano

Equipamiento Básico:

- Equipo de Rayos X túnel 60x40 cm.
- Detector de metal de pórtico.

- Detector de metal manual.
- Equipo detector de Trazas.
- Mesón de inspección de equipaje.
- Cámaras CCTV, con micrófonos ambientales.
- Comunicación con la Policía.
- Equipo de Rayos X. Túnel 60x40 cm.
- Detector de Metal de Pórtico
- Detector Metal Manual
- Detector de Trazas

Resumen del Módulo

- Concepto de Inspección de pasajeros y Equipaje mano
- Diseños, de puestos de Inspección de seguridad
- Dotación de Personal
- Seguridad y Facilitación
- Equipos de Seguridad

MÓDULO IV – TÉCNICAS DE VIGILANCIA Y OBSERVACIÓN

Objetivos del Módulo

- Conocer el Concepto de vigilancia en seguridad aeroportuaria
- Distinguir el propósito y características de la vigilancia en la inspección de pasajeros
- Conocer el propósito y conceptos de la observación
- Identificar técnicas, características y medios que utiliza la observación
- Explicar las técnicas para la ejecución de ejercicios prácticos

1. Vigilancia

1.1 Definición:

Es una actividad mediante el cual se mantiene en observación a una zona determinada, las personas, medios y su entorno.

Vigilar: Seguir mediante la observación, intencionalmente, el comportamiento de alguien o de algo.

1.2 Propósito:

Mantener bajo control visual un área determinada, para detectar conductas sospechosas de pasajeros o usuarios, permitiendo prevenir la comisión de actos de interferencia ilícita.

1.3 Características:

- Controladora: Se observa, controla y verifica ciertos actos y acciones.
- Asesora: Aporta información y permite el logro de un objetivo en la investigación.
- Disuasiva: Inhibe intenciones de la comisión de delitos.
- Específica: Se realiza por una situación u objetivo determinado. Si se efectúa en forma eficaz, entrega información exacta y fidedigna de personas o hechos.
- Dinámica: Permite actuar inmediatamente ante la presencia de una situación sospechosa.
- Flexible: Se adapta a diferentes situaciones y condiciones de trabajo.
- Requiere de Tiempo: La vigilancia necesita de tiempo para controlar y dominar el área a vigilar.
- Requiere de Entrenamiento: Con personal bien entrenado y motivado el resultado de la vigilancia es más eficaz.

1.4 Tipos:

- **Vigilancia Discreta:** Es la que se realiza de tal manera que la persona no se percata de que está siendo vigilada.
- **Vigilancia Abierta:** Es la que se realiza de manera que las personas vean la presencia de personal de seguridad.
- **Vigilancia a través de CCTV:** Es la que se realiza mediante el empleo de cámaras de Circuito Cerrado de Televisión y es monitoreado desde un Centro de Control. Es disuasivo, requiere de personal de seguridad para reaccionar ante una alerta.

2. Factores negativos que influyen en la labor del personal que realiza la vigilancia:

- **La rutina:** Se pierde el interés. Se transforma en repetitiva y poco a poco no produce el efecto deseado
- **La confianza:** Que nunca suceda nada genera pérdida de interés. Creer que se tiene todo controlado induce a fallar ante lo impredecible
- **El cansancio:** Mucho tiempo en el puesto genera cansancio, la vigilancia se hace de malas ganas y en forma indolente
- **La carencia de motivación:** La falta de motivación produce desinterés por el trabajo generando incapacidad de detección

3. Observación:

3.1 Definición:

La observación es aquella actividad que se realiza a través de los sentidos en forma consciente para lograr conocimiento de un medio ambiente, personas y/o situaciones determinadas.

3.2 Propósito:

- Identificar conductas de personas y características de cosas.
- Analizar objetos y/o situaciones para deducir en forma lógica.
- Relacionar e interpretar, ruidos, colores olores y situaciones para la toma de decisiones.

3.3 Concepto:

- El ser humano en la vida diaria comúnmente mira, pero no ve.
- En general, se recibe y comprende sólo lo que interesa o lo que se puede entender con un mínimo de esfuerzo.
- La habilidad de observar es esencial para una buena detección de conductas sospechosas
- Es una destreza que dependerá de la capacidad innata, experiencia y adiestramiento que se desarrolle o adquiera.

3.4 Técnicas:

- **Atención:** Es el proceso que nos lleva a la presencia de un hecho, este factor lleva a concretar los sentidos, sea esto al ver o escuchar algo. La atención puede ser voluntaria, involuntaria o habitual. En la atención influye el tamaño del objeto, el cambio de situación, el interés por el tema, las condiciones orgánicas, la sugestión
- **Percepción:** Inmediatamente después que la atención ha sido atraída hacia un hecho, la mente funciona para intentar reconocer ese hecho. La percepción es un proceso activo que utiliza información para sugerir y poner a prueba hipótesis que afectan a la relación de los individuos con su entorno.

- **Experiencia:** Este aspecto es el que permitirá, en algunos casos con un mínimo de atención, percibir y observar más detalles, como también, facilitar la captación de una serie de actitudes que para una persona sin experiencia le son difíciles de identificar.
- Hacer una fotografía mental de lo percibido. El objeto debe ingresar a través de los sentidos. Utilizar la intuición que es la respuesta emocional ante el estímulo presentado.

3.4 Características:

- **Apoyo:** la información obtenida de la observación servirá para aclarar hechos o situaciones
- **Dependiente:** esto deriva de la atención y concentración aplicada en la observación.
- **Registro:** llevada a un informe de detalle de la situación ocurrida quedará un registro
- **Alerta:** si detecta alguna situación o actitud sospechosa permite anticiparse a lo hechos.

3.5 Medios:

- **Vista:** Es considerado el sentido más preciso, por lo tanto, la vista debe utilizarse concentrando su atención en aquellos detalles o rasgos particulares más representativos, de una persona, objeto o hecho.
- **Oído:** Es el sentido más objetivo en su percepción, pero tiene un alto grado de subjetividad, ya que es muy difícil determinar dirección y distancia de un sonido.
- **Tacto:** Este sentido en la mayoría de las personas está escasamente desarrollado y debe ser considerado como un medio limitado y dudoso.
- **Gusto:** El gusto es individual y la sensación objetiva es reemplazada por la concepción del gusto que experimenta o ha experimentado una persona, es un medio, pero no digno de confianza.
- **Olfato:** La sugestión ejerce una fuerte influencia en la percepción de un olor, ya que es posible sentir la sensación del olor sin la presencia de él, no es un medio confiable.

3.6 Descripción de una persona:

- Sexo
- Estatura
- Edad estimada
- Contextura
- Color de Piel
- Color de Pelo
- Color de Ojos
- Tipo Vestuario
- Anillos, Joyas
- Tipo Zapatos
- Cartera
- Maletín
- Computador

3.7 La observación es parte fundamental del proceso de la memoria:

- **Memoria Visual:** Retiene detalles relacionado con formas, colores, personas, etc.
- **Memoria Auditiva:** Registra lo que oye.
- **Memoria Motora:** Registra gestos o movimiento físicos.

4. Conclusión:

La observación es una actividad permanente en la inspección de pasajeros. La capacidad de detección de conductas sospechosas depende del interés, de la intuición y motivación del personal de seguridad.

Resumen del Módulo:

- Definición, Propósito y Características de la Vigilancia
- Factores Negativos de la Vigilancia
- Definición, Propósito y Conceptos de Observación
- Técnicas, Características y Medios de la Observación
- Ejercicios de Observación y Memorización

MÓDULO V – TÉCNICAS DE DETECCIÓN DE CONDUCTAS SOSPECHOSAS

Objetivos del Módulo

- Conocer las técnicas de detección de conducta sospechosa de un pasajero
- Diferenciar la conducta de un pasajero de acuerdo a su actitud y comportamiento
- Conocer las intenciones de un pasajero por sus gestos
- Identificar la importancia de la entrevista y las manifestaciones no controladas por parte de un pasajero
- Conocer las señales de la mentira en las respuestas y conducta de un pasajero

1. Tipos de Pasajeros:

- **Pasajero frecuente:** Es aquel que conoce las reglas o procedimientos de seguridad aeroportuaria, permite que la revisión sea más expedita y eficaz, sin embargo, este usuario es más exigente, conoce las capacidades y debilidad del sistema de inspección.
- **Pasajero ocasional:** Es aquel que debemos orientar en el momento de controlarlo es más lento, se puede mostrar más nervioso, especialmente, en el procedimiento de inspección.
- **Casos especiales:**
 - a) Pasajeros con prótesis, en silla de ruedas o elementos de apoyo
 - b) Pasajeros inmovilizado parcialmente con yeso o férula
 - c) Pasajero deportado (No Admisible)
 - d) Pasajero detenido
 - e) Pasajero perturbador
 - f) Pasajero atrasado

2. Detección de Conducta Sospechosa

2.1 Definición:

En la detección de conductas sospechosas de pasajeros es donde adquiere relevancia e importancia la observación.

2.2 Técnicas de detección:

Observar a las personas fijarse en los detalles:

- a) La mirada
- b) La expresión facial

- c) La sonrisa
- d) La postura
- e) La distancia
- f) Los gestos
- g) La actitud

2.2.1 La mirada:

- Refleja Actitudes
- Expresa Emociones
- Transmite Emociones

Existen diferencias culturales respecto del uso de las miradas, sin embargo, hay que observar algunos aspectos del pasajero:

- Evita contacto ocular/baja la vista
- Mirada errática
- Ojos inquietos
- Parpadeo excesivo

2.2.2 La expresión facial:

- Alegría
- Sorpresa
- Tristeza
- Miedo
- Ira
- Desprecio

Hay que observar algunos detalles que pueden indicarnos alguna anomalía en el pasajero:

- Enrojece
- Se pone blanco/palidece (es más peligroso)
- Tiembla claramente
- Hace muecas en forma constante

2.2.3 La sonrisa:

- Animar
- Pacificar
- Placer
- Actitud amigable
- Alegría

En la observación detallada la sonrisa puede reflejar otros aspectos del pasajero:

- Conducta nerviosa
- Actitud irónica
- Intención burlesca
- Demostrar supuesta inocencia

2.2.4 La postura:

- Acercamiento (Atención o aceptación)

- Retirada (Rechazo o desprecio)
- Expansión (Arrogancia o ira)
- Contracción (Sumisión o tristeza)

Una observación detallada del pasajero la postura de este nos dará señales de su conducta:

- No puede tener quietos los pies
- Cambio inquieto de peso de un pie a otro
- Cruza los brazos sobre el pecho (construcción de una barrera)

2.2.5 La distancia:

- **Proximidad:** Atemorizador o no entiende.
- **Distanciamiento:** Temor o rechazo.
- **Contacto físico directo:** Señal de cercanía interpersonal o demarca dominio emocional sobre el otro.

Al momento de entrevistar al pasajero es fundamental mantener una distancia, prudente:

- Evita acciones de agresividad
- Delimita el espacio personal
- Evita la familiaridad
- Evita interpretación de confianza

2.2.6 Los gestos (Segundo canal de Comunicación)

- Delatan estados de ánimo, emociones y sensaciones del pasajero
- Participa el cuerpo, manos, cabeza y pies

En la observación de un pasajero los gestos es lo que más aporta antecedentes de potenciales conductas sospechosas:

- Se frota o toca la nariz reiteradamente
- Se alisa, se retuerce o cuida el bigote
- Se tira las orejas en señal de molestia
- Se cubre los oídos
- Se peina o alisa el pelo como reflejo nervioso
- No puede tener quietos los pies
- Cambio inquieto de peso de un pie a otro.
- Manos nerviosas/nerviosismo general
- Juega con las uñas de los dedos
- Juega con las joyas
- No puede dejar de mover los brazos

2.2.7 La actitud

Es un comportamiento aprendido para responder (*pensar, sentir y actuar*) ante una situación en una forma positiva o negativa.

- La actitud es aprendida
- La actitud puede tener un objetivo
- La actitud puede estar direccionada
- La actitud puede predecir una conducta

3. Entrevista:

Encuentro establecido de un pasajero con un inspector en el punto de inspección, que se realiza con el propósito de recabar la mayor cantidad posible de antecedentes e información acerca de una situación de seguridad.

3.1 Entrevistador:

Deberá actuar en todo momento con imparcialidad, profesionalismo, sin discriminar a la persona en razón de su condición social, cultural o económica; de sus creencias religiosas, ideas políticas, por los cargos o rangos que pudiera detentar en la sociedad.

3.2 En la entrevista:

- **Ilustradores:** Ilustran el lenguaje verbal, son bastante conscientes, y obedecen a criterios culturales (indican forma, tamaño, enfatizan...)
- **Adaptadores:** Actos automáticos destinados a manejar situaciones de necesidad corporal, emocional y relacional, son semiconscientes.

3.3 La mentira:

La mentira es una herramienta que usan las personas por diferentes motivos:

- Una persona sincera sonará "congruente"
- El manejo de los tiempos al responder una pregunta
- Las expresiones, los gestos y las acciones no concuerdan
- En la mentira no hay demostración de emoción

3.4 Manifestaciones físicas no controladas:

- El flujo de transpiración
- El sonrojo o la palidez de la piel
- La aceleración o decrecimiento del pulso, que se puede percibir con la aparición de venas en el área de la cabeza, el cuello y la garganta
- La resequedad de la lengua y de la boca, que a su vez produce un mal aliento
- La salivación excesiva
- Los cambios del ritmo de la respiración (en algunos casos éste decrece o simplemente se vuelve irregular)

3.5 Los prejuicios:

Prejuicio: Sentimiento, favorable o desfavorable, respecto a una persona o, grupos particulares.

Resumen del Módulo

- Aplicar técnicas observación, de conducta sospechosa de un pasajero
- Diferenciar por la actitud y comportamiento de un pasajero en la inspección
- Conocer las intenciones de un pasajero por sus gestos
- Identificar la importancia de las entrevistas y las manifestaciones no controladas de un pasajero
- Conocer las señales de la mentira en las respuestas y conducta de un pasajero

MÓDULO VI – MÉTODOS DE INSPECCIÓN DE PASAJEROS Y SU EQUIPAJE

Objetivos del Módulo

- Comprender la importancia de aplicar un procedimiento acucioso en la inspección de un pasajero
- Identificar los elementos peligrosos que pueden portar los pasajeros en forma oculta
- Identificar artículos peligrosos ocultos en el equipaje de mano
- Comprender la importancia de conocer las capacidades y limitaciones de los equipos de inspección
- Conocer los elementos que conforman un dispositivo explosivo improvisado

1. Tipos de Métodos de Inspección

1.1 Detección de amenazas:

- Registro manual, pasajeros y equipaje de mano
- Maquinas de Rayos X, equipaje de mano
- Equipos de detección de trazas, pasajeros y equipaje de mano
- Equipos para la detección de metales, pasajeros
- Equipos de ondas milimétricas, pasajeros
- Tecnología multivista, equipaje de mano

1.2 Detección de metal

- Alto índice de “falsa alarma”
- Pueden tener áreas sin detección

1.3 Inspección con detección manual

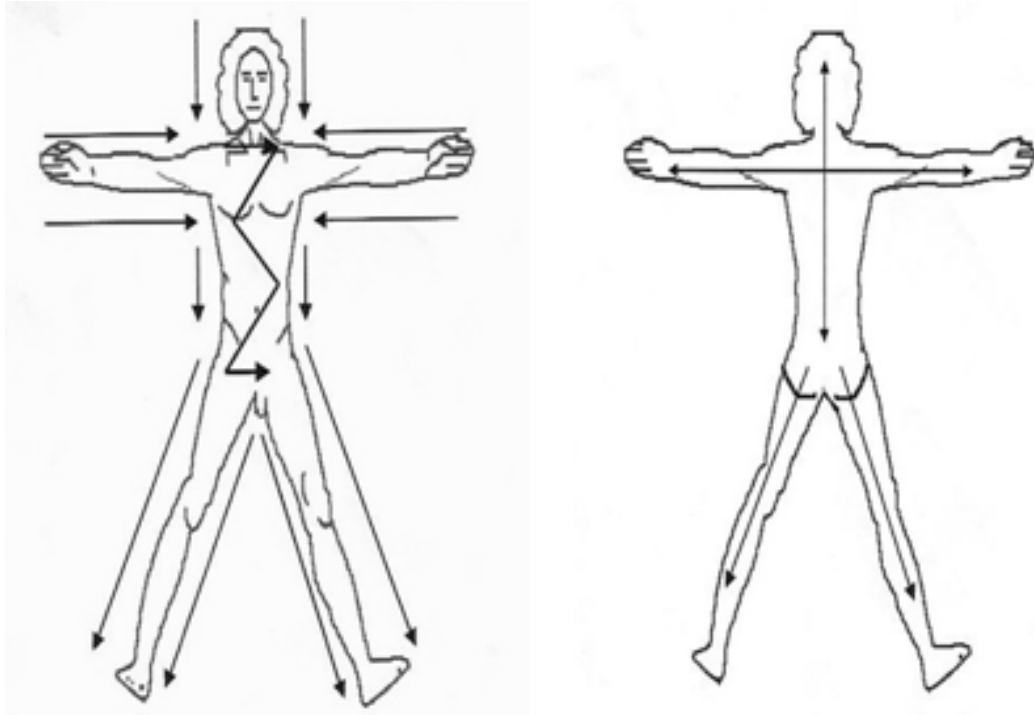
- Debe pasar a no más de 1 pulgada (2,5 cm) de distancia de la superficie del cuerpo
- Se debe utilizar la mayoría de sentidos
- Interpretación directa

1.4 Registro o Inspección manual de pasajeros

- Revisión separada por razones de seguridad o casos especiales
- Riesgo de agresión
- Necesita personal bien entrenado
- Debe respetarse el género
- Con supervisión si es necesario
- Un examen físico de la indumentaria exterior: parte trasera, cuello, solapas, hombros, bolsillos (externamente e internamente) y brazos
- Un examen físico de cinturones y sus hebillas
- Un examen físico de zapatos y botas, prestando particular atención a tacones altos y zapatos elevados, de ser necesario utilizar un detector manual de metales o mediante detector de trazas
- Un examen visual para detectar protuberancias desacostumbradas o sospechosas que deban examinarse más a fondo
- Ciertas partes del cuerpo, especialmente axilas, pecho, entre piernas, zonas de la cintura, partes del cuerpo cubiertas con elementos médicos, prótesis, inmovilizadores (yeso, vendas, botas ortopédicas), tobillos y calzado

1.5 Registro Manual

- Sistemático
- Exhaustivo



1.6 Registro o Inspección Manual de Equipaje:

- Verificar que el equipaje corresponda al pasajero y ubicarlo en la mesa de registro
- Abrir los bultos y equipaje de mano que generen sospechas o someterlos a una nueva inspección de Rayos X o al detector de trazas
- No devolver el equipaje al pasajero, hasta que haya sido registrado manualmente

1.6.1 Amenazas

1.6.1.1 Faja con explosivos

1.6.1.2 Calzado con explosivos

1.6.1.3 Pasajero a bordo del vuelo 253 de Northwest Airlines intentó detonar material explosivo

1.6.1.4 Peines para el cabello

1.6.1.5 Arma de fuego en un envase de cigarrillos

1.6.1.6 Aparato Yousef

1.7 Inspección por medio de Rayos X

- Mayor certeza
- Más expedito
- No invasivo
- Detección de explosivos
- Tecnología conocida
- Materiales homogéneos
- Se puede detectar detonadores
- Requiere personal capacitado y experimentado
- Los artículos complejos son difíciles de interpretar (Explosivos líquidos)
- No más de 20 minutos en monitor

1.7.1 Amenazas

1.7.1.1 Arma de fuego teléfono celular

1.7.1.2 Explosivos Líquidos

2. Equipos detectores de explosivos

- Detectan partículas de explosivos
- La mayoría de las unidades son portátiles
- Hay equipos manuales y son olfateadores y otros actúan con trampas
- Puede tener un alto índice de falso positivo
- No detectan todos los explosivos
- No se encuentran disponibles en todos los aeropuertos.
- Se requiere personal capacitado para operar el equipo
- Necesitan calibración y mantenimiento frecuentes
- Requieren un tiempo de prueba
- Requieren técnicas de prueba

3. Detección de Dispositivo Explosivo Improvisado

- No tocarlo
- Alertar a la policía
- Desalojar el punto de inspección
- Avisar al supervisor y a la gerencia

4. Explosivos:

- Militar
- Comercial
- Artesanal
- Combinación

4.1 Características de los explosivos

- Maleables
- Variedad de colores
- Fáciles de pintar
- Posible olor a plástico

4.2 Detonadores eléctricos

- Tubo de aluminio o cobre
- Aproximadamente 6 mm de diámetro
- 2.5 - 15 cm de largo
- Lleno de explosivo de iniciación
- Cables aislados con plástico en un extremo

4.3 Detonadores no eléctricos

- Se parecen a los detonadores eléctricos

PERO

- No tienen cables eléctricos
- Un extremo del tubo se encuentra abierto para acoger el fusible de seguridad

4.4 Mecanismos de Activación

- Contadores digitales
- Controles remoto

- Relojes
- Teléfonos celulares

4.5 Fuentes de poder

- Baterías Tamaño C,D
- Baterías AA
- Baterías AAA
- Batería de 9 Volt
- Batería Plana Polaroid
- Batería tipo Moneda de Litio

5. Resumen del Módulo

- Comprender la importancia de aplicar un procedimiento exhaustivo en la inspección de un pasajero
- Identificar los elementos peligrosos que pueden portar los pasajeros en forma oculta
- Identificar artículos peligrosos ocultos en el equipaje de mano
- Comprender la importancia de conocer las capacidades y limitaciones de los equipos de inspección
- Conocer los elementos que conforman un dispositivo explosivo improvisado

MÓDULO VII – FACTORES HUMANOS

Objetivos del Módulo

- Conocer el concepto de factor humano en la seguridad de la aviación civil
- Comprender la importancia del líder y el trabajo en equipo en puesto de inspección de pasajeros
- Comprender los efectos y consecuencias de los errores humanos en la seguridad de la aviación civil
- Identificar las limitaciones y capacidades del personal con las tecnologías involucradas en la inspección de pasajeros y su equipaje

1. Factores Humanos

Tiene que ver con las personas en su entorno de vida y trabajo; sobre sus relaciones con otras personas; con las máquinas; con los procedimientos e instrucciones; y con el entorno que lo rodea.

1.1 Definición



1.2 Modelo Conceptual de Factores Humanos

- a) **Software:** información, datos, procedimientos
- b) documentos que se usan en su puesto de trabajo
- c) **Entorno:** ambiente en el cual las personas se desenvuelven. Puede ser físico, social o psicológico y es afectado por la organización, regulaciones, políticas, etc
- d) **Hardware:** equipos, herramientas y maquinarias
- e) **Liveware:** elementos personales o relacionados con uno mismo
- f) **Liveware:** elementos individuales de las otras personas con las cuales se relaciona

2. El error Humano

El error humano es inevitable y ubicuo, por lo tanto, es necesario generar defensas para tolerarlo, generar competencias para detectarlo, atrapararlo y mitigarlo.

Errores

- Comete un error cuando su acción se desvía de la intención, o cuando su intención es inapropiada
- Error es no intencional
- Violaciones:

Comete una violación cuando intencionalmente se desvía de las regulaciones, normas o procedimientos. Violación es intencional y se puede convertir en una rutina o una norma inapropiada

3. Competencias

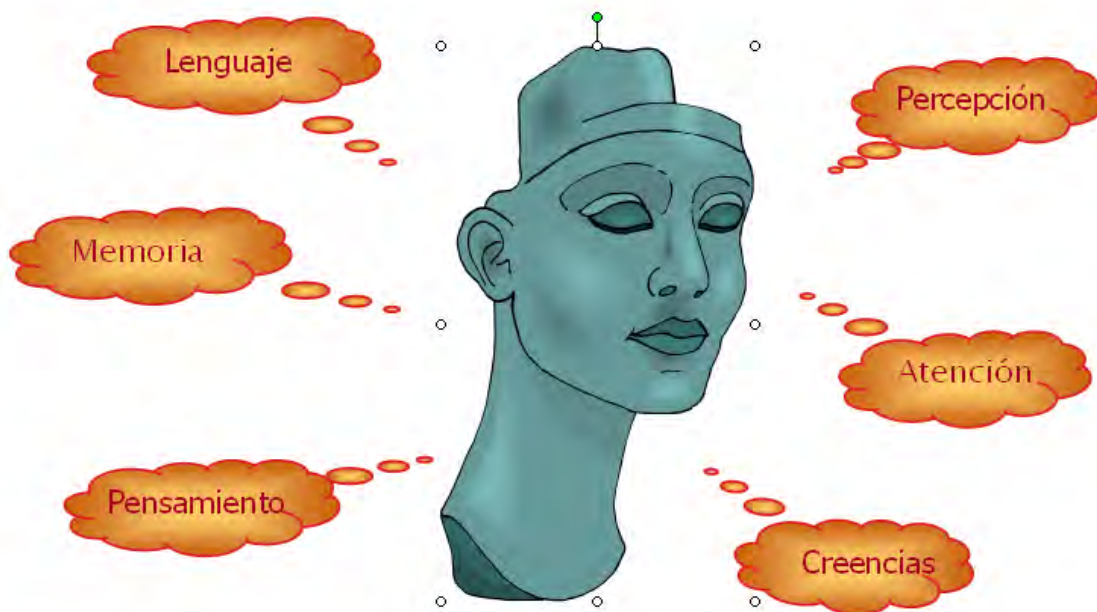


4. Desempeño Humano



5. Componente Cognitivo

La cognición tiene relación con el funcionamiento de la mente.



Recuerde...

02 ojos →

02 orejas →

01 boca →



Utilizar en ese orden....

6. Trabajo en equipo

Es el conjunto de personas con habilidades y experiencias complementarias, comprometidas con una meta en común y con una serie de objetivos específicos en cuanto a resultados.

- Capacidad para integrar equipos de trabajo, anteponiendo los objetivos profesionales por sobre los intereses personales.
- Algunos beneficios del trabajo en equipo
- La capacidad de un equipo es mayor que la suma de las capacidades individuales.
- Los objetivos son alcanzados mas fácilmente.
- Se tiene la capacidad de aprender de las habilidades y capacidades de los otros miembros del equipo.
- Cada miembro de un equipo tiene una importancia especial, ya que cada uno de ellos posee una parte de la información o conocimiento que es fundamental para el logro de los objetivos.
- Sinergia $2 + 3 = 6$

6.1 Trabajo en armonía

- Rotación de puestos
- Información e instrucciones claras
- Respaldo ante un conflicto
- Motivación constante
- Mitigación ante discusiones
- Conocer las capacidades y limitaciones del personal

6.2 Requisitos individuales para el trabajo en equipo

- Asertividad
- Actitud positiva, deseo de colaborar
- Responsabilidad y madurez
- Desempeñar algún rol de equipo positivo: Organizar, Animar, Conectar, etc..

7. Liderazgo

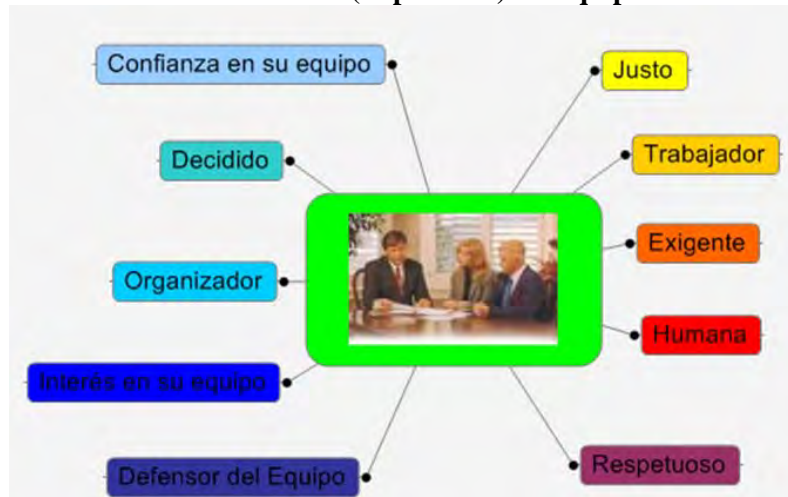
“El arte de influir sobre la gente para que trabaje con entusiasmo en la consecución de objetivos en pro del bien común”

7.1 Liderazgo del Supervisor

Debe conocer:

- A los integrantes de su equipo
- Las normas y procedimientos
- Funciones que va a desempeñar
- Destacar en su equipo la importancia del trabajo a realizar

Jefe Líder (Supervisor) del equipo



7.2 Supervisor o líder

Debe comprender que tanto él como su personal esta expuesto a:

- Errores y violaciones a las normas y procedimiento
- Disminución del rendimiento humano
- Problemas de comunicación

8. Ergonomía

- Los operadores deben poder leer las pantallas con facilidad
- Los operadores deben poder interpretar las alarmas sin problemas
- La organización debe diseñar un entorno apropiado de trabajo
- Los operadores son los que discriminan la amenaza y deciden

9. Entorno Operacional

- Tomar en cuenta aspectos físicos del lugar de trabajo como ruido, aire acondicionado, iluminación, temperatura y humedad
- Impartir briefings al equipo de trabajo
- La duración del turno de trabajo
- Los equipos deben reportar las ocurrencias de seguridad en su turno
- Entrenar - Capacitar a su equipo en forma permanente

10. Detección por Rayos X

- Evaluar las competencias del personal
- Realizar evaluaciones psicológicas
- Utilizar las imágenes de entrenamiento (TIP)

11. Herramientas:

- Los equipos son una herramienta y no reemplazan al personal
- Los equipos fallan, dependen de energía eléctrica, mantenimiento permanente
- Se deben conocer las limitaciones y capacidades del equipamiento

12. Control de Calidad

- Auditorías
- Inspecciones
- Pruebas
- Investigación de incidentes

13. Mitigación

- Tecnológica
- Reglamentaria (Normas y Procedimiento)
- Entrenamiento
- Supervisión

Resumen del Módulo

- Concepto de factores humanos
- Competencias y desempeño humano
- Trabajo en equipo
- Liderazgo y supervisión
- Ergonomía y entorno operacional
- Control de calidad y mitigación

MÓDULO VIII – EJERCICIOS

Objetivos del Módulo

- Establecer la importancia de la observación.
- Explicar las técnicas de la memorización y descripción
- Identificar los aspectos más importantes en la observación.
- Incentivar la capacidad de observación

1. ¿Cómo lograr una buena memorización?

- El paso inicial es la observación
- Si no hay interés o motivación, dejamos pasar el estímulo sin registrarlo en la memoria
- Según nuestro interés, el registro de una experiencia puede ser consciente o inconsciente
- Existen técnicas de observación que pueden regular este proceso para que nuestra atención sea predominantemente consciente

2. Técnica de Observación

Introduce en el sistema de la memoria un método

- Observación
- Análisis de la situación
- Plan de acción

Instrucciones

- Los alumnos observaran por 10 segundos las imágenes
- Preguntara a cada uno de ellos lo observado
- Mostrara de nuevo la imagen para comparar el nivel de memorización y descripción
- Anotaran en una hoja lo que han observado

Ejercicio

Tener Presente:

- No recordamos o recordamos mal lo que no nos interesan
- No recordamos o recordamos mal lo que no hemos registrado o que registramos mal
- Se memorizan más fácilmente lo que nos interesan o que nos es de utilidad
- La comprensión facilita la memorización
- El equilibrio afectivo desempeña un papel fundamental en el aprendizaje y la memoria
- Enfrenta la situación facilita la memorización
- Fotografiar mentalmente el objeto a recordar es una estrategia que refuerza la memorización

Ejercicio

3. Objetivos de la Observación

- Importancia de la memorización
- Capacidad de descripción
- Capacidad de detección

RESOLUCIÓN A20-19

MANUAL DE METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN DE LA AMENAZA Y GESTIÓN DE RIESGO (GUÍA DE ORIENTACIÓN)

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) tiene por objetivo primordial el proveer a las autoridades de aviación civil de los Estados miembros una estructura adecuada, dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

CONSIDERANDO que una de las funciones de la Comisión es propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la facilitación y seguridad de la aviación civil constituyen elementos importantes de la gestión del transporte aéreo y que la CLAC resolvió incorporar estos temas como una de las Macrotareas de su Plan Estratégico;

CONSIDERANDO que la Resolución A19-05 “Mecanismo de coordinación y cooperación regional en materia FAL/AVSEC”, entre otros temas, considera que los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para trabajar en la armonización de sus legislaciones sobre la base del Convenio de Chicago y los Anexos 9 y 17, así como de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC; y,

CONSIDERANDO que el Grupo AVSEC/FAL/RG/CLAC-OACI en su Programa de Trabajo incluyó la elaboración del manual de metodología de evaluación de la amenaza y gestión de riesgo.

LA XX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Adoptar como Guía de Orientación el Manual que a continuación se detalla como parte de la política regional AVSEC/FAL.

CAPITULO I

Definiciones

Amenaza

Es la cuantificación de la posibilidad o probabilidad de que se produzca un atentado contra un objetivo específico

Evaluación de la Amenaza

El cálculo de la probabilidad de que un ataque sea perpetrado contra un objetivo durante un período de tiempo específico.

Evaluación del Riesgo

El cálculo de la probabilidad de que se logre perpetrar un ataque con éxito

Evaluación de la Vulnerabilidad

El análisis de las características del objetivo para establecer los puntos débiles que pudieran ser explotados en diversos ataques, que indica la probabilidad de que dichos ataques se produzcan con éxito.

Estudio de seguridad.

Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluida la identificación de los puntos vulnerables que podrían aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita, y la recomendación de medidas correctivas.

Inteligencia

Resultante del procesamiento de toda la información obtenida y relativa a un objetivo determinado, a través de la búsqueda, procesamiento y difusión de información útil para la toma de decisiones.

Riesgo

La probabilidad de que se produzca con éxito un ataque contra un objetivo

Vulnerabilidad

Las características de un objetivo que pudieran ser explotadas en un ataque, o la facilidad con que se puede atacar un objetivo.

CAPITULO II

Evaluación de amenazas

El Anexo 17 “Seguridad, Protección de la aviación civil Internacional contra los actos de interferencia ilícita” establece en la Norma 3.1.3 lo siguiente:

“Cada Estado contratante evaluará constantemente el grado de amenaza para la aviación civil en su territorio y establecerá y aplicará políticas y procedimientos para ajustar en consecuencia los aspectos pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil basándose en una evaluación de riesgos de seguridad de la aviación realizada por las autoridades nacionales pertinentes”

Considerando que una de las tareas de los profesionales en seguridad de la aviación es diseñar un sistema de seguridad eficiente y eficaz que responda a con las amenazas contra la aviación civil, la evaluación precisa de la o las amenazas debe ser la primera etapa del proceso y que contribuye directamente en la gestión de riesgo de la seguridad aeroportuaria

Para contribuir con los Estados de la Región, se ha preparado el manual de metodología de la evaluación de amenazas y Gestión de riesgo, que les permita utilizar un enfoque analítico que valide la información en forma constante y sobre eso desplegar los recursos humanos y técnicos.

La responsabilidad de evaluar el tipo y el grado de las amenazas contra la aviación civil los Estados pueden delegar esta tarea a organismos especializados como un servicio de inteligencia ya sea de seguridad pública, militar y/o policial según lo determine el Estado en particular.

Metodología de Evaluación

En la evaluación de amenazas se sugiere utilizar un enfoque sistemático y cuantificable, para evaluar una o varias amenazas concretas contra un aeropuerto, un explotador de aeronaves o un país. Por lo tanto en esta metodología se deben aplican tres principios de seguridad:

- Identificar la Amenaza
- Aplicar un proceso de análisis y difusión
- Mantener un sistema de seguimiento y evolución

Para evaluar amenazas contra la aviación civil, se debe utilizar procesos predictivos que nos permita la aplicación de un sistema inteligente de gestión de Riesgo en la seguridad en los Aeropuertos,

Planificación y Dirección

Considerando que amenaza es la cuantificación de la posibilidad o probabilidad de que se produzca un atentado contra un objetivo específico, en esta etapa se trata básicamente de identificar con precisión los objetivos y requerimientos de Inteligencia en el ámbito de las amenazas contra la aviación civil a nivel nacional para lo cual pueden ser las siguientes:

- Presencia de Grupos Terroristas.
- Crimen organizado
- Grupos anti sistémicos
- Conflictos sociales
- Grupos étnicos radicales
- Sectas Religiosas
- Grupos ambientalistas radicales
- Conflictos Laborales en los aeropuertos

Considerando que en el campo de inteligencia y seguridad de la aviación hay varias fuentes de datos reales no evaluados y otra información estadística disponible, el organismo competente designado para evaluar la amenaza deberá establecer en sus políticas las prioridades de búsqueda, para identificar, así como descartar o confirmar la existencia de alguna asociación u organización ilícita, que ponga en riesgo la seguridad de la aviación civil.

La Planificación y Dirección es la parte responsable de determinar la amenaza y sus repercusiones en las operaciones aéreas y en la seguridad del público viajero, por lo tanto, debe estar expresada mediante requerimientos concretos por parte de los responsables de la decisión política de adoptar como País, pudiendo ser el Comité Nacional de Seguridad de Aviación o la Autoridad Aeronáutica o Aviación Civil.

Obtención de Información

En esta etapa se realizara la adquisición y reunión de información en bruto, es decir, la base de la información de inteligencia necesaria para la seguridad de aviación, sobre esta materia hay varias fuentes abiertas que proporcionan información útil, como son algunos de medios de prensa serios, algunos sitios de internet, organizaciones no gubernamentales (ONG), organismos del estado que publican antecedentes sobre la tasa de criminalidad en las ciudades, datos sobre movimientos migratorios, indicadores de tráfico de armas y drogas en la región y País, pero también se debe contar con la participación y contribución de la Fuentes cerradas, como son los organismos técnicos, policiales y otros del estado, además las organizaciones internacionales y la contribución de otros estados. En cualquier caso, no se debe descartar la cooperación entre organismos políticos y privados pueden desarrollar en el manejo de información con el fin de mejorar la seguridad nacional.

Se deben considerar además los datos estadísticos como los actos de interferencia ilícita a la aviación, crecimiento en el transporte de pasajeros, cantidad amenazas telefónicas de bomba en aeronaves y otros tipos de amenazas a la aviación etc.

Para evaluar la amenaza deben considerarse diferentes sistemas de recolección de información, como por ejemplo:

Reportajes de incidentes y otros eventos: La autoridad competente podría disponer de una metodología que permita a cualquier persona remitir reportes de carácter anónimo o voluntario, así como aquellos de índole obligatorio que por norma o reglamentación deban ser notificados a la autoridad competente. Para ello debe garantizarse que el sistema brinde la facilidad, prontitud y seguridad necesaria en el resguardo y manejo de la información, así como mantener el carácter reservado de los datos de quien remita un reporte anónimo o voluntario.

Investigación de Incidentes / eventos AVSEC: Es importante obtener de toda investigación de incidentes sobre actos de interferencia ilícita, la información que nos permita identificar tanto amenazas latentes que motivaron el suceso, como las debilidades en las medidas de seguridad que

permitieron su ocurrencia. Todos estos datos son necesarios, no solo para la implementación de contramedidas adecuadas, también dan información importante para la identificación de nuevas tendencias y/o amenazas emergentes al momento de realizar evaluaciones de riesgo.

Personal recolector de información: En consideración a la imposibilidad de muchas autoridades competentes, para disponer de inspectores gubernamentales en materia AVSEC, distribuidos en todos los aeropuertos del Estado, sería de gran ayuda poder contar con personal técnico debidamente capacitado (como por ejemplo: controladores de tránsito aéreo, inspectores gubernamentales en otras especialidades como operaciones AGA y aeronavegabilidad con presencia en los aeropuertos, etc.) que en cooperación con la autoridad competente, pueden cumplir la misión de recolectar información que pueda ser de utilidad para los inspectores AVSEC, quienes después de analizar y clasificar dicha información pueden utilizarla, o bien para iniciar posibles investigaciones, o para facilitar las evaluaciones de riesgo concretas.

Este personal designado para las labores de recolección de información, debería ser seleccionado y capacitado de manera especial, así como el brindarles los medios necesarios que garanticen que la información transmitida esté protegida ante cualquier posible interferencia no deseada.

Organismo de Seguridad de Estado: Como factor primordial en el proceso de la evaluación del riesgo, se debe contar con la participación permanente de los diferentes organismos de seguridad de Estado que pueden dar la información necesaria a la autoridad competente, para identificar amenazas lo más ajustado a la realidad de cada Estado. Para esto es necesario establecer procedimientos de trabajo que garanticen el adecuado nivel de resguardo de la información que puedan suministrar los organismos de seguridad e inteligencia, a fin de evitar fugas de información que pongan en riesgo las medidas operativas y preventivas de seguridad.

Otras fuentes de información: Es importante mantener acceso a diferentes medios de información que permitan a personal responsable de las evaluaciones de riesgo, el identificar tendencias o actuaciones sospechosas en el ámbito de los aeropuertos, sus inmediaciones, en las operaciones de los transportistas aéreos, o en cualquier otra actividad con interés en la industria aeronáutica de los Estado.

También son fuentes importantes de información aquellas obtenidas mediante suscripción de servicios especializados, quienes presentan resúmenes con detalles sobre eventos en diferentes partes del mundo que puedan ser de importancia al momento de las evaluaciones de riesgo sobre explotadores de aeronaves internacionales que vuelan desde diferentes regiones hasta los Aeropuertos del Estado.

Sin embargo, para proporcionar una evaluación de amenazas a las autoridades competentes, encargadas de la adopción de decisiones de seguridad aeroportuaria, esta debe ser actualizada y confiable por lo tanto deben explotarse múltiples fuentes de información. Por ser difícil encontrar información fiable relativa a amenazas contra la aviación, en el análisis no debe descartarse la información esporádica y vaga que se disponga incluso la intervención de perfiles personales especializados en detectar las necesidades de información, así como en el traslado de las mismas a requerimientos concretos para ser satisfechas bien mediante fuentes abiertas o por medios tecnológicos para que de esta forma se pueda paliar el desequilibrio existente entre las necesidades globales e Inteligencia básica y la no formulación de la misma a través de requerimientos específicos.

Finalmente los sistemas de recolección de información suministraran información de importancia que sería utilizada por los analistas, para identificar y ponderar de manera más adecuada las posibles amenazas sobre las operaciones de la industria aeronáutica, y de esta manera adaptar las contramedidas necesarias que permitan contrarrestar la posible ocurrencia de actos de interferencia ilícita. Una vez identificadas las amenazas, esta información es complementada con las vulnerabilidades detectadas en el estudio de seguridad realizado a cada aeropuerto o línea aérea, lo cual permitiría establecer el nivel de riesgo en que opera la empresa bajo evaluación (aplicando la ecuación “Amenaza x Vulnerabilidad = Riesgo”).

Análisis y generación de información

El análisis constituye la columna vertebral del trabajo de identificar la amenaza y la clave para alcanzar resultados eficientes, relevantes y en tiempo adecuado, por lo que cuando se realiza una evaluación de amenazas el análisis constituye la fase crucial que permitirá poner todas las capacidades intelectivas.

El análisis, es hoy la herramienta fundamental de la labor de Inteligencia y seguirá siendo en el futuro, la clave para que toda la información que nos rodea tenga sentido, para que sea comprensible y para facilitar a los responsables la toma de decisiones, no solo de lo acontecido, sino que también de lo que está sucediendo, por qué suceden las cosas y el cómo van a suceder en el futuro, esto reviste importancia en atención a que la mayoría de las organizaciones de aviación civil, tienen recursos limitados, por lo que el analizador o los analizadores deben considerar solamente los datos pertinentes con objetividad, en lugar de hacer una especulación subjetiva.

Es importante observar que cuando se realice el análisis de información sobre las amenazas, es recomendable que el analizador o los analizadores eviten las influencias de normas institucionalizadas tales como actitudes y hábitos que una organización puede perpetuar como normas establecidas que impiden un proceso bien pensado. El analizador debe procurar no limitarse meramente a métodos o procesos tradicionales, sino que debe incorporar el pensamiento tradicional a las técnicas innovadoras de evaluación.

Los analizadores de este tipo de información, sean especialistas bien entrenados en servicios de información, oficiales encargados de imponer la ley o profesionales en seguridad de la aviación, deben, por consiguiente, evaluar sistemáticamente tanto los datos como el analizador utiliza principalmente el primer principio, identificar la amenaza mientras que los otros dos principios desempeñan una función significativa en el proceso de gestión de riesgos.

Valoración de las fuentes en cuanto a su utilidad, su credibilidad, su oportunidad y exactitud; e integración de las mismas una vez evaluada contribuya positivamente a la consecución de los requerimientos de información previamente establecidos en la fase inicial, en términos de pertinencia y utilidad, basándose en dos criterios: validez de la fuente y pertinencia de la información.

| Valorización de la fuente | | Pertinencia de la información | |
|----------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------|
| A | De toda confianza | 1 | Positiva |
| B | Generalmente de confianza | 2 | Probable |
| C | Confianza desconocida | 3 | Dudosa |
| D | Sin evaluación | 4 | Sin evaluación |

Determinación de la amenaza y criterios de vulnerabilidad

El analizador o los analizadores deben determinar en primer lugar la amenaza y los criterios de vulnerabilidad antes de realizar la evaluación, decidiendo cuáles serán los puntos de concentración a “centros de gravedad”, definiéndolos por factores o criterios según su importancia y valor como objetivos o blancos por ejemplo:

- Un aeropuerto,
- Un explotador aéreo
- Una aeronave en particular o
- Un grupo de personas.

Para el o los analizadores deben tener presente que un acto interferencia ilícita contra la aviación civil es premeditado y realizado por los delincuentes con un fin, por lo tanto es planificado, por lo que, antes de evaluar la forma en que puede realizarse un acto de interferencia ilícita contra un blanco, se

debe considerar los motivos por los que se cometería un acto de interferencia ilícita a la aviación civil y la probabilidad de que se perpetre.

En análisis debe crear un instrumento de trabajo para el proceso de evaluación que se denomina “matriz de vulnerabilidad”, que permitirá mediante una metodología que permitirá establecer un proceso de seguimiento de un grupo que podría representar una amenaza para la aviación y por lo que permitirá llevar a cabo una gestión de riesgos y evaluar las vulnerabilidades de un aeropuerto.

Perfil de grupos (Ver Anexo A)

Para que una matriz de vulnerabilidad del perfil de un grupo, es preciso suponer que la mayoría de los “sistemas antropogénicos” pueden ser organizados en función de cinco atributos básicos. Por consiguiente, cualquier grupo puede ser definido en relación con los siguientes componentes; liderazgo, esencia del sistema, infraestructura, población y mecanismo de combate. Estos cinco atributos se convertirán ahora en los centros de gravedad para nuestra evaluación de un grupo de tiene el potencial de perpetrar actos de interferencia ilícita, sea un grupo terrorista, sea una facción insurgente, sea un grupo de delincuentes organizado.

- **Liderazgo:** La jerarquía de grupo, la presencia de representación política legítima y el uso de personalidades carismáticas, por nombrar unos pocos ejemplos.
- **Voluntad y medios:** Del grupo para llevar metas teóricas, tales como programas políticos o causas religiosas a su aplicación práctica, mediante operaciones de vigilancia, adquisición de armas, desarrollo de fuentes de financiamiento e instrucción de sus agentes.
- **Infraestructura:** Combina varios elementos, tales como la magnitud, el número de las “células “o subunidades del grupo, una red establecida de comunicaciones y un uso eficaz de líneas de transporte y de suministros.
- **Apoyo de la población:** constituida por simpatizantes locales u otros que pueden proporcionar refugio seguro, alimentos y dinero al grupo, porque están de acuerdo con los objetivos del grupo o, posiblemente, por miedo o coacción.
- **Mecanismo de combate:** Capacidad de llevar a cabo acciones por parte del grupo en prosecución del logro de sus objetivos, se podría identificar a estos miembros del grupo como “combatientes”, por ejemplo, piratas aéreos o “técnicos” tales como constructores de bombas.

Sin perjuicio de los cinco atributos mencionados, pueden añadirse otras categorías funcionales secundarias según la profundidad del análisis que desee el o los analizadores. Estas categorizaciones secundarias pueden incluir factores tales como:

- La capacidad del grupo en cuanto a cometer acciones violentas
- Lugar y antecedentes de actividades previas.
- Nivel de compromiso con sus fines ideológicos (es decir, ataques suicidas por bombas humanas).

Considerando el resultado de la matriz el o los analizadores, tendrán el perfil del grupo y una apreciación confiable sobre la capacidad probable de este, en cuanto a realizar un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil y preparar el informe respectivo a las autoridades competentes para la difusión respectiva.

Difusión

La Difusión no se trata únicamente de poner sobre la mesa del peticionario o consumidor de Inteligencia el producto final: se requiere un esfuerzo de valor agregado que abarque la comprensión y urgencia permanente que tienen las autoridades de aviación civil o aeroportuarias para implementar sus medidas, considerando concienciación, los explotadores Aéreos, de Terminales Aeroportuarios y

otros

Esta fase consiste en la distribución y puesta a disposición de las autoridades competentes de aviación civil el producto final, es decir la evaluación de la amenaza, sin embargo para que esta deba cumplir con los siguientes principios:

- Oportunidad: Fundamental proporcionada en el momento preciso
- Accesibilidad: Para las personas que toman decisiones
- Objetividad: Con mayor precisión posible para no inducir a errores a los tomadores de decisiones
- Clasificación de Seguridad: Confidencial, Reserva o Secreta según corresponda.
- Comunicación: Establecer sistema de transmisión de la información expedita y segura

La satisfacción con el resultado final, este esquema tradicional no debe estancarse sino que exige dinámica y una reevaluación permanente basada en los resultados y las experiencias aprendidas, entendiendo que la evaluación de la amenaza proporcionada por inteligencia debe necesariamente fluir con mucha más rapidez y hacia todos los niveles de forma horizontal y no exclusivamente vertical o jerárquica, para impulsar la aplicación directa y efectiva de las medidas de seguridad.

La información de inteligencia final debe ser entregada por el organismo competente, a la autoridad aeronáutica mediante niveles de amenazas que podrían ser definidos como:

Nivel de Amenaza Baja: Existe una baja probabilidad de ocurrencias de una interferencia ilícita, por lo que no se espera daños severos, se deben mantener condiciones normales de seguridad.

Nivel de Amenaza Media: Existe un nivel medio de probabilidad de ocurrencia de una interferencia ilícita, con severidad media de daños, por lo que se deben adoptar de medidas Especiales de Seguridad.

Nivel de Amenaza Alta: Existe alta probabilidad de que ocurra una interferencia ilícita con severidad alta en daños, por lo que se deben adoptar medidas de seguridad extremas.

CAPITULO III

Gestión de Riesgos

El Anexo 17 exige que cada Estado contratante mantenga bajo examen constante el grado de amenaza contra la aviación civil en su territorio y establezca y aplique políticas y procedimientos para ajustar en consecuencia los aspectos pertinentes de su Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC). Este requisito atiende a dos conceptos – evaluación de amenazas y gestión de riesgos, los cuales en conjunto constituyen la base de una respuesta viable y eficaz en función del costo para los actos de interferencia ilícita en la aviación civil.

El estado contratante designara la entidad como responsable de la evaluación de la amenaza y a la autoridad aeronáutica o de aviación civil para llevar a cabo la gestión de riesgo. Sin embargo se debe considerar que se tres principios de seguridad fundamentales: **identificar, aplicar y mantener.**

Al hacer una evaluación de amenazas, en primer lugar se emplea el primer principio, mientras que el segundo y el tercer principio desempeñan una función significativa en el proceso de gestión de riesgos.

En lo que respecta a seguridad aeroportuaria el tercer principio, mantener, que consiste de tener la voluntad y capacidad para mantener un sistema de seguridad adecuado y fiable. Cuando se adoptan etapas para impedir actos de interferencia ilícita y otras actividades delictivas dirigidas contra los aeropuertos y explotadores de aeronaves y que se deben verificar a través del Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC).

Podemos definir el riesgo como la exposición a la probabilidad de que se produzca con éxito un ataque contra un objetivo, El concepto de riesgo tiene dos elementos, la probabilidad de que algo ocurra y la severidad de si esto ocurre.

- Cuál es la probabilidad de que ocurra una interferencia ilícita.
- Cuáles sería la severidad de los daños si ocurre una interferencia ilícita.

La gestión de riesgo debe ser un proceso lógico y sistemático que puede ser utilizado en la toma de decisiones para mantener la eficacia y eficiencia de los sistemas de seguridad del o los Aeropuertos.

La autoridad aeronáutica debe disponer que los Jefes u oficiales de seguridad de los aeropuertos en la gestión de riesgo apliquen en forma sistemática, políticas, procedimientos y medidas para identificar, analizar, evaluar, tratar y controlar los riesgos con el propósito de estar preparados

Análisis de Riesgos.

En este paso las autoridades de aeroportuarias deben analizar la probabilidad y la severidad de cada factor de riesgo con el fin de establecer el nivel de riesgo y se determina considerando dos siguientes aspectos en relación con los controles existentes;

Para este efecto deben considerar los factores externos e internos que pueden afectar la seguridad de los aeropuertos y para ello deben utilizar algunos instrumentos indicadores para detectar o identificar los riesgos tales como:

- Resultado del Estudio de seguridad del Aeropuerto
- Información de inteligencia con el nivel de amenaza al Aeropuerto
- Información de inteligencia con el nivel de amenaza de un Línea Aérea
- Observaciones de las Auditorias de seguridad al Aeropuerto
- Observaciones de las Auditorias de Seguridad a los explotadores Aéreos
- Observaciones de las Inspecciones de seguridad los procedimientos de seguridad del Aeropuerto
- Observaciones de la inspecciones de seguridad a los procedimientos de seguridad de los Explotadores Aéreos
- Resultados de Pruebas de seguridad efectuados a los sistemas de seguridad de los aeropuertos
- Porcentajes de credenciales aeroportuarias extraviadas y robadas
- Información proporcionada por los Jefes de seguridad o Gerentes de bases de los explotadores aéreos en relación a la rotación de personal, conflictos laborales entre.
- Información proporcionada por la policía en relación a los delitos comunes que se cometen en los aeropuertos.
- Familiarizarse con la configuración y operaciones de las instalaciones afectadas;
- Realizar un inventario de personal y del equipo de seguridad disponibles;
- Examinar las medidas de seguridad vigentes; y
- Evaluar el número de vuelos y pasajeros y el volumen de equipaje y carga que habrían de estar sometidos a procedimientos de seguridad mejorados.
- Investigaciones de seguridad como resultado de alguna denuncia efectuada por un pasajero, miembro de tripulación o un usuario del Aeropuerto.

Adicionalmente, se propone tener en cuenta otros aspectos o condiciones que favorecen o desfavorecen la comisión de una amenaza como son:

- Localización geográfica del aeropuerto (entorno rural o urbano)
- Infraestructura de cerramiento o cercos perimetrales del aeropuerto
- Estado de la iluminación en las diferentes áreas del aeropuerto
- Tecnología de seguridad con que se cuenta
- Recursos de comunicaciones que se tienen
- Vías de acceso hacia y desde el aeropuerto

- Predios colindantes y vecinos de un aeropuerto
- Infraestructura, edificio terminal de pasajeros, carga y demás
- Personal de seguridad en el aeropuerto que real

Matriz de Riesgos construida para la Gestión de Riesgos del Aeropuerto. (Ver Anexo B)

Corresponde a un instrumento práctico donde se reflejaran el estado o nivel en que se encuentran los procedimientos, la infraestructura, personal, amenazas entre otros levantadas y analizadas por la autoridad de seguridad aeroportuaria.

Los indicadores seleccionados y la valorización del nivel en que se encuentra cada uno de ellos, permitirá saber cuál es la probabilidad de ocurrencia y acciones o medidas se debieran tomar priorizando lo más vulnerable para prevenir posibles interferencias ilícitas.

Los resultados de esta matriz de Riesgo permitirán determinar de la siguiente manera.

- **Riesgo Alto:** Se requiere medidas y acciones inmediatas de seguridad elevándola a nivel superior.
- **Riesgo Medio:** Se requiere medidas y atención a nivel aeropuerto.
- **Riesgo Bajo:** Se maneja mediante procedimientos de rutina.

Nivel de impacto

El resultado de la matriz de Riesgo no deberá dar el Nivel de impacto, (severidad de daños- mayor, moderado o menor); que puede causar a la seguridad de la aviación civil, pudiendo afectar vidas humanas, dañar a una aeronave o paralizar por un tiempo las operaciones de un aeropuerto.

- **Mayor 3:** Riesgo cuya materialización dañaría **SIGNIFICATIVAMENTE**, el desarrollo normal de las actividades de la aviación civil de transporte de pasajeros y carga.
- **Moderado 2:** Riesgo cuya materialización causaría un daño **MENOR**, al desarrollo de las actividades de la aviación civil de transporte de pasajeros y carga.
- **Menor 1:** Riesgo que puede tener un **MINIMO** de efecto en el desarrollo de las actividades de la aviación civil de transporte de pasajeros y carga.

Esta matriz de riesgo debe ser dinámica y se debe actualizar en forma frecuente y utilizarla como herramienta de trabajo, permitiendo una gestión predictiva inteligente que permitirá la toma de decisiones, facilitando a los profesionales en materia de seguridad a una mejor administración, más eficiente evitando la aplicación de medidas preventivas más intensa, que correspondan a un nivel de amenaza más elevado y que lleva consigo gastos que pueden ser una carga financiera muy pesada para los recursos de la autoridad aeronáutica o aviación, por consiguiente, se considera más eficaz desplegar las defensas donde y cuando sean más necesarias en lugar de aplicarlas en todas partes. Este concepto permite la gestión de riesgos.

CAPITULO IV

Estados de Alerta de Aeropuerto y respuestas

Los estados de alertas en los Aeropuertos se desprenden del resultado de la evaluación de la amenaza y de la gestión de riesgo y tienen como objetivo prevenir eventuales actos de interferencia ilícita contra la aviación civil, las Autoridades Aeronáutica o de aviación Civil deben establecer mecanismos para determinar los **Estados de Alerta** en los Aeropuertos de su País, durante los cuales será necesario intensificar las medidas de seguridad e implementar al mismo tiempo actividades de protección adicionales, destinadas a reducir la vulnerabilidad de la actividad aeroportuaria e incrementar al mismo tiempo la capacidad de respuesta a los incidentes.

Acorde al riesgo que representan, se hace necesario definir tres (03) estados de alertas, identificado por un color, de conocimiento universal, de fácil comprensión para los encargados de aplicar las medidas de seguridad aeroportuaria, los colores establecidos para las alertas son:

- **Alerta Verde/Riesgo Bajo**
- **Alerta Amarilla/Riesgo Medio**
- **Alerta Roja/Riesgo Alto**

Los diferentes Estados de Alerta se establecerán en forma permanente en el o los Aeropuertos cambiando la condición de acuerdo a la notificación de las autoridades según la evaluación de la amenaza y la gestión de riesgo y de acuerdo al estado de alerta notificado serán las medidas o contramedidas de respuesta que se deberán adoptar:

Alerta Verde: Indica condiciones de baja amenaza según las cuales la información de inteligencia nos indica que un explotador de aeronave o un aeropuerto no está considerado como blanco de un ataque, sin embargo igual puede existir la posibilidad de interferencia ilícita por personas o grupos, debido a causas tales como disturbios civiles, conflictos laborales y la presencia activa de facciones contrarias al gobierno.

Alerta Amarilla: La información de inteligencia indica que hay una probabilidad de que uno o más explotadores de aeronaves sean blanco de un ataque, además se deben considerar otros antecedentes tales como:

- Ante solicitud de medidas especiales de seguridad por parte de otro Estado.
- Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeródromo o recinto de una instalación de aviación civil.
- Aumento de pérdidas de credenciales aeroportuarias
- Falla detectada en el sistema de Seguridad de un explotador de aeronaves
- Conflicto laboral o huelga del personal de una Explotador de Aeronave o del Terminal Aeroportuario

Alerta Roja: La información de inteligencia indica que uno o más explotadores de aeronaves o aeropuertos son concretamente el blanco de un ataque, sin embargo también debe activar esta alerta bajo las siguientes situaciones:

- Ante una amenaza de Bomba (Artefacto explosivo) en aeronave.
- Si existe sospecha fundada de que una aeronave puede ser atacada en tierra, de conformidad a lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad.
- Cuando se tome conocimiento de un apoderamiento ilícito de aeronave en vuelo.

ANEXO A

Tabla de evaluación de amenaza de acuerdo al perfil de un grupo

Criterios y Valores de los atributos del sistema de evaluación de la amenaza que representa el perfil de grupo

Nombre del grupo por evaluar: _____

Leyenda

| | | |
|-------------------------|---|---|
| Total de puntos 11 – 15 | = | Alta probabilidad/Riesgo Alto de que este grupo perpetre un acto ilícito. |
| Total de puntos 6 – 10 | = | Probabilidad media//Riesgo Medio de que este grupo perpetre un acto ilícito. |
| Total de puntos 0 – 5 | = | Baja probabilidad/Riesgo Bajo de que este grupo perpetre un acto ilícito. |

| ATRIBUTOS | CRITERIOS | VALORES | PUNTOS |
|-----------------------------|---|---------|--------|
| LIDERAZGO | ¿Tiene jefatura de grupo? | | |
| | ¿Esta centralizada? | | |
| | ¿Esta unida en sus objetivos? | | |
| ESENCIA DEL SISTEMA | ¿Tiene el grupo una causa o motivo? | | |
| | ¿Ha hecho pública esa causa? | | |
| | ¿Es el grupo suficiente capaz de actuar? | | |
| INFRAESTRUCTURA | ¿Tiene el grupo una estructura conocida? | | |
| | ¿Es una estructura amplia? | | |
| | ¿Es eficaz? | | |
| POBLACION | ¿Ha recibido el grupo, apoyo de fuentes locales o de gobiernos extranjeros? | | |
| | ¿Cuenta con adherentes locales? | | |
| | ¿Son entusiastas los miembros del grupo? | | |
| MECANISMO DE COMBATE | ¿Recluta el grupo miembros activamente? | | |
| | ¿Reciben los miembros entrenamiento en operaciones? | | |
| | ¿Ha realizado el grupo ataques con éxito? | | |
| TOTAL DE PUNTOS | | | |
| ESTATUS | | | |

| ATRIBUTOS | CRITERIOS | VALORES | PUNTOS |
|----------------------|--|------------------------|--------|
| LIDERAZGO | ¿Tiene jefatura el grupo? | | |
| | ¿Está centralizada? | | |
| | ¿Está unida en sus objetivos? | | |
| ESENCIA DEL SISTEMA | ¿Tiene el grupo una causa o motivo? | | |
| | ¿Ha hecho pública esa causa? | | |
| | ¿Es el grupo suficiente capaz de actuar? | | |
| INFRAESTRUCTURA | ¿Tiene el grupo una estructura conocida? | | |
| | ¿Es una estructura amplia? | | |
| | ¿Es eficaz? | | |
| RELACION | ¿Ha recibido el grupo apoyo de fuentes locales o de gobiernos extranjeros? | | |
| | ¿Cuenta con adherentes locales? | | |
| | ¿Son entusiastas los miembros del grupo? | | |
| MECANISMO DE COMBATE | ¿Reduta el grupo miembros activamente? | | |
| | ¿Reciben los miembros entrenamiento en operaciones? | | |
| | ¿Ha realizado el grupo ataques con éxito? | | |
| | | TOTAL DE PUNTOS | |
| | | ESTATUS | |

ANEXO B

I. Metodología para la implementación de la matriz de riesgo

1. Se inicia este proceso con la identificación de los “componentes” para la seguridad de la aviación civil, y el requisito requerido para el desarrollo eficiente de estos. Se puede tomar como ejemplo lo considerado en la Matriz del ANEXO C.
2. Se identifican los “riesgos” específicos inherentes a cada Componente, que pueden afectar su desarrollo.
3. El siguiente paso consiste en determinar la “probabilidad” de que el riesgo ocurra.
4. Después se determina el “nivel de impacto” potencial que producirá la materialización del riesgo sobre el “componente”.
5. Posteriormente, se determina el “nivel del riesgo”, en base a la “probabilidad” y “nivel de impacto”.
6. Finalmente, se determina las acciones más adecuadas para controlar, eliminar y/o mitigar el riesgo, acorde a la probabilidad, nivel de impacto y nivel del riesgo.

II. Componentes específicos de la matriz de riesgo

a) Componentes de la seguridad

Son los elementos o recursos esenciales que se deben disponer en los Aeródromos para la seguridad de la aviación civil.

b) Requisito del componente

Es la condición más óptima del componente para brindar seguridad a la aviación civil.

c) Riesgo específico

Son eventos adversos que pueden afectar el desarrollo del componente y requisitos asociados a este.

d) Probabilidad de ocurrencia

Es la posibilidad que ocurra un riesgo específico, expresado en calificaciones cualitativas y cuantitativas según la presente tabla.

| PROBABILIDAD DE OCURRENCIA | VALOR | DESCRIPCION |
|----------------------------|-------|--|
| PROBABLE | 3 | Probabilidad de ocurrencia ALTA que el Riesgo se presente. |
| MODERADO | 2 | Probabilidad de ocurrencia MEDIA que el Riesgo se presente. |
| IMPROBABLE | 1 | Probabilidad de ocurrencia BAJA que el Riesgo se presente. |

e) Nivel de impacto

Es la consecuencia o grado de daño relacionado con la probabilidad de ocurrencia del riesgo, expresado en calificaciones cualitativas y cuantitativas según la presente tabla.

| NIVEL DE IMPACTO | VALOR | DESCRIPCION |
|------------------|----------|--|
| MAYOR | 3 | Riesgo cuya materialización dañaría SIGNIFICATIVAMENTE el desarrollo del componente y requisito asociado; y cumplimiento de las funciones, impidiendo que éste se desarrolle en forma normal. |
| MODERADO | 2 | Riesgo cuya materialización causaría un daño MENOR en el desarrollo del componente y requisito asociado; dificultando o retrasando el cumplimiento de las funciones, impidiendo que éste se desarrolle en forma adecuada. |
| MENOR | 1 | Riesgo que puede tener un MINIMO efecto en el desarrollo del componente y requisito asociado, que no afecta el cumplimiento de las funciones. |

f) Nivel de Riesgo

Es el producto entre la “probabilidad de ocurrencia” y el “nivel de impacto”, expresado en valores cuantitativos para un Componente específico, frente a un estándar definido según la siguiente tabla.

| NIVEL DE RIESGO | VALOR | |
|-----------------|----------|--------------|
| Entre 07 y 09 | 3 | ALTO |
| Entre 04 y 06 | 2 | MEDIO |
| Entre 01 y 03 | 1 | BAJO |

g) Acciones para mitigar el riesgo

Son las acciones o medidas más apropiadas que se deben implementar para controlar, eliminar y/o mitigar el riesgo (**ANEXO C**)

h) Justificación

Corresponderá a la justificación de las Autoridades locales cuando el Nivel de Riesgo sea **MEDIO** y/o **ALTO**.

i) Nivel de Seguridad

Es la suma del “Nivel de Riesgo” de la totalidad de los Componentes del Sistema de Seguridad, frente a un estándar definido en la siguiente tabla.

| Σ del NIVEL DE RIESGO | NIVEL DE SEGURIDAD | CONDICION DE SEGURIDAD |
|------------------------------|--------------------|------------------------|
| Entre 030 - 090 | 4 | OPTIMO |
| Entre 091 - 150 | 3 | BUENO |
| Entre 151 - 210 | 2 | REGULAR |
| Entre 211 - 270 | 1 | DEFICIENTE |

| CONDICIÓN DE SEGURIDAD | NIVEL DE SEGURIDAD | DESCRIPCIÓN |
|------------------------|--------------------|--|
| OPTIMO | 4 | Indica una condición “optima” del Nivel de Seguridad del Aeródromo, con ausencia total de riesgos a los Componentes de Seguridad. |
| BUENO | 3 | Indica una condición “buena” del Nivel de Seguridad del Aeródromo, con presencia de riesgos menores a los Componentes de Seguridad. |
| REGULAR | 2 | Indica una condición “regular” del Nivel de Seguridad del Aeródromo, con presencia de riesgos mayores a los Componentes de Seguridad. |
| DEFICIENTE | 1 | Indica una condición “deficiente” del Nivel de Seguridad del Aeródromo, con presencia de riesgos extremos a los Componentes de Seguridad.. |

III. Disposiciones generales para completar la matriz.

A. Comunes para todos los Componentes

La Autoridad Aeroportuaria, debería determinar la organización responsable de completar la matriz de riesgo, **el período de medición**; y para ello realizará las siguientes acciones:

- 1°. Para abrir el archivo en formato Excel, no tiene contraseña sin embargo el usuario de cada Estado puede protegerla mediante el empleo de una de estas medidas.
- 2°. Seleccione la “**Aeropuerto**” correspondiente de la lista desplegable.
- 3°. Seleccione el “**período de medición**” correspondiente de la lista desplegable.
- 4°. Seleccione el “**año**” de la lista desplegable.
- 5°. Posesiónese en las celdas de la columna rotulada como “**Probabilidad de Ocurrencia**”; haga click sobre la celda, y seleccione de la lista desplegada la probabilidad de ocurrencia (**PROBABLE / MODERADO / IMPROBABLE**); insertándose automáticamente el valor cuantitativo asignado acorde a la tabla citada en letra d) anterior.
- 6°. Posesiónese en las celdas de la columna rotulada como “**Nivel de Impacto**”; haga click sobre la celda, y seleccione de la lista desplegada el Nivel de Impacto (**MAYOR / MODERADO / MENOR**); insertándose automáticamente el valor cuantitativo asignado acorde a la tabla citada en letra e) anterior.
- 7°. Posteriormente en las columnas rotulada como “**Nivel de Riesgo**”, se desplegará automáticamente el nivel de riesgo, resultante del producto entre la “Probabilidad de Ocurrencia” y “Nivel de Impacto”, acorde a la tabla citada en letra f) anterior.
- 8°. Seguidamente en la columna rotulada como “**Mitigación del Riesgo**”, se desplegaran automáticamente las acciones que debe implementar el Aeródromo, para controlar, reducir o eliminar la ocurrencia o efectos de los riesgos específicos.
- 9°. Cuando el “Nivel de Riesgo” sea MEDIO y/o ALTO, se deberá en la columna rotulada como “**Justificación**”, señalar brevemente las causas que originaron estos Niveles.

10°. Al final de la tabla en la celda rotulada como “**Nivel de Seguridad**”, se desplegará automáticamente el Nivel de Seguridad de la Unidad, resultante de la suma automática de la totalidad de los valores de cada Nivel de Riesgo, acorde a un estándar definido, que se expresará en un valor cualitativo y cuantitativo, acorde a la tabla citada en letra i) anterior.

IV. Instrucciones para los responsables de la matriz de riesgo

- 1°. Los responsables de la Matriz de Riesgo AVSEC, deberían mantenerla actualizada permanentemente.
- 2°. Se deberían considerar los factores de riesgo o amenazas que puedan afectar algunos de los Componentes de Seguridad, como por ejemplo: **vuelos de alto riesgo; notificación de amenazas de otros estados; y nivel de amenaza notificadas por autoridades estatales competentes**; lo que podrá determinar la “Probabilidad de Ocurrencia” y “Nivel de Impacto”, informando a los respectivos aeropuertos o autoridades aeroportuarias para que los responsables ingresen los valores cualitativos asignados en la Matriz de Riesgo.
- 3°. Los componentes citados en el punto anterior, mantendrán los valores cualitativos iniciales; y sólo variarán su condición cuando la autoridad aeronáutica o de aviación civil, comunique un nuevo valor para la “Probabilidad de Ocurrencia” y “Nivel de Impacto”.

ANEXO C

Medidas de seguridad propuestas de acuerdo a los estados de alertas

| Nº | Componentes de Seguridad | Verde/ Riesgo Bajo (medidas básicas) | Amarilla/Riesgo Medio (medidas intermedias) | Roja/Riesgo Alto (medidas altas) |
|----|--|---|---|---|
| 1 | Límites entre la parte pública y la parte aeronáutica. | Establecer los límites entre la parte aeronáutica. Proteger, inspeccionar y controlar todos los pasos por lo límites a intervalos irregulares. | Aplicar medidas básicas y más vigilancia y patrullas. | Aplicar medidas intermedias. |
| 2 | Zonas de seguridad restringidas | Controlar el acceso a las zonas de seguridad en todo momento. Emplear un sistema de pases u otros medios para vehículos, personal y tripulaciones. Verificar todas las ID y los pases en los puntos de acceso. Inspeccionar aleatoriamente los vehículos y suministros. | Aplicar medidas básicas más la inspección de por lo menos el 20% del personal, los artículos transportados y vehículos antes de permitir el acceso. | Aplicar medidas básicas más la inspección del 100 % del personal, los artículos transportados y vehículos antes de permitir el acceso. |
| 3a | Inspección de los pasajeros (si está centralizada) | Inspeccionar manualmente a todos los pasajeros que salen o inspeccionarlos con equipo de detección de metales antes de que se les permita el acceso a la zona de seguridad restringida. | Aplicar medidas básicas más la inspección manual del 10% de los pasajeros en la puerta de salida. | Inspeccionar manualmente a todos los pasajeros que salen una vez más en la puerta de salida o inspeccionarlos con equipo de detección de metales antes de que se embarquen. Inspección manualmente el 20% de los pasajeros que hayan sido inspeccionados con equipo de detección de metales. |
| 3b | Inspección de los pasajeros (en la puerta de salida) | Lo mismo que 3ª. | Lo mismo que 3ª. | Lo mismo que 3a. |
| 4a | Inspección del equipaje de mano (si está centralizada) | Inspeccionar todo el equipaje de mano de los pasajeros que salen, sea manualmente o con aparatos de rayos X. El 10% del equipaje de mano inspeccionado con aparatos de rayos X ha de ser objeto de inspección manual. | Aplicar medidas básicas más el 10% de inspección manual del equipaje de mano (o mediante tecnología moderna aprobada) en la puerta de salida. | Inspeccionar una vez más el equipaje de mano de todos los pasajeros que salen en la puerta de salida, sea manualmente o con aparatos de rayos X antes de que se embarquen. Inspeccionar manualmente el 20% del equipaje de mano (o mediante tecnología moderna aprobada) que haya sido inspeccionado con aparatos de rayos X. |
| 4b | Inspección del equipaje de mano (en la puerta de salida) | Los mismos que para 4a. | Lo mismo que para 4a. | Lo mismo que para 4a. |

| N° | Componentes de Seguridad | Verde/ Riesgo Bajo (medidas básicas) | Amarilla/Riesgo Medio (medidas intermedias) | Roja/Riesgo Alto (medidas altas) |
|----|--|--|---|---|
| 5 | Separación de los pasajeros inspeccionados de los no inspeccionados. | Separar los pasajeros que salen inspeccionados de los pasajeros que entran. Cuando no pueda lograrse una separación material aplíquense medidas compensatorias de conformidad con la evaluación de la amenaza realizada por la autoridad nacional. | Aplicar medidas básicas. | Aplicar medidas básicas y aumentar la vigilancia de la medida compensatoria. |
| 6 | Verificaciones e inspecciones de seguridad de la aeronave | Verificar/inspeccionar las aeronaves (cuando entren en servicio) de origen antes de la salida y las aeronaves en tránsito para asegurar que no han colocado o dejado a bordo armas, explosivos u otros artefactos peligrosos. | Aplicar medidas básicas. | Realizar una inspección de seguridad completa de la aeronave con el apoyo de técnicas adecuadas de detección, a discreción de la autoridad competente. |
| 7 | Control del acceso a la aeronave | Restringir el acceso a la aeronave al personal autorizado que tenga funciones a bordo y a los pasajeros. Deberían cerrarse las puertas de la aeronave y retirarse las escalerillas si la aeronave no está vigilada o se han retirado las pasarelas telescópicas. | Aplicar medidas básicas. | Controlar estrictamente el acceso a la aeronave con guardias en cada puerta utilizada. Todo el personal que trate de tener acceso ha de someterse a inspección manual junto con los artículos que lleven. |
| 8 | Evaluación de riesgos de los pasajeros | Ningún requisito. | Ningún requisito. | Someter a todos los pasajeros a un sistema de evaluación de riesgos y determinados pasajeros a una inspección más estricta. |
| 9 | Cotejo del equipaje facturado | Realizar cotejo positivo del equipaje facturado de la tripulación y de los pasajeros antes de cargarlo, sea mediante medios manuales o automatizados. Debe identificarse todo el equipaje no acompañado. | Aplicar medidas básicas. | Aplicar medidas básicas o identificación positiva de pasajeros o bultos. |

| N° | Componentes de Seguridad | Verde/ Riesgo Bajo (medidas básicas) | Amarilla/Riesgo Medio (medidas intermedias) | Roja/Riesgo Alto (medidas altas) |
|----|-----------------------------------|--|---|--|
| 10 | Inspección del equipaje facturado | Inspección el 100% del equipaje facturado de origen y de transferencia, sea a mano, con equipo convencional de rayos x o sistema de detección de explosivos (EDS). Con respecto a la transferencia de equipaje facturado, podrá hacerse una excepción cuando se haya establecido un proceso de validación y aplicación continua de procedimientos para la inspección en el punto de origen y el equipaje esté posteriormente protegido contra interferencias no autorizadas desde el aeropuerto de origen hasta las aeronaves que salen en el aeropuerto de transferencia. | Aplicar medidas básicas y, cuando se utilicen aparatos de rayos X, inspeccionar también el 10% de los bultos, manualmente o sometándolo a tecnología moderna de rayos x. | Aplicar medidas intermedias, pero utilizar la mejor tecnología y los mejores procedimientos disponibles. |
| 11 | Equipaje facturado no acompañado | Inspeccionar todo el equipaje facturado no acompañado excepto cuando pueda verificarse su origen y propiedad. | Inspeccionar todo el equipaje no acompañado. Sea manualmente o con equipo del sistema de detección de explosivos, o someterlo a una simulación de vuelo utilizando una cámara de compresión, o no transportado. | Aplicar medidas intermedias. |
| 12 | Protección del equipaje facturado | Proteger el equipaje facturado de la interferencia no autorizada desde el punto de inspección o aceptación, de ambos el primero, hasta a la salida de la aeronave. Si peligrara la integridad del equipaje facturado, se lo volverá a inspeccionar antes de cargarlos en la aeronave. | Aplicar medidas básicas. | Aplicar medidas básicas y mantener el equipaje facturado bajo la supervisión constante de guardias de seguridad designados o transportarlo en contenedores sellados y a prueba de manipulación indebida y verificarlo. |
| 13 | Carga Aérea | Someter todos los artículos a controles de seguridad de los explotadores de aeronaves o de agentes acreditados designados o de cualquier entidad competente antes de colocarlos en la aeronave. | Aplicar medidas básicas con una nueva inspección aleatoria y mas verificaciones.(Excepción para agentes acreditados) | Someter toda la carga aérea a controles de seguridad o a una simulación plena en vuelo y seguidamente protegerla hasta su carga. A las aeronaves que solamente transportan carga se aplican solamente medidas intermedias. |

| N° | Componentes de Seguridad | Verde/ Riesgo Bajo (medidas básicas) | Amarilla/Riesgo Medio (medidas intermedias) | Roja/Riesgo Alto (medidas altas) |
|----|---|--|---|---|
| 14 | Protección de la carga aérea. | Someter todos los artículos a controles de seguridad del explotador de aeronaves o de los agentes acreditados designados o de cualquier entidad competente antes de colocarlos en la aeronave. | Aplicar medidas básicas. | Aplicar medidas básicas y mantener la carga bajo la supervisión constante de guardias de seguridad designados o transportarla en contenedores sellados y a prueba de manipulación indebida y verificarla. |
| 15 | Correo | Someter todos los artículos a controles de seguridad del explotador de aeronaves o de agentes acreditados designados o de cualquier entidad competente antes de colocarlos en la aeronave. | Aplicar medidas básicas con nueva inspección aleatoria y más verificaciones (Excepción para agentes acreditados.) | Inspeccionar todo el correo o someterlo a simulación de vuelo en cámara de compresión y seguidamente protegerlo hasta que se cargue. A las aeronaves que solamente transportan carga se aplican solamente medidas intermedias. |
| 16 | Protección del Correo | Proteger el correo de interferencia no autorizada desde el punto donde se aplican controles de seguridad hasta la salida de la aeronave. | Aplicar medidas básicas. | Aplicar medidas básicas y mantener el correo bajo la supervisión constante de guardias de seguridad designados o transportarlo en contenedores sellados y a prueba de manipulación indebida y verificarlo. |
| 17 | Artículos para servicios en vuelo y provisiones | Someter todos los artículos a controles de seguridad para impedir la introducción de artículos prohibidos en los artículos para servicios en vuelo a las provisiones que se cargan a bordo de la aeronave, y seguidamente protegerlos hasta que se carguen en la aeronave. | Inspeccionar una proporción razonable de artículos para servicios en vuelo y provisiones y escoltarlos a la aeronave o transportarlos en contenedores sellados y a prueba de manipulación indebida. | Preparar todos los artículos para servicios en vuelo y las provisiones bajo la supervisión de seguridad directa del explotador de aeronaves o inspeccionarlos antes de cargarlos y escoltados hasta la aeronave o enviarlos sellados. |
| 18 | Coordinador de seguridad designado | Ningún requisito. | Ningún requisito. | Designar un coordinador de seguridad especial para garantizar que se ha aplicado adecuadamente todas las medidas. |

EJEMPLO DE MATRIZ DE GESTION

| | COMPONENTES DE LA SEGURIDAD | REQUISITO DEL COMPONENTE | RIESGO ESPECIFICO | PROBABILIDAD DE OCURENCIA | NIVEL DE IMPACTO | NIVEL DE RIESGO | MITIGACION DEL RIESGO | JUSTIFICACION |
|---|--|--|---|---------------------------|------------------|-----------------|-----------------------|---------------|
| 1 | Límites entre la parte pública y la parte aeronáutica. | Establecer el límite entre la parte pública aeronáutica. | Gestión deficiente de la seguridad en aspectos de coordinación y aplicación. | | 0 | | 0 | |
| 2 | Zonas de seguridad restringidas | Dotación suficiente para ejercer las funciones | Ejecución deficiente de las diferentes funciones de seguridad. | | 0 | | 0 | |
| 3 | Inspección de los pasajeros (si está centralizada) | PSA actualizado, aprobado y difundido. | No contar con medidas de seguridad locales o aplicar medidas desactualizadas. | | 0 | | 0 | |

RESOLUCIÓN A20-21

MANUAL PARA EL TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS CON DISCAPACIDAD

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) tiene por objetivo primordial el proveer a las autoridades de aviación civil de los Estados miembros una estructura adecuada, dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

CONSIDERANDO que una de las funciones de la Comisión es propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la facilitación y seguridad de la aviación civil constituyen elementos importantes de la gestión del transporte aéreo y que la CLAC resolvió incorporar estos temas como una de las Macrotareas de su Plan Estratégico;

CONSIDERANDO que la Resolución A19-05 “Mecanismo de coordinación y cooperación regional en materia FAL/AVSEC”, entre otros temas, considera que los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para trabajar en la armonización de sus legislaciones sobre la base del Convenio de Chicago y los Anexos 9 y 17, así como de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC; y,

CONSIDERANDO que el Grupo AVSEC/FAL/RG/CLAC-OACI en su Programa de Trabajo incluyó la elaboración del Manual para el transporte aéreo de pasajeros con discapacidad.

LA XX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Adoptar como Guía de Orientación el Manual que a continuación se detalla como parte de la política regional AVSEC/FAL. Este documento lo constituyen tres partes, a saber: Manual para el transporte aéreo de pasajeros con discapacidad, Procedimiento para la inspección de pasajeros con discapacidad y Circular informativa.

PRIMERA PARTE

MANUAL PARA EL TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS CON DISCAPACIDAD

CAPÍTULO 1.

DISPOSICIONES GENERALES

- 1.1 Propósito.
 - a) Implementar las disposiciones del transporte aéreo de pasajeros con discapacidad
- 1.2 Aplicación
 - a) Se aplica a todos los explotadores aéreos
 - b) En el caso de los explotadores de aeronaves de más 100 asientos, se aplica integralmente; para explotadores de aeronaves de más de 30 y hasta 100 asientos, aplica con las excepciones que establezca esta misma norma; y para explotadores de aeronaves de 30 y menos asientos, se aplica en la medida que la configuración de la aeronave lo permita.
 - c) En caso de explotadores aéreos extranjeros, y de acuerdo al Convenio de Chicago, será aceptable para la AAC los procedimientos aprobados por el Estado Explotador.
 - d) Esta norma no permite por parte de los explotadores el incumplimiento de las normas legales vigentes sobre derechos de las personas con discapacidad, que establecen disposiciones para la plena integración social de las mismas, y las normas sobre derechos y deberes de los pacientes.

1.3 Generalidades

- a) Deben existir facilidades y procedimientos para el transporte de pasajeros a que se refiere esta norma; y limitaciones o prohibiciones basadas en la seguridad y protección de los ocupantes de las aeronaves.
- b) La AAC, en el ámbito de sus competencias y facultades legales, velará por el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de los deberes, de todos los pasajeros de aeronaves, a fin que las operaciones y servicios aéreos se efectúen y desarrollen con seguridad, esto es, con protección de la vida y salud de todas las personas ocupantes de dichas aeronaves, cualquiera sea su condición, capacidades, limitaciones o necesidades especiales;
- c) Estos pasajeros tienen derecho a requerir aquella asistencia, informada públicamente por el explotador, en forma oral o escrita, al momento de ofertar sus servicios. Este requerimiento, puede hacerse por sí mismas o por intermedio de un acompañante. Conocida la información, la asistencia especial, sólo puede ser rechazada por el propio pasajero, mientras esa decisión no afecte la seguridad de vuelo ni la de los demás pasajeros y tripulantes.
- d) Bajo ninguna circunstancia un explotador podrá en relación a estos pasajeros:
 - (1) Efectuar cualquier discriminación arbitraria en atención a su condición.
 - (2) Imponer cualquier servicio especial, no solicitado por el pasajero, salvo que afecte la seguridad aérea; y
 - (3) Excluir o negar el servicio de transporte aéreo y aquellos relacionados con éste, que estén disponibles para otros pasajeros, excepto cuando específicamente lo establezca esta norma.

1.4 Obligación del explotador en relación a los prestadores de servicio.

El explotador deberá considerar en los contratos con los prestadores externos que le proporcionen servicios a la empresa y/ o a los pasajeros una cláusula que asegure:

- (a) No discriminación por su condición, a un pasajero según las disposiciones incluidas en esta norma; y
- (b) Que los empleados del contratista cumplan estricta y oportunamente con las disposiciones de esta norma.

1.5 Obligación del explotador de informar.

Los explotadores deberán incluir en los documentos que corresponda la información relacionada con las facilidades, servicios y asistencia, que ofrezcan a los pasajeros a los cuales se refiere esta norma, incluyendo los procedimientos que les sean aplicables por su condición. Esta información deberá ser proporcionada desde el momento en que el pasajero manifiesta su intención de viajar.

CAPÍTULO 2

REQUISITOS RELACIONADOS CON LAS FACILIDADES

2.1 Configuración de las aeronaves.

- (a) Las aeronaves de más de treinta (30) asientos de pasajeros, deben tener uno por cada diez (10) asientos que dan al pasillo con apoya brazos abatibles. En la asignación de estos asientos el explotador deberá dar prioridad a los pasajeros a los que se refiere esta norma;
- (b) Las aeronaves con una capacidad de cien (100) o más asientos, deberán tener un espacio habilitado en la cabina para guardar al menos una silla de ruedas plegable autorizada para uso en la aeronave. Además deberán contar a lo menos con un baño provisto de seguro en la puerta, botones de llamada accesibles, barras de apoyo, llaves de lavatorio y dispensadores que sean utilizables por pasajeros con necesidad especial, enfermos o con discapacidad;
- (c) Las aeronaves que tengan más de sesenta (60) asientos de pasajeros, que dispongan de un baño, deberán estar equipadas además con una silla de ruedas abordo, autorizada para uso en la aeronave; y
- (d) Las sillas que se utilicen abordo, independiente del número de asientos, deberán estar debidamente certificadas y aprobadas por la AAC.

2.2 Facilidades aeroportuarias.

Las facilidades aplicables a las instalaciones en los aeródromos para el caso de las personas afectas a esta norma, deben considerar los principios de accesibilidad y diseño universal, además estar en conformidad a la Ley de cada Estado, en las cuales se establezcan las disposiciones para la plena integración social de las personas con impedimento.

CAPÍTULO 3

REQUISITOS DE LOS SERVICIOS A LOS PASAJEROS CON NECESIDADES ESPECIALES, ENFERMOS Y CON DISCAPACIDAD

3.1 Obligaciones y *derechos* de los pasajeros.

Estos pasajeros, tienen las mismas obligaciones y derechos respecto a las demás personas, aunque puedan tener ciertas limitaciones al actuar como usuarios del transporte aéreo.

3.2 Normas *para limitar o denegar extraordinariamente el transporte de personas afectas a esta norma.*

- (a) Un explotador no podrá rehusar de modo arbitrario el transporte a un pasajero afecto a esta norma, en razón de su condición. No obstante, puede existir una limitación para el transporte de un determinado número de pasajeros con necesidad especial, enfermos o con discapacidad, en un vuelo dado y para una aeronave determinada conforme a lo especificado en sus respectivos Manuales de Operaciones aprobado por la AAC;
- (b) El explotador, no podrá exigir como condición para la prestación del servicio de transporte aéreo, que un pasajero con necesidad especial, enfermo o con discapacidad, viaje con un acompañante para su asistencia; excepto si se dan las condiciones establecidas en esta norma;
- (c) El explotador estará obligado a aceptar el número de pasajeros con necesidad especial, enfermas o con discapacidad, conforme a lo especificado en sus respectivos Manuales de Operaciones, aprobado por la AAC;
- (d) La denegación de embarque de un pasajero, hecha con antelación podrá ser planteada por el interesado a la AAC. Si a pesar de ello, persistiere tal denegación por parte del explotador, será obligatorio que esa actuación se justifique y documente en el plazo de cinco (5) días hábiles a la AAC, la que una vez que reciba la información, investigará el caso para establecer si se cumplió con las disposiciones de la presente norma o iniciará un proceso infraccional según corresponda;
- (e) En el caso que se suscite un conflicto respecto al embarque de un pasajero o sus acompañantes, al momento de presentarse al aeropuerto y hasta antes del al embarque, podrán exponer su caso ante el empleado habilitado por el explotador (EHE), el cual deberá ser un médico cirujano con conocimientos generales de medicina aeronáutica y discapacidad, dependiente del mismo explotador y cuya designación estará en conocimiento de la AAC.
Para evitar dicha situación, los pasajeros deberían intentar exponer su caso ante la empresa con la mayor antelación posible, a partir del momento en que manifiesten su intención de viajar.
- (f) Cuando un explotador limite o deniegue el transporte de cualquier pasajero, debido a una razón relacionada con su necesidad especial, enfermedad o discapacidad, deberá fundamentar oficialmente al interesado y a la AAC, dentro de los cinco (5) días hábiles posteriores al hecho, las razones en que basó su decisión, incluyendo los fundamentos del porque el transporte de esa persona afecta la seguridad del vuelo. Una vez que reciba la información la AAC, investigará el caso para establecer si se cumplió con las disposiciones de la presente norma e iniciará un proceso infraccional si corresponde.

3.3 Condicionamiento, limitación o prohibición de transporte aéreo de pasajeros.

Corresponderá por razones de seguridad aérea de todos los ocupantes de las aeronaves, sólo en forma excepcional en las condiciones que se señalan:

- (a) Transporte de enfermos portadores de patologías de riesgo infectológico en aeronaves de transporte: se prohíbe el transporte de enfermos infecto-contagiosos activos, que sean foco

y fuente de contagio para los demás pasajeros o la tripulación, aunque estén bajo tratamiento.

Para embarcar un enfermo infecto-contagioso, se exigirá un Certificado Médico del profesional tratante, donde fundadamente y bajo su responsabilidad médico legal, se asegure la inexistencia de riesgo de contagio para los demás ocupantes de la aeronave. Con todo, esta certificación médica no tendrá efecto cuando el Ministerio de Salud haya normado o impartido instrucciones expresas respecto a enfermedades transmisibles en la cabina de las aeronaves, que incluyan disposiciones de aplicación inmediata previa o posterior al embarque y desembarque.

- (b) Transporte de enfermos portadores de patologías severas de salud mental en aeronaves de transporte: los pasajeros con discapacidad psíquica y mental por trastornos mentales orgánicos severos o por trastornos funcionales psicóticos, podrán viajar sólo si están estables y se prevé que permanecerán estables durante el vuelo, si su farmacoterapia está ajustada para el viaje aéreo y si se cuenta con Certificación Médica otorgada por su Psiquiatra o Neurólogo tratante responsable, donde conste su estabilidad y compensación en el medio interno de una cabina de aeronave ; en tal certificación deberá informarse si la persona cuenta con autonomía para viajar sólo, o con un Pasajero Acompañante, o con asistencia por personal de salud especializado. El Certificado Médico, en estos casos, deberá estar actualizado en su apreciación y expedirse con una antelación no mayor de siete días previo al vuelo.
- (c) Pasajeros con discapacidad intelectual o cognoscitiva: sin perjuicio de lo estipulado en esta norma, la mera discapacidad intelectual o cognoscitiva, no será motivo de medida especial ni exigencia por parte del explotador.
- (d) Pasajeros de riesgo por trastornos francos de conducta: se prohíbe el transporte de personas que tengan conductas perturbadoras o agresivas y que manifiesten tal agresividad patológica de hecho; aquellas que se comporten con impulsividad extrema, sea que se expresen con manifestaciones paranoides u otras; los pasajeros francamente disruptivos o aquellos que estén bajo el efecto o la influencia de drogas psicoactivas incluyendo la embriaguez, o bajo el efecto de fármacos psicotrópicos no indicados por el médico tratante; y aquellos que manifiesten auto agresión.
- (e) Enfermos con alta probabilidad de fallecer en vuelo: se prohíbe el transporte de personas gravemente enfermas u orgánicamente descompensadas, agónicas o con alto riesgo de fallecer en vuelo, según exprese el Certificado Médico de carácter obligatorio que el explotador debe exigir al médico tratante o autoridad de salud local, responsable.
- (f) Enfermos con alta probabilidad de evento grave en vuelo.
 - (1) El explotador podrá condicionar la aceptación del transporte de un pasajero orgánicamente enfermo, si su cuadro puede implicar el riesgo de evento grave en vuelo, habida consideración de la inexistencia de una cadena de sobrevida dentro de las aeronaves, haciendo exigible un informe de Evaluación Médica reciente, que contenga, cuidados al abordar y al descender de la aeronave, riesgo en el vuelo, y medidas factibles de efectuar durante el transporte aéreo, si se produjese tal evento grave; y
 - (2) En los casos antes mencionados, cuando se informare una patología significativa previa al vuelo, primará en la aceptación el criterio de un médico con conocimientos generales de medicina de aviación dependiente del mismo explotador y cuya designación estará en conocimiento de la autoridad aeronáutica, salvo que el médico tratante viaje con el enfermo para asistirlo y asuma total responsabilidad médico legal, siempre que no se ponga en riesgo la seguridad de la persona enferma, así como la de los demás ocupantes de la aeronave; dicha actuación no eximirá al médico tratante de entregar el informe de Evaluación Médica al explotador.

3.4 Requisito de aviso anticipado.

- (a) El explotador no puede exigir a un pasajero afecto a esta norma proporcionar aviso anticipado de su intención de viajar, o de su condición de discapacidad para recibir el transporte solicitado, o los servicios y acomodaciones requeridos por esta norma, con excepción que requiera recibir cualquiera de los siguientes servicios, equipamiento o

acomodaciones, lo cual deberá ser solicitado al explotador, con al menos 48 horas de anticipación al vuelo:

- (1) Oxígeno médico para uso a bordo de la aeronave, si este servicio está disponible en el vuelo;
- (2) El transporte de una incubadora, si este servicio está disponible en el vuelo;
- (3) Acomodación para un pasajero que necesita viajar en una camilla por razones de reposo, dificultad para incorporarse o pérdida simple de autonomía, si este servicio está disponible en el avión;
- (4) El transporte de una silla de ruedas eléctrica personal, en un vuelo que está programado para ser hecho en una aeronave de una capacidad de 60 asientos o menos;
- (5) Facilidades para el traslado de la batería para silla de ruedas eléctrica personal (material peligroso) u otros dispositivos de asistencia de algún riesgo; y
- (6) Acomodaciones para un grupo de personas con discapacidad, que hacen reservaciones para viajar en conjunto.

3.5 Normas sobre *acompañante para viajar con un pasajero con necesidad especial, enfermo o con discapacidad.*

- (a) Excepcionalmente, el explotador, podrá exigir que un pasajero afecto a esta norma, viaje acompañado, solamente si:
 - (1) Requiere de camilla o incubadora;
 - (2) Tiene una discapacidad severa, manifiesta, que le signifique incapacidad para comprender o responder adecuadamente a las instrucciones de seguridad impartidas por el personal del explotador, o que por su naturaleza afecte la seguridad de los demás pasajeros, de la tripulación o del vuelo;
 - (2) Tiene una discapacidad con movilidad reducida tan severa, que sea incapaz de asistirse a sí misma en caso de emergencia de la aeronave, o atender a sus necesidades fisiológicas, o inmovilizarla al grado de ser pasiva para su traslado;
 - (3) Determinada la necesidad que el pasajero requiera viajar con un acompañante, el explotador debe asignar a este un asiento contiguo al pasajero; y
 - (5) Para el empleo de perros de asistencia, estos deberán estar obligatoriamente identificados, mediante el distintivo de carácter oficial que determine cada Estado correspondiendo a quien se sirva de él, adoptar las medidas necesarias para asegurar una sana convivencia y evitar disturbios o molestias a los demás ocupantes de las aeronaves. Antes de embarcar en las aeronaves, los perros de asistencia no podrán presentar signos de enfermedad, agresividad y, en general, constituir un evidente riesgo para los demás pasajeros, tripulantes y demás usuarios. En la aeronave, el perro aunque sano, debe viajar con bozal puesto y con elementos suficientes para sus necesidades fisiológicas. El explotador podrá exigir a los pasajeros que viajen con un perro de asistencia, la acreditación de cumplimiento con los requisitos sanitarios correspondientes a cada Estado. (b) El pasajero afecto a esta norma o su acompañante según corresponda, deberá informar al momento de presentarse al mesón de embarque, que viajará acompañado, para los efectos de asignación de asientos.

3.6 Asignación de *asientos.*

- (a) Los explotadores deben identificar en sus Manuales de Operación los asientos que por razones de seguridad aérea no pueden ocupar los pasajeros afecto a esta norma, según confinamiento del asiento o su ubicación en las filas correspondientes a las salidas de emergencia, de acuerdo a lo que corresponda a cada tipo de aeronave o a la configuración interior de la cabina;
- (b) Los pasajeros que viajen con un perro de asistencia acreditado, deben informar este hecho al explotador, en el momento de efectuar la reserva o a lo menos con veinticuatro (24) horas de antelación al vuelo, con el objeto de asignarles una ubicación que le permita ser acompañado de dicho guía.

3.7 Provisión de *servicios y equipamiento.*

Los explotadores deben proporcionar a los pasajeros afectos esta norma los siguientes servicios y equipamientos:

- (a) Asistencia para embarcar y desembarcar a través de puentes de acceso nivelados o salones de pasajeros accesibles, donde estos medios estén disponibles y no deben dejarse pasajeros desatendidos o abandonados en una silla de ruedas u otro dispositivo, en los cuales el pasajero no goza de movilidad independiente.
- (b) Los servicios de asistencia para movilizarlo hacia y desde los asientos, como parte del proceso de embarque y desembarque a que se refiere esta sección.
- (c) Todo apoyo, asistencia o facilidad que otorguen en tierra o en vuelo a los pasajeros afectos a esta norma, se deberá hacer de acuerdo a las siguientes consideraciones:
 - (1) Los pasajeros que oculten o no declaren su condición de tales y no lo informen al explotador al momento del embarque, no pueden exigir posteriormente medidas o facilidades especiales, correspondiéndole a éste adoptar sólo las medidas que correspondan para la seguridad de todos los pasajeros y tripulantes; y
 - (2) A bordo y durante el vuelo, se le debe permitir al pasajero, utilizar los medios propios de ayuda para facilitar sus necesidades y desplazamientos, siempre que el funcionamiento o utilización de ellos no interfiera o produzca alteraciones a los equipos de a bordo o afecten la seguridad de vuelo y de los demás pasajeros.

3.8 Asistencia en el embarque en aeronaves.

- (a) Los explotadores, los responsables de las facilidades aeroportuarias o quien determine la AAC de cada Estado, podrán proporcionar facilidades de embarque utilizando elevadores mecánicos, rampas u otro dispositivo adecuado; y
- (b) Los explotadores, los responsables de las facilidades aeroportuarias o quien determine la AAC de cada Estado, podrán proporcionar asistencia en el embarque cuando los elevadores mecánicos, rampas u otros dispositivos disponibles en el aeródromo, utilizados para estos efectos, se encuentren fuera de funcionamiento.

3.9 Almacenaje del equipaje de asistencia de pasajeros con necesidad especial, enfermos o con discapacidad.

- (a) El almacenaje de sillas de ruedas y otros equipos de asistencia en la cabina de pasajeros debe efectuarse en compartimentos de equipaje adecuados y, en caso que ello no sea posible, en el compartimiento de carga del avión;
- (b) Los explotadores deberán permitir guardar a bordo de la aeronave bastones y otros dispositivos de asistencia en las proximidades de sus asientos; y
- (c) El explotador no podrá condicionar o impedir el ingreso a bordo de un pasajero con elementos protésicos implantados o incorporados, así como las ortesis adaptadas o modeladas para complementar o suplir alguna limitación anatómica o funcional. Sin perjuicio de ello, se debe cumplir con las normas y procedimientos de seguridad que compete fiscalizar a la AAC.

3.10 Ejercicio del derecho de información de los pasajeros. las disposiciones de esta norma:

- (a) Características de la aeronave;
- (b) Facilidades que otorga la empresa; y exigencias específicas que se requieran;
- (c) Los medios de embarque y desembarque; asistencia en las conexiones;
- (d) Facilidades aeroportuarias disponibles; y

Los pasajeros con necesidades especiales, enfermos o con discapacidad tienen derecho a que el explotador les informe sobre todos los aspectos del viaje que requiera conocer, según contienen

- (e) Derechos del pasajero.

3.11 Facilidades para personas que tengan un impedimento sensorial o de lenguaje, o un impedimento psíquico-mental o intelectual-cognoscitivo.

- (a) Los pasajeros afectos a esta norma que tengan un impedimento sensorial o de lenguaje, tienen derecho a solicitar, antes de iniciar el vuelo, que se le comuniquen personalmente las instrucciones de seguridad y procedimientos de evacuación de una forma accesible a su persona, según sea su limitación;

- (b) En el caso de pasajeros con impedimento visual, las instrucciones se deberán entregar verbalmente mediante una explicación personalizada;
- (c) En el caso de pasajeros que tengan impedimento sensorial consistente en sordomudez funcional, impedimento combinado de visión y oído, impedimento combinado de visión y lenguaje, u otras variantes, el explotador, deberá usar todos los medios a su alcance para proporcionar y comprobar que dichas personas han recibido y comprendido las instrucciones de seguridad, proporcionando cuando sea necesario las explicaciones adicionales pertinentes a aquellos que deban viajar con un acompañante; y
- (d) En el caso de pasajeros que tengan impedimento psíquico-mental o intelectual-cognoscitivo, el explotador, no deberá prejuzgar la falta de comprensión de las instrucciones de seguridad, solo deberá preocuparse de impartirlas del mismo modo que a los demás pasajeros, pasando posteriormente a cotejar su apropiada comprensión para reforzar los aspectos que se requieran, proporcionando cuando sea necesario las explicaciones adicionales pertinentes a aquellos que deban viajar con un acompañante.

3.12 Revisión de seguridad de los pasajeros con necesidades especiales, enfermos o con discapacidad, su equipaje y sus elementos de ayuda o asistencia.

Los registros de seguridad de los pasajeros afectos a esta norma, deberán ser efectuados respetando en todo momento la dignidad de las personas. y la reglamentación que cada Estado establezca en relación con AVSEC

3.13 Obligaciones Generales de los explotadores respecto a los pasajeros con necesidades especiales, enfermas o con discapacidad.

Toda asistencia o facilidad que el explotador otorgue antes, durante o con posterioridad al vuelo, a los pasajeros con necesidad especial, enfermas o con discapacidad, declaradas o no declaradas o inaparentes, se deberán hacer, en tierra y en el aire según lo ofrecido e informado públicamente por el explotador, al manifestarse la intención de viajar o al efectuarse el primer contacto con el usuario; y en ningún caso pueden afectar la seguridad de vuelo ni la seguridad de los demás pasajeros o de la tripulación.

3.14 Disposiciones generales.

- (a) Los explotadores que operen aeronaves que, tanto estructuralmente como en su configuración interior no incorporen el espacio para otorgar facilidades y servicios a las personas con necesidades especiales, enfermas o con discapacidad, dada su baja complejidad (restricción de pasillos, baños y otros), u operen en aeródromos que carezcan de las facilidades para embarque y desembarque de los pasajeros ya señalados, o cuando los recursos físicos de que disponga el Sistema Aeronáutico en general no permitan satisfacer la totalidad de las normas, deberán adecuar las facilidades y servicios a sus mejores prácticas y posibilidades, e incorporar los acápites correspondientes a los manuales de la empresa, para conocimiento, aprobación y la fiscalización de la AAC.
- (b) Esta norma deberá readecuarse y armonizarse, con las disposiciones que sean aplicables a la aeronáutica civil, y que estén consideradas de conformidad a la Ley de cada Estado que establezca disposiciones para la plena integración social para personas con discapacidad; sobre los derechos y deberes de los pacientes; y sobre seguridad aérea.

CAPÍTULO 4 DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS

4.1 Instrucción.

- (a) Los explotadores, deberán elaborar y desarrollar un programa de instrucción y entrenamiento, para los tripulantes y el personal de tierra relacionado con atención de pasajeros, en los cuales se incluya la capacidad para reconocer las situaciones que afectan a las personas con necesidades especiales, enfermas o con discapacidad, respecto a las aeronaves y el vuelo.

- (b) El personal auxiliar de cabina deberá ser capaz de reconocer y entregar asistencia y apoyo a estos usuarios, tanto en operaciones normales como en situaciones de emergencia. Todos los procedimientos para entregar este tipo de asistencia y apoyo a las personas con necesidades especiales, enfermas o con discapacidad deberán estar incorporados a los respectivos Manuales de la empresa.
- (c) Asimismo, el personal de los explotadores que reciba los implementos de ayuda para movilizarse que las personas con discapacidades entreguen al momento del embarque, deberán identificarlo como equipaje facturado y con prioridad, de tal forma que sean los primeros en ser entregados al llegar al destino del discapacitado.
- (d) Los explotadores deberán entrenar a todo su personal que tenga relación con el público que viaja, de acuerdo a las funciones que desempeña cada empleado, considerando como mínimo lo siguiente:
 - (1) Los requisitos establecidos en esta norma relacionada con la provisión de transporte aéreo a personas con necesidades especiales, enfermas o con discapacidad;
 - (2) Los procedimientos del explotador relacionados con esta norma , relativos a la provisión de transporte aéreo a personas con necesidades especiales, enfermas o con discapacidad, incluyendo la operación apropiada y segura de cualquier equipo utilizado para acomodar o ayudar a estas personas (incluidos los perros de asistencia).
 - (3) El explotador también instruirá a sus empleados respecto a los cuidados y respuestas adecuadas a las personas con necesidades especiales, enfermas o con discapacidad, considerando entre ellas a las personas con discapacidades físicas, sensoriales, mentales o emocionales e incluyendo aspectos de cómo distinguir las diferentes capacidades de las personas discapacitada.

4.2 Mecanismo de resolución de reclamos.

- (a) Cada explotador, deberá establecer e implementar un mecanismo de solución de reclamos y difundirlo al pasajero, de manera independiente a las que el Estado pueda haber establecido para el usuario del transporte aéreo o a aquellas que existan en un Estado para la protección al consumidor..
- (b) El explotador deberá disponer lo necesario para atender en forma personal o vía telefónica, a cualquier pasajero que reclame sobre supuestas infracciones a las disposiciones de esta norma.
- (c) Cada persona encargada de recibir reclamos deberá contar con la autoridad suficiente para adoptar soluciones en representación del explotador.
- (d) El explotador deberá dar respuesta por escrito a un reclamo en que se presente en relación al no cumplimiento de las disposiciones de esta norma, dentro de treinta (30) días de haber recibido el reclamo, considerando una copia a la AAC.

SEGUNDA PARTE

PROCEDIMIENTO PARA INSPECCION DE PASAJERO CON DISCAPACIDAD

I. PROPOSITO

Establecer procedimientos para el control e inspección de pasajeros con discapacidad, los que se aplicarán en los aeródromos administrados por una AAC, para proporcionar el máximo nivel de seguridad y atención al cliente a todos los que pasan por los puestos de control de dicha instalaciones. Dichos procedimientos se centran en asegurar que todos los pasajeros, independientemente de su situación y necesidades personales, sean tratados con igualdad y con la dignidad, el respeto y la cortesía que se merecen. Aunque cada persona y objeto deben ser inspeccionados antes de entrar en cada zona de embarque restringida, lo más importante es la manera en que se lleva a cabo dicha inspección.

Con el fin de lograr ese objetivo, la CAA ha establecido el siguiente procedimiento para la inspección de personas con discapacidades y sus equipos, medios auxiliares de movilidad y dispositivos asociados. Este procedimiento cubre todas las categorías de discapacidades (motoras, auditivas, visuales y ocultas).

II.- ANTECEDENTES

- a) “Norma para el transporte aéreo de pasajeros con discapacidad”.
- b) otros

III.- MATERIA

CAPÍTULO 1 INSPECCION DE PASAJEROS CON DISCAPACIDAD

1.1. Con discapacidad

1.1.1 En los Puestos Control de Seguridad (PCS) de los aeropuertos, estará previsto la revisión separada o privada para las personas con discapacidad.

1.1.2 Cuando el pasajero use ayudas técnicas y no tenga dificultades para desplazarse sin estas, el personal de seguridad aeroportuaria aplicará el procedimiento de inspección normal a su persona, equipaje de mano y ayudas técnicas, mediante el empleo de los equipos inspección de seguridad.

1.1.3 En el caso de requerir para su desplazamiento las ayudas técnicas, el personal de seguridad aeroportuaria facilitará su ingreso a zona estéril a través de la puerta de servicio del PCS, y lo dirigirá a la sala de revisión separada, fuera de la vista de otros pasajeros, donde será sometido a revisión por medio del detector manual, por un funcionario del mismo sexo, con presencia de un tercero de ser factible; inspeccionándose previamente ante su presencia, su equipaje de mano por equipo de rayos X.

1.1.4 El personal de seguridad aeroportuaria inspeccionará todas las ayudas técnicas, tales como bastones de paseo, muletas de codera integral, muletas de codo, otros elementos utilizados para salvar las barreras de movilidad, como también las piezas o herramientas necesarias para el mantenimiento, reparación o reemplazo de piezas de prótesis ortopédicas; las que no serán tratadas como retenidos, permitiéndose el embarque de estos elementos.

1.1.5 Los explotadores aéreos deberán permitir guardar a bordo de la aeronave bastones y otros dispositivos calificados como ayudas técnicas en las proximidades de los asientos de estos pasajeros y no se podrá condicionar o impedir el ingreso a bordo de un pasajero con elementos protésicos implantados o incorporados, así como las prótesis adaptadas o modeladas para complementar o suplir alguna limitación anatómica o funcional; sin perjuicio de ello, se debe cumplir con las normas y procedimientos de seguridad establecidos por la autoridad aeronáutica.

1.1.6 Los controles e inspecciones de seguridad de estos pasajeros, deberán ser efectuados respetando en todo momento la dignidad de las personas y su condición en particular.

1.2. Medicamentos recetados líquidos y otros líquidos requeridos para las personas con discapacidad

1.2.1. En los Puestos Control de Seguridad (PCS) de los aeropuertos, se permiten los medicamentos recetados líquidos y otros líquidos que necesiten las personas con discapacidades y problemas de salud. Esto incluye:

- Todos los medicamentos recetados y de venta libre (líquidos, geles y aerosoles) incluyendo la vaselina, las gotas para los ojos y la solución salina para fines médicos;
- Líquidos, incluyendo agua, jugo o alimentos líquidos o geles para los pasajeros que tengan alguna discapacidad o problema de salud;
- Líquidos de mantenimiento vital y subsistencia, tales como la médula ósea, los productos sanguíneos y órganos para trasplante;
- Productos que se utilizan para aumentar el cuerpo por razones médicas o estéticas tales como productos para mastectomía, senos protésicos, los sostenes o depósitos que contienen gel, solución salina u otros líquidos; y
- Los productos congelados están permitidos siempre y cuando estén completamente congelados cuando se les presente para su inspección. Si los productos congelados están parcialmente descongelados, derretidos o tienen algo de líquido en el fondo del envase, tienen que cumplir con los requisitos del Estado de la AAC.

1.2.2. Si los medicamentos líquidos vienen en volúmenes superiores a 100 ml cada uno, estos deben declararse en el Puesto de Control de Seguridad. La declaración puede hacerse de forma verbal o por escrito, y podrá ser hecha por el acompañante, cuidador, intérprete o pariente de una persona.

1.2.3. Los medicamentos líquidos y otros líquidos declarados para discapacidades y problemas de salud, deben mantenerse separados de todas las demás pertenencias sometidas a inspección con rayos X.

1.3. Elementos y artículos relacionados con las personas con discapacidad

1.3.1. Los artículos relacionados con discapacidades que se permiten pasar a través del puesto de control de seguridad incluyen:

| | | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Sillas de ruedas • Escúteres • Muletas • Bastones • Andadores • Prótesis • Yesos • Aparatos ortopédicos • Aparatos de apoyo • Animales de servicio • Monitores de apnea para bebés • Zapatos ortopédicos • Dispositivos médicos exteriores • Equipos de asistencia o adaptación • Dispositivos de aumento | <ul style="list-style-type: none"> • Audífonos • Implantes cocleares • Herramientas para armar y desarmar sillas de ruedas • Oxígeno complementario personal • Concentradores de oxígeno portátiles de CO2 • Herramientas para prótesis • Medicamentos y suministros relacionados • Dispositivos para tomar notas en braille • Pizarra y estilógrafo | <ul style="list-style-type: none"> • Todos los medicamentos, equipos y suministros relacionados con la diabetes • Cualquier otro equipo y suministro relacionado con la discapacidad • Dispositivos de presión positiva continua en las vías respiratorias (CPAP) y respiradores • Suministros de ostomía |
|---|---|---|

1.4. Con marcapasos

1.4.1. El personal de seguridad aeroportuaria cuando conozca la presencia de un pasajero en esta condición, deberá requerir en lo posible, la presentación de una identificación, certificado o pulsera de identificación médica que avale el uso de marcapasos.

1.4.2. En este caso, se podrá aplicar la revisión separada o privada, facilitando su ingreso a zona estéril a través de la puerta de servicio, y lo dirigirá a la sala de revisión separada, fuera de la vista de otros pasajeros, donde será sometido a registro (cacheo personal) por un funcionario del mismo sexo, con presencia de un tercero de ser factible; y su equipaje de mano previamente ante su presencia, será inspeccionado por medio de equipo rayos X.

1.5. Embarazadas

1.5.1 El personal de seguridad aeroportuaria ante la preocupación o solicitud especial de revisión presentada por una pasajera en estado de embarazo, se le facilitará su ingreso a zona estéril a través de la puerta de servicio, y se le dirigirá a la sala de revisión separada, donde será sometida a registro (cacheo personal) por una funcionaria; y su equipaje de mano ante su presencia, será inspeccionado por medio de rayos X.

1.6. Con Síndrome de Down

1.6.1. Las personas con Síndrome de Down que viajan con un adulto responsable como acompañante, no requerirán de ninguna exigencia o atención especial para su ingreso a la sala de embarque.

1.6.2. Ante la presentación en el Puesto Control de Seguridad de pasajeros que viajen solo, el personal de seguridad aeroportuaria dará las facilidades que se entregan a los menores “UM” en caso de ser requerido por un funcionario del operador aéreo a cargo de su transporte.

1.6.3. El personal de seguridad aeroportuaria adoptará para estas personas y su equipaje de mano, los procedimientos de inspección normales en el Puesto Control de Seguridad establecidos para los pasajeros; pero respetando en todo momento la dignidad de las personas.

1.5 En silla de rueda

1.5.1. El personal de seguridad aeroportuaria en el Puesto Control de Seguridad, facilitará el ingreso del pasajero en sillas de ruedas a través de la puerta de servicio, y lo dirigirá a la sala de revisión separada, fuera de la vista de otros pasajeros, donde será sometido a registro (cacheo personal) por un funcionario del mismo sexo, atendiendo las limitaciones del caso, y respetando en todo momento su dignidad, con presencia de un tercero de ser factible.

1.5.2. Su equipaje de mano será previamente inspeccionado, por medio de equipo de rayos X, con la presencia del pasajero

1.6. En camilla

1.6.1. Los operadores aéreos deben notificar a la autoridad aeroportuaria, oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo (ARO), o supervisor del área de movimiento con al menos una (1) hora de antelación, la salida o arribo de un pasajero en camilla, con el propósito de coordinar con otros organismos gubernamentales, la aplicación de las medidas de control y seguridad, según corresponda.

1.6.2. En estos casos, se adoptarán las siguientes medidas específicas :

- a) La ambulancia que concurra a dejar o retirar a un pasajero al aeropuerto, se presentará al Puesto Control de Acceso determinado por la Autoridad Aeroportuaria, donde cumplirá con los procedimientos de control y revisión de seguridad que adoptará el personal de seguridad aeroportuaria, consistente en la revisión del vehículo y verificación de identidad de su conductor, acompañantes (médico / paramédico).
- b) Se autorizará el ingreso de la ambulancia, adoptándose las disposiciones de seguridad aplicables a los vehículos externos y se orientará a su conductor sobre la circulación en la plataforma; asignándosele un vehículo "Follow – me" que la recogerá en el Puesto Control de Acceso y guiará hasta la posición donde estacionará la aeronave.
- c) En los casos de vuelos internacionales arribados, un empleado del operador aéreo deberá efectuar los trámites pertinentes de ingreso al país del pasajero y su equipaje, ante los organismos gubernamentales, y documentado por medio de un formulario con las firmas y timbres correspondientes (Se adjunta Anexo "A", como ejemplo), y presentado al personal de seguridad aeroportuaria en el Puesto Control de Seguridad, a la salida de la ambulancia, quien verificará los datos consignados.
- d) En los vuelos internacionales de salida, el despachador de vuelo, deberá presentar en forma anticipada al personal de seguridad aeroportuaria, el formulario respectivo para autorizar el ingreso de la ambulancia a la plataforma.
- e) Para vuelos nacionales de salida o arribo, el formulario aludido, sólo requerirá la constancia de autorización de la autoridad aeroportuaria.
- f) Los pasajeros nacionales e internacionales de salida y sus equipajes de mano, serán sometidos a registro por personal de seguridad aeroportuaria en el Puesto Control de Acceso para prevenir el porte de elementos que pueden poner en riesgo la seguridad del vuelo; y el despachador del operador aéreo debe gestionar la presentación con la debida anticipación al personal de seguridad aeroportuaria del equipaje facturado para ser sometido a inspección por equipos de rayos x, depositándolo en la bodega de la aeronave

1.7. Menores de edad y acompañantes

1.7.1. Se entenderá como pasajero “UM”, Menor no acompañado, a los menores de 14 años que viajen solos.

1.7.1.1. Realizado el proceso de presentación del menor en el counter, e identificados sus padres o tutores, el empleado responsable del operador completará con la totalidad de los datos y firma, el un formulario llamado “Solicitud Ingreso de Acompañantes de UM” (Se adjunta como ejemplo en Anexo “B”).

1.7.1.2. Personal de seguridad aeroportuaria autorizará exclusivamente el ingreso a la sala de embarque a un (01) acompañante del UM.

1.7.1.3. Personal del operador aéreo acompañará al menor y acompañante hacia el Puesto de control migratorio y/o de seguridad, según corresponda, para coordinar su ingreso a la zona estéril.

1.7.1.4. Presentada la solicitud en el Puesto Control de Seguridad, el personal de seguridad aeroportuaria verificará que los datos requeridos estén completos, y comprobará la identificación del acompañante mediante la presentación de su documento de identidad; formulario que será manteniendo en archivo en el PCS.

1.7.2. Se le facilitará al acompañante una “Credencial de Visita” que se consignará en la solicitud presentada, a contra entrega de su cédula de identidad, quedando transitoriamente retenida en el Puesto Control de Seguridad.

1.7.3. El “UM” y su equipaje de mano, será sometido a inspección en el Puesto Control de Seguridad acorde a los procedimientos de inspección establecidos; como también su acompañante, quien deben portar la credencial de visita a la vista.

1.7.4. La persona autorizada deberá permanecer exclusivamente en la sala de embarque, quedando prohibido acompañar al menor hasta la aeronave, siendo de responsabilidad del personal del operador aéreo, acompañarlo desde la puerta de embarque hasta el avión.

1.7.4.1. El acompañante del “UM” podrá permanecer en la sala de embarque hasta el despegue del avión, dirigiéndose posteriormente al Puesto Control de Seguridad para hacer devolución de la credencial facilitada, recuperar su documento de identidad, y hacer abandono de la parte aeronáutica.

1.7.4.2. En el aeropuerto de destino final, personal del operador aéreo acompañará al menor “UM” desde la aeronave hasta la sala de llegada, siendo responsable de coordinar anticipadamente con la Autoridad Aeroportuaria la autorización de ingreso a la sala de desembarque del familiar o tutor nominado para el retiro del menor.

1.8. Otros pasajeros especiales

1.8.1. En los casos de pasajeros de la tercera edad, y otros que ameriten la justificación de ser acompañado en su desplazamiento y atención en la sala de embarque, se darán las facilidades pertinentes de manera análoga a lo establecido en el requisito 1.7 precedente.

CAPÍTULO 2

ANIMALES DE ASISTENCIA PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD

2.1. El uso de animales (peros o monos) de asistencia, de señal o de servicio por parte de las personas con discapacidad, está regulado por cada Estado

2.2. El acceso y circulación de los animales de asistencia por parte de las personas con discapacidad está normalmente regulado por una Ley en Cada Estado y algún Reglamento asociado.

2.3. En la aeronave, los animales de asistencia aunque estén sano, deben viajar en todo momento controlado y con elementos suficientes para sus necesidades fisiológicas.

2.4. El operador aéreo podrá solicitar a los pasajeros que viajen con un animal de asistencia, la acreditación otorgada por documento de la autoridad sanitaria sobre la salud de dicho animal.

CAPÍTULO 3 VIGILANCIA

3.1. En conformidad a la responsabilidad que la Ley de cada Estado le asigna a la AAC , esta deberá efectuar las inspecciones que le permitan controlar el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el presente procedimiento.

ANEXO "A"

**SOLICITUD INGRESO DE AMBULANCIA
A LA PARTE AERONAUTICA**

| | |
|-----------------------|--|
| AEROPUERTO | |
| FECHA | |
| COMPANIA AEREA | |

| | | | | |
|--|-----------------|------------------------|----------------------|--|
| Tipo de Vuelo | Nacional | | Internacional | |
| Vuelo N° | | | | |
| Hora de arribo | | Hora de salida | | |
| Puente embarque | | Posición remota | | |
| N° patente de la ambulancia | | | | |
| Procedencia (Hospital) | | | | |
| Nombre del pasajero | | | | |
| N° Cédula Identidad / Pasaporte | | | | |
| Nombre del conductor | | | | |
| N° Cédula de Identidad | | | | |
| Nombre del 1er. acompañante | | | | |
| N° Cédula Identidad | | | | |
| Nombre del 2do. acompañante | | | | |
| N° Cédula Identidad | | | | |

CONSTANCIA DE AUTORIZACION DE LOS ORGANISMOS GUBERNAMENTALES

| POLICIA INTERNACIONAL | ADUANA | S.A.G |
|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Nombre del funcionario | Nombre del funcionario | Nombre del funcionario |
| Fecha | Fecha | Fecha |
| Firma y timbre | Firma y timbre | Firma y timbre |

| SERVICIO AVSEC |
|-------------------------------|
| Nombre del funcionario |
| Fecha |
| Firma y timbre |

ANEXO "B"

**SOLICITUD INGRESO DE ACOMPAÑANTE "UM"
A LA SALA DE EMBARQUE Y/O DESEMBARQUE**

| | | | |
|-------------------------|-----------------|--|----------------------|
| AEROPUERTO | | | |
| FECHA | | | |
| COMPañÍA AEREA | | | |
| TIPO DE VUELO | Nacional | | Internacional |
| DESTINO DEL "UM" | | | |

| Nombre del "UM" | Nombre acompañante | Nº Cédula Identidad del acompañante | Nº TICA Facilitada | Nombre del familiar que retira al "UM" en Aeródromo de destino. |
|------------------------|---------------------------|--|---------------------------|--|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

| | |
|--|--|
| Nombre del Supervisor de la Empresa Aérea | Nombre del Funcionario AVSEC que autoriza |
| Nº TICA : | Nº TICA : |
| Firma del solicitante | Firma |

TERCERA PARTE

CIRCULAR INFORMATIVA

CAPÍTULO 1

Viajeros con discapacidades y problemas de salud

1.1 Uno de los principales objetivos de la AAC es proporcionar el máximo nivel de seguridad y atención a todos los pasajeros que pasan por los puestos de control. Los procedimientos y políticas actuales se centran en asegurar que todos los pasajeros, independientemente de su situación y necesidades personales, sean tratados con igualdad y con la dignidad, el respeto y la cortesía que se merecen. Aunque cada persona y objeto deben ser inspeccionados antes de entrar en cada zona de embarque restringida, lo más importante es la manera en que se lleva a cabo la inspección.

1.2 Con el propósito de lograr dicho objetivo, esta CAA ha establecido un programa para la inspección de personas con discapacidades, sus equipos, medios auxiliares de movilidad y dispositivos asociados. Dicho programa cubre todas las categorías de discapacidades (motoras, auditivas, visuales y ocultas).

1.3 Se deja establecido además que aún se permiten los medicamentos recetados líquidos y otros líquidos que necesiten las personas con discapacidades y problemas de salud. Esto incluye:

- Todos los medicamentos recetados y de venta libre (líquidos, geles y aerosoles) incluyendo la vaselina, las gotas para los ojos y la solución salina para fines médicos;
- Líquidos, incluyendo agua, jugo o alimentos líquidos o geles para los pasajeros que tengan alguna discapacidad o problema de salud;
- Líquidos de mantenimiento vital y subsistencia, tales como la médula ósea, los productos sanguíneos y órganos para trasplante;
- Productos que se utilizan para aumentar el cuerpo por razones médicas o estéticas tales como productos para mastectomía, senos protésicos, los sostenes o depósitos que contienen gel, solución salina u otros líquidos; y
- Los productos congelados están permitidos siempre y cuando estén completamente congelados cuando se les presente para su inspección. Si los productos congelados están parcialmente descongelados, derretidos o tienen algo de líquido en el fondo del envase, tienen que cumplir con los requisitos de 3-1-1.

1.4 Sin embargo, en relación con el punto anterior, si los medicamentos líquidos vienen en volúmenes superiores a 100 ml (3.4 oz) cada uno, no se pueden colocar en la bolsa de tamaño de un litro y deben declararse al Oficial de Seguridad de Transporte de la AAC. La declaración puede hacerse verbalmente o por escrito, y la puede hacer el acompañante, cuidador, intérprete o pariente de una persona.

1.5 Los medicamentos líquidos y otros líquidos declarados para discapacidades y problemas de salud deben mantenerse separados de todas las demás pertenencias sometidas a inspección con rayos X.

1.6 Los artículos relacionados con discapacidades que se permiten pasar a través del puesto de control de seguridad incluyen:

| | | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Sillas de ruedas • Escúteres • Muletas • Bastones • Andadores • Prótesis • Yesos • Aparatos ortopédicos • Aparatos de apoyo • Animales de servicio • Monitores de apnea para bebés • Zapatos ortopédicos • Dispositivos médicos exteriores • Equipos de asistencia o adaptación • Dispositivos de aumento | <ul style="list-style-type: none"> • Audífonos • Implantes cocleares • Herramientas para armar y desarmar sillas de ruedas • Oxígeno complementario personal • Concentradores de oxígeno portátiles de CO2 • Herramientas para prótesis • Medicamentos y suministros relacionados • Dispositivos para tomar notas en braille • Pizarra y estilógrafo | <ul style="list-style-type: none"> • Todos los medicamentos, equipos y suministros relacionados con la diabetes • Cualquier otro equipo y suministro relacionado con la discapacidad • Dispositivos de presión positiva continua en las vías respiratorias (CPAP) y respiradores • Suministros de ostomía |
|---|---|---|

CAPÍTULO 2

Discapacidades motoras

Viajeros con discapacidades y problemas de salud

- No dude en pedirle a un agente de seguridad que le ayude con su dispositivo para la movilidad y su equipaje de mano cuando pase por el puesto de control de seguridad.
- Infórmele al agente de seguridad sobre su nivel de capacidad. Por ejemplo: si usted puede caminar, ponerse de pie, si tiene limitado el movimiento de los brazos, o si no puede estar de pie o caminar a través del arco detector de metales. Esto acelerará el proceso de inspección.
- Pida asistencia al agente de seguridad si necesita ayuda para atravesar el arco detector de metales.
- Infórmele al agente de seguridad acerca de cualquier aparato especial o dispositivos que esté utilizando y en qué o sobre qué parte de su cuerpo se encuentra el aparato o dispositivo. Esto ayudará al agente de seguridad a tener cuidado durante una inspección física si fuera necesaria.
- Solicite un área privada para la inspección palpada si le incomoda que se muestre algún dispositivo médico al ser inspeccionado por el agente de seguridad.
- Asegúrese de que todas las carteras y bolsos colgados o colocados encima y debajo de su equipo se pongan en la cinta de rayos X para la inspección.
- Pida al agente de seguridad que le ayude a poner sus artículos en la cinta de rayos X, si es necesario.
- Infórmele al agente de seguridad si necesita ayuda para quitarse y volverse a poner los zapatos cuando sea necesaria una inspección adicional.
- Infórmele al agente de seguridad si sus zapatos no pueden quitarse debido a su discapacidad para que se apliquen procedimientos de seguridad alternativos a sus zapatos.
- Pida al agente de seguridad que vigile su propiedad accesible, dispositivos para la movilidad y otro(s) dispositivo(s) durante el proceso de inspección y lo lleve donde estén estos una vez terminada la inspección por rayos X.
- Los agentes de seguridad inspeccionarán su silla de ruedas o escúter. Estas inspecciones se llevarán a cabo mientras usted permanece en su silla de ruedas o en su escúter si usted indica que no puede levantarse de su silla de ruedas o bajarse de su escúter.

- Los dispositivos de asistencia pueden ser objeto de inspección mediante detección de rastros de explosivos (ETD por sus siglas en inglés) o rayos X.
- No debería exigírsele transferirse de su silla de ruedas a otra silla o levantarse de su silla durante el proceso de inspección.

CAPÍTULO 3

Discapacidades auditivas

Viajeros con discapacidades y problemas de salud

- Si no tiene claro el proceso de inspección, pídale al agente de seguridad que le escriba la información.
- Si usted sabe leer los labios o tiene problemas de audición, pida al agente de seguridad que lo mire directamente a usted y le repita la información lentamente.
- Si necesita comunicarse con el agente de seguridad, infórmele de su discapacidad y la forma en la que puede comunicarse. Los agentes de seguridad están capacitados para proporcionar toda la ayuda posible a las personas que tienen discapacidades auditivas.
- No es necesario quitarse los audífonos o el componente exterior de un implante coclear en los puestos de control de seguridad.
- Es mejor que use su aparato auditivo al pasar por el detector de metales.
- Según los otorrinolaringólogos y los cirujanos de otorrinolaringología, los aparatos auditivos tales como los audífonos, implantes cocleares, los componentes externos de los implantes cocleares y los implantes del oído medio no son afectados por la inspección mediante rayos X, por pasar por el arco detector de metales, ni por el detector portátil de metales.
- Si le preocupa o le incomoda pasar por el arco detector de metales, o le inquieta que el componente externo de su implante coclear sea sometido a rayos X, usted puede pedir que le hagan una inspección palpada completa de su persona y una inspección visual y física del componente exterior mientras éste permanece en su cuerpo.
- Si utiliza un perro de alerta para sordos, usted y el perro permanecerán juntos en todo momento al pasar por el puesto de control de seguridad. Consulte la sección "Animales de servicio" para obtener más consejos sobre los animales de servicio en el proceso de inspección.

CAPÍTULO 4

Discapacidades oculta

Viajeros con discapacidades y problemas de salud

- Las personas con una discapacidad oculta pueden, si así lo desean, informarles a los agentes de seguridad que tienen una discapacidad oculta y que quizá necesiten algún tipo de ayuda o se vean obligados a moverse un poco más lento que las demás personas.
- Los familiares o compañeros de viaje pueden informar a los agentes de seguridad cuando viajan con alguien que tiene una discapacidad oculta que puede causar que la persona se mueva un poco más lento, se ponga nerviosa con facilidad o necesite ayuda adicional.
- Los familiares o compañeros de viaje pueden ofrecer sugerencias a los agentes de seguridad sobre la mejor manera de abordar y tratar con la persona que tiene una discapacidad oculta, sobre todo cuando es necesario tocar a la persona durante una inspección palpada.
- Los familiares o compañeros de viaje pueden estar con la persona durante una inspección pública o privada; sin embargo, es posible que tengan que someterse nuevamente a una inspección si prestan ayuda a la persona.
- Notifique al agente de seguridad si necesita sentarse antes o durante el proceso de inspección.

CAPÍTULO 5

Marcapasos, desfibriladores, otros dispositivos médicos implantados e implantes de metal

- Si tiene un dispositivo médico implantado que quisiera mantener privado y confidencial, pídale al agente de seguridad que por favor sea discreto cuando la ayude durante el proceso de inspección.
- Se recomienda (aunque no es necesario) que los individuos con un marcapasos lleven consigo una tarjeta de identificación del marcapasos al pasar por los controles de seguridad del aeropuerto. Muestre al agente de seguridad la tarjeta de su marcapasos, si tiene una, y pídale al agente de seguridad que le haga una inspección palpada en lugar de tener que pasar por el detector de metales o que se utilice el lector óptico de mano con usted.
- Se recomienda (aunque no es necesario) que le informe al agente de seguridad que tiene implantado un marcapasos, otros dispositivos médicos implantados o un implante de metal y la ubicación del implante.
- El agente de seguridad le ofrecerá una inspección privada una vez que se sepa que usted tiene un implante de metal u otro dispositivo médico implantado.
- Si su médico le ha indicado que no debe pasar por el detector de metales ni que se utilice el lector óptico de mano con usted debido a que podría afectar la funcionalidad de su dispositivo o la calibración magnética de su dispositivo, o si tiene alguna inquietud, pídale al agente de seguridad que, en vez de eso, le haga una inspección palpada.
- Los agentes de seguridad tendrán que resolver todas las alarmas asociadas con los implantes de metal. La mayoría de las alarmas se podrán resolver mediante una inspección palpada, por lo tanto, no es necesario quitar o levantar la ropa como parte del proceso de inspección.

CAPÍTULO 6

Oxígeno y equipos médicos relacionados con la respiración

Se permite pasar oxígeno medicinal complementario personal y otros equipos respiratorios y dispositivos relacionados (por ejemplo, nebulizadores, respiradores) a través del puesto de control de seguridad una vez que han sido inspeccionados.

No se permitirá pasar más allá del puesto de control de seguridad los equipos respiratorios de protección que no puedan ser aprobados durante el proceso de inspección.

Personas conectadas a oxígeno:

- Informe al agente de seguridad si su suministro de oxígeno y otros equipos respiratorios relacionados no se pueden desconectar de forma segura.
- Sólo usted puede desconectarse para permitir que su tanque o equipo de oxígeno sea radiografiado.
- Consulte a su médico antes de llegar al puesto de control para asegurarse de que la desconexión se pueda hacer de manera segura.
- Si su médico le ha indicado que usted no puede desconectarse o si tiene alguna inquietud, pídale al agente de seguridad un proceso de inspección alternativo que le permita mantenerse conectado a su fuente de oxígeno.
- Los bebés permanecerán conectados a los monitores de apnea durante el proceso de inspección. Los monitores de apnea serán inspeccionados mientras permanecen conectados al bebé.
- El equipo de oxígeno se someterá o bien a rayos X (solo los equipos de oxígeno desconectados) o a una inspección física y a una inspección de detección de rastros de explosivos.
- Proveedores de oxígeno o personas que transportan suministro de oxígeno:

- Un proveedor de oxígeno o un asistente personal puede acompañarlo a la puerta de embarque o encontrarse con usted en la puerta de embarque una vez que haya obtenido un pase válido hasta la puerta de embarque del operador de aeronaves correspondiente.
- Las personas que llevan su suministro consigo deben tener una tarjeta de embarque válida o un pase válido hasta la puerta de embarque para poder proseguir a través de los puestos de control de seguridad.
- El oxígeno transportado por el proveedor o la persona será inspeccionado mediante rayos X y la toma de muestras de detección de rastros de explosivos.

CAPÍTULO 7

Oxígeno y arreglos

- Avísele a la(s) compañía(s) aérea(s) con la(s) que va a viajar que va a necesitar oxígeno en el (los) aeropuerto(s). Infórmele(s) que su proveedor de oxígeno se va a reunir con usted en la puerta de embarque para llevarle un tanque de oxígeno.
- Pregunte acerca de su política de permitir que los proveedores de oxígeno se encuentren con usted en los aeropuertos de escala o en la puerta de arribo de su punto de destino.
- Comuníquese con su proveedor de oxígeno y pídale que haga arreglos para proporcionarle oxígeno en la ciudad o ciudades donde vaya a necesitarlo. El proveedor tendrá que saber la(s) aerolínea(s) que va a utilizar, y la hora y fechas de salida y llegada, las puertas de embarque y arribo, el (los) número(s) de vuelo, la(s) hora(s) de llegada y el equipo que va a necesitar. Haga todos estos arreglos lo antes posible.
- Si un representante de la compañía que provee el oxígeno se va a reunir con su vuelo para llevarle un tanque de oxígeno, haga arreglos para que su(s) vuelo(s) llegue(n) durante las horas normales de oficina del proveedor, de ser posible. Además, tenga un número de teléfono y una persona de contacto local por si se presenta una situación imprevista, por ejemplo, si su representante no está en la puerta de arribo al usted llegar allí.

Los pasajeros son responsables de hacer arreglos con:

- La(s) aerolínea(s) para recibir oxígeno complementario a bordo del avión
- Proveedores locales para el uso de oxígeno durante cualquier escala y en el punto de destino final
- La aerolínea, amigos, familiares o un proveedor local para que saquen el tanque de la zona de embarque del aeropuerto de origen inmediatamente después de que usted salga de la zona de embarque para abordar el avión.

Usted debe hacer arreglos similares para su viaje de regreso. Revise los procedimientos descritos a continuación para obtener información detallada. Se puede hallar más información sobre adaptaciones en aviones para los usuarios de oxígeno en el sitio web de la National Home Oxygen Patient's Association (Asociación Nacional de Pacientes que Requieren Oxígeno en Casa). También puede descargar el folleto "Airline Travel with Oxygen" ("Viajes aéreos con oxígeno"). Esta publicación ofrece información valiosa sobre cómo viajar con oxígeno, incluyendo las líneas aéreas que proporcionan y no proporcionan oxígeno complementario en sus vuelos.

CAPÍTULO 8

Al hacer la reservación:

Cómo hacer arreglos para que le faciliten oxígeno complementario (O2) a bordo del avión

- Ni la Ley de Acceso al Transporte Aéreo (Air Carrier Access Act) ni la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (Americans with Disabilities Act) exige que las compañías aéreas ofrezcan servicio de oxígeno. En consecuencia, las políticas, los procedimientos y los servicios de las aerolíneas en lo relativo a proporcionar adaptaciones a pasajeros discapacitados que utilizan oxígeno complementario varían ampliamente.
- Cuando haga la reservación, notifíquese a la compañía aérea que usted tendrá que usar oxígeno complementario a bordo del (los) avión(es).
- Pregunte acerca de las normas de la aerolínea sobre el uso de oxígeno complementario a bordo. Las normas federales prohíben que las líneas aéreas permitan a los pasajeros llevar sus propios tanques de oxígeno a bordo para usar durante el vuelo. Los pasajeros que utilizan tanques de oxígeno tienen que comprar tanques a la aerolínea para su uso durante el vuelo. Sin embargo, algunas aerolíneas permiten que los pasajeros lleven a bordo concentradores de oxígeno, que no contienen oxígeno, y los usen durante el vuelo. Las políticas varían según la compañía aérea, así que asegúrese de verificar por anticipado con su compañía aérea.
- Tenga en cuenta que no todas las aerolíneas ofrecen servicio de oxígeno complementario, o puede que no lo ofrezcan a bordo de todos sus aviones. Pregunte si: 1) si la aerolínea ofrece servicio de oxígeno, 2) si está disponible en los vuelos que desea tomar y 3) si debe proporcionar una carta del médico, o permitir que se comuniquen con su médico directamente para verificar su necesidad médica.

Cómo hacer arreglos para que le faciliten oxígeno complementario durante las escalas o en su punto de destino

- Avísele a la(s) compañía(s) aérea(s) con la(s) que va a viajar que va a necesitar oxígeno en el (los) aeropuerto(s). Infórmele(s) que su proveedor de oxígeno se va a reunir con usted en la puerta de embarque para llevarle un tanque de oxígeno.
- Pregunte acerca de su política de permitir que los proveedores de oxígeno se encuentren con usted en los aeropuertos de escala o en la puerta de arribo de su punto de destino.
- Comuníquese con su proveedor de oxígeno y pídale que haga arreglos para proporcionarle oxígeno en la ciudad o ciudades donde vaya a necesitarlo. El proveedor tendrá que saber la(s) aerolínea(s) que va a utilizar, y la hora y fechas de salida y llegada, las puertas de embarque y arribo, el (los) número(s) de vuelo, la(s) hora(s) de llegada y el equipo que va a necesitar. Haga todos estos arreglos lo antes posible.
- Si un representante de la compañía que provee el oxígeno se va a reunir con su vuelo para llevarle un tanque de oxígeno, haga arreglos para que su(s) vuelo(s) llegue(n) durante las horas normales de oficina del proveedor, de ser posible. Además, tenga un número de teléfono y una persona de contacto local por si se presenta una situación imprevista, por ejemplo, si su representante no está en la puerta de arribo al usted llegar allí.

CAPÍTULO 8

Diabetes

Notifique al agente de seguridad que usted tiene diabetes y que lleva consigo sus suministros. Se permite pasar los siguientes suministros y equipos para la diabetes por el puesto de control de seguridad una vez que han sido inspeccionados:

- insulina y productos dosificadores cargados de insulina (frascos o caja de frascos individuales, inyectores tipo Jet, bioinyectores, EpiPens, inyectores de perfusión y jeringas precargadas;
- un número ilimitado de jeringas sin usar cuando van acompañadas de insulina u otro medicamento inyectable;
- lancetas, glucómetros, tiras reactivas para medir la glucosa en la sangre, hisopos con alcohol, soluciones de control de los glucómetros;
- bomba de insulina y los suministros de la bomba de insulina (productos de limpieza, pilas, tubos de plástico, kit de perfusión, catéter y aguja), las bombas y los suministros de insulina deben ir acompañados de insulina;
- kit de emergencia de glucagón;
- tiras reactivas para pruebas de cetona urinaria;
- un número ilimitado de jeringas usadas cuando se transportan en recipientes para desechar objetos punzocortantes u otro recipiente resistente similar; y
- recipientes para desechar objetos punzocortantes u otro recipiente similar de superficie dura para el almacenamiento de jeringas y tiras reactivas usadas.

La insulina en cualquier forma o dosificador deben estar claramente identificados.

Si le inquieta o incomoda pasar por el arco detector de metales con su bomba de insulina, notifique al agente de seguridad que usted está usando una bomba de insulina y que prefiere una inspección palpada de cuerpo completo y una inspección visual de su bomba.

Infórmele al agente de seguridad que la bomba de insulina no se puede quitar porque está insertada con un catéter (aguja) debajo de la piel.

Infórmele al agente de seguridad si usted está experimentando niveles bajos de azúcar y necesita asistencia médica.

Usted tiene la opción de solicitar una inspección visual de la insulina y los suministros para la diabetes. Consulte la sección sobre medicamentos a continuación para obtener más detalles.

CAPÍTULO 9

Medicamentos

Se le permite pasar medicamentos de cualquier tipo (por ejemplo, en píldoras, inyectables u homeopáticos) y los suministros asociados (jeringas, recipiente para desechar objetos punzocortantes, jeringas precargadas, inyector tipo Jet, lapiceros, inyector de perfusión, etc.) por el puesto de control de seguridad una vez que han sido inspeccionados. Los atropens, un sistema de auto inyección que puede ayudar a tratar muchas afecciones de emergencia (baja frecuencia cardíaca, problemas respiratorios y el exceso de saliva relacionado con la intoxicación por insecticidas, gas neurotóxico o intoxicación con champiñones), también están permitidos.

No requerimos que los medicamentos estén etiquetados.

Los inhaladores de anhídrido carbónico (CO₂) para migrañas y los repuestos de CO₂.

Se permite pasar medicamentos en envases de dosis diaria a través del puesto de control una vez que han sido inspeccionados.

Los medicamentos y suministros relacionados se someten normalmente a rayos X. Sin embargo, como un servicio al cliente, ahora le damos la opción de solicitar una inspección visual de sus medicamentos y suministros asociados.

- Usted debe solicitar una inspección visual antes de que se comience el proceso de inspección; de lo contrario, los medicamentos y los suministros se someterán a inspección por rayos X.
- Si desea aprovechar esta opción, tenga a mano su medicamento y suministros asociados separados de sus otras pertenencias en un bolso o bolsa separada cuando se acerque al agente de seguridad en el arco detector de metales.
- Solicite la inspección visual y entréguele su bolso/bolsa de medicamentos al agente de seguridad.
- Con el fin de evitar la contaminación o el daño de los medicamentos e insumos relacionados o de los materiales terapéuticos frágiles, en el puesto de control de seguridad se le pedirá que muestre, manipule y vuelva a empacar sus propios medicamentos y suministros relacionados durante el proceso de inspección visual.

Todo medicamento o suministro asociado que no se pueda inspeccionar visualmente deberá ser sometido a una inspección por rayos X. Si usted se niega, no se le permitirá llevar sus medicamentos y suministros relacionados al área estéril.

CAPÍTULO 10

Dispositivos de asistencia y para la movilidad

Viajeros con discapacidades y problemas de salud

- Dispositivos protésicos, yesos y soportes para el cuerpo
- Andadores, muletas y bastones
- Dispositivos de aumento
- Zapatos ortopédicos, aparatos de soporte y otros dispositivos médicos externos
- Vendajes

CAPÍTULO 11

Dispositivos protésicos, yesos y soportes para el cuerpo

Los agentes de seguridad necesitarán ver y tocar su dispositivo protésico, yeso o soporte para el cuerpo como parte del proceso de inspección (esto no se aplica a las prótesis que son resultado de una mastectomía).

Los agentes de seguridad no le pedirán ni requieren que se quite su dispositivo protésico, yeso o soporte para el cuerpo.

Durante el proceso de inspección, no se quite ni ofrezca quitarse su dispositivo protésico.

En cualquier momento durante la inspección de su dispositivo protésico, yeso o soporte para el cuerpo tiene la opción de solicitar que la inspección sea privada.

Tiene el derecho de rehusar la oferta de una inspección privada, sin embargo deberá permitir que la inspección se lleve a cabo en público si desea proceder más allá del punto de inspección de seguridad.

Puede tener a un acompañante, asistente o familiar que vaya con usted y lo ayude dentro de la zona de inspección privada (una vez que a esta persona la hayan revisado) y que permanezca con usted durante el proceso de inspección.

Los agentes de seguridad del aeropuerto harán lo posible para que estén presentes durante la inspección privada dos agentes de seguridad del mismo sexo que el pasajero a quien se está sometiendo a la inspección.

Si usted está demasiado débil o inestable para estar de pie durante una inspección con un detector manual de metales debido a su dispositivo protésico, yeso o soporte del cuerpo, puede solicitar que le permitan sentarse después de atravesar caminando el detector de metales.

Si necesita ayuda durante el proceso de inspección, notifique a los agentes de seguridad para que le den una mano, brazo u hombro para apoyarse o una silla para sentarse. En cualquier momento durante el proceso de inspección puede solicitar que se coloque una cortina desechable de papel para tener privacidad.

El agente de seguridad describirá por anticipado el proceso de muestreo de residuos de explosivos para ayudarle con el proceso.

El proceso de muestreo de residuos de explosivos puede requerir que se levante o suba una parte de su ropa para el muestreo de residuos de explosivos. (Para tener acceso a las zonas de muestreo podrá subirse una pierna del pantalón o una manga de la camisa, o levantarse la falda hasta el nivel de la rodilla).

El agente de seguridad debe ofrecerle una inspección privada si se va a necesitar que se levante o suba la ropa para efectuar el muestreo de residuos de explosivos. No necesitará quitarse ninguna parte de su ropa durante el proceso, ni quitarse o mostrar el cinturón que sujeta el dispositivo protésico a su cuerpo.

Si el dispositivo activa la alarma de la máquina para detectar residuos de explosivos y el agente de seguridad no puede desactivar la alarma, no se le permitirá atravesar el punto de inspección de seguridad.

CAPÍTULO 12

Andadores, muletas y bastones

- Los andadores, muletas, bastones y otros dispositivos que entran en la máquina de rayos X deben recibir una inspección de rayos X (con excepción de los bastones desplegados blancos).
- Pida ayuda al agente de seguridad (una mano, brazo u hombro para apoyarse) hasta que se reúna con su dispositivo.
- El agente de seguridad efectuará una inspección manual de su dispositivo si éste no entra en la máquina de rayos X.
- Notifique al agente de seguridad si su dispositivo requiere manejo especial.
- Los andadores se inspeccionarán visualmente y cualquier canasta, bolsillo o compartimiento sujetos a estos se inspeccionarán físicamente.

- Todos los artículos colgados de un bastón o andador deben someterse a inspección en la máquina de rayos X.
- Pida ayuda al agente de seguridad, si la necesita, para colocar artículos en la banda de la máquina de rayos X.
- Si lo necesita, pida que lo ayuden con su dispositivo.
- De ser posible, pliegue los bastones desplegables antes de colocarlos sobre la banda de la máquina de rayos X.
- Una vez que se hayan inspeccionado los dispositivos, los agentes de seguridad se los regresarán de un modo que le facilite continuar su viaje sin dificultad.

CAPÍTULO 13

Dispositivos de aumento

- Los dispositivos de aumento sujetos a su silla de ruedas están permitidos a través del punto de inspección una vez que se les ha sometido a inspección visual y una inspección para detectar residuos de explosivos.
- Los agentes de seguridad no deben solicitar que estos dispositivos se desconecten para la inspección de rayos X.
- Usted o su acompañante pueden necesitar informar al agente de seguridad que éste es un dispositivo para aumentar y no una computadora portátil.
- Si el dispositivo activa la alarma de la máquina para detectar residuos de explosivos y el agente de seguridad no puede desactivar la alarma, no se permitirá al dispositivo atravesar el punto de inspección de seguridad.

CAPÍTULO 14

Calzado ortopédico, aparatos de soporte y otros dispositivos médicos externos

- Informe al agente de seguridad si está usando zapatos ortopédicos, dispositivos de soporte u otros dispositivos médicos externos e indíquele dónde están colocados.
- Si está usando un dispositivo médico externo y no se siente cómodo para atravesar por el detector de metales o para que usen el detector manual, puede solicitar en lugar de eso que le hagan una inspección palpada y una inspección visual a su dispositivo.
- Deben ofrecerle una inspección privada si es necesario que se levante la ropa para completar el proceso de inspección.
- Los agentes de seguridad no deben pedirle en ningún momento durante el proceso de inspección que se quite los zapatos ortopédicos, aparatos o dispositivo médico (bomba de insulina, sonda de alimentación, bolsas de ostomía u orina o componentes externos de implante coclear).
- Informe al agente de seguridad si tiene una bolsa de ostomía u orina. No se le requerirá que exponga estos dispositivos para la inspección.
- Si tiene un estimulador de crecimiento óseo no invasivo (externo) u otro dispositivo que funciona de acuerdo con una calibración magnética específica, que no puede pasar por rayos X porque la calibración de estas unidades podría trastornarse, puede solicitar en cambio una inspección visual y física de su dispositivo para que no pase por los rayos X.
- El estimulador nervioso eléctrico transcutáneo (TENS, por sus siglas en inglés) así como otros dispositivos de discapacidad externos y relacionados con la medicina, pueden pasar por el punto de inspección de seguridad una vez que se han inspeccionado.
- En cualquier momento durante el proceso de inspección puede solicitar una cortina desechable de papel para tener privacidad.

CAPÍTULO 15

Vendajes

- Siempre que haya algo en la zona del vendaje que active la alarma del detector de metales, los agentes de seguridad llevarán a cabo una palpación suave limitada de la zona del vendaje por encima de su ropa.
- No se requerirá que se quite, levante o baje la ropa durante la inspección palpada.
- Durante el proceso de inspección, el agente de seguridad no le pedirá que se quite un vendaje ni él lo hará.
- Si al agente de seguridad no le es posible determinar si un vendaje contiene algún artículo prohibido mediante una palpación, a usted se le negará el acceso a la zona estéril.

CAPÍTULO 16 Animales de servicio

Viajeros con discapacidades y problemas de salud

General

- Si tiene un animal de servicio se le recomienda informar al agente de seguridad que el animal que lo acompaña es un animal de servicio y no una mascota. Esto le dará la oportunidad de moverse al frente de la fila de inspección, ya que el agente de seguridad podría necesitar pasar más tiempo con usted.
- Se recomienda a las personas que usan un animal de asistencia que lleven consigo la identificación apropiada. Esta identificación puede incluir tarjetas o documentación, la presencia de un arnés o distintivos en el arnés u otra garantía creíble de que el pasajero está utilizando al animal por su discapacidad.
- En ningún momento durante el proceso de inspección se le pedirá que se separe de su animal de servicio.
- A los agentes de seguridad se les ha capacitado para que no se comuniquen, distraigan, interactúen, jueguen, alimenten o acaricien a los animales de servicio.
- El agente de seguridad debe pedir su permiso antes de tocar a su animal de servicio o sus pertenencias.
- Usted debe ayudar con el proceso de inspección controlando a su animal de servicio mientras que el agente de seguridad lleva a cabo la inspección. A usted se le exige que controle al animal de manera tal que asegure que éste no pueda dañar al agente de seguridad.
- Si necesita dejar la zona segura de abordaje para que su animal orine, necesitará someterse de nuevo a todo el proceso de inspección. Informe al agente de seguridad al regresar al punto de inspección de seguridad y éste lo moverá al frente de la fila de inspección para agilizar el proceso de inspección.

Perros de servicio

- Informe al agente de seguridad cuál es la mejor manera para que usted y su perro puedan completar la inspección al atravesar el detector de metales juntos (es decir, si caminando juntos o con el perro de servicio caminando enfrente o detrás de usted).
- Si se activa la alarma del detector de metales cuando usted y su perro la atraviesan caminando juntos, tanto usted como su perro deberán recibir una inspección adicional.
- Si la alarma del detector de metales se activa cuando usted o su perro de servicio lo atraviesan individualmente (porque lo atravesaron por separado) se deberá realizar una inspección adicional a quien hizo que se activara la alarma al pasar por el detector de metales.
- Si su perro de servicio activa la alarma al pasar por el detector de metales, el agente de seguridad le pedirá permiso y su ayuda antes de tocar a su perro de servicio y sus pertenencias. Luego, el agente de seguridad llevará a cabo una inspección física de su

perro y sus pertenencias (collar, arnés, correa, mochila, chaleco, etc.). Estas pertenencias no se le quitarán a su perro en ningún momento.

Monos de ayuda

- Cuando se lleva a un mono de servicio en un transportador, el adiestrador debe sacar al mono del transportador antes de la inspección.
- El adiestrador debe controlar al mono de servicio durante todo el proceso de inspección.
- El adiestrador debe llevar cargado al mono de servicio, sujeto por una correa, al atravesar caminando por el detector de metales.
- Si el adiestrador y el mono de servicio activan la alarma del detector de metales cuando lo atraviesan caminando, tanto el adiestrador como el mono deberán someterse a inspección adicional.
- Ya que los monos de servicio pueden atraer la atención, se acompañará al adiestrador para llevarlos a la zona de inspección física donde hay una mesa disponible para que se siente el mono. Únicamente el adiestrador tocará al mono de servicio o interactuará con éste.
- Se ha capacitado a los agentes de seguridad para que no toquen al mono de servicio durante el proceso de inspección.
- Los agentes de seguridad llevarán a cabo una inspección visual del mono de servicio y enseñarán al adiestrador cómo sujetar al mono durante esta inspección visual.
- El proceso de inspección puede requerir que el adiestrador le quite al mono su pañal como parte de la inspección visual.

CAPÍTULO 17

Niños con discapacidades

Viajeros con discapacidades y problemas de salud

Los padres o tutores de niños con discapacidades deben:

- Informar al agente de seguridad si el niño tiene necesidades especiales o dispositivos médicos.
- Informar al agente de seguridad si creen que el niño puede alterarse durante el proceso de inspección debido a su discapacidad.
- Hacer sugerencias sobre cuál es la mejor manera de completar la inspección para reducir al mínimo cualquier confusión o arrebato del niño.
- Pedir al agente de seguridad ayuda durante el proceso para colocar sus artículos de mano y los del niño en la banda de rayos X.
- Saber que en ningún momento durante el proceso de inspección se le separará de su niño.
- Saber que, si se requiere una inspección privada, deben acompañar y permanecer con su niño durante el proceso de la inspección privada.
- Informar al agente de seguridad sobre las capacidades del niño. Por ejemplo, si el niño puede estar de pie ligeramente alejado del equipo para ser inspeccionado con el detector manual, atravesar caminando por el detector de metales o si necesita que el padre o tutor lo lleve cargado a través del detector de metales.
- Saber que en ningún momento debe el agente de seguridad quitar al niño de su dispositivo de movilidad (silla de ruedas o escúter). Usted es el único responsable de quitar a su niño de su equipo si así lo cree necesario para completar la inspección.
- Saber que, si su niño no es capaz de caminar o estar de pie, el agente de seguridad realizará una inspección palpada al niño mientras éste se encuentra en su dispositivo de movilidad, así como también una inspección visual y física de su equipo.

CAPÍTULO 18

Problemas de salud y situaciones especiales

Viajeros con discapacidades y problemas de salud

Las personas con problemas de salud o situaciones especiales deben tener en cuenta que, con frecuencia, no existe un método para que el agente de seguridad reconozca su problema de salud o situación especial específica. Usted puede, aunque no se le requiere, informar al agente de seguridad que tiene un problema de salud o una situación especial que requiere atención o cuidado especial durante el proceso de inspección.

- Si se le requiere someterse a una inspección adicional, puede informar al agente de seguridad que tiene dolor debido a una cirugía o procedimiento médico reciente (por ejemplo, la parte que le acaban de operar, si tiene grapas, suturas, un área reconstruida o un dispositivo recientemente implantado) que requerirá mayor cuidado.
- Informe al agente de seguridad si tiene una situación especial que requiere delicadeza cuando sea necesario hacer una inspección palpada. Puede solicitar que la inspección se haga en una zona privada.
- Los agentes de seguridad deben ser considerados con su problema médico y evitar tocar o golpear accidentalmente con el detector manual la parte delicada de su cuerpo. Deben también usar una presión y contacto ligeros al inspeccionar el área delicada o dolorosa.
- Puede informar al agente de seguridad si tiene una situación especial como la de acompañar los restos de una persona querida o acompañar a un padre o familiar mortalmente enfermo que viaja a una instalación médica para una operación, procedimiento o tratamiento médico. Los agentes de seguridad han sido capacitados para brindarle apoyo y ayudarlo durante estos momentos difíciles.



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

ANEXO 5

A38-WP/yyyy
EX/yy
.../.../13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección al Medio Ambiente

MEDIDAS DE MERCADO EN EL AVANCE HACIA LA SUSTENIBILIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

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

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta un panorama de las deliberaciones llevadas a cabo y los avances en relación al desarrollo de un esquema global de MBMs, como parte de las medidas complementarias para la reducción de emisiones provenientes de la aviación civil internacional. Para tal efecto, la Región Latinoamericana insta a la OACI a que elabore una hoja de ruta.

Todo esto, impulsado bajo el marco de las circunstancias especiales y capacidades específicas, reconociendo, entre otros, el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, el principio de no discriminación y oportunidades justas y equitativas del transporte aéreo, minimizando las distorsiones de mercado.

| | |
|-----------------------------------|--|
| Objetivos estratégicos: | <i>Protección al medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.</i> |
| Repercusiones financieras: | 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. |
| Referencias: | <ul style="list-style-type: none">• Doc 9958 Resoluciones Vigentes de la Asamblea al 2010• Doc 9975 Informe Anual del Consejo 2011• Resolución A37-19 “<i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático</i>” |

INTRODUCCIÓN:

1. La 37ª Asamblea de la OACI en el 2010, representó un avance importante para abordar el tema de las emisiones de la aviación civil internacional. Este es un precedente importante al propiciar un escenario de metas aspiracionales globales.

2. La OACI estableció los objetivos aspiracionales de una mejora en la eficiencia del consumo de combustible de un 2% cada año hasta el año 2050 y crecimiento neutro de carbono a partir del 2020. Actualmente existe un consenso en la OACI en cuanto a cinco componentes de la canasta de medidas como lo son: medidas tecnológicas, mejoras al tránsito aéreo y una mejor utilización de la infraestructura, los combustibles alternativos, operaciones más eficientes y medidas normativas. No obstante esta mayor eficiencia, debido al crecimiento de las operaciones aéreas habrá un impacto neto de mayores consumos y generación de emisiones. Para contrarrestar estos efectos, es necesario adoptar medidas complementarias como las MBM.

3. Tomando en cuenta el reconocimiento a la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado como parte del conjunto de medidas de reducción de emisiones, en el marco de la OACI, se ha analizado la posible implementación de las MBM en la aviación civil internacional a nivel global, en consideración de la Resolución A37/19, que entre otras cosas, establece:

- **Párrafo 13:** *“Pide al Consejo que, con el apoyo de los Estados miembros, emprenda la labor de determinar un marco para las medidas basadas en criterios de mercado (MBM) para la aviación internacional, incluida una explicación más a fondo de los principios rectores...”*
- **Párrafo 18:** *“Pide al Consejo que, con el apoyo de los Estados miembros y organizaciones internacionales, explore la viabilidad de un Plan mundial de MBM mediante estudios adicionales sobre los aspectos técnicos, los beneficios ambientales, las repercusiones económicas y las modalidades de dicho plan, teniendo en cuenta el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC y otros acontecimientos internacionales según correspondan y proporcionen información sobre el avance para someterlo a consideración del 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.”*

ANÁLISIS:

4. Como región, reconocemos los esfuerzos de la OACI para avanzar en un acuerdo para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los viajes aéreos internacionales, y consideramos que esta 38ª Asamblea proporciona una oportunidad única para deliberar y avanzar en algunas acciones que coadyuven a la mejora de la calidad del medio ambiente global.

(*)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.

5. Los trabajos técnicos y de análisis en la OACI, incluyendo las Reuniones del Grupo de Alto Nivel sobre Aviación Internacional y Cambio Climático, y la reciente resolución de IATA que refleja un acuerdo mundial de la industria sobre un crecimiento carbono neutral, reflejan la viabilidad para desarrollar un esquema mundial de Medidas Basadas en Mercado (MBM) para el tratamiento de las emisiones, a fin de evitar la aplicación de múltiples enfoques referentes al diseño e implantación de las MBM que podrían generar distorsiones del mercado y sus consecuencias político-comerciales.

6. No obstante lo expuesto en el párrafo anterior, es importante remarcar que, este esquema (MBM) sólo puede tener carácter complementario y temporal a la canasta de medidas, reconociendo las circunstancias especiales y capacidades respectivas de cada operador, minimizando las distorsiones de mercado y priorizando las acciones de asistencia y apoyo financiero hacia los países en vías de desarrollo.

7. Este esquema (MBM), debe promover medidas encaminadas a estimular la reducción de emisiones así como el crecimiento y modernización del transporte aéreo, por lo cual, debe establecerse una fórmula apropiada para el cálculo de las compensaciones atendiendo un enfoque integral que tome en cuenta tanto el aporte individual, así como la tasa de crecimiento de las empresas de las líneas aéreas de los países en vías de desarrollo.

8. Sería deseable que la OACI tome en cuenta en el análisis financiero de los recursos generados en el esquema (MBM) la reinversión de los ingresos provenientes de esta medida en el sector en un porcentaje mayoritario, y se incluya otro porcentaje para la reducción de la vulnerabilidad y el aumento de capacidades de los Estados más susceptibles al fenómeno de cambio climático. En todos los casos se debe priorizar la utilización de mecanismos de compensación de carbono, flexibles y aceptados internacionalmente, en especial el Mecanismo de Desarrollo Limpio (MDL).

CONCLUSIÓN:

9. Los Estados de la región, reconocemos el trabajo que viene desarrollando la OACI en materia de Medio Ambiente y, resaltamos la necesidad de establecer un esquema global de MBM que sea complementario y temporal. De igual manera, consideramos necesario que los recursos generados en el esquema (MBM) se reinviertan mayoritariamente en el sector.

10. De igual manera, requerimos que la OACI desarrolle la hoja de ruta que tenga en cuenta, entre otros, los siguientes lineamientos:

a) Definir la metodología,

(*)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.

- b) Establecer con claridad la contabilización de las emisiones,
- c) Definir el alcance territorial o geográfico,
- d) Priorizar el manejo de recursos financieros,
- e) Determinar los niveles de vulnerabilidad de los Estados,
- f) Tener en cuenta las responsabilidades comunes pero diferenciadas de los Estados y las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los operadores, minimizando las distorsiones del mercado,
- g) Tener en cuenta en el análisis la posibilidad de que los operadores compensen sus emisiones, priorizando la utilización de mecanismos de compensación de carbono, flexibles y aceptados internacionalmente, en especial el Mecanismo de Desarrollo Limpio (MDL).

11. La CLAC reconoce la vulnerabilidad de sus Estados miembros ante los fenómenos generados por el cambio climático y por ello la importancia y urgencia de avanzar en un acuerdo global que afronte el cambio climático y permita el desarrollo sustentable del sector.

MEDIDA PROPUESTA:

12. Se invita a la Asamblea a:

- a) Tomar nota de la información presentada;
- b) Reconocer las iniciativas y avances actuales para apoyar una resolución que permita avanzar en el diseño de un esquema global de MBM como una medida complementaria relacionada al cambio climático;
- c) Instruir al Consejo de la OACI que, cuando constituya sus Grupos de trabajo para analizar este tema, tenga en cuenta una adecuada representación geográfica, contemplando la participación equitativa de los países en vías de desarrollo y los más susceptibles al cambio climático;
- d) Instruir al Consejo de la OACI que, en el desarrollo de la tarea encomendada tenga en cuenta, entre otros, la elaboración de una hoja de ruta, considerando los lineamientos señalados en el párrafo 10 de la presente nota; y,

(*)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.

- e) Rechazar cualquier medida unilateral y extra territorial que pueda generar distorsiones de mercado.

(*)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

ANEXO 5

A38-WP/yyyy
EX/yy
.../.../13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: 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 los 22 (*) Estados miembros
de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta un análisis de las deliberaciones llevadas a cabo y los avances en torno a la temática de Medio Ambiente y Aviación Civil, así mismo, exhorta a tomar participación activa y el impulso de iniciativas que impacten positivamente en la mejora de la calidad del medio ambiente global como un derecho inalienable de todos los pueblos del mundo, reconociendo, entre otros, el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, el principio de no discriminación y oportunidades justas y equitativas del transporte aéreo y las capacidades específicas y circunstancias especiales. Invita también a la Asamblea a respaldar las medidas propuestas.

**Objetivos
estratégicos:**

Protección al medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.

**Repercusiones
financieras:**

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.

Referencias:

- Doc 9958 Resoluciones Vigentes de la Asamblea al 2010
- Doc 9975 Informe Anual del Consejo 2011
- Resolución A37-19 “*Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*”

(*)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.

ANTECEDENTES:

1. Pese a ser una de las regiones que menos gases de efecto invernadero emite a la atmósfera, Latinoamérica es una de las más afectadas a nivel mundial por el cambio climático. Por ello, la importancia que muchos países, principalmente aquellos declarados por el Convenio Marco de Naciones Unidas para Cambio Climático (CMNUCC) como los más vulnerables a este fenómeno, promuevan diversas iniciativas para afrontar el calentamiento global con un desarrollo progresivo y gradual de acciones que permitan impulsar formas proactivas para afrontar este fenómeno. En este contexto, nuestra región ha tenido en cuenta los principios de responsabilidades comunes pero diferenciadas, así como el principio de no discriminación y oportunidades justas y equitativas en el transporte aéreo, reconociendo las capacidades específicas y circunstancias especiales.

2. Sin duda, la 37^o Asamblea de la OACI en el 2010, representó un avance importante para abordar el tema de las emisiones de la aviación civil internacional. Este es un precedente importante al propiciar un escenario de metas aspiracionales globales. De igual manera, posteriormente se promulgaron varias resoluciones, declaraciones (Cartagena, Nueva Delhi y Moscú) y diferentes foros que de una u otra manera contribuyeron al progreso en el análisis de este tema. Cabe resaltar, el trabajo desarrollado por la OACI, a través de sus mecanismos de cooperación y asistencia a los Estados.

ANÁLISIS:

3. Es necesario poner en conocimiento de la comunidad aeronáutica internacional que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) ha incorporado en su Plan Estratégico una Macrotarea específica sobre Medio Ambiente, mediante la cual los Grupos de Expertos vienen trabajando en la elaboración de Directrices para abordar los diferentes elementos que constituyen el Medio Ambiente, entiéndase, entre otros, ruido, cambio climático, calidad del aire, biocombustibles. En el Programa de trabajo que se viene desarrollando, se tiene en cuenta los principios de: gradualidad en las acciones a implementar, integralidad en el análisis de todos los temas y los impactos a la competitividad en el mercado.

4. Cabe resaltar que, los países de la CLAC reconocen que los Planes de Acción voluntarios de los Estados son importantes para el cumplimiento del objetivo de OACI en la protección del medio ambiente y la promoción de una aviación sostenible. Por tanto, existe un alto compromiso por parte de la región latinoamericana en promover su elaboración. Los Planes de Acción para la reducción de emisiones han sido una estrategia importante porque permiten adoptar medidas a corto, mediano y largo plazo, brindando a los Estados establecer medidas en función de sus capacidades.

(*)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.

5. En función de lo expuesto en el párrafo precedente, se informa que los países Centroamericanos, miembros de la CLAC, han desarrollado un Plan regional conjunto que permite establecer acciones para reducir la emisiones de las operaciones generadas en cualquiera de sus Estados.

6. Los Estados miembros de la CLAC reconocen el trabajo realizado por el CAEP en beneficio del medio ambiente y la aviación civil. Sin embargo, se observa la poca representación de los países en vías de desarrollo en el señalado grupo. Consecuentemente, es necesario que la OACI adopte las medidas correspondientes para aumentar la representatividad de dichos países, pues la contribución que brinden en el seno del CAEP permitirá incorporar las necesidades y realidades de estos.

CONCLUSIÓN:

7. Los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), reconocemos los esfuerzos de la OACI en liderar los trabajos y las actividades relativas al medio ambiente, cambio climático y transporte aéreo. En esta materia los Organismos regionales han contribuido sustancialmente y, en el caso de la CLAC, lo ha situado en el centro del debate. De igual forma, se observa la necesidad de que los Estados, independientemente de la voluntariedad, implementen sus Planes de Acción. Asimismo, es urgente y necesario que los países en vías de desarrollo estén debidamente representados en el CAEP.

MEDIDAS PROPUESTAS:

8. Se invita a la Asamblea a:

- a) Tomar nota de la información presentada;
- b) Reconocer los principios de responsabilidades comunes pero diferenciadas, así como el principio de no discriminación y oportunidades justas y equitativas en el transporte aéreo, reconociendo las capacidades específicas y circunstancias especiales;
- c) Apoyar que se mantenga el criterio de voluntariedad de los Planes de Acción de reducción de emisiones de la OACI;
- d) Respalidar el criterio de transparencia de los Planes de Acción señalados anteriormente; y,
- e) Requerir se amplíe la representación de los países en vías de desarrollo en el seno del CAEP.

(*)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.



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 18: Cooperación con organizaciones regionales y organismos regionales de aviación civil

IMPORTANCIA DE LA PARTICIPACIÓN DE LOS ORGANISMOS REGIONALES EN EL PROGRAMA DE TRABAJO DE TRANSPORTE AÉREO EN EL SENO DE LA OACI

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

| RESUMEN | |
|--|---|
| <p>La presente Nota de estudio plantea la necesidad de que la OACI se apoye en los organismos regionales de aviación civil internacional (CLAC, CEAC, CAFAC, y ACAC) para implementar el plan estratégico sobre “Desarrollo Económico del Transporte Aéreo”.</p> | |
| Objetivos Estratégicos | <p><i>Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico B de la OACI.</i></p> |
| Referencias | <ul style="list-style-type: none"> • Convenio de Chicago • Anexo 17 • Estado del Contexto del Riesgo • DGAC/CAP/97 - NE/15 • Informe Final - DGAC/CAP/97 • C/CAR/DCA/13 - NI/28 • Informe Provisional - C/CAR/DCA/13 |

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Como se establece en el Preámbulo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago), los Estados miembros de la OACI acordaron principios y arreglos con el fin de que la aviación civil internacional se desarrolle de manera segura y ordenada, y que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico. Entiéndase, por tanto, la interactiva complementariedad de los aspectos técnicos con los políticos, económicos y jurídicos de esta importante actividad. Consecuentemente, funcional y presupuestariamente, la OACI debería considerar de manera equitativa y equilibrada las áreas señaladas.

1.2 La Resolución A27-17 referente a la Relación entre la OACI y los Organismos Regionales de Aviación Civil, entre otras cosas, establece que la OACI apoye la labor y las actividades de todo

(*)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.

organismo regional existente o futuro de aviación civil siempre que el organismo regional en cuestión solicite dicho apoyo y el mismo se apruebe debidamente, teniendo en cuenta los recursos de la OACI y el cumplimiento de su programa de trabajo.

- 1.3 Por otro lado, la Resolución A37-21 sobre Cooperación con Organizaciones regionales y Organismos regionales de Aviación Civil, entre otras cosas, alienta Organizaciones regionales y Organismos regionales de Aviación Civil a que concierten arreglos adecuados con la OACI, de conformidad con la política y el marco de la OACI sobre cooperación regional. Asimismo, encarga al consejo que se asegure, mediante arreglos de cooperación que tanto la OACI como los Organismos regionales de Aviación civil alienten a los estados a armonizar sus reglamentos, requisitos y procedimientos operacionales basándose en las normas y métodos recomendados. De igual forma, pide al Secretario General que establezca sinergias entre la OACI y cada uno de los organismos regionales de aviación civil de conformidad con los acuerdos reflejados en los memorandos de cooperación concertados por ellos, evitando así la duplicación del trabajo.
- 1.4 Sobre la base de lo expuesto, los Organismos Regionales (CLAC, CEAC, CAFAC, y ACAC) y la OACI suscribieron memorandos de Cooperación mutua, con motivo del 37° periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI (Montreal 27 de Septiembre de 2010) con el objetivo de fortalecer la cooperación mutua a través de fuertes vínculos de trabajo, compartir información, y desarrollar acuerdos para mejorar la comunicación y cooperación, identificando áreas de cooperación mutua.
- 1.5 En función de lo expuesto, los organismos regionales de aviación civil han colaborado en diferentes temas con la OACI, por ejemplo, en el caso de nuestra región se conformó un solo grupo regional de trabajo AVSEC/FAL CLAC/OACI, el mismo que viene desarrollando directrices de procedimiento para los Estados miembros y establecer políticas regionales. La CLAC y la OACI, conjuntamente, han organizado seminarios talleres para divulgar y preparar a los Estados en materias de Navegación Aérea, Seguridad de la Aviación Civil y Transporte Aéreo.
- 1.6 En el campo de la seguridad operacional, sobre la base de un Acuerdo entre la CLAC y la OACI se constituyó el Sistema Regional de la Seguridad Operacional (SRVSOP), el cual ha contribuido en la armonización de normas y brindado apoyo a sus Estados miembros. De igual manera, la Secretaría de la CLAC ha apoyado a la OACI en la convocatoria de diferentes eventos destinados a Transporte Aéreo.
- 1.7 Se debe también tener en cuenta la visión y el mandato general de la OACI, centrado en lograr un sistema sostenible de transporte aéreo mundial, mediante la elaboración de políticas y textos de orientación destinados a asistir a los Estados miembros, creando un objetivo estratégico claro para el "Desarrollo económico del transporte aéreo", con características de solidez y viabilidad desde el punto de vista económico.
- 1.8 La Sexta Conferencia Mundial de transporte aéreo ratificó que es una prioridad, como ya lo ha reconocido el Consejo de la OACI, el "Desarrollo económico del transporte aéreo" a través de la reglamentación económica del mismo y la preparación de una orientación íntegra en materia de políticas, para asistir a los Estados en la creación de un entorno normativo favorable.
- 1.9 También se destaca la necesidad de iniciar la armonización regulatoria del transporte aéreo, para lo cual, la OACI debe crear un entorno mundial propicio estableciendo políticas y orientaciones sobre reglamentación económica, gestión de la infraestructura y economía de las actividades aeronáuticas,

incluidos los impuestos y los derechos que se imponen a los usuarios. Este objetivo se puede lograr mediante la cooperación y coordinación internacional con el apoyo de los Organismos Regionales.

2 ANÁLISIS

- 2.1 Con el transcurrir de los años, los organismos regionales de aviación civil han absorbido en una buena parte las tareas referentes al área de Transporte Aéreo incluyendo en sus respectivos Planes Estratégicos, temas de índole normativo, económico, de acceso a los mercados, de servicios de carga, propiedad control de los transportistas aéreos, protección al consumidor, competencia, etc. Esto se debe, entre otras cosas, a que la OACI ha dedicado mayores esfuerzos a las áreas de navegación aérea y seguridad de la aviación civil y operacional, lo que se refleja en el presupuesto asignado a esta última frente al área de Transporte Aéreo.
- 2.2 Los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) consideran que ha llegado el momento de aumentar la cooperación CLAC/OACI sobre la base del acuerdo alcanzado, desarrollando una coordinación más efectiva, planificada y tangible. Es decir, estableciendo procedimientos apropiados para la comunicación, entrega de información, trabajo en equipo y mecanismos de consulta.
- 2.3 Para desarrollar lo indicado se hace necesario mantener reuniones de coordinación apropiadas en las que se establezca con claridad las formas y mecanismos de cooperación mutua, a través de un programa de trabajo conjunto con evaluación apropiada de los costos y recursos, que permitan a los organismos regionales apoyar a la OACI. Esto sin desvirtuar la autonomía de gestión de cada Organismo.

3. SE INVITA A LA ASAMBLEA A

- 3.1 Se invita a la Asamblea a encargar al Secretario General de la OACI que, en coordinación con las Secretarías de los otros Organismos Regionales, desarrolle los procedimientos para delegar funciones del área de Transporte Aéreo a dichos Organismos e implementar de mejor forma los Memorándums de Cooperación suscritos.



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A38-WP/xxxx

TE/xx

.../.../13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES**COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 24: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI****DISPONIBILIDAD DE DOCUMENTOS DE LA OACI EN SUS IDIOMAS OFICIALES**

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

RESUMEN

Esta Nota de Estudio se enfoca a las dificultades que aún subsisten con relación a la disponibilidad en todos los idiomas oficiales, de documentos OACI vinculados con la seguridad operacional, así como con otras importantes áreas de trabajo de la organización.

Desde la presentación de una Nota de Estudio de Cuba en la HLSC 2010, la cual tuvo el consenso necesario para la toma de acciones, se ha presentado otros documentos en diferentes eventos a nivel global y regional, argumentando las dificultades con la disponibilidad de documentos OACI en todos los idiomas oficiales y su negativo impacto en el trabajo, especialmente en los asuntos relacionados con la seguridad operacional. Teniendo en cuenta que este es un asunto no resuelto aún, los Estados de la CLAC insisten en la necesidad de que se solucione y lo pone a consideración de este 38º periodo de sesiones de la Asamblea de la Organización.

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

- a) Tomar nota de la información brindada en los párrafos del punto 2;
 - b) Apoyar la propuesta de modificación a las Resoluciones A37-15 y A37-25, según se propone en el Apéndice B de esta nota, a fin de continuar fortaleciendo las orientaciones de la Asamblea, vinculadas a los servicios de idiomas y en específico en lo relativo a la disponibilidad de documentos OACI en todos los idiomas oficiales, y
 - c) Que durante el análisis y aprobación del Presupuesto de la Organización para el próximo Trienio, apoye la asignación de los fondos necesarios para que la Secretaría disponga de recursos para la traducción oportuna de las especificaciones técnicas de apoyo a SARPS y PANS que elabore la OACI.
- b) Proponer otras acciones que consideren necesarias.

Objetivos estratégicos:

Esta nota de estudio se relaciona con los todos los Objetivos estratégicos y especialmente con el de Seguridad Operacional:

(*)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.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Repercusiones financieras:</i> | <i>La organización deberá disponer de los recursos financieros necesarios dentro de su presupuesto del Programa Regular.</i> |
| <i>Referencias:</i> | <ul style="list-style-type: none"> • HLSC 2010-WP/49, 12/3/2010. • C/CAR/DCA/11 – NE/16, 09/7/2010. • A37-WP134, 23/9/2010. • C/CAR/DCA/12 – NE/22, 06/7/2012. • Doc. 9935, HLSC 2010. • Resolución A36-13 de la 36 Asamblea de la OACI. • Resolución A37-15 de la 37 Asamblea de la OACI. • Resolución A37-25 de la 37 Asamblea de la OACI. • Doc. 7300, Convenio sobre Aviación Civil Internacional. • Doc. 7231, Regulaciones de las Publicaciones de la OACI. • ICAO Portal Loguin, Relación de Documentos. |

1. Introducción.

1.1 Los servicios de idiomas de la OACI se rigen por el Convenio de Chicago (Artículo 54) y varias Resoluciones de la Asamblea en las que se insta a la provisión de niveles adecuados de servicios de idiomas para la difusión a escala mundial de la documentación de la OACI, el adecuado funcionamiento de la Organización y de sus órganos permanentes, el mantenimiento de la paridad y la calidad de los servicios en todos los idiomas de trabajo y el cumplimiento del principio de distribución simultánea en todos los idiomas de trabajo de la Organización. La OACI tiene como mandato y entre sus obligaciones, la elaboración y producción de publicaciones, incluidos Anexos, manuales, circulares y otros textos de orientación, relacionados con la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la protección del medio ambiente y el desarrollo sostenible del transporte aéreo.

1.2 La Resolución A37-25: Política de la OACI sobre los servicios de idiomas, de la 37 Asamblea de la OACI, resolvió que:

La Asamblea:

1. 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;
2. Reafirma sus anteriores resoluciones relativas a la consolidación de los idiomas de trabajo de la OACI;
3. Reconoce que los servicios de idiomas son parte integrante de todos los programas de la OACI;
4. 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;

1.3 Los idiomas oficiales de la OACI son el árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, tal como está establecido en la mayoría de las organizaciones del sistema de Naciones Unidas.

1.4 En el Doc. 7231, Regulaciones de las Publicaciones de la OACI, en su Artículo VII, Idiomas, señala que con independencia de otras decisiones que pueda adoptar el Consejo, las publicaciones de carácter universal, como manuales, circulares y el Vocabulario de Aviación Civil Internacional deberán publicarse en todos los idiomas oficiales. Aún cuando el Resuelvo No 4 de la Resolución A37-25 señala como objetivo continuo de la Organización la paridad y la calidad de los

servicios proporcionados en todos los idiomas de trabajo de la OACI, la realidad es diferente, pues desde hace varios años, muchos documentos se publican solamente en idioma inglés.

1.5 Los países cuyo idioma es diferente a cualquiera de los seis idiomas oficiales de la Organización, se ven obligados a optar por alguno de ellos para poder acceder a toda la información que se produce y a tomar medidas complementarias para garantizar una correcta interpretación de dichos documentos.

2 Desarrollo

2.1 La homogeneidad en la elaboración de las normas nacionales con relación a los SARPS de la OACI es cada vez más necesaria. Los nuevos sistemas de navegación aérea basados en nuevas tecnologías, permiten ir acercándonos de manera paulatina a los lineamientos establecidos sobre la existencia de un cielo homogéneo. Lograr esto implica disponer en todos los idiomas, no solo de las normas y procedimientos recomendados, sino además, de una amplia gama de documentación que amplíe estos conceptos y oriente suficientemente la manera de implementarlos correctamente en dichos idiomas, sin que se produzcan interpretaciones erróneas que pudiesen afectar la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones aéreas. Una importante parte de la documentación que apoya la aplicación de los SARPS por los Estados, no está traducida a todos los idiomas oficiales de la OACI, lo cual pudiera provocar las consecuencias antes mencionadas. En el “Apéndice A” de esta Nota de Estudio se muestra un pequeño ejemplo de documentación importante disponible fundamentalmente en idioma inglés.

2.2 El numeral 9 de la Resolución A37-25, Política de la OACI sobre los servicios de idiomas, pide al Consejo que examine la necesidad de enmendar el Reglamento de publicaciones de la OACI (Doc. 7231/11) para disponer que las publicaciones de la OACI se distribuyan en todos los idiomas de trabajo de la OACI. Sin embargo, esto aún no se ha realizado. Por el contrario, en el Consejo se han desarrollado serios debates relacionados con la reducción de capacidad de traducción (e interpretación) cuando la demanda para estos servicios aumenta. En este sentido, el Consejo, en su período de sesiones 198, adoptó la Decisión C-DEC-198/7, que en su apartado 4(i), dice: *“exonerar del requisito de distribución simultánea de manuales y circulares a fin de publicar la versión en el idioma original primeramente y las versiones en los demás idiomas posteriormente, dentro de un plazo máximo de 60 días hábiles. Los Anexos y PANS y sus enmiendas seguirán publicándose simultáneamente en todos los idiomas”*. Aún cuando la medida parece racional a efectos de la optimización y uso más eficiente de los recursos disponibles para traducción, en situaciones de presupuestos insuficientes, si hasta el momento el principio de “distribución simultánea”, no se ha cumplido, cómo se pretende garantizar que el plazo de 60 días que ha aprobado el Consejo, sí se observe.

A esta parte del párrafo le daríamos otro enfoque: La medida parece racional a efectos de la optimización y uso más eficiente de los recursos disponibles para traducción, en situaciones de presupuestos insuficientes. Hasta el momento, el principio de “distribución simultánea”, no se ha cumplido y el Consejo ha considerado esta medida basada en dar más tiempo a la organización para realizar las traducciones. Sin embargo hasta tanto los Estados no reciban los documentos traducidos al idioma oficial con que trabajan, no podremos considerar que los manuales y Circulares son documentos que podrán ser tenidos en cuenta por los Estados para su utilización efectiva.

2.3 Los Estados miembros de la CLAC han estado insistiendo sobre este asunto a partir de la Conferencia de Alto Nivel sobre seguridad operacional (HLSC 2010) celebrada en Montreal en el año 2010. También hemos enfocado este tema a través de Notas de Estudio, tanto presentadas en el 37º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI y en eventos regionales como en las Reuniones de Directores de Aeronáutica Civil, las cuales han tenido aceptación general. En la referida HLSC 2010, se adoptó la Recomendación 3/3, inciso e), punto 1, Disponibilidad de material guía de la OACI en todos los

idiomas oficiales de la OACI. De las 47 recomendaciones allí adoptadas, la referida 3/3 ha quedado sin una respuesta de solución, pues a pesar de que se han traducido muchos de los documentos mencionados en aquellos momentos, en el actual listado que aparece en ICAO NET con nuevos documentos, aún se mantiene un alto número de ellos sin traducir a los idiomas oficiales.

2.4 Acorde con las experiencias obtenidas en el presente trienio, se hace imprescindible continuar fortaleciendo la disponibilidad de documentos OACI en todos los idiomas oficiales por medio de la modificación de las Resoluciones de la Organización, tales como la A37-15 y A37-25. En este sentido, a través de esta nota, se propone una enmienda a las citadas Resoluciones, cuyo contenido aparece en el “Apéndice B” de esta nota de estudio.

3 Conclusiones

3.1 La falta de suficiente documentación complementaria a los SARPS traducida a los idiomas oficiales de la OACI, puede dar lugar a interpretaciones erróneas por parte de los Estados cuyos idiomas no son el idioma original de publicación (básicamente el inglés) y, por lo tanto, las regulaciones nacionales y demás textos relacionados elaborados por dichos Estados, pudieran contener errores, con las consecuentes deficiencias de aplicación.

3.2 A pesar de las Resoluciones adoptadas por la Asamblea y de lo estipulado en las normativas de la OACI, aún una gran cantidad de documentos importantes vinculados con la seguridad operacional aparecen en un solo idioma.

3.3 En consonancia con el principio del multilingüismo como uno de los principios fundamentales para que la OACI logre sus objetivos, reiteramos, que el presupuesto de la OACI debe tener en cuenta estas necesidades de traducción, en cumplimiento de las Resoluciones pertinentes de la Asamblea en consecuencia con sus compromisos con los Estados y para que no se comprometa la seguridad operacional de la aviación.

4 Medidas propuestas a la Asamblea

4.1 Se invita a la Asamblea a modificar la Resolución y demás documentos, tal como aparece en el Apéndice B de la presente Nota de estudio.

APÉNDICE A

**RELACIÓN DE ALGUNOS DOCUMENTOS DE LA OACI VINCULADOS
CON PROCEDIMIENTOS Y ORIENTACIONES DISPONIBLES
SOLAMENTE EN IDIOMA INGLÉS.**

| | |
|-----------|---|
| Doc. 7192 | Training Manual |
| Doc. 8984 | Manual of Civil Aviation Medicine |
| Doc. 9375 | Dangerous Goods Training Manual |
| Doc. 9376 | Preparation of an Operational Manual |
| Doc. 9379 | Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System |
| Doc. 9426 | Air Traffic Service Manual (En/Fr) |
| Doc. 9654 | Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace |
| Doc. 9766 | Airborne Collision Avoidance System (ACAS) Manual |
| Doc. 9849 | Manual on the Prevention of Runway Incursions |
| Doc. 9880 | Manual on Global Performance of the Air Navigations System |
| Doc. 9694 | Manual of Air Traffic Services Data Link Applications |
| Doc. 9776 | Manual on VHF Digital Link (VDL) Mode 2 |
| Doc. 9887 | Report of the Independent Experts on the LTTG NOx Review and Medium and Long Term Technology Goals for NOx |
| Doc. 9888 | Noise Abatement Procedures: Review of Research, Development and Implementation Projects - Discussion of Survey Results |
| Doc. 9896 | Manual on the Aeronautical Telecommunication Network (ATN) using Internet Protocol Suite (IPS) Standards and Protocols |
| Doc. 9943 | Report to CAEP by the CAEP Noise Technology Independent Expert Panel. Aircraft Noise Technology Review and Medium and Long Term Noise Reduction Goals. Report |
| Doc. 9953 | Report of the Independent Experts to CAEP/8 on the Second NOx Review and the Establishment of Medium and Long Term Technology Goals for NOx |
| Doc. 9992 | Manual on the Use of Performance-Based Navigation (PBN) in Airspace Design |
| Doc. 9993 | Continuous Climb Operations (CCO) Manual |
| Doc. 9995 | Manual of Evidence-based Training |
| Doc. 9997 | Performance-Based Navigation (PBN) Operational Approval Manual |

APÉNDICE B

PROPUESTA PRELIMINAR DE MODIFICACIÓN DE LAS RESOLUCIONES A37-15 Y A37-25.

Resolución A37-15, Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea

.....

Apéndice A, Formulación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS)

.....

3. Los textos de los SARPS y PANS se redactarán en estilo claro, sencillo y conciso. Los SARPS consistirán en disposiciones de carácter general (...). Las especificaciones técnicas de apoyo que prepare la OACI se traducirán oportunamente en todos los idiomas oficiales y se incluirán, en la medida de lo posible, en documentos separados.

.....

Apéndice E, Manuales y circulares técnicos de la OACI

.....

La Asamblea resuelve que se de prioridad a la actualización permanente del contenido de los actuales manuales técnicos de la OACI y a la preparación de los nuevos textos de orientación que los adelantos técnicos justifiquen, traduciendo oportunamente en todos los idiomas de trabajo de la OACI aquellos documentos vinculados a la seguridad operacional, para garantizar que los Estados contratantes obtengan el máximo provecho de la aplicación de normas, métodos recomendados y procedimientos para los servicios de navegación aérea (...).

Resolución A37-25, Política de la OACI sobre los servicios de idiomas

.....

8. Pide al Secretario General de la OACI que se adhiera a las mejores prácticas de las Naciones Unidas en materia de servicios de idiomas, incluida la contratación de personal temporero durante los períodos de mayor volumen de trabajo, así como el nivel de contratación externa de la traducción y la interpretación, priorizando aquellos documentos y actividades vinculados a la seguridad operacional;

9. Pide al Consejo que examine la necesidad de enmendar el Reglamento de publicaciones de la OACI (Doc 7231/11) para disponer que las publicaciones de la OACI se distribuyan oportunamente en todos los idiomas de trabajo de la OACI, priorizando las especificaciones técnicas de apoyo a los SARPS y PANS que prepare la OACI;



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIOA38-WP/xxxx
TE/xx
.../.../13**ASAMBLEA — 38° PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 27: Seguridad operacional de la aviación — Normalización****DECLARACION DE BOGOTÁ**(Nota presentada por los Estados Sudamericanos (*) de
la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)**RESUMEN**

Esta nota de estudio contiene información sobre las actividades en la región SAM en apoyo a un enfoque basado en resultados en línea con el GASP y el GANP. La Décimo Tercera Reunión de Directores de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/13) (Bogotá, Colombia, 3-5 diciembre 2013) someterá a consideración de los Estados la firma de la Declaración de Bogotá, en la cual los Estados se comprometen con una serie de metas para el próximo trienio. Los Estados de la región SAM apoyan los planes mundiales GASP y GANP, así como el trabajo basado en resultados bajo la premisa de “si no se puede medir, no se puede mejorar”. Se insta a la Asamblea a tomar conocimiento sobre la Declaración de Bogotá y a apoyar los esfuerzos regionales en Sudamérica para el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil.

Decisión de la Asamblea: Se insta a que la Asamblea:

- a) tomar nota de la información; y
- b) apoyar los esfuerzos regionales en Sudamérica para el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil mediante el establecimiento de metas para el año 2016 en las áreas de seguridad operacional y navegación aérea.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Seguridad operacional y capacidad |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | 4 meses/hombre de tiempo de Secretaría en el trienio para recolectar y procesar la información de métricas |
| <i>Referencias:</i> | GASP y GANP |

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los Estados de la Región Sudamericana Miembros de la CLAC ven con beneplácito la incorporación de un enfoque basado en resultados en los planes GASP y GANP y también en el trabajo diario de la Secretaría.

(*) Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela.

1.2 En apoyo a este enfoque basado en resultados, el PIRG de las regiones CAR y SAM (GREPECAS) fue transformado de una organización funcional y con un alto componente de su trabajo basado en reuniones a una organización basada en proyectos, donde se utilizan mecanismos de aprobación rápidas en las decisiones que sean necesarias adoptar y se privilegia el uso de la tecnología para convocar reuniones por medio de teleconferencias sin desestimar el valor de intercambio y facilitador de las reuniones presenciales.

1.3 Mientras el nuevo método de trabajo continua perfeccionándose, se ha logrado evidenciar las ventajas que representa este enfoque para acoplarse al GANP.

1.4 Por otra parte, el RASG-PA, del cual forma parte la región SAM, ha trabajado desde sus inicios en el desarrollo de un Informe Anual de Seguridad Operacional que ya tiene tres ediciones y donde se muestra una serie de indicadores desarrollados de forma colaborativa. La información es ordenada de acuerdo con su naturaleza (reactiva, proactiva y predictiva). Este informe ha sido la herramienta de consenso para que todos los distintos actores del RASG-PA coordinen sus esfuerzos en las áreas donde la información de inteligencia de seguridad operacional muestra que es necesario actuar.

2. ANÁLISIS

2.1 La madurez alcanzada en estos procesos, nos permite afirmar que los Estados Sudamericanos Miembros de la CLAC están desarrollando una forma efectiva de gestionar la implementación de las mejoras que sean necesarias, tanto en el campo de la seguridad operacional y capacidad. Sin embargo, para acompañar este esfuerzo es necesario establecer metas claras para el próximo trienio y lograr el compromiso de los Estados para alcanzarlas, bajo la premisa de “*si no se puede medir, no se puede mejorar*”.

2.2 Con este propósito, los Directores Generales de Aviación Civil de los Estados Sudamericanos tencionan firmar la Declaración de Bogotá durante la Décimo Tercera Reunión de Directores de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/13) a realizarse en la primera de semana de diciembre en Bogotá, Colombia.

2.3 Esta Declaración contendrá metas para alcanzar en el año 2016 en las siguientes áreas:

2.3.1 Seguridad operacional

- a) Vigilancia de la seguridad operacional (*Implementación efectiva por Estado*)
- b) Accidentes y serios incidentes (*Número de accidentes por millón de salidas*)
- c) Excursión e incursión de pistas (*Accidentes en la excursión e incursión de pistas como un porcentaje del total de accidentes*)
- d) Certificación de aeródromos (*Número de aeródromos internacionales certificados*)
- e) Implantación SSP/SMS (*Implantar la Fase 1 de los Programas de Seguridad Operacional del Estado (SSP) y asegurar que todos los proveedores de servicio implanten un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)*)

2.3.2 **Capacidad**

Métricas

- a) PBN TERMINAL (*% de aeródromos internacionales con APV*)
- b) PBN ENROUTE (*% de rutas/espacio aéreo basados en PBN*)
- c) CDO (*% de aeródromos internacionales/TMAs con CDO*)
- d) CCO (*% de aeródromos internacionales/TMAs con CCO*)
- e) Estimado de ahorro de combustible / Reducción de emisiones de CO2 en base a IFSET
- f) ATFM (*% de dependencias ATS/aeródromos internacionales proporcionado servicio ATFM*)
- g) AIM (*% de elementos requeridos (de AIS a hoja de ruta AIM) facilitando la transición del AIS al AIM- FASE I Implantada*)

2.4 Para apoyar en el cumplimiento de estas metas, los Estados de Sudamérica cuentan con la asistencia constante de la OACI y con dos importantes proyectos regionales de Cooperación Técnica. Uno de estos proyectos apoya la implementación del GANP y el otro es el mecanismo administrativo de la Organización Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO) de Latinoamérica, conocida como Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) que fue constituido sobre la base de un Memorándum de Entendimiento CLAC/OACI.

2.5 La región Sudamericana ha presentado en los últimos años una importante tasa de crecimiento en el sector del transporte aéreo. Este crecimiento necesita ser acompañado por mejoras tanto en la seguridad operacional, como en la eficiencia del sistema de gestión del tránsito aéreo. En ambas áreas se ha logrado implementar mejoras muy importantes, sin embargo, es necesario el compromiso al más alto nivel para afrontar los retos que implica mantener tasas constantes de crecimiento en el sector.

3. **ACCIÓN SUGERIDA**

3.1 Se invita la Asamblea a:

- a) Tomar nota de la información contenida en esta nota de estudio; y
- b) Apoyar los esfuerzos regionales de Sudamérica para el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil mediante el establecimiento de metas para el año 2016 en las áreas de seguridad operacional y navegación aérea.



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIOA38-WP/xxxx
TE/xx
.../.../13**ASAMBLEA — 38° PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 29: Seguridad operacional de la aviación — Control y análisis****Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación — Apoyo a la implantación****EL ROL DE LA COOPERACIÓN REGIONAL EN LATINOAMÉRICA**(Nota presentada por los 22 (*) Estados miembros de
la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)**RESUMEN**

Esta nota de estudio presenta información sobre los logros alcanzados por la Organización Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO) de Latinoamérica – el Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional (conocido por su sigla en español como SRVSOP) – y por el Grupo Regional de Seguridad Operacional – Panamericano (RASG-PA). Los Estados de la CLAC apoyan la propuesta de la Secretaría del nuevo Plan Mundial de Seguridad Operacional (GASP) e instan a la Asamblea a reforzar en la Resolución A37-8 el rol de las organizaciones regionales de seguridad operacional no solo para atender la resolución de problemas significativos de seguridad operacional sino también como una valiosa herramienta para lograr avances en las áreas de performance del GASP, especialmente, “estandarización” y “intercambio de informaciones de seguridad operacional”.

Decisión de la Asamblea: Se insta a que la Asamblea:

- tomar nota de la información;
- reforzar en la enmienda de la Resolución A37-8 el rol de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional como una herramienta efectiva para avanzar en los esfuerzos de los Estados por estandarizar sus normas y procedimientos de vigilancia de la seguridad operacional; y
- apoyar los importantes avances en el área de intercambio de informaciones de seguridad operacional con la aprobación de la nueva edición propuesta al GASP.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Seguridad operacional y capacidad |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | ninguna |
| <i>Referencias:</i> | Doc 9958, Assembly Resolutions in Force (as of 8 October 2010) Doc 9734, Safety Oversight Manual, Part B, The Establishment and Management of a |

(*)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.

| | |
|--|---|
| | Regional Safety Oversight Organization Global Aviation Safety Plan |
|--|---|

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) es una organización regional para la vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) establecida en 1998 mediante la firma de un memorando de entendimiento entre la OACI y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC). El SRVSOP inició sus operaciones en el año 2002 y tiene los siguientes objetivos:

- Promover, de acuerdo con la OACI, la adopción de reglamentos y procedimientos armonizados por sus Estados miembros;
- Propiciar la adopción de acuerdos cooperativos entre los Estados miembros para el reconocimiento común de organizaciones de mantenimiento y de instrucción aprobadas;
- Desarrollar y llevar a cabo seminarios y actividades de capacitación para el personal directivo y técnico de los Estados miembros;
- Recomendar las medidas necesarias para que los Estados miembros superen los problemas identificados por el USOAP;
- Proporcionar asesoramiento a los Estados miembros en el cumplimiento de sus obligaciones en materia de vigilancia de la seguridad operacional; e
- Incrementar los niveles de seguridad operacional en la región con los medios a su alcance.

1.2 Desde su creación, el SRVSOP enfocó sus esfuerzos en propiciar un ambiente armonizado de normas y procedimientos para la vigilancia de la seguridad operacional en sus Estados miembros. Para esto se implementó de forma efectiva un mecanismo sostenible de desarrollo conjunto de normas aeronáuticas, las cuales son constantemente actualizadas. Hasta el momento se han desarrollado 31 Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), con sus respectivos Manuales Guías para los inspectores de seguridad operacional, que cubren las áreas de PEL, OPS, CIACs, DG y AGA. Existe también un proyecto en busca de financiamiento para incursionar en el área de ANS, cuyo nivel de incumplimiento en las auditorías USOAP de la OACI indica la necesidad imperativa de mejoras.

1.3 Las normas LAR que son desarrolladas son luego armonizadas o incorporadas por los Estados miembros del SRVSOP en su reglamentación nacional, lográndose así un alto nivel de estandarización en la región y abriendo la posibilidad de poder apoyarse entre sí para atender las obligaciones de vigilancia y certificación propias de una Autoridad Aeronáutica.

1.4 Además de las actividades de armonización, el SRVSOP ejecuta una diversidad de otras actividades direccionadas al incremento del nivel de seguridad operacional en la región latinoamericana. Entre tales actividades está la promoción de cursos y entrenamientos para la formación de inspectores gubernamentales de aviación civil. Juntamente con el desarrollo de acciones de capacitación, se promocionan también actividades de asistencia técnica a los Estados.

1.5 Otra actividad realizada en el ámbito del SRVSOP es el intercambio de informaciones de seguridad operacional. Por ejemplo, a través del programa de Intercambio de Datos de Seguridad en Rampa (IDISR), los Estados disponen de un instrumento de transparencia sobre los resultados de las inspecciones de seguridad operacional realizadas por las autoridades aeronáuticas.

1.6 Por fin, una de las acciones de mayor significado en la región es la posibilidad de se promover la certificación multilateral de organizaciones de mantenimiento aeronáutico (OMA). Actualmente, está vigente un acuerdo que permite la certificación de OMAs por una equipo multinacional de auditores formada a partir de la cesión de expertos por los Estados miembros.

1.7 Recientemente, a causa de la Sexta Conferencia de Transporte Aéreo de la OACI (ATConf/6), la CLAC presentó una Nota de Estudio que contenía los resultados de un estudio sobre los impactos financieros provocados por el SRVSOP (ATConf/6-WP/58). Según se destacó, además de los beneficios cualitativos promovidos, el Sistema Regional ha representado para los Estados miembros un ahorro de US\$ 13.717.030. Conforme detallado en la nota de estudio, los valores se refieren al desempeño de las siguientes actividades por el SRVSOP: capacitación; asistencia a los Estados; producción de LAR; y certificación de OMA.

1.8 En 2005, la OACI inició un proceso de revisión del Plan Global de Seguridad Aérea (Global Aviation Safety Plan – GASP), publicado originalmente en 1997. Entre las conclusiones del grupo ad hoc que revisó el GASP, fue promulgada una recomendación para la creación de grupos regionales destinadas a la promoción de medidas para la vigilancia de la seguridad operacional, detalladas en la Ruta para el Avance de Operaciones de Seguridad Global (Global Aviation Safety Roadmap – GASR). Tales medidas requerían que estos grupos deben estar compuestos por las autoridades de aviación civil, las organizaciones multinacionales regionales y representantes de la industria, con el apoyo de las oficinas regionales de la OACI pertinentes, para integración de sus esfuerzos para controlar el nivel de exposición al riesgo en la región.

1.9 A partir del segundo semestre de 2008, las oficinas regionales de la OACI para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) y Sudamérica (SAM) concluyeron sus esfuerzos para establecer un grupo panamericano con la realización de la primera reunión del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (RASG-PA), entre los días 10 y 14 de noviembre de 2008, en Puntarenas, Costa Rica. En la ocasión, fueron aprobados sus términos de referencia (TOR) y estructuras administrativas, habiendo sido aún definida la agenda de trabajos y eventos para los años siguientes. El RASG-PA fue el primer grupo regional de dicha naturaleza establecido mundialmente.

1.10 Actualmente, su Comité Directivo Ejecutivo (ESC) está conformado por dos co-presidentes, quienes representan a los Estados, las organizaciones internacionales y la industria. Los actuales co-presidentes pertenecen a Jamaica y a la Asociación de América Latina y el Caribe de Transporte Aéreo (ALTA). El RASG-PA está compuesto por cuatro vice-presidentes, los cuales son oriundos de Brasil, Chile, Costa Rica y Estados Unidos, en representación de los Estados NAM/CAR y SAM, los Directores Regionales de las Oficinas NACC y SAM de la OACI (la Oficina Regional NACC actúa como Secretaría) y un representante de la OACI/ANB, en representación de la Sede de la OACI.

1.11 Otros miembros del ESC del RASG-PA incluyen los siguientes: Airbus, Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), Boeing, Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS), Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) y Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA).

1.12 Desde su creación, el Grupo puso en marcha una serie de iniciativas, principalmente en las áreas de (i) excursiones de pista, (ii) la pérdida de control en vuelo y (iii) el impacto contra el suelo sin pérdida de control, las cuales fueron identificadas como prioridades para el grupo a partir de análisis de los datos de exposición al riesgo de accidentes e incidentes.

1.13 En estrecha observación a los conceptos del GASP, el RASG-PA está abordando las tres áreas a través del desarrollo de Iniciativas para Mejorar la Seguridad Operacional (*Safety Enhancement Initiatives* – SEI) y Planes Detallados de Implantación (DIP), que voluntariamente son liderados coordinadamente por personal indicado por los miembros del Grupo.

1.14 Una de las entregas más relevantes del Grupo es el Informe Anual de Seguridad Operacional, cuya Tercera Edición fue publicada en mayo de 2013. El Informe posee datos e informaciones estadísticas sobre accidentes e incidentes aeronáuticos en la región de las Americas.

2. ANÁLISIS

2.1 El beneficio de un RSOO para los Estados se extiende no solamente para asistir a los Estados que tienen problemas significativos de seguridad operacional, sino también ayudan a disminuir los costos de los procesos de certificación y vigilancia, compartir recursos humanos cada vez más escasos y proveer una solución sostenible para mantener constantemente actualizadas las normas aeronáuticas con las últimas enmiendas de los Anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional al tiempo que crean el ambiente propicio para los procesos de vigilancia de los operadores aéreos que cada día operan de forma más globalizada. Al considerar la enmienda a la resolución A37-8 debería preservarse el espíritu original del concepto de un RSOO y no solamente considerarlo como una opción para los Estados con problemas significativos de seguridad operacional.

2.2 Del mismo modo, los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación sirven como espacios para la discusión y el intercambio de datos e informaciones entre los diferentes miembros de la comunidad de aviación civil. Su existencia auxilia la OACI y los Estados en la implantación del Plan Global de Seguridad de la Aviación (GASP) y, por lo tanto, su actuación en la vigilancia de la seguridad operacional debe ser constantemente reforzada.

3. MEDIDAS PROPUESTAS A LA ASAMBLEA

3.1 Se invita la Asamblea a:

- a) Tomar nota de la información contenida en esta nota de estudio;
- b) Fortalecer en la enmienda a la resolución A 37-8 el apoyo de la OACI a los RSOOs; y,
- c) Reforzar el rol cumplido por los grupos regionales de seguridad operacional en la aplicación del GASP.



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA INFORMATIVAA38-IP/xxxx
TE/xx
.../.../13**ASAMBLEA — 38° PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación — Apoyo a la implantación****INFORMACIÓN SOBRE EL GRUPO REGIONAL INVESTIGADOR DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE LA REGION CENTROAMERICANA (RAIO)**

(Nota presentada por los Estados Centroamericanos (*) Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

RESUMEN

La presente nota muestra las actividades que hasta la fecha se han llevado a cabo, para el establecimiento de un grupo regional investigador de accidentes e incidentes de la región centroamericana (RAIO), que contribuirá a fortalecer y potenciar las capacidades para investigar accidentes e incidentes de aviación, tanto a nivel individual de cada Estado como Regional.

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

- Tomar nota de la presente Nota de Estudio; y
- Apoyar los esfuerzos de los Estados Centroamericanos Miembros de la CLAC, para el establecimiento de un Organismo Regional para la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, en Centroamérica.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | <i>Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico: A. Seguridad operacional.</i> |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | * Ninguna |
| <i>Referencias:</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Anexo 13 de la OACI. • Doc. 9946 de la OACI • Conclusión 97/5 de la 97 Reunión de Directores de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá • Informe Final de la 13 Reunión de Directores del Caribe Central |

(*)Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.

1. INTRODUCCIÓN

- 1.1 Desde el año 2007 los Estados Centroamericanos en conjunto con COCESNA actuando como organismo de integración y armonización a través de ACSA (Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica), han sentido la necesidad de conformar un Grupo Regional para la investigación de accidentes e incidentes de aviación, por lo que en ese año mediante la resolución del Consejo Técnico de COCESNA, CT-15/2007-2; se establece el Grupo de Expertos de Investigación de Accidentes e Incidentes (AIG) de Centroamérica, conformado por representantes de los Estados y de ACSA.
- 1.2 En octubre 2008, el Grupo de Expertos AIG de la región centroamericana presentó una nota en la Reunión Departamental sobre la Investigación y Prevención de Accidentes (AIG), en la Sede de la OACI en Montreal, Canadá; cuya Cuestión 6 del orden del día mencionaba: “Cooperación Regional en la Investigación de Accidentes e Incidentes”.
- 1.3 El representante de El Salvador presentó la Nota de Estudio llamada: “Creación de una Junta encargada de la Investigación de Accidentes e Incidentes Graves en Centroamérica”. La reunión departamental AIG/08 apoyó en forma unánime la creación de la comisión centroamericana y la OACI se comprometió a proporcionar apoyo para su establecimiento.
- 1.4 En esa misma reunión la División AIG de la OACI, recomendó el desarrollo de las guías para que los Estados conozcan como establecer y administrar un sistema de investigación de accidentes e incidentes regional (RAIO), y no fue hasta en el 2011 cuando la OACI publica el Manual sobre la Organización Regional para la Investigación de Accidentes e Incidentes (Doc.9946).
- 1.5 Cabe mencionar, que COCESNA/ACSA en busca del apoyo que requiere el proyecto, lo presentó en el RASG-PA y el mismo fue acogido por todos sus miembros como Proyecto GSI-4 – Investigación efectiva de Accidentes e Incidentes, en relación con la iniciativa de seguridad mundial (GSI) que representa.
- 1.6 A finales de febrero del presente año, en la 97va Reunión de Directores de Aeronáutica Civil de Centro América y Panamá, se emitió la Conclusión 97/5 que en lo que interesa dice: “a) Que COCESNA apoye y coordine con los Estados el Desarrollo de este proyecto. b) Que se asista al Taller regional de la OACI sobre Investigación de accidentes / incidentes para las Regiones NAM/CAR”(México, del 3 al 7 de junio 2013).
- 1.7 Del 28 al 31 de mayo del año en curso, se celebró la 13 Reunión de Directores del Caribe Central, en la cual el Director de Aeronáutica Civil de El Salvador, presentó a los participantes de la reunión la NI/25, con un resumen de las actividades llevadas a cabo hasta esa fecha con respecto al Proyecto de creación de este Grupo Regional de Investigación de Accidentes e Incidentes, lo cual ayudaría a fortalecer y a potenciar estas capacidades para investigar accidentes de aviación a nivel regional e individual de los Estados Centroamericanos. A su vez la Secretaría de la OACI informó sobre la estrategia de implementación de una RAIO en fases, desarrollada en un seminario taller realizado por la OACI en Marruecos, disponible en el sitio web http://www.icao.int/MID/Documents/acac_icao/ACAC_ICAO_Summary_of_Discussion.pdf.
- 1.8 Así mismo cabe informar que representantes del Grupo Regional de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Centroamericano (RAIO), participaron en el Taller Regional de la Oficina NACC de la OACI, sobre Investigación de Accidentes/Incidentes para las Regiones NAM/CAR, que se celebró en la ciudad de México del 03 al 07 de junio del año en curso.

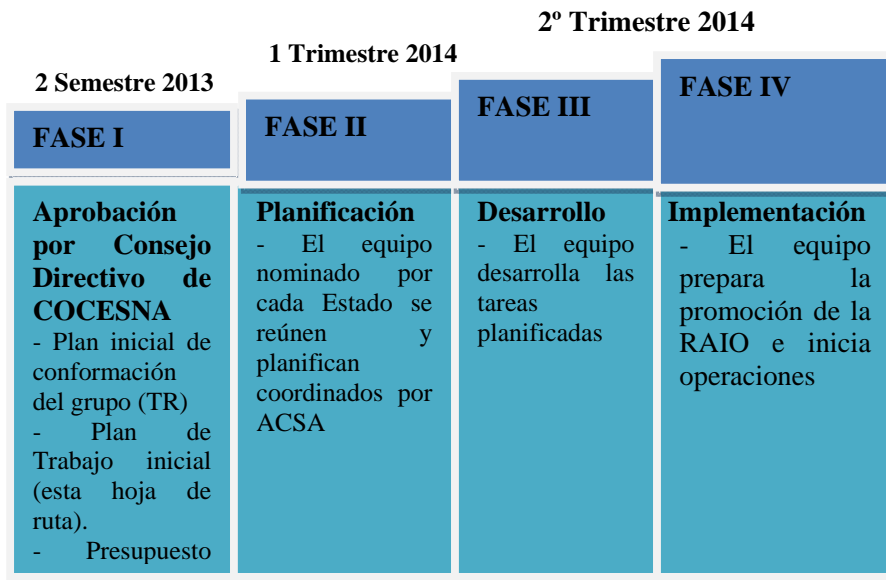
2. DISCUSIÓN

- 2.1. Los Estados de Centroamérica no siempre disponen de los recursos (personal entrenado, equipo, laboratorios, fondos, etc), para realizar investigaciones; además de que muchos de nuestros Estados carecen de las capacidades para investigar accidentes e incidentes importantes, así como los menos graves estas dificultades se ven reflejadas , en los informes de las auditorías USOAP que los Estados de la región, hemos recibido.
- 2.2. Para los Estados de Centroamérica, el establecimiento de un Grupo Regional para la Investigación de Accidentes e Incidentes de aviación, se convierte en una necesidad y la solución eficaz, para que nuestros países alcancen la capacidad deseada y requerida por el Anexo 13 en cuanto a la investigación de accidentes e incidentes de aviación.
- 2.3. La búsqueda de recomendaciones de seguridad se ha convertido en los últimos años en una meta para los Estados, esta búsqueda de información sin duda alguna encuentra en los resultados de las investigaciones una fuente muy valiosa que hasta estos días no se logra obtener de forma individual en cada Estado, el disponer por tanto de una fuente que emita recomendaciones de seguridad que posibiliten prevenir la recurrencia de accidentes cumple el propósito final de una investigación facilitando por tanto la toma de decisiones a las Autoridades de Aviación Civil en materia de Seguridad Operacional.
- 2.4. La creación de este grupo regional (RAIO), no significa una renuncia a la soberanía de los Estados, ni a la autoridad y responsabilidad que les otorga el Anexo 13; sino más bien en una Asociación entre los Estados con la participación directa de los mismos y esta sinergia producto de la cooperación mutua trae grandes beneficios como son:
 - Eliminar duplicación de esfuerzos al reunir recursos humanos, técnicos, financieros, laboratorios y equipos en general.
 - Se recolecta, analiza y comparte información de accidentes e incidentes.
 - Con la creación de este ente, se estaría avanzando en la Integración de la Región Centroamericana y en la solidaridad entre los países.
 - Estandarización de la regulación y procedimientos para la investigación de accidentes e incidentes.
 - Estandarización de los Entrenamientos de los Investigadores de Accidentes de la Región no sólo en cursos teóricos y OJT, sino también en cuanto a la experiencia de los mismos al formar parte de este grupo regional.
 - Garantizar la independencia en la investigación de accidentes e incidentes y lograr la credibilidad en las mismas, ya que las investigaciones realizadas en cada uno de los Estados, pasarían a ser conocidas por un Órgano Colegiado e imparcial, como lo es el Consejo Directivo de COCESNA.
 - Aprovechamiento de las capacidades del grupo.

3. Estrategia de Implantación

- 3.1. La creación de esta organización regional para la investigación de accidentes e incidentes en Centroamérica, conlleva la realización de un determinado número de actividades a través de diferentes fases, mismas que culminarán con la correspondiente implantación; a continuación en la figura 1, se presenta la Hoja de Ruta con las fases y actividades a seguir, para la implantación de la RAIO:

FIGURA 1



- 3.2. La estrategia de implantación de la RAIO comprende entre otras Actividades, la adopción de políticas, regulaciones y procedimientos conjuntos, el desarrollo de un presupuesto anual de operación debidamente aprobado, la búsqueda de equipo para acudir al lugar del suceso, laboratorios (ejm. Metalurgia, grabadoras, meteorológico, fotos y videos).
- 3.3. OACI recomienda para la creación de este tipo de organismos regionales la firma de un Memorando de Entendimiento entre los Estados participantes, actualmente se tienen unos términos de referencia iniciales, para ser presentados ante el Consejo Directivo de COCESNA, de quienes se espera la aprobación correspondiente lo cual daría el banderazo de salida a este importante proyecto.



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA INFORMATIVA

A38-IP/xxxx

P/xx

.../.../13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES**COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación – Apoyo a la implantación****SISTEMA DE SELECCIÓN, CAPACITACIÓN Y ACREDITACIÓN DE INSTRUCTORES AERONÁUTICOS**

(Nota presentada por Estados Centroamericanos (*) Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

RESUMEN

Esta nota presenta la iniciativa relacionada al proceso de Selección, Capacitación y Acreditación de Instructores del Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica (ICCAE), diseñado bajo el enfoque de competencias, orientado a fortalecer el desempeño profesional docente de los instructores e impactando de manera novedosa y sistemática en la calidad académica de la instrucción aeronáutica en la región latinoamericana .

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | <i>Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico: A. Seguridad operacional.</i> |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | * Ninguna |
| <i>Referencias:</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Documento 9841 OACI - Certificación de Centros de Instrucción aeronáutica. • Documento 9868 OACI - Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Instrucción. |

(*)Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.

1. INTRODUCCIÓN

- 1.1 En los últimos años, el ICCAE se ha planteado de manera estratégica la consolidación como Centro Regional de Instrucción Aeronáutica por excelencia. Entre otros, esto implica destinar importantes esfuerzos al fortalecimiento del equipo de instructores que apoyan la labor del Instituto en la conducción de las actividades académicas así como la consolidación de currículos educativos de capacitación aeronáutica bajo el enfoque de competencias según las directrices del Documento 9841 OACI - Certificación de Centros de Instrucción aeronáutica.
- 1.2 Esta iniciativa se ha concretizado en un Sistema de Selección, Capacitación y Acreditación de Instructores bajo el enfoque de competencias que garantice su idoneidad y competencia profesional a partir de su participación en un proceso de entrenamiento integral y continuo, con importantes oportunidades de desarrollo personal y en beneficio de la comunidad aeronáutica regional.
- 1.3 Asimismo, este proceso requiere el apoyo de COCESNA y Autoridades de Aviación Civil, considerando que en ellas se concentra la mayor parte de los especialistas instructores de la región.

2. Antecedentes

- 2.1 Según el Documento 9841 de OACI, la calidad educativa de una institución dedicada a la capacitación profesional aeronáutica, depende de la adecuada conjugación de los diferentes elementos que la conforman, entre los que se destaca de manera especial su cuerpo de instructores que deben contar además de las experticias propias de su puesto de trabajo, de las competencias de instrucción correspondientes para desarrollar procesos de capacitación profesional basados en competencias a tenor del Documento 9868 OACI - Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Instrucción.
- 2.2. Es posible afirmar que en las diversas instancias que conforman la industria aeronáutica regional, laboran especialistas con elevados niveles de profesionalismo y amplia experiencia en sus campos de trabajo. Con un adecuado proceso de selección puede identificarse quienes poseen vocación para la enseñanza e integrarlos a la fase de capacitación que los convierta en potenciales instructores.
- 2.3. La adopción de un enfoque de capacitación profesional basado en competencias adoptado por la OACI a partir del Documento 9868 representa para los Centros de instrucción de todo el mundo en general y de la región latinoamericana en particular, el inmenso reto de comprender las características de dicho enfoque, diseñar y construir currículos educativos coherentes con el enfoque de capacitación basado en competencias así como formar y capacitar a los profesionales aeronáuticos necesarios para planificar y ejecutar procesos de capacitación bajo este enfoque, es este un importante espacio de oportunidad para el ICCAE como Centro referente de la investigación y la capacitación aeronáutica.
- 2.4. En ese sentido, el ICCAE basado en su experiencia ha mejorado y puesto en práctica un proceso de selección, capacitación y acreditación de instructores, para desarrollar las mejores competencias profesionales en esta área, que permitan alcanzar y mantener altos estándares de calidad educativa.

3. Planteamiento

3.1. La instrucción en la industria aeronáutica va más allá de la simple transmisión de conocimientos. Es una actividad compleja que requiere para su ejercicio, además de los conocimientos y experiencia propios de sus diferentes áreas, la comprensión del fenómeno educativo, el manejo de tecnologías modernas para la enseñanza y la aplicación del modelo andragógico para la capacitación profesional de adultos.

El sólo dominio de la profesión, no aporta los elementos para el desempeño de la docencia en forma adecuada, es necesario estar capacitados en la aplicación en los aspectos metodológicos y prácticos de la enseñanza, el uso dinámico de tecnologías aplicadas a la instrucción así como el conocimiento de aquellos elementos sociales y psicológicos que influyen en el proceso de aprendizaje en la capacitación de adultos, lo que llamamos andragogía.

3.2. Considerando el entorno dinámico y complejo en el que se encuentra inmerso la industria aeronáutica; así como, que la capacitación en este ámbito es altamente especializada, el personal de instrucción requiere:

- i. Formación y experiencia en el área de especialidad.
- ii. Actualización, manteniéndose activo a nivel profesional.
- iii. Vocación para la docencia y la facilitación de los procesos de aprendizaje.
- iv. Competencias para la enseñanza de adultos, desarrolladas mediante cursos de formación, constante actualización y la propia práctica.
- v. Actualización constante en técnicas modernas para la enseñanza y la instrucción profesional de adultos y en la aplicación de tecnologías para la comunicación y el aprendizaje (TICs).

3.3. Selección de candidatos a instructores. En el marco de la iniciativa que está poniendo en práctica el ICCAE, en primera instancia los candidatos a instructor se someten a un proceso de selección, que permite verificar el cumplimiento de los requisitos profesionales y laborales mínimos así como de las competencias genéricas o competencias básicas establecidas para un adecuado desempeño, este proceso de selección permite definir la idoneidad de los candidatos a participar en el programa de formación.

3.4. Formación y desarrollo de competencias de instrucción. La fase central del proceso corresponde al Programa de Formación de Instructores. El mismo ha sido diseñado bajo el enfoque de competencias aplicable de manera consistente a todo el sistema de instrucción aeronáutica desarrollado por el ICCAE y comprende 3 etapas: formación inicial, continua y especializada. Cada uno de los instructores deberá evidenciar las competencias adquiridas y consecuentemente incorporarse a la etapa que corresponda.

3.5. La formación inicial está básicamente conformada por un Curso inicial, que se imparte durante 40 horas presenciales y un Diplomado de formación docente para profesionales aeronáuticos, en la modalidad B-learning, con 120 horas de duración. En las siguientes etapas de formación continua y especializada estos cursos se complementan con talleres de capacitación didáctica en temas especializados y de corta duración, estos talleres desarrollan las especialidades didácticas de planificación de la instrucción, metodologías y técnicas de comunicación, diseño de la evaluación del aprendizaje, elaboración de pruebas, entre otros; además de otras especialidades como las definidas bajo la metodología TRAINAIR PLUS y la tutoría virtual para la enseñanza bajo las modalidades e-learning y b-learning.

- 3.6. El proceso de formación y capacitación de instructores permite el desarrollo de competencias y capacidades docentes de manera que los instructores van siendo clasificados, según su desarrollo profesional en niveles de especialización inicial, nivel senior y nivel avanzado, este proceso de capacitación se realiza bajo los más significativos criterios de excelencia académica de manera que impacten positivamente en la instrucción aeronáutica de toda la región ubicando al ICCAE como referente mundial en la formación y capacitación de instructores aeronáuticos.
- 3.7. Este Programa de Formación de Instructores conforma una propuesta consistente, integral y sistemática para la capacitación y el desarrollo de las competencias profesionales de los instructores, sosteniendo a largo plazo el compromiso institucional con la calidad educativa posicionando al ICCAE como pionero y referente regional en la formación y capacitación de profesionales aeronáuticos dedicados a la instrucción bajo el enfoque de competencias pues estos estándares de desempeño profesional docente son aplicables a la totalidad del espectro educativo.
- 3.8. El proceso de acreditación deberá evidenciar que los profesionales aeronáuticos participantes poseen las competencias requeridas y que se refieren a los diferentes momentos del proceso de enseñanza aprendizaje, desde la planificación de la capacitación y el diseño y preparación de materiales didácticos, hasta la comunicación en el desarrollo de los cursos y la evaluación del aprendizaje, incluyendo transversalmente la ética profesional y el seguimiento de los procesos administrativos.
- 3.9. La acreditación del instructor reconocerá las competencias instruccionales efectivas de este profesional aeronáutico por un periodo determinado y de manera renovable. Esta se realizará a través de un proceso de evaluación constante para identificar las áreas de mejora y planificar el acompañamiento que se dará a cada participante. En ese contexto, se requerirá que los instructores brinden instrucción de manera periódica, de tal manera que les permita mantener y acreditar las competencias en este ámbito así como evidenciar las mejoras en su desempeño, fundamentalmente aquellas relacionadas con el diseño de cursos, preparación de materiales, impartición y evaluación del aprendizaje.
- 3.10. El Sistema de Selección, Capacitación y Acreditación de Instructores del ICCAE beneficiará a la industria aeronáutica regional en general, fortaleciendo los vínculos orgánicos e institucionales entre los Instructores, el ICCAE y todos los actores componentes del proceso de calidad educativa, desarrollando las capacidades, habilidades y competencias de instrucción, a través de una amplia variedad de métodos, técnicas y herramientas para el desempeño de sus acciones educativas. Este esfuerzo llevará al posicionamiento regional del ICCAE como referente en la tarea de formación y capacitación de profesionales en la instrucción.
- 3.11. Finalmente es importante destacar, que el éxito del proceso depende en gran medida del apoyo de COCESNA, las Autoridades de Aviación Civil y otras entidades regionales que reconozcan el liderazgo y competencia de ICCAE en el tema regional de la formación y capacitación de instructores, a la vez que faciliten la asistencia del personal seleccionado durante la etapa de formación, como también su participación sistemática como instructores adjuntos en los cursos conducidos por ICCAE como parte de los planes de capacitación anuales.



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 31: Seguridad operacional de la aviación — Cuestiones emergentes

**TECNOLOGÍAS EMERGENTES PARA LA RECOLECCIÓN Y ANÁLISIS DE DATOS DE
VUELO PARA AVIACIÓN GENERAL**

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

RESUMEN

Actualmente existe el mercado de grabadores de vuelo, basados en smartphones modificados, combinando la capacidad inalámbrica portátil de un registrador de datos de vuelo con un potente análisis de datos de vuelo automatizado basado en la web y herramientas de reproducción que permiten la grabación de parámetros de vuelo, en base a datos GPS. Las Autoridades Aeronáuticas podrían exigir el despliegue de estos equipos para reunir información de vuelo y datos de seguridad con el objeto de evaluar el nivel de riesgo de los distintos operadores en comparación con los promedios de otros vuelos similares.

Decisión de la Asamblea: El Consejo recomienda que la Asamblea inste a los Estados a seguir las recomendaciones del párrafo 4.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Seguridad operacional |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | No se aplica |
| <i>Referencias:</i> | <ul style="list-style-type: none">Anexo 6 al Convenio de Aviación Civil- Operación de Aeronaves. Parte I Organización de Aviación Civil InternacionalDoc. 9859 Manual de gestión de la seguridad operacional. |

1. ANTECEDENTES

1.1 La recolección de datos es crítica para ayudar a los investigadores de accidentes para tratar de entender lo que salió mal y fue la causa del accidente aéreo, sobre todo si no hay sobrevivientes. Es

(*)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.

evidente que sin esta información, existe una alta probabilidad de que el mismo accidente podría ocurrir nuevamente en otro avión en circunstancias similares.

1.2 Un registrador de datos de vuelo es un sistema diseñado para recoger y registrar datos de una variedad de sensores. Estos sensores están montados a lo largo de la estructura de la aeronave y recogen datos de los aparatos, componentes y co-dependientes de sistemas que cuentan la historia de cómo se han configurado, y se utiliza durante y antes del momento de un accidente. Toda esta información se recopila y almacena digitalmente en una caja fluorescente amarilla o naranja a prueba de golpes.

1.3 Desde que se inventaron los FDR (Flight Data Recorder) para grabar los parámetros de vuelo solo para fines de investigación de accidentes al uso actual proactivo de los FDR para el análisis de los vuelos en condiciones normales, la tecnología ha avanzado mucho y muchas de las funciones de los FDR's se han compactado hasta alcanzar el tamaño de un smartphone con funciones de grabación de voz y datos.

2. ANALISIS.

2.1 Actualmente existe el mercado de grabadores de vuelo, basados en smartphones modificados, combinando la capacidad inalámbrica portátil de un registrador de datos de vuelo con un potente análisis de datos de vuelo automatizado basado en la web y herramientas de reproducción que permiten la grabación de parámetros de vuelo, en base a datos GPS (posición y velocidad) de la banda de 4 Hz con WAAS/SBAS, registrador de voz incorporado al micrófono del smartphone, acelerómetros duales en 3 ejes, determinación del RPM de la hélice por medio de la grabación del sonido de la hélice y con un software de cálculo, memoria interna de 8GB (aproximadamente 100 horas de datos más la grabación de voz del canal ATC), cuya subida y bajada de datos se puede hacer a través de una antena convencional de Wi-Fi.

2.2 La mayoría de estos equipos tienen interfase basada en Internet, capacidad de grabación y reproducción en 3D tales como el Google Earth, presentaciones de vista desde la cabina de vuelo, presentación del movimiento del vuelo en 2D, horas locales y universales, control de volumen de grabación, estado de motor (apagado o prendido), velocidad, altitud GPS, velocidad vertical GPS, entre otras funcionalidades.

2.3 Para la recolección de datos, estas tecnologías son accesibles desde un QAR hasta aquellas que requieren un punto externo de acceso direccional Wi-Fi de alta-potencia (500mW) para cargar datos apropiadamente hasta 300 pies de distancia. Los puntos de acceso vienen pre configurados y no requieren energía eléctrica (usa energía de la red).

2.4 El costo de estos equipos es de aproximadamente 500 dólares y el servicio por el análisis de los datos de vuelo varía desde 30 hasta los 100 dólares por equipo, el servicio incluye en otras cosas, detección de aterrizajes duros, violación de espacios aéreos restringidos, detección de aterrizajes, despegues e idas de largo, detección de vuelos a bajo nivel, aterrizajes en aeródromos no autorizados, etc.

2.5 En la Región, desde hace algún tiempo se utilizan receptores GPS para el análisis y recolección de datos de aeronaves. Por ejemplo, aquellas que operan y sobrevuelan el circuito turístico de las Líneas de Nasca y Palpa (Perú), habiéndose reducido significativamente la tasa de accidentes e incidentes, así como las desviaciones de trayectorias del circuito aprobado.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Las Autoridades Aeronáuticas podrían exigir el despliegue de estos equipos para reunir información de vuelo y datos de seguridad con el objeto de evaluar el nivel de riesgo de los distintos operadores en comparación con los promedios de otros vuelos similares. También evaluar, en determinadas áreas sin vigilancia ATS y con zonas prohibidas o restringidas, el cumplimiento de los planes de vuelo fuera de estas zonas.

3.2 Los pilotos y las asociaciones pueden utilizar estos equipos para supervisar y analizar su actividad de vuelo y disfrutar de avanzadas capacidades de reproducción vuelo.

3.3 Las escuelas de vuelo y operadores de flotas de aeronaves pequeñas, así como de aviación general apreciarán la capacidad de estos equipos para monitorear automáticamente el comportamiento crítico de los pilotos comparados contra una amplia gama de criterios. Los estudiantes, profesores y pilotos, podrán disfrutar de la posibilidad de revisar cada vuelo con gran detalle solo con un navegador de Internet utilizando el Google Earth Plug-In, Google Maps y la última tecnología HTML 5 streaming de audio.

4. RECOMENDACIONES

4.1 Se inste a los Estados a evaluar estas tecnologías emergentes y aprobar su utilización en aras de mejorar la vigilancia de la seguridad operacional.

4.2 Se inste a la secretaria de la OACI a recopilar más información de las tecnologías emergentes y de bajo costo y su difusión entre los Estados para la mejora de la aviación general.

5. MEDIDAS PROPUESTAS A LA ASAMBLEA

5.1 Se invita a la Asamblea a tomar nota de la información presentada y considerar las recomendaciones que se especifican en el numeral 4 de la presente Nota de estudio.



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 31: Seguridad operacional de la aviación — Cuestiones emergentes

SISTEMA DE REPORTE DE OCURRENCIAS CON MERCANCÍAS PELIGROSAS

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

RESUMEN

Un sistema global de reporte de ocurrencias con mercancías peligrosas es necesario para facilitar y estandarizar la comunicación de ocurrencias entre los Estados y OACI. Ese sistema sería responsable por almacenar datos e informaciones que podrían ser utilizados por los Estados como herramientas para la identificación de riesgos y el gerenciamiento de la seguridad operacional.

Decisión de la Asamblea: Se insta a que la Asamblea:

- a) Tomar nota de la información;
- b) Instar la OACI a desarrollar un sistema global de reporte de ocurrencias con mercancías peligrosas.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Seguridad operacional |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Ninguna |
| <i>Referencias:</i> | Anexo 18 – Transporte aéreo seguro de mercancías peligrosas Doc. 9284 – Instrucciones técnicas para el transporte aéreo seguro de mercancías peligrosas |

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Instrucciones Técnicas, Parte 7, Capítulo 4 (Doc 9284) presentan los requisitos para los operadores aéreos respecto al reporte de accidentes e incidentes aeronáuticos, así como otras ocurrencias¹ con mercancías peligrosas, tales como mercancías peligrosas no declaradas o declaradas de manera equivocada.

(*)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.

1.2 Instrucciones Técnicas Suplementares, Parte S-7, Capítulo 4, de otro modo, presentan recomendaciones a los Estados respecto a los accidentes, incidentes y otras ocurrencias con mercancías peligrosas. Esas provisiones incluyen el reporte de ocurrencias entre los Estados e OACI.

1.3 Algunos de los Estados miembros de la OACI poseen sistemas de reporte de ocurrencias con mercancías peligrosas muy desarrollados, así que son capaces de suministrar e intercambiar informaciones sobre tales ocurrencias de un modo rápido y eficiente. Sin embargo, la mayor parte de los Estados miembros no posee un sistema efectivo de intercambio de informaciones y no son capaces de beneficiarse de las experiencias de otros Estados debido a la ausencia de un sistema estandarizado que sirva de referencia global. Ese problema dificulta a informaciones estadísticas relevantes que podrían orientar la adopción de medidas preventivas de ocurrencias con mercancías peligrosas.

1.4 La identificación de riesgos debe ser basada en una combinación de medidas reactivas y proactivas de coleta de datos de seguridad operacional. Desde una perspectiva proactiva, los Estados deberían establecer mecanismos para asegurar la captura y el almacenamiento de datos sobre peligros y riesgos a la seguridad operacional, incluyendo las informaciones sobre mercancías peligrosas. Los Estados deberían también instituir mecanismos para el desarrollo de informaciones consolidadas a partir de los datos almacenados y para el intercambio de esas informaciones con los proveedores de servicios y otros Estados.

1.5 Un sistema global y centralizado de reporte de ocurrencias con mercancías peligrosas traería considerables beneficios para todos los Estados miembros, dado que permitiría el compartir de informaciones críticas de seguridad operacional.

2. Requisitos a los operadores de reporte de ocurrencias con mercancías peligrosas

2.1 Doc 9284 y su Suplemento establecen requisitos de notificación para los operadores. Esos requisitos incluyen accidentes e incidentes con mercancías peligrosas, así como ocurrencias relacionadas a las mercancías no declaradas o declaradas de modo equivocado. Otras ocurrencias que podrían ser reportadas incluyen aquellas causadas por la no conformidad en el cargamento, segregación, separación o acomodación de las mercancías peligrosas. El **Apéndice A** contiene una referencia detallada sobre los requisitos de notificación establecidos en el Doc 9284 y su Suplemento.

3. Provisiones sobre los Estados y las ocurrencias con mercancías peligrosas

3.1 La Parte S-7, Capítulo 4 del Suplemento de Instrucciones Técnicas destacan la importancia de la investigación, reporte y análisis de los incidentes en el transporte aéreo de mercancías peligrosas. Las provisiones también incluyen información sobre notificaciones de ocurrencias entre los Estados, formato y contenido de las notificaciones, investigación de incidentes y accidentes, así como el reporte de incidentes a otros Estados y a la OACI.

3.1 Esas provisiones son consistentes con aquellas relatadas en los requisitos para los Sistemas de Gerenciamiento de Seguridad Operacional y los Programas de Seguridad Operacional de lo Estados establecido en el Doc 9859.

4. Acciones en la Región (Brasil)

4.1 En la Región, Brasil promocionó una diversidad de iniciativas para aumentar el conocimiento sobre los reglamentos internacionales que tratan del transporte de mercancías peligrosas entre todas aquellas organizaciones y entidades que de alguna manera están involucradas en el tema. Algunas de las acciones ejecutadas son las siguientes: cursos y seminarios sobre el asunto que cuentan con la

participación de agencias estatales; investigación de diversas ocurrencias; establecimiento y mantenimiento de una base de datos sobre eventos con mercancías peligrosas; publicaciones; reglamentación específica; y la coordinación del Proyecto para la Vigilancia Coordinada de Mercancías Peligrosas, en el ámbito del Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP). El **Apéndice B** contiene una lista detallada de las acciones desarrolladas por la autoridad de aviación civil de Brasil (ANAC).

5. Acciones en el Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) – CLAC/OACI

5.1 En noviembre de 2012, el Proyecto para la Vigilancia Coordinada de Mercancías Peligrosas fue aprobado en el 25ª Junta General de lo Sistema Regional de Vigilancia de Seguridad Operacional (SRVSOP), lo cual está siendo corrientemente ejecutado por los Estados miembros del SRVSOP.

5.2 El módulo 2 de ese proyecto está previsto para iniciarse en enero de 2014 e incluye la creación de un sistema regional integrado para el reporte de ocurrencias con mercancías peligrosas que sea capaz de recibir, almacenar y generar datos estadísticos e información. La intención del proyecto es que el sistema esté accesible a todos los Estados miembros del SRVSOP.

5.3 El sistema integrado proveerá a todos los Estados miembros de un instrumento estandarizado para el inmediato reporte de ocurrencias con mercancías peligrosas. Sin embargo, a pesar de los considerables beneficios proporcionados por el sistema integrado regional, las ventajas de un sistema global son aún más relevantes. Información adicional sobre el sistema latinoamericano puede obtenerse en el siguiente dirección website: <http://www1.lima.icao.int/srvsop/>.

6. Acciones en el Panel de Mercancías Peligrosas (Dangerous Goods Panel – DGP)

6.1 Las notificaciones de ocurrencias con mercancías peligrosas y la necesidad de desarrollarse un sistema global de reporte fue discutida por los miembros del Panel de Mercancías Peligrosas de la OACI (*Dangerous Goods Panel – DGP*) en sus encuentros y en reuniones del *DGP Working Group of the Whole (WGW)*. Dos notas de estudio fueron presentadas en el GW/12, realizado en octubre 2012. Aunque ambos documentos hayan sido aceptados por los miembros, no se ha percibido grandes avances en el tema. Información adicional sobre los progresos del DGP se detalla en el **Apéndice C**.

7. Necesidad de un sistema global para el registro de ocurrencias con mercancías peligrosas

7.1 El crecimiento del transporte aéreo de mercancías peligrosas combinada con el intenso desarrollo tecnológico hacen necesario la creación de nuevas herramientas para garantizar niveles aceptables de seguridad operacional. Un ejemplo: pruebas ejecutados por algunos países y los recientes eventos relacionados con el transporte de baterías de *lithium* o con su utilización en el vuelo, alertan para los riesgos existentes en este tipo de material.

7.2 Un sistema global de registro de ocurrencias permitiría el rápido registro e intercambio de datos e informaciones entre los Estados y la OACI. Además, el sistema permitiría también que aquellos Estados que no poseen recursos adecuados desarrollen herramientas locales de registro con la finalidad de tener acceso las informaciones críticas de seguridad operacional y a las mismas capacidades de registro y procesamiento de cualquier otro Estado. En última instancia, este método proactivo de prevención permitiría la identificación temprana de peligros y el adecuado gerenciamiento de riesgos.

7.3 El **Apéndice D** incluye un ejemplo de la aplicación de ese sistema global.

A38-WP/xxxx
TE/xx

7.4 Las etapas mínimas exigidas para el desarrollo y el establecimiento de un sistema global de registro de ocurrencias con mercancías peligrosas están descritas en el **Apéndice E**.

8. **MEDIDAS SUGERIDAS A LA ASAMBLEA**

8.1 Se invita la Asamblea a:

- a) Tomar nota de la información presentada; y,
- b) Solicitar a la OACI que desarrolle un sistema global de reporte de ocurrencias con mercancías peligrosas.

— FIN —

APPENDIX A

NOTIFICATION REQUIREMENTS ESTABLISHED ON DOC. 9284 AND ITS SUPPLEMENT

Item 4.4 of Part 7 of the Technical Instructions, presents requirements for reporting of accidents and incidents involving dangerous goods by operators to their respective authorities.

Item 4.5, on the other hand, comes to occurrences related to undeclared and misdeclared dangerous goods. Such occurrences must also be reported to the appropriate authorities.

Item 4.6 addresses other types of occurrences involving dangerous goods that must also be reported by the operator to the State of the Operator and the State of Origin. Such occurrences are those caused by noncompliance in loading, segregation, separation or accommodation, or the absence of necessary information about dangerous goods to the pilot-in-command.

Item 4.7 brings requirements about the types of information to be provided in cases of accidents and serious incidents involving the transport of dangerous goods as well as requirements for information to be provided to emergency response service.

Chapter 4, Part S-7 of the Supplement to the Technical Instructions, introduces provisions relating to dangerous goods occurrences. This chapter highlights the importance of research, reporting and analysis of incidents involving the transport of these items by air. The provisions of this chapter also includes information about occurrences notifications between the States involved (IT S-7, 4.2), format and contents of notifications (TI S-7, 4.2), investigation of incidents and accidents (TI S-7, 4.3 & 4.6) and also reports of incidents to other States and to ICAO (TI S-7, 4.4 & 4.5).

APPENDIX B

ACTION PROMOTED BY ANAC

Some of the actions undertaken by ANAC and that are in progress or under consideration are:

- Conducting of courses in air transport of dangerous goods with the participation of aviation industry employees, Ministry of Health, National Health Surveillance Agency, Brazilian Institute of the Environment, etc.;
- Conducting seminars in transport of biological and infectious substances involving aviation industry employees, Brazilian Designated Postal Operator - DPO, Ministry of Health, National Health Surveillance Agency, Brazilian Institute of the Environment, etc.;
- Conducting seminars in transport of lithium batteries;
- Conducting of courses in air transport of dangerous goods specific to employees of Brazilian DPO, with a view to obtaining authorization for the transport of lithium batteries in the mail;
- Participation in events of safety with the theme of awareness on the transport of dangerous goods by air;
- Maintenance of a database of dangerous goods occurrences and investigation of all types of events reported;
- Creation and updating of regulations and instructions on the transport of dangerous goods by air;
- Publication of the Brazilian State Variations, including a requirement for sending monthly report for all operators operating in Brazilian territory (BR3) in order to optimize the monitoring of the transport of dangerous goods by air in national territory;
- Participation in the electronic AWB project (CT-e), system responsible for storing and treating electronically all data relating to the carriage of domestic cargo in the national territory;
- Coordination of the Project for Coordinated Surveillance of Dangerous Goods Transport together with the ICAO Regional Office in Lima.

APPENDIX C

ACTIONS AT THE DANGEROUS GOODS PANEL

The issue of occurrences involving dangerous goods has been treated by members of the Dangerous Goods Panel (DGP) in Panel meetings as well as meetings of the DGP Working Group of the Whole (WGW)

At the WGW/12 meeting held in October 2012, two working papers relating to occurrences with dangerous goods were presented. One sought to define the terms "dangerous goods event" and "dangerous goods discrepancy" understanding that there is a gap in the Technical Instructions for some types of minor occurrences that are not considered accidents or incidents involving dangerous goods and identifying the need for a term that summarizes all abnormal occurrences involving the transport of dangerous goods by air. The other paper, on the other hand, had the need of creating a database for reporting dangerous goods occurrences.

Both working papers were well accepted. However, it was understood that the first paper needed further discussions on the subject to be approved. This discussion would be addressed by the creation of a working group suggested by the other working paper.

At the WGW/13 meeting held in April 2013, participants talked again about the creation of a dangerous goods occurrence reporting system. Members recognized that the working group to be created did not have much progress in the work that would be done by correspondence and recognized the difficulty of conducting a job of this size without meeting face to face.

It was also concluded that the needs of a global system are different from the needs of a national occurrence report system and that the functions and information of the system should be well defined, since there is sensitive data that states cannot share about their occurrences.

It was suggested that the Secretariat of the DGP get in touch with UNECE to verify if efforts could be combined with a view that organization has started the development of a dangerous goods occurrence report system. Members also suggested the formation of a new working group on the occasion of the meeting and it was decided to conduct this job by correspondence again. The issue would be addressed by the working group during the DGP/24 meeting.

APPENDIX D

EXAMPLE OF APPLICATION

A dangerous goods occurrence with a package loaded in State A with destination in State B, carried by a State B operator, occurred in a State C territory.

Taking into consideration that the event has been classified as a dangerous goods incident, according to 7;4.4 of the Technical Instructions, the occurrence must be reported by the operator for the State of Operator (B) and the State in which the incident occurred (C).

Considering that the incident was a spill of corrosive substance in the cargo compartment of the aircraft and that it has been determined at the time of the occurrence that the cargo had not been loaded in accordance with Chapter 2 of Part 7 of the Technical Instructions, this incident should have also been reported to the State of Origin (A), as established in 7, 4.6 (a) of the Technical Instructions

Thus, there would be three different States that should have been notified about the occurrence by the operator.

Considering that a number of similar occurrences with the same State (A) as State of Origin has been observed, according to S-7; 4.5.1 of the Supplement to the Technical Instructions, the State in which the incident occurred must report the occurrence to the State of Origin and to ICAO, as this information may prevent the recurrence of similar incidents.

Assuming that the operator has notified the incident only to the State in which the event occurred (C), the fact that this State reports the occurrence in a centralized system used by all States and also by ICAO would make that the communication of the incident arrive fast and efficiently to all other States that should be aware of the fact and still to the ICAO. Thus, the operator could be questioned by the other states involved (A and B) on the lack of reporting in accordance with the requirements of the Technical Instructions

In addition, the report and the conclusions of the investigation of the incident could be made available online to all states involved in the occurrence and to other states that are interested but do not have experience with the subject in order to act in a case of similar occurrence in their territories.

APPENDIX E

STEPS REQUIRED TO DEVELOP THE GLOBAL DANGEROUS GOODS REPORTING SYSTEM

The development of the system should involve at least the following steps:

- Inclusion of definitions of occurrence and discrepancy with dangerous goods in the Technical Instructions;
- Identification of the needs and scope of the system;
- Setting the language or languages to be used (at least the English);
- Identification of different types of classification for dangerous goods occurrences (eg.: by type of occurrence - discrepancy, incident, accident; by type of volume - cargo, baggage, mail; etc.);
- Establishment of the types of occurrences that must be reported by States to ICAO;
- Establishment of the types of occurrences that must be reported by the State in which the event occurred to other states involved (State of Operator, State of Origin, etc.);
- Definition of the fields, information and data to be entered in the reports and the format of information and data of such reports;
- Definition of information that may or may not be shared among the States involved in the occurrences, among other states and between these and ICAO, considering confidentiality reasons;
- Establishment of the types of reports to be generated by the system.



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 35: Navegación Aérea- Apoyo a la implantación

**APOYO DE LOS ESTADOS SUDAMERICANOS MIEMBROS DE LA COMISIÓN
LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL A IMPLANTACIÓN DEL PLAN MUNDIAL DE
NAVEGACIÓN AÉREA**

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

RESUMEN

En esta NE se presenta el soporte que brinda el Proyecto Regional RLA/06/901 “Asistencia en la Implantación de un Sistema Regional de ATM Considerando el Concepto Operacional ATM y el Soporte de Tecnología Comunicaciones, Navegación y Vigilancia correspondiente” en la implementación del Plan mundial de navegación aérea y la necesidad de seguir apoyando el trabajo que este realiza. Los Estados que forman parte del proyecto son: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a convenir en las recomendaciones contenidas en el párrafo 5.

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Seguridad operacional — Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | No aplica |
| <i>Referencias:</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Sexta Reunión del Comité de Coordinación, Proyecto Regional RLA/06/901, informe final |

1. INTRODUCCION

1.1 El apoyo a la implantación del Plan mundial de navegación aérea en la Región Sudamericana se viene dando de manera sostenida desde hace varios años a través de los Proyectos Regionales de Cooperación Técnica. En el año 1998 se dio inicio al Proyecto “Transición a los sistemas CNS/ATM en las Regiones CAR y SAM (RLA/98/003). El objetivo de este proyecto fue asistir a los Estados en la implantación de los nuevos sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) de acuerdo con el Plan regional de implantación CAR/SAM y las normas y métodos recomendados de la OACI. Financiado por 15 países de las regiones CAR y SAM, con una duración inicial prevista de 3 años y se prolongó hasta el año 2006.

(*)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.

- 1.2 Las operaciones del proyecto constituyeron un instrumento importante en la reestructuración de la red de rutas ATS mediante rutas de navegación de área (RNAV), involucrando 64 rutas RNAV implantadas, la realineación/extensión de 44 rutas ATS, la eliminación de 19 rutas ATS y la implantación de 12 segmentos de rutas ATS, así como el plan de implantación de la separación vertical mínima reducida (RVSM) y la implantación de la performance de navegación requerida (RNP 10) en el tramo Santiago de Chile-Lima. Se realizaron tres seminarios sobre aspectos institucionales de los sistemas CNS/ATM, estudios para apoyar al Sub-Grupo de Aspectos Institucionales del GREPECAS sobre las posibles alternativas de arreglos institucionales, misiones de asesoramiento a los Estados para verificar la situación de la implantación del sistema geodésico mundial WGS- 84 y cuatro seminarios sobre coordenadas WGS-84 y temas de información aeronáutica, capacitándose a más de 150 especialistas en estas materias, entre los más de 1,400 profesionales de las regiones CAR y SAM que participaron en distintos seminarios y talleres de trabajo organizados por el proyecto.
- 1.3 La Novena Reunión de Autoridades de Aviación Civil de Sudamérica (RAAC/9), celebrada en Santiago de Chile del 18 al 20 de abril de 2005, al analizar los resultados del Proyecto RLA/98/003 sobre Transición a los Sistemas CNS/ATM en las regiones CAR y SAM y las conclusiones de la AN-Conf/11, consideró necesario el establecimiento de un nuevo proyecto regional de cooperación técnica para guiar a los Estados SAM en la implantación de un sistema regional de ATM considerando el concepto operacional de la ATM mundial y el soporte de CNS correspondiente.
- 1.4 Desde el año 2007 se viene realizando el Proyecto Regional RLA/06/901 “*Asistencia en la Implantación de un Sistema Regional de ATM Considerando el Concepto Operacional ATM y el Soporte de Tecnología Comunicaciones, Navegación y Vigilancia correspondiente*” cuyo objetivo es proveer asistencia a las autoridades de aviación civil de los Estados y organizaciones participantes para el desarrollo de iniciativas del plan mundial de navegación aérea que contribuyan a la implantación de un sistema regional de gestión del tránsito aéreo, considerando el concepto operacional de ATM mundial y el soporte de tecnología CNS correspondiente, incluyendo los elementos AGA, AIS y MET que sean necesarios, el intercambio de experiencias en los procesos y la capacitación de personal en las materias involucradas.
- 1.5 Los Estados que forman parte del proyecto RLA/06/901 son: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. La participación en este proyecto está abierta a los Estados de la región SAM que quieran formar parte del mismo y apoyar en su financiamiento. El financiamiento de este proyecto se efectúa con el aporte voluntario de los Estados participantes.

2. SITUACIÓN ACTUAL

- 2.1. El proyecto ha efectuado tareas para apoyar en la implementación de la optimización de la red de rutas ATS los que significó el realineado de 19 rutas, supresión de 18 rutas e implementado 15 nuevas rutas RNAV; los que significó a la Región una reducción de 22 500 Ton CO2 anuales , además de proveer con el apoyo para el desarrollo de documentos tales como: Plan Regional de Implantación de la Navegación Aérea basado en la Performance para la Región Sudamericana (PBIP) actualizado con la metodología ASBU; optimización de la red de rutas ATS SAM, análisis operacional para comprobar que el procedimiento de navegación RNAV 5; Modelo de suplemento AIC para la implantación PBN que contenga normas y procedimientos aplicables. Asimismo la implantación del RNAV 5, interconectividad de sistemas AMHS e Interoperabilidad entre centros de control con AIDC; y apoyo en la implementación en el nuevo formato de Plan de vuelo.

- 2.2 Asimismo ha servido como apoyo a la transición del AIS al AIM en cuanto al desarrollo de todos los procesos documentados orientados a lograr la implantación del QMS en los Servicios De Información Aeronáutica y otro tanto en la implementación del QMS en los servicios Met de la Región. Asimismo, se ha desarrollado el Plan de acción para la implantación del e-TOD y las especificaciones Técnicas y el Modelo de acuerdo para Nivel de Servicio (SLA)
- 2.3 Actualmente ha iniciado el proceso de adquisición del servicio RAIM para la Región SAM lo que significara un apoyo en la implementación PBN de la Región. Asimismo dentro de las actividades de capacitación se ha enfatizado en la generación de conocimiento del personal de Aeródromos de la región (tanto operadores como autoridades) con la finalidad de facilitar el cumplimiento de los requerimientos de certificación de aeródromos.
- 2.4. Para llevar a cabo los logros anteriores el Proyecto ha apoyado en el desarrollo y realización de 25 reuniones de trabajo y alrededor de 28 seminarios y cursos, los cuales contaron con la participación de más 1,400 personas, siendo 1,206 de la Región SAM; emitiéndose 404 becas.

3. SITUACIÓN PREVISTA AL FINALIZAR EL PROYECTO

- 3.1 Se habrá logrado la planificación e implantación de varias iniciativas del plan mundial de navegación aérea en forma coordinada y homogénea en la Región Sudamericana, así como el intercambio de experiencias durante el proceso y de información y conocimientos a través de reuniones, seminarios y otros eventos de capacitación, incluyendo:
- a) La aplicación del concepto de navegación basada en la performance (PBN), con la incorporación de capacidades avanzadas de navegación de aeronaves en la infraestructura del sistema de navegación aérea, incluyendo la implantación de un servicio regional de predicción de la disponibilidad RAIM para la Región SAM a través de un sitio web en apoyo de los procedimientos PBN en ruta, área terminal y aproximación.
 - b) La aplicación de medidas de gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM), a escala regional.
 - c) La evolución de la infraestructura de comunicaciones aeronáuticas móviles y fijas,
 - d) La implantación de un plan de direccionamiento de protocolos de interfaz (IP) para compatibilizar las aplicaciones de la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN) a nivel regional.
 - e) La elaboración de un plan de instalaciones del GNSS a mediano y largo plazo.
 - f) La implantación operacional de la vigilancia basada en el enlace de datos.
 - g) La implantación de estrategias de gestión y diseño de aeródromos.
 - h) La difusión de información electrónica de calidad asegurada en tiempo real
 - i) La optimización de la red de rutas ATS de la Región SAM.
 - j) La propuesta de un Plan Regional de Implantación de Navegación Aérea basada en la Performance para la Región SAM (SAM ANIP).
 - k) El adoctrinamiento de las autoridades concernientes y la capacitación del personal técnico involucrado en los temas tratados por el proyecto.
- 3.3 Se habrán establecido sistemas de garantía de calidad en los servicios MET y AIS
- 3.4 Los Estados habrán establecido programas de seguridad operacional y exigirán que los proveedores de servicios aéreos ponga en práctica un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) aprobado por el Estado.

3.5 La automatización de la gestión del tránsito aéreo y la integración de sus servicios habrá mejorado la calidad de la información relativa al tránsito aéreo y el aumento en la capacidad, eficiencia y seguridad de las operaciones de vuelo.

3.6 La implantación de bases de datos en tiempo real para la navegación satelital, incluyendo la información aeronáutica y meteorológica, los planes de vuelo, la información radar y su correspondiente integración

4. CONCLUSION

4.1 Corresponde a cada Estado la misión de proveer las instalaciones y servicios previstos en el plan mundial dentro de su territorio. A través de este proyecto, los Estados de la Región Sudamericana ha venido apoyando la implantación de Plan Mundial de navegación aérea, de forma colaborativa, compartiendo costos en la implantación y capacitación de los diversas instalaciones y servicios previstos, incluyendo aquellos sistemas que requieran de mecanismos de tipo multinacional para su operación y mantenimiento. Si estas tareas se efectuaran en forma independiente por cada Estado, quizás no se hubiesen logrado los avances y la homogeneidad en los sistemas que son necesarios para el creciente tránsito aéreo mundial y regional.

5. MEDIDAS PROPUESTAS A LA ASAMBLEA

5.2 Se invita a la Asamblea a la Comunidad Aeronáutica Internacional y a los Estados de la OACI, a tener en cuenta el modelo del Proyecto RLA/06/901 para la implantación de las instalaciones y servicios necesarios, incluyendo aquellos sistemas que requieran de mecanismos de tipo multinacional para su operación y mantenimiento con miras a la implementación del ASBU.



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA INFORMATIVA

A38-IP/xxxx

AD/xx

.../.../13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES**COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 35: Navegación Aérea – Apoyo a la implantación****AVANCE DE LA IMPLANTACIÓN PNB EN CENTROAMERICA**

(Nota presentada por los Estados Centroamericanos (*) Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil – COCESNA)

RESUMEN

Esta nota presenta el progreso más reciente alcanzado por la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), en aspectos de implementación del PNB.

| | |
|-----------------------------------|---|
| <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</i> |
| <i>Referencias:</i> | <i>RPBANIP versión Mayo 2011 IPBN ACNA versión 10 de agosto de 2011</i> |

(*)Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Agencia Centroamericana de Navegación Aérea (ACNA) de la Corporación Centroamericana de Navegación Aérea COCESNA desarrolló sus actividades en referencia con el documento RPBANIP, versión de Mayo 2011, aprobada por la cuarta reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/4), y la del Plan de Implementación PBN (IPBN) en su versión del 10 de agosto de 2011.

2. SEGUIMIENTO A LOS AVANCES DE LA IMPLEMENTACION PBN EN CENTROAMERICA

2.1 A continuación se hace una breve reseña de los avances más importantes ACNA-COCESNA, en cumplimiento de los objetivos regionales de performance (ORP/RPO) y las tareas del Plan de Acción para la Implementación PBN regional.

RPO 1.- OPTIMIZACIÓN DE LA ESTRUCTURA DE RUTAS ATS EN EL ESPACIO AÉREO EN RUTA

COCESNA ha apoyado la implementación de 18 rutas RNAV en el espacio aéreo Superior de la Región de Información de Vuelo (FIR) de Centroamérica, esperando adicionar para el año 2013 un mínimo de seis rutas más, aportando así beneficios para la eficiencia en:

- Reducciones en el consumo de combustible;
- Capacidad de las aeronaves de conducir el vuelo más cercano a sus trayectorias preferidas;
- Aumentar la capacidad del espacio aéreo;
- Facilitar la utilización de tecnologías avanzadas (v.g., llegadas basadas en FMS) y herramientas de apoyo de decisiones ATC (v.g., separación y secuenciamiento), por lo tanto las mismas aumentan la eficiencia.

RPO 2. IMPLEMENTACIÓN DEL USO FLEXIBLE DEL ESPACIO AÉREO (FUA)

- a) COCESNA tiene conocimiento que en los Estados de Centroamérica existen acuerdos ATS con las autoridades militares. Algunos de ellos han establecido Comités de Coordinación Civil-Militar.
- b) Se han realizado coordinaciones con los Estados de Belice (MZP1) y Honduras (MHR5) para la consideración de la reducción o eliminación de los espacios aéreos prohibidos o restringidos que afectan algunas de las aproximaciones principalmente

RPO 3. MEJORAR EL EQUILIBRIO ENTRE DEMANDA Y CAPACIDAD (DCB)

Mediante el desarrollo del proyecto de Implementación de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM) entre todos 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 al Estado de Costa Rica en la creación del Sub-Centro ATFM;
- f) Se ha proporcionado apoyo al Estado de Guatemala en la creación del Sub-Centro ATFM;
- g) Se tiene proyectado para el segundo semestre la habilitación de un Sub-Centro ATFM en el Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica (ICCAE) de COCESNA en El Salvador.

RPO 4 MEJORAR LA COMPRENSIÓN SITUACIONAL DE LA GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO (ATM)

- 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 preparación el acuerdo respectivo para COCESNA-Jamaica
- c) Continuación de los trabajos de análisis para datos de Vigilancia dependiente automática-radiodifusión (ADS-B).
- d) Planificación de ensayos para el 2013 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 Central American.

En apoyo al proyecto C2 del GREPECAS, COCESNA ha contribuido en la coordinación con expertos de los Estados en diferentes temas y sus avances respectivos se resumen así:

Revisión de la Estrategia Regional de Vigilancia para la Implantación de los sistemas en apoyo a la mejora de la conciencia situacional.

- a) En concordancia con el Estrategia Regional Unificada de Vigilancia para la región CAR SAM, específicamente para las Implementaciones en el espacio Aéreo en Ruta y en TMA a mediano plazo (2010-2015), COCESNA ha tomado en cuenta en la implementación del nuevo sistema automatizado Aircon 2100 CENAMER, 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.

- b) Las funcionalidades indicadas en el párrafo anterior serán implementadas en febrero 2014, con la entrada en operación del nuevo sistema ATS CENAMER. Dadas estas nuevas fechas de implementación en los sistemas de COCESNA, se propone como nueva fecha a considerar Abril 2014, para la evaluación de las mejoras a ser adquiridas en los sistemas Automatizados y relativos a la conciencia situacional.

Lineamientos para mejoras en alarmas electrónicas terrestres y aéreas.

- a) Se envió encuesta sobre alarmas electrónicas implementadas en cada Estado. Se recibieron encuesta de parte de Guatemala, Cuba, Espacio Superior C.A. - COCESNA, San Martin.
- b) Se ha establecido nueva fecha para los Estados de C.A pendientes de entregar la encuesta, para fecha 18 de junio 2013.

Guía de directrices para la implementación operacional del ADS-B e intercambio de datos.

- a) La participación de la experta para la ejecución de la tarea ha sido propuesta.
- b) El documento de implementación del ADS "C" fue enviado por parte de la experta de SITA. Este documento ya les fue circulado a los resto de integrantes de expertos, para contar con sus aportaciones al respecto de la implementación del ADS "B".

Acción pendiente:

- a) La FAA remitirá sus avances en cuanto al tema de implementación ADS "B" en USA, en base de lo cual el panel de expertos podrá conocer estas experiencias con vistas a elaborar una propuesta de guía de Implementación.

Guía de orientación en apoyo a la Implantación del ATFM.

- a) No hay avance significativo a la fecha pues no se ha remitido aun la documentación por parte del encargado de dicha actividad.

Guía de orientación para el uso del AIDC con la finalidad de reducir errores de coordinación.

- a) El coordinador de la actividad recibió las dos guías de uso en el AIDC, una para la región SAM y otra para la región CAR NAM.
- b) Se analizará en las próximas reuniones de la OACI, con el liderazgo de Cuba, la alternativa de unificar el uso de una sola guía para las regiones CAR NAM y SAM

Guía de orientación para elaborar SIGMET en formato gráfico.

- a) COCESNA ha implementado a partir de mayo 2013 la opción gráfica de seguimiento a los SIGMET por medio de su página web. Se puede observar dicha ayuda gráfica en la dirección: <http://apps.cocesna.org/eAIM/servlet/metarview>.

RPO 5. IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO FORMULARIO DE PLAN DE VUELO MODELO DE LA OACI

El Proyecto "Implementación del Nuevo Formato de Plan de Vuelo (FPL) para COCESNA" Cumplió con el objetivo de establecer una estrategia para realizar la implementación de la capacidad de gestión del nuevo formato FPL a través del sistema de mensajería aeronáutica de la FIR Centroamérica y las actividades principales fueron:

- Realizar las estrategias necesarias para desarrollar los trabajos de implementación del nuevo formulario de plan de vuelo en la red de mensajería aeronáutica;
 - Actualizar el Software del Sistema Mensajería Aeronáutica AFTN/AMHS de COCESNA;
 - Brindar la capacitación pertinente para que los usuarios operativos a nivel de Centro América cuenten con las habilidades necesarias para utilizar las aplicaciones software desarrolladas por COCESNA;
 - Crear los sistemas de respaldo (backups) necesarios y planes de contingencia del Proyecto que abarquen los diferentes escenarios considerando las diferentes opciones técnicas y operativas.
 - Realizar la planificación de transición del Sistema, ensayos, pruebas internas y externas.
 - Realizar las publicaciones necesarias para mantener a los usuarios de la FIR centro América informados de igual forma crear los espacios para que las FIR adyacentes den seguimiento al trabajo elaborado para coordinar pruebas entre los diferentes ATC.
- a) Este RPO se ha completado exitosamente permitiendo una transición armonizada y coordinada al nuevo formato modelo OACI desde el 15 de noviembre del 2012, gracias al trabajo del CA/ANE/WG y demás grupos de trabajo, usuarios, explotadores y organismos internacionales como COCESNA, CANSO e IATA.
- b) Para estas actividades, se introdujeron las mejoras requeridas en los sistemas de procesamiento parte AFTN y planificación de mejoras a los sistemas ATC; establecimiento y revisión de los acuerdos bilaterales entre los Proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) de los espacios aéreos y regiones adyacentes para los ensayos y la interfaz de los sistemas de procesamiento del Nuevo Formulario de Plan de Vuelo modelo OACI (FPL); publicación de las normas y procedimientos requeridos para evitar la duplicidad o errores en la presentación del FPL; realización de programas de capacitación; y una revisión del número suficiente personal calificado en los ANSP.
- c) Con este RPO se han encaminado acciones para mejorar y reducir la generación de planes de vuelos duplicados, faltantes y degradados.

RPO 6 MEJORAR EL SISTEMA DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SAR)

El Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR) proporcionado por COCESNA dentro de la SRR Centroamérica está supeditado a lo establecido en los acuerdos regionales suscritos por COCESNA y los países miembros de la SRR Centroamérica así como las normas y métodos recomendados internacionales, de conformidad con el artículo 25 del convenio sobre aviación civil internacional.

La Unidad de Búsqueda y Salvamento (SAR) RCC/SPOC en Conjunto con IT COCESNA han venido desarrollando un Programa que permitirá a los estados miembros realizar directamente por medio del SIAR (Sistema Información Aeronáutico Regional) el registro de equipos de emergencia en frecuencia 406 MHZ el cual vendrá ayudar notablemente a todos los estados miembros.

Permitiendo la localización de manera puntual de cualquier aeronave o embarcación en peligro o al momento que esta requiera ayuda.

Dicho programa podrá ser instalado en los próximos meses en cada una de las Autoridades y Direcciones de Aeronáutica Civil Centroamericanas.

- a) COBUSA lleva la coordinación de las actividades de implementación SAR en Centroamérica.
- b) Existen un acuerdo entre las Autoridades de Aviación Civil, y acuerdos de cooperación entre las autoridades civiles y militares para el suministro del servicio SAR en Centroamérica.

La coordinación SAR coincide con lo indicado en manuales de organizaciones especializadas SAR en que las causas de la activación falsa de balizas ELT 406 MHz se debe a:

- Mala instalación dentro de la aeronave;
- Mal Manejo del equipo por el personal de mantenimiento de la aeronave;
- Mal Funcionamiento del ETL, PLB, EPIERB;
- Activación Voluntaria;
- Otras Circunstancias desconocidas; y
- Condiciones del ambiente.

COCESNA ya cuenta con cartas acuerdo o acuerdos SAR con todos los Estados de la región Centroamericana en lo que se refiere a los estados adyacentes a la FIR de Centroamérica,

Con los Estados de Panamá y Colombia ya se cuenta con los acuerdo SAR,

Continúan las coordinaciones para acuerdos similares con México, Cuba, Ecuador,

.


Como aporte a los Estados Miembros COCESNA y por iniciativa de la Unidad de Coordinación SAR (RCC/SPOC) se le solicito a Gerencia de tecnología (IT) desarrollara una aplicación para llevar el registro de los equipos de emergencia dentro del programa Sistema de Información para la Administración de Regulaciones (SIAR), este permitirá el registro de equipos de emergencia cumpliendo con las recomendaciones de OACI, además se podrá tener una actualización en la base de datos de todo el parque aeronáutico centroamericano. Facilitando el registro de los nuevos dispositivos en frecuencia 406 MHz tanto para ELT, EPIRB, PLB, lo cual será una herramienta de gran utilidad a la aviación civil Centroamericana.

Esta funcionalidad contará con registros específicos y además con todos los detalles de la aeronave, fotografías de la misma y del equipo de emergencia actualizados según el nuevo formato de COSPAS-SARSAT.



Por otro lado, simultáneamente la Unidad de Coordinación de Búsqueda y Salvamento también piensa implementar un programa(software) en los próximos meses del año en curso el cual se denominará “RCC/SPOC /SAR TRACKING SYSTEM” cuya función principal será la de recibir todos los mensajes de alerta de los diferentes equipos de emergencia que se reciben en la FIR Centroamérica ubicar directamente en un mapa de la FIR de Centroamérica y la localización de la aeronave o embarcación según sus coordenadas indicadas en el mensaje recibido, además de mostrar todas las radio ayudas más próximas a esa localización, se podrá llevar también llevar una bitácora electrónica, un dashboard o pizarra para comentarios que el personal desee anotar, reporte del controlador de tránsito aéreo, estadísticas mensuales de eventos ocurridos, alertas o “warnings” cuando estas se localicen fuera de la FIR Centroamérica.

Pantallas Sistema de Información para la Administración de Regulaciones (SIAR) para registro de equipos de emergencias 406 Mhz ELT.

| Radio Balizas | | Equipos Supervivencia | |
|--|--|--|----------------------|
| Documentos | | Mensajes | |
| Documentos Jurídicos | | Seguros | |
| Generales | | Certificaciones/Autorizaciones de Matrícula | |
| Correlativo | 2000057 | Pais de Nacionalidad | GUATEMALA |
| Expediente | | Año de Fabricación | 1978 |
| Numero de Serie | 1E5-03660 | Modelo de Aeronave | A185F |
| Categoría | AVION | Nombre Comercial | |
| Clase | MONOMOTOR TERRESTRE | Certificado Tipo | 3A24 |
| Fabricante | CESSNA AIRCRAF COMPANY | Color | Rojo, blanco y negro |
| Observaciones | Peso 3.350 Lbs. Skywagon |  | |
| Base | AEROPUERTO LA AURORA | | |
| Tipo de Servicio | PRIVADO | | |
| Operador | AVIACION GENERAL | | |
| Propietario | ASOCIACION GUATEMALTECA AEREA PARA EDIFICACION (A.G.A.P.E.) | | |
| Domicilio | 13 Calle 7-20, zona 9 | | |
| Título de Propiedad | Finca: 365 Folio:65 Libro: 3 Naves y Aeronaves Registro de la Propiedad de Guatemala | | |
| <input type="checkbox"/> Esta en Posesión | Periodo de Posesión | Inicia | Vence |
| Operador Secundario | | | |
| Domicilio | | | |
| Título de Tenencia | | | |
| Datos del Certificado/Autorización de Matrícula más reciente | | | |
| Matrícula | TGABA | No. Certificado/Autorización | TGABA |
| Fecha de Registro | 25/05/1983 | Fecha de Aprobación | 25/05/1983 |
| Datos de Registro | Elaborado por: | | |
| Salvar | Imprime Perfil | Cerrar | |

Pantalla del sistema de Mensajes de Alerta RCC/SPOC /SAR TRACKING SYSTEM”

Welcome to
RCC/SPOC/SAR/TRACKING SYSTEM



To approve this request, please log in to the box
your username and password

Iniciar sesión

Usuario

Password

General

| | | | |
|-------------|----------|----------------|------------------------|
| Correlativo | 233210 | Prioridad | DD |
| Orignador | KZDC25ZA | Destinatario | MHCCZQZX |
| Fecha | 211705 | Fecha Vigencia | 01/21/2013 12:00:00 AM |
| Tipo | Otros | Resto | |

Radioayudas

| Designador | Navais | Distancia |
|------------|----------------|-----------|
| ROA | ROATAN | 5.85 NM |
| BTO | BONITO | 49.29 NM |
| LCE | LA CEIBA | 50.26 NM |
| LMS | LA MESA | 114.28 NM |
| IOS | PUERTO BARRIOS | 148.79 NM |
| BZE | BELICE | 150.45 NM |
| TNT | TONCONTIN | 186.93 NM |
| TIK | MUNDO MAYA | 231.97 NM |
| YSV | ILOPANGO | 255.21 NM |
| PZA | PUERTO CABEZA | 256.92 NM |

Coordenadas Genericas

Latitud: Cargar Radioayudas
Longitud: Ver en el Mapa

| Designador | Navais | Distancia |
|------------|----------------|-----------|
| TIK | MUNDO MAYA | 242.88 NM |
| RAB | RABINAL | 280.50 NM |
| AUR | LA AURORA | 299.75 NM |
| SJO | SAN JOSE | 324.39 NM |
| BZE | BELICE | 336.17 NM |
| IOS | PUERTO BARRIOS | 352.89 NM |
| LMS | LA MESA | 401.71 NM |
| YSV | ILOPANGO | 409.12 NM |
| CAT | EL SALVADOR | 424.84 NM |
| LCE | LA CEIBA | 456.86 NM |

1. DISTRESS COSPAS-SARSAT INITIAL ALERT
2. MSG NO. 24539 USMCC REF 56943
3. DETECTED AT 21 JAN 13 1457 UTC BY SARGAT 08
4. DETECTION FREQUENCY 406.0249 MHZ
5. COUNTRY OF BEACON REGISTRATION 314/CAMBODIA
6. USER CLASS - EPIRB MARITIME USER ID 998000
7. EMERGENCY CODE - NONE
8. POSITIONS
 RESOLVED - NIL
 DOPPLER A - 16 19.7N 086 26.8W PROB 83
 DOPPLER B - 17 56.3N 093 24.1W PROB 47
 ENCODED - NIL
9. ENCODED POSITION PROVIDED BY: NIL
10. NEXT PASS TIMES
 RESOLVED - NIL
 DOPPLER A - 21 JAN 13 1531
 DOPPLER B - 21 JAN 13 1531
 ENCODED - NIL
11. HEX ID C04830CC34D34D1 HOMING SIGNAL 121.5
12. ACTIVATION TYPE - AUTOMATIC OR MANUAL
13. BEACON NUMBER ON AIRCRAFT OR VESSEL NO. 0
14. OTHER ENCODED INFORMATION
 A. BEACON MANUFACTURER AND MODEL NUMBER - UNKNOWN/ UNKNOWN
 B. BEACON SERIAL NUMBER - UNKNOWN/ UNKNOWN
15. OPERATIONAL INFORMATION
 A. REGISTRATION INFORMATION AT C/S INTERNATIONAL BEACON REGISTRATION DATABASE
 TELEFAX:
 AFTN:
 TELEPHONE:
 FACSIMILE:
 EMAIL:
 WEB: www.406registration.com
16. REMARKS - NIL
 END OF MESSAGE
 /LASSIT
 /ENDMSG

RPO 9 OPTIMIZACIÓN Y MODERNIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE COMUNICACIONES

- Canal ATS de voz entre El Coco APP y Centro de Control de Área (ACC) de Panamá implementado.
- Canal ATS de voz Mérida ACC y Belice APP implementado.
- Operación del sistema AMHS en Centroamérica.
- Mejoras a la red de comunicaciones CAMSAT.
- Acuerdos para ensayo del procesamiento de datos ADS-C y CPDLC para el sector Oceánico Pacifico de la FIR Central American (búsqueda de solución a deficiencia).
- Pruebas iniciales para mejorar las comunicaciones VHF AMS en la FIR Kingston a través de la cooperación con COCESNA.
- Planes de implantación y ensayos de intercambio directo de datos (OLDi) en Centroamérica.

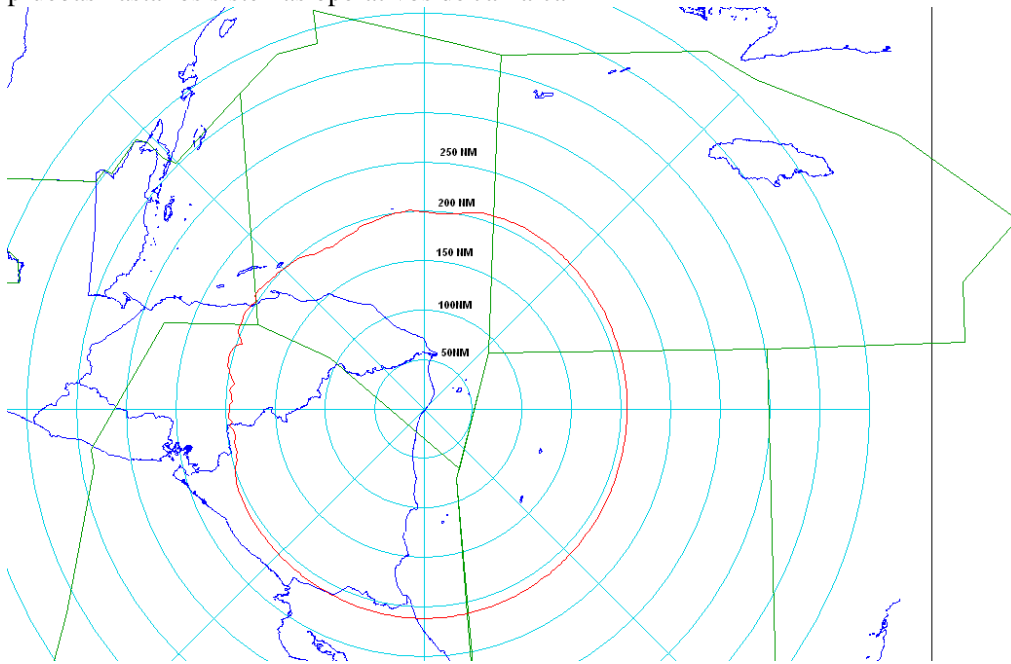
Mejorar las coberturas VHF y HF

Panamá, Jamaica han solicitado a COCESNA estudie la instalación de equipamiento VHF en su sitio de Puerto Cabezas (PZA) para solventar fallas en las comunicaciones VHF en el área fronteriza entre sus FIRs,

Se ha avanzado con Jamaica y realizado las coordinaciones con el proveedor de servicios MEVA para habilitar y probar el canal entre Tegucigalpa y Kingston y actualmente se realizan las configuraciones y pruebas.

En PZA ya se han realizado pruebas con los sistemas VHF y se ha comprobado correcta cobertura en los sitios de interés.

Al finalizar la instalación y pruebas del medio a través de la red MEVA se harán las correspondientes pruebas hasta los sistemas operativos de Jamaica



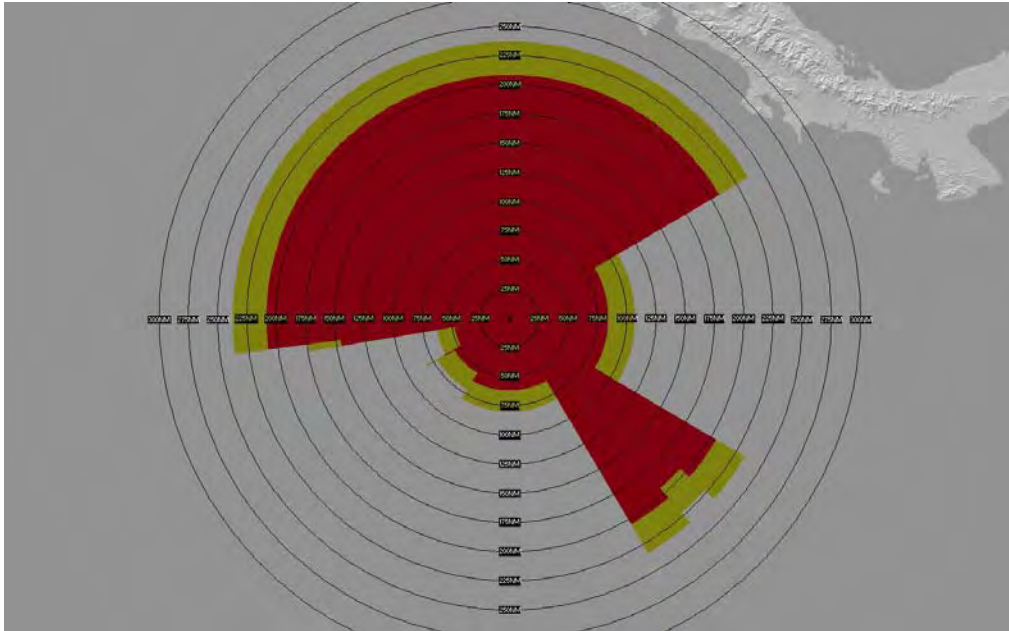
Planes para mejora a la cobertura AMS/HF en el área oceánica del pacifico de la FIR CA.

Instalación en Isla El COCO

COCESNA y el ICE (Instituto Costarricense de Electricidad) suscribieron un convenio que permitió a COCESNA la instalación en isla el COCO (en el pacifico sur) de sistemas de comunicaciones (AMS/VHF) en frecuencia 124.1 Mhz, para la implementación se ha contratado de Una VPN desde CENAMER hasta el sitio a través de infraestructura de la red interna de COCESNA Y el ICE, Actualmente el sistema está en periodo de pruebas de calidad y cobertura

Como conclusión se indica que el sitio en la isla operativamente no es el mejor en este momento, debido a la baja altura del terreno y de la torre, sin embargo es útil esta instalación para cubrir el sector Noroeste y

parte de Este y parte del Sur de la Isla y que trabaje por ahora como un sistema de respaldo a los equipos instalados en dicha frecuencia (124.1 MHz) Volcán Poás y Cerro Buenavista.



De acuerdo a lo manifestado por el ICE en un futuro cercano, pretenden desarrollar un proyecto que incluye la ubicación de una torre en uno de los puntos más altos de la isla, lo cual permitirá subsanar las limitantes actuales que presenta la cobertura, conforme a la factibilidad desarrollada.

Mejora sistemas HF

COCESNA realizó un estudio de las comunicaciones HF en la Zona Pacifico, el resultado del mismo diagnóstico que para mejorar las comunicaciones HF en el área oceánica de la FIR Centroamérica. Se requiere la instalación de una antena de Alta Ganancia, y el uso de forma estacional de las frecuencias HF, COCESNA contrato el proyecto el cual se desarrollara de forma simultánea a la modernización del Centro de Control CENAMER.

El proyecto se desarrolla en dos etapas:

La primera que corresponde al sitio de recepción de San Pedro Sula, los equipamientos y las antenas ya han sido instaladas y se pretende que finalización para el día 14 de Junio 2013.

A continuación se presentan fotografías del los equipos y antenas ya instalados



La segunda que corresponde al sitio Trasmisor Receptor de Laguna el Pedregal esta etapa requirió de la adquisición de un nuevo sitio por parte de COCESNA, el terreno ya ha sido adquirido y actualmente se contratan los trabajos de topografía, la planificación indica que esta etapa estará finalizada el 17 de Febrero de 2014

Circuitos orales ATS:

- Ha sido implementado y se encuentra en correcta operación un nuevo canal ATS entre La Aurora Control y Tapachula, México, con el que se mejorarán las coordinaciones entre ambos centros y se evitarán llegadas de aeronaves procedentes de Centro América con demasiada altitud para iniciar aproximaciones con instrumentos en el Aeropuerto Internacional de Tapachula.
- Circuito OCO-PAN Durante los días del 5 al 16 de Septiembre de 2011 COCESNA completo la instalación de un nodo VSAT de su Red de Telecomunicaciones Satelitales, en el mismo entre otros servicios quedo habilitado el canal ATS Panamá Control – El Coco, mediante línea caliente FXS.
- En la NACC WG 03 se sostuvo reunión MEXICO COCESNA en la cual se acordó la implementación de las comunicaciones Belice Mérida para los cual se acordó la siguientes acciones:
 - a) Implementación del canal de comunicaciones a nivel técnico utilizando la infraestructura existente. COMPLETADO
 - b) Firma de la correspondiente carta de acuerdo Belice – COCESNA – Mérida. EN PROCESO

Implementación de una red digital terrestre en Centroamérica, en apoyo a la CAMSAT

COCESNA actualmente está en proceso de modernización de su red de Microondas Las principales características de esta nueva red de comunicaciones son las siguientes: Será una red privada de comunicaciones digitales, cubriendo toda la región Centroamericana. Capacidad de 40 Mbps por cada tramo radio. Estará basada en tecnología IP, lo que permitirá una mejor integración con los servicios actuales y futuros. Usa equipos de arquitectura abierta / COTS y tecnología de punta (state of the art technology). Es flexible y escalable para facilitar los cambios y el crecimiento de la red. es alta disponibilidad (cuenta con redundancia). Con inteligencia distribuida en los nodos del Backbone y sin punto común de fallo. Con priorización de tráfico y Gestión centralizada. En 2011 se concluyó la instalación de los radioenlaces en la región centroamericana (excepto Guatemala la cual se realizo en 2012).

Actualmente se realiza la implementación de la etapa final del proyecto consiste en la implementación de la red de acceso para la cual COCESNA contrato a la empresa BT, los equipos ya están instalados y se espera que los servicios estén migrados para el mes de Julio 2013.

La red de Micro Ondas vendrá a ser la nueva plataforma principal de comunicaciones Aeronáuticas de voz y datos en Centro América para uso de COCESNA, DGACs, Aeropuertos

Implementación del AIDC/OLDI en la FIR Centroamérica

COCESNA y los Estados Centroamericanos han firmado un contrato con la empresa INDRA que en su primera etapa modernizara los Centros de Control de CENAMER, Managua y El Salvador. Estos nuevos sistemas incluyen las funcionalidades OLDI y AIDC y se ha solicitado contractualmente al proveedor hacer las correspondientes integraciones entre centros con estas funcionalidades a medida se vayan modernizando.

Evaluación de las coberturas radar e identificar mejoras para satisfacer los requerimientos operativos

Se ha suscrito contrato para la renovación del radar secundario de las Nubes el cual envía datos al centro de control de Managua (dicho equipo es propiedad de la DGAC de Nicaragua) el proyecto ya está en su etapa de implementación y se espera que entre en operación a principios del segundo semestre 2013.

Implementación de compartición de datos radar

Intercambio COCESNA-CUBA: Considerando el apoyo que daría en la gestión de tránsito aéreo en las respectivas regiones de Información de Vuelo (FIR), así como en la gestión de Afluencia de Tránsito (ATFM) y siguiendo estrategias pautadas por la región en cuanto al intercambio de datos radar, tanto COCESNA como Cuba han manifestado su interés por realizar este tipo de intercambio, a través del cual COCESNA brindaría a Cuba los datos de su radar SSR ubicado en Gran Caimán y Cuba proporcionaría a COCESNA los datos del radar de San Julián. Ya ha sido suscrito el convenio y se ha realizado el intercambio de información técnica, se está en espera de que CUBA actualice su estación MEVA para poder realizar el intercambio.

También Actualmente COCESNA realiza a nivel de prueba intercambio de datos radar con Panamá, COCESNA ya suministra a dicho país los datos del radar de Puerto Cabezas y entrega a CENAMER de los datos del radar del aeropuerto Enrique Malek de David. Actualmente el intercambio está en periodo de evaluación por ambas partes.

Ensayos ADS-B, ADS C:

ADS-B

Actualmente COCESNA realiza una prueba de ADS-B con un receptor ubicado en Cerro de Hula y el sistema de presentación en CENAMER, la recopilación de datos se pretende sea usada en el marco de los estudios regionales.

ADS C, CPDLC:

COCESNA realizó análisis de información sobre ADS-C. CPDLC en la zona Pacífico Sur con el resultado de que efectivamente los sistemas están disponibles en el mercado, existe viabilidad técnica para instalarlos en el Centro de Control, y tienen cobertura en el área de interés, El Centro de Control CENAMER cuenta con Servidores de Enlace de Datos ADS/CPDLC (Data Link Servers – DLS). El sistema tiene la capacidad de gestión de comunicaciones ADS/CPDLC a través de conexiones a las redes de proveedores de Data Link, puede realizar los intercambios de mensajes entre las aeronaves y la Terminal de Enlace de Datos, la distribución de los datos ADS al subsistema de Procesamiento de Vigilancia Radar (SDP) para el seguimiento de pistas ADS y ADS/SSR, así como la grabación de todos los mensajes cursados.

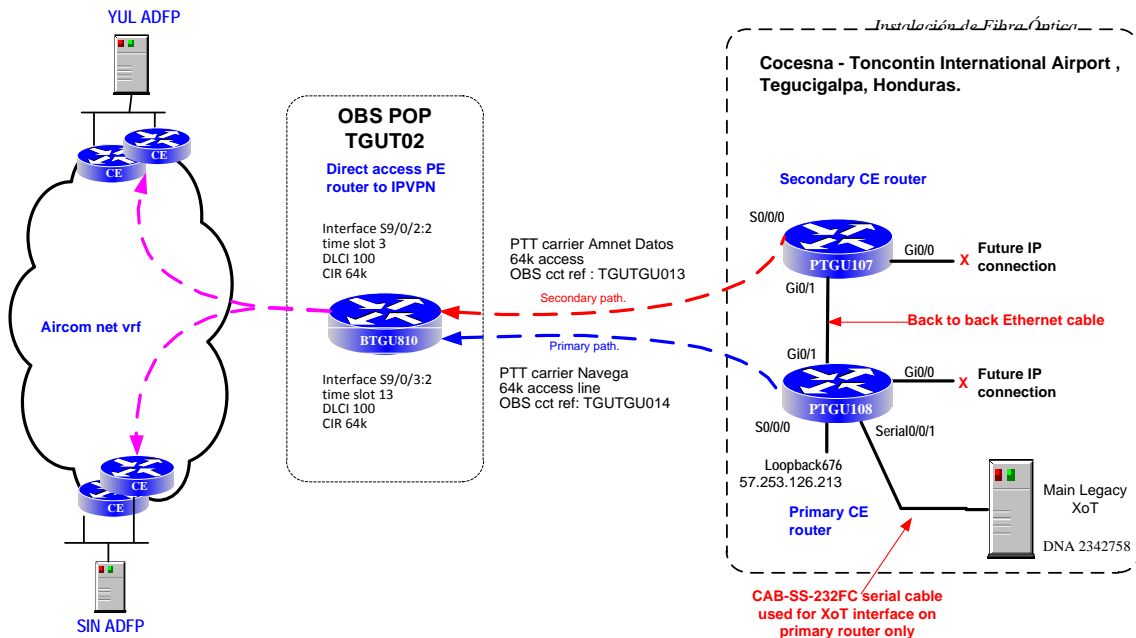


Routers instalados por el proveedor de servicios

Actualmente se están resolviendo problemas de interconexión con el proveedor de servicios, para la Provisión de los Servicios FANS al Centro de Control de CENAMER. El proveedor ya instaló los enlaces de fibra y equipo enrutador en la sala de equipos MACC, los que se conectaron a los servidores



encargados de la comunicación y tratamiento de los protocolos y datos. (ver diagrama de interconexión e imágenes adjuntas)



| | | | |
|-------------|-----------------|-----------------------------|------------|
| SITA | Description: | Cocosna XoT FANS connection | |
| | Initial Design: | T.Anderson | 01/11/2012 |
| | Last Update: | T.Anderson | 08/11/2012 |
| | File: | VistoDocument | |



RPO 10. IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA GEODÉSICO MUNDIAL – 1984 (WGS-84) Y e-TOD

COCESNA ha presentado avances significativos en la implantación del Sistema de información geográfica (GIS) y ha iniciado la incorporación del Modelo de Intercambio de Información y Datos Aeronáuticos (AIXM) para la versión electrónica de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) Centroamericana.

AIM/COCESNA ha desarrollado la primera versión del “Manual de datos electrónicos de obstáculos y terreno” bajo el Proyecto CAR G1 del Programa AIM del GREPECAS.

RPO 11. IMPLEMENTACIÓN DE LA TRANSICIÓN A LA GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIM)

- a) Re-certificación ISO 9001-2008 del Sistema de gestión de calidad (QMS) de la AIM, dentro del Sistema Integrado de Gestión de COCESNA (SIGC).
- b) La implantación de un Sistema de Información Geográfica (GIS) para la producción por parte de AIM/COCESNA de cartografía aeronáutica de la Publicación de información aeronáutica (AIP) Centroamericana.
- c) COCESNA ha desarrollado la versión electrónica de la Documentación integrada de información aeronáutica (IAIP) en Centroamérica con la integración del Modelo de intercambio de información y datos aeronáuticos (AIXM).

RPO 12. MEJORAR LA DISPONIBILIDAD DE INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

Con la colaboración de la Gerencia de Tecnología (GT), ha sido posible disponer a partir del mes de mayo de 2013 de la información NOTAM y MET en un formato más acorde a la transición a la AIM

3.1 OTROS AVANCES LOGRADOS

Implementación de nuevo Formato de Plan de Vuelo en la Región Centroamericana

La implementación del nuevo FLP en Centroamérica conllevó el cambio en dos tipos de sistema Aeronáutico 1) los sistemas de Mensajería y 2) los Centros de Control.

Para el caso de los sistemas de Mensajería COCESNA como propietario de los desarrollos, realizó de forma interna las actualizaciones correspondientes. Para los sistemas ATS automatizados procedió a la contratación de la renovación de los sistemas de CENAMER, Managua y El Salvador y el resto de los sistemas COCESNA ha instalado un “conversor” que permite dar cumplimiento a la enmienda, el cual se encuentra en correcta operación.

También mediante un plan regional se llevó a cabo en toda Centro América las actividades conexas de socialización y capacitación que este cambio implicó

4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA ASAMBLEA

- 4.1 Se invita a tomar nota de la información presentada.



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A38-WP/xxxx

EC/xx

.../.../13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES**COMISIÓN ECONÓMICA****Cuestión 40: Desarrollo económico del transporte aéreo - Política****PRIORIZACION DEL TRABAJO PARA EL PROXIMO TRIENIO EN LA
REGLAMENTACIÓN ECONÓMICA DEL TRANSPORTE AÉREO**

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

RESUMEN

En esta nota se analizan los mandatos contenidos en la Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo (Resolución A37-20 de la Asamblea). Igualmente se destacan las principales recomendaciones de la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6) celebrada del 18 al 22 de marzo de 2013. La nota concluye proponiendo la necesidad de que la OACI priorice su labor en el ámbito del transporte aéreo, lo cual va en línea con el nuevo objetivo estratégico que ha reconocido el Consejo: Desarrollo Económico del Transporte Aéreo.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a respaldar las prioridades propuestas para el trienio 2014-2016, de acuerdo con lo expresado en el párrafo 3 de la presente Nota de estudio e incluir en la versión revisada de la Declaración consolidada de políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo.

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Se prevé que la mayoría de las medidas subsiguientes de la ATConf/6 se emprenderán haciendo uso de los recursos existentes. No obstante, para ejecutar algunas de las tareas se podría requerir recursos adicionales. |
| <i>Referencias:</i> | Doc 9958 Resoluciones Vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 2010) Doc 9975 Informe Anual del Consejo 2011 Informe de la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATCon/6-WP/104, http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Pages/WorkingPapers.aspx) C-WP/14044 del 19/4/13 |

1. INTRODUCCIÓN

(*)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.

1.1 El Convenio sobre Aviación Civil Internacional establece los principios esenciales que deben seguir los gobiernos para asegurar que los servicios de transporte aéreo internacional puedan desarrollarse de manera ordenada, regular, eficiente y sostenible; bajo este contexto, una de las finalidades de la OACI es apoyar a los Estados miembros en la implementación de estos principios a fin de permitir que dichos servicios se establezcan sobre la base de igualdad de oportunidades, bajo una explotación sana y económica y por tanto las orientaciones y medidas tomadas por la Organización deben ayudar a los Estados en la elaboración de políticas y prácticas para la promoción del desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional y la facilitación de la liberalización.

1.2 Así mismo, el programa de trabajo en el ámbito del transporte aéreo para el trienio 2011- 2013, se enmarca dentro de lo establecido en Resolución A37-20, Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo, así como en el desarrollo del objetivo estratégico “Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo”, cuya finalidad es promover el desarrollo armonizado y económicamente viable de la aviación civil internacional sin dañar el medio ambiente.

1.3 De otra parte y como complemento de la labor que desarrolla la OACI, recientemente la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo, adoptó un conjunto amplio e integral de conclusiones y recomendaciones, que debe orientar las políticas y medidas futuras de los Estados y la Organización. Entre los logros importantes podemos citar: a) se señaló al transporte aéreo como parte integrante del sistema de aviación civil; b) se reafirmó el objetivo de liberalización y la función de liderazgo de la OACI; c) se abrieron nuevos caminos en el avance hacia la modernización del marco normativo mundial; y d) se proporcionó una base para la adopción de medidas concretas por la OACI en su labor futura en el ámbito del transporte aéreo. Las recomendaciones de la Conferencia se dividen en medidas que han de adoptar los Estados y las que ha de adoptar la OACI.ⁱ

1.4 De acuerdo con lo anterior y, en línea con el nuevo objetivo aprobado por el Consejo, “*Desarrollo Económico del Transporte Aéreo*”, exige un mejor entorno regulatorio a fin de lograr un transporte aéreo sostenible, además de la elaboración de estrategias innovadoras para contratar y mantener la próxima generación de profesionales aeronáuticos, garantizando el número suficiente de profesionales de la aviación cualificados para explotar, administrar y mantener el sistema de transporte aéreo internacional, acorde con el crecimiento de la industria y finalmente, pero no menos importante, el refuerzo del nuevo programa de estadísticas de la OACI. Para lograr lo anterior, es necesario revisar los principales mandatos contenidos en la Resolución A37-20 de la Asamblea, a fin de determinar cuáles de ellos deben preservarse, articulándolos con las recomendaciones de la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6) y así priorizar la labor futura de la OACI, en el ámbito del transporte aéreo.

2. APLICACIÓN DE LA RESOLUCION A37-20 DE LA ASAMBLEA

2.1 En el año 2011, la OACI comenzó a aplicar sistemáticamente las Resoluciones adoptadas por la Asamblea en su 37º período de sesiones. En el Informe Anual del Consejo (Doc 9975), se presentan los logros y retos de la OACI, primordialmente en los tres Objetivos estratégicos definidos en dicha Asamblea: seguridad operacional; seguridad de la aviación; protección del medio ambiente y desarrollo sostenido del transporte aéreo.

2.2 Con relación al desarrollo sostenido del transporte aéreo, el informe señala que las acciones realizadas, entre otras, fueron ampliar los esfuerzos encaminados a crear un entorno favorable de reglamentación mundial para el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional. Lo anterior a través del diálogo entre los Estados miembros y proporcionando innovadores instrumentos de datos en línea. Paralelamente, la OACI facilitó la conclusión de acuerdos bilaterales y multilaterales de servicios

aéreos, ofreciendo al mismo tiempo orientación para la adopción y aplicación de políticas y prácticas encaminadas a mejorar el desarrollo sostenible de la aviación civil internacional.

2.3 En materia de políticas sobre transporte aéreo el informe resalta que la liberalización de la reglamentación relativa al transporte aéreo internacional siguió evolucionando a nivel bilateral y regional. Diversos Estados concertaron nuevos acuerdos bilaterales de servicios aéreos y acuerdos de “cielos abiertos”, generalmente encaminados a introducir mayor flexibilidad respecto a designaciones, derechos de ruta, capacidad, frecuencias, compartición de códigos y tarifas. A nivel multilateral, la Organización Mundial del Comercio (OMC) prosiguió la segunda revisión del Anexo sobre los servicios de transporte aéreo, del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS). La Secretaría siguió de cerca la evolución en la OMC donde continúan bajo examen propuestas para ampliar el alcance del Anexo.

2.4 Así mismo, el informe reporta la organización de la cuarta conferencia de negociación de servicios aéreos (ICAN/2011) en Mumbai, donde se concertaron más de 120 acuerdos y arreglos bilaterales de servicios aéreos.

3 PRIORIDADES Y RESULTADOS TRIENIO 2014-2016

3.1 Revisados los principales mandatos contenidos en la Resolución A37-20 y evaluadas las recomendaciones de la Sexta conferencia Mundial de Transporte Aéreo, para la adopción de medidas por parte de la OACI, por consenso como bloque regional, se propone a la Asamblea las prioridades en los tareas a desarrollarse dentro de este nuevo objetivo de la Organización, a fin de obtener los resultados que los Estados demandan durante el próximo trienio.

3.2 Las labores de Prioridad Alta (1), son aquellas de mayor importancia para los Estados; las de Prioridad Media (2) son aquellas que continúan a partir del trabajo existente; en tanto que las tareas de Prioridad Baja (3) se refieren a las que emprenderían cuando lo permitan los recursos y que se podrían extender un poco más en el tiempo.

Nota: 1= Prioridad Alta, 2= Prioridad Media 3= Prioridad baja

| No. | Recomendación | Prioridad |
|-----|---|-----------|
| 1 | Formular, en el corto plazo, un conjunto de principios básicos de protección del consumidor, de alto nivel y sin carácter prescriptivo. Estos principios básicos deberían ser coherentes con los instrumentos vigentes, en particular el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999. (Nueva Tarea) | 1 |
| 2 | Elaboración un acuerdo internacional específico para facilitar un mayor grado de liberalización de los servicios de carga aérea. (Nueva Tarea) | 1 |
| 3 | Desarrollar un acuerdo internacional para que los Estados liberalicen el acceso a los mercados (Nueva Tarea) | 1 |
| 4 | Preparación de un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos. (Nueva Tarea) . | 1 |
| 5 | Preparación de un compendio de políticas y prácticas de competencia que se apliquen a niveles nacional o regional. (Nueva tarea) | 1 |
| 6 | Emprender el análisis de los costos y beneficios de la conectividad del transporte aéreo. (Nueva Tarea) | 1 |
| 7 | Colaborar con las asociaciones de la industria para brindar a los Estados análisis y orientación sobre el efecto que tienen los impuestos y demás gravámenes en el transporte aéreo. (Nueva Tarea) | 1 |
| 8 | Establecimiento de un grupo de trabajo multidisciplinario para considerar los retos | 1 |

| | | |
|------------------------|---|---|
| | asociados con el establecimiento de incentivos operacionales y económicos, como la prioridad del servicio, a fin de obtener tecnologías y procedimientos nuevos, tal como se describe en los módulos de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU). | |
| 9 | Continuar ofreciendo a los Estados orientación y asistencia para facilitar la liberalización del acceso a los mercados, aprovechando recursos como la Conferencia de la OACI sobre negociaciones de servicios aéreos (ICAN). | 1 |
| 10 | Establecer un fondo de transporte aéreo voluntario de conformidad con las normas pertinentes de la OACI (Nueva Tarea) | 1 |
| 11 | Cooperar con las organizaciones internacionales y regionales y con la industria con el fin de supervisar los impedimentos a un sistema de transporte aéreo sostenible y definir, de manera conjunta, estrategias claves para superar los obstáculos. | 1 |
| 12 | Debe considerarse el restablecimiento del sistema estadístico de la OACI, con el apoyo de los organismos regionales; así mismo se requiere la definición de variables claras en el tema ambiental; se solicita el desarrollo de análisis de impacto en la economía aspectos estyos de vital importancia para los Estados. | |
| PRIORIDAD MEDIA | | |
| 13 | Desarrollar herramientas, como un foro de intercambio para mejorar la cooperación, el diálogo y el intercambio de información entre los Estados miembros para promover enfoques normativos más compatibles para el transporte aéreo internacional. (Nueva Tarea) | 2 |
| 14 | Explorar posibilidades de establecer nuevos mecanismos para garantizar la financiación sostenible de las funciones de supervisión a nivel regional y de los Estados, incluidos los impuestos a los usuarios, conformes a las Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y servicios de navegación aérea (Doc 9082). (Nueva Tarea) | 2 |
| 15 | Considerar otros medios para perfeccionar las políticas que elabora la OACI en relación con el desarrollo económico sostenible del sistema del transporte aéreo y evaluar la utilidad de un posible nuevo Anexo al Convenio de Chicago sobre este tema, u otras soluciones aceptables. (Nueva Tarea) | 2 |
| 16 | Monitorear el desarrollo del acceso al mercado, la protección del consumidor, la competencia y salvaguardias; mantener actualizada su orientación en materia de política sobre reglamentación y liberalización del transporte aéreo. En particular, continuar actualizando los modelos de acuerdo de servicios de aéreos (MASA) con arreglo a la evolución de la reglamentación y los indicadores de liberalización. La OACI debería continuar creando bases de datos pertinentes, como la Database of the World's Air Services Agreements (Base de datos de los acuerdos de servicios aéreos, Doc 9511) y efectuar estudios de casos sobre las experiencias de liberalización. | 2 |
| 17 | Dar a conocer las políticas de la OACI y textos de orientación sobre la financiación de la infraestructura, y desarrollar material de orientación sobre la financiación de las funciones de supervisión de seguridad operacional y protección de la aviación a nivel de los Estados y controlar la financiación de la supervisión económica, asegurándose que no se cobre múltiples veces a los usuarios por dichas funciones. | 2 |
| 18 | Dar la más amplia difusión y conocimiento a las políticas sobre los derechos que se aplican a los usuarios y sus textos de orientación sobre gobernanza y sobre propiedad, control y gestión de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), y mantenerlas pertinentes, actuales y en sintonía con los cambios que se vayan produciendo. | 2 |
| 19 | Vigilar de cerca la evolución en lo relativo a la comercialización y privatización de aeropuertos y ANSP, recogiendo información de los Estados sobre el grado de aplicación de las políticas sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación | |

| | | |
|----|---|---|
| | aérea, y publicar actualizaciones periódicas de dicha información en forma de suplemento del Doc 9082. | |
| | PRIORIDAD BAJA | |
| 20 | Continuar elaborando orientaciones sobre criterios para los Estados con respecto a la reglamentación económica del transporte aéreo y cuestiones emergentes de importancia mundial, comprendida la aviación corporativa | 3 |
| 21 | Prestar asistencia con la ratificación del MC99, si así lo solicita un Estado | 3 |

4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA ASAMBLEA

4.1 Se invita a la Asamblea a respaldar las prioridades propuestas para el trienio 2014-2016, de acuerdo con lo expresado en el párrafo 3 de la presente Nota de estudio e incluir en la versión revisada de la Declaración consolidada de políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo.



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A38-WP/xxxx

P/xx

.../.../13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES**COMISIÓN ECONÓMICA****Cuestión 42: Aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea****NUEVOS ELEMENTOS PARA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA, NAVEGACIÓN AÉREA E IMPUESTOS SOBRE EL TRANSPORTE AÉREO**

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

RESUMEN

La presente nota, señala las condiciones y afectación de los cargos por servicios en la aplicación de los derechos aeroportuarios de navegación aérea e impuestos para el usuario final. Es esencial determinar nuevos enfoques y medidas, que permitan fortalecer y potenciar el sistema del transporte aéreo dentro de nuevas perspectivas directamente reflejadas ante la implantación e inversión de infraestructura aeroportuaria y navegación aérea por parte de sus administradores y de los Estados, así como los impuestos que se aplican al transporte aéreo. Al respecto, se hace necesario considerar los conceptos de “responsabilidad social” y “servicio aéreo amigable”. Se debería tener en cuenta que los mercados de negocios y turísticos aprecian los vuelos de bajo costo, conectividad, continuidad y accesibilidad de puntos de conexión no atendidos, así como hacia lugares de atracción turística.

Propuestas a la Asamblea:

Se invita a la Asamblea a:

- a. Tomar nota de la información presentada;
- b. Apoyar los esfuerzos de los Estados para establecer nuevos enfoques en la gestión y administración de infraestructura aeroportuaria y servicios de navegación aérea, teniendo en cuenta la transparencia de los costos en el desarrollo del sistema de transporte aéreo internacional; y,
- c. Encargar a la OACI para que, a través del Grupo de Expertos, considere los elementos de responsabilidad social, servicio aéreo amigable y adecuada conectividad, en las modificaciones que se realicen a los documentos y guías de orientación que produce la Organización.

Referencia:

Doc. 9082,- Políticas OACI Sobre Derechos Aeroportuarios y Servicios de Navegación Aérea
 Doc. 9161.- Manual OACI sobre Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea
 Doc. 9562.- Manual OACI sobre Aspectos Económicos de los Aeropuertos

(*)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.

1. INTRODUCCION

1.1. La vigilancia económica tiende al equilibrio entre los intereses en el suministro de servicios aeroportuarios y de los ANSP, donde los proveedores de servicios aeroportuarios y de navegación aérea, responden con los objetivos de política pública que pretenden y obtienen: minimizar prácticas anticompetitivas o abuso de la posición dominante que puedan tener; evitar la discriminación y lograr la aplicación de transparencia en la aplicación de los derechos; propender que las inversiones y capacidad de servicios aeroportuarios y de navegación aérea respondan a la demanda actual y futura de manera eficiente, capaz proteger los intereses de los usuarios.

2. ANALISIS

2.1. La mayoría de aeropuertos y proveedores servicios de navegación aérea aplican procedimientos impositivos que les permiten aumentar los derechos aeroportuarios y de navegación aérea, por momentos de manera indiscriminada; siendo más notorio en el caso de los aeropuertos concesionados, en lo cuales se calcula una mayor magnitud de recargos e impuestos para incrementar sus ingresos tanto de fuentes aeronáuticos como no aeronáuticos, por ende estos en el comportamiento de tráfico reflejan la reducción en la demanda y la limitación de mercados aéreos. La importancia del transporte aéreo es lograr la conectividad y el desarrollo económico de los países.

2.2. Es substancial, examinar enfoques, perspectivas y ordenamientos para que los operadores y usuarios logren enfrentar estos impedimentos, a fin de que no se limiten en la selección de determinados aeropuertos y un número condicionado de rutas.

2.3. El establecimiento de políticas y procedimientos, se deben enfocar con elementos como es el manejo del negocio del transporte aéreo o con un perfil nuevo en el concepto de responsabilidad social y amigable, es así que los mercados de negocios y turísticos aprecian los vuelos de bajo costo, continuidad de frecuencias y accesibilidad de puntos de conexión y lugares de atracción turística. Mercados que actualmente se incorporan como uno de los niveles para el desarrollo del transporte aéreo, para que los Estados provengan con cautela al tratar de compensar déficits de ingresos, sin dejar de tener en cuenta el impacto del aumento de los derechos para los explotadores de aeronaves y los usuarios finales.

2.4. Respetando el equilibrio de intereses de los administradores de los aeropuertos y de los ANSP, de los explotadores de aeronaves y los usuarios finales, dado lo trascendental y vital del sistema de transporte aéreo para los Estados, así como su predominio en el desarrollo y reciprocidad económica, cultural y social entre Estados. Esto se aplica particularmente en períodos de problemas económicos. Los Estados deben enfocar una mayor cooperación entre los aeropuertos y proveedores de la navegación aérea, operadores aéreos, para asegurar que las conflictos económicos que todos enfrentan sean compartidas en forma razonable.

- 2.5. Los explotadores aéreos podrán acceder a más mercados proveyendo un buen servicio a los pasajeros para fidelizar a sus usuarios, con operaciones seguras, puntuales, ofreciendo continuidad de frecuencias, deben incentivar ingreso efectivo de clientes potenciales con una adecuada accesibilidad tarifaria, posibilitando incrementar los niveles de ocupación de las aeronaves, reduciendo costos, las rutas dejarían de ser poco atractivas llegando a ser razonablemente rentables, de esta forma se mejoraría la conectividad del país.
- 2.6. Es importante considerar que los aeropuertos responden a la conectividad de países y las diferentes regiones, de ahí la importancia, de allí que es trascendente considerar nuevos conceptos en el manejo de infraestructura aeroportuaria y aeronáutica en la administración de aeropuertos con aplicación ambiental y amigables, capaz que reflejen la reducción de costos, para que se establezca el manejo de cargos y tarifas en el concepto de responsabilidad social y que permitan en el mediano plazo fidelizar el mercado.
- 2.7. Mejorar la conectividad interna y externa, que se constituye como un elemento fundamental en el desarrollo ordenado y sostenido del transporte aéreo. La operación de rutas bajo el concepto de conciencia social desarrollando nuevos mercados la contribución sería enorme, mejorando conectividad, entre varios puntos, no es precisamente para enriquecerse, se entiende que la operación de rutas rentables o tráficos vertebrales deberían estimular la continuidad y accesibilidad del transporte aéreo, mediante la explotación con aeronaves de menor capacidad para incentivar aquellos puntos con demanda exploratoria o mercados no atendidos o con rentabilidad mínima; aspectos estos, que representan desafíos para algunos Estados.
- 2.8. La capacidad de las flotas de aeronaves y un determinado número de equipos deberían se ajustados en proporción a la cantidad de la demanda; generalmente en rutas que son con baja rentabilidad y donde hay poca demanda; por consiguiente, convendrían ser operadas con aviones pequeños, sin desperdiciar espacio, ni combustible.
- 2.9. Es importante establecer prioridades para la economía de los Estados y del sector privado la inversión aeroportuaria, considerando que a veces resulta insuficiente la cantidad de aeropuertos y servicios de navegación aérea, por su elevado costo de y el conflicto para contar, contratar y mantener suficiente personal especializado. De ahí lo trascendental de que la imposición de derechos, únicamente sean con respecto a servicios y funciones que se proporcionan para operaciones de aviación civil, o con relación directa a los servicios provistos y en que en definitiva son de beneficio para los Estados y para sus usuarios.

3. MEDIDAS PROPUESTAS A LA ASAMBLEA

3.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) Tomar nota de la información presentada;

- b) Apoyar los esfuerzos de los Estados para establecer nuevos enfoques en la gestión y administración de infraestructura aeroportuaria y servicios de navegación aérea, teniendo en cuenta la transparencia de los costos en el desarrollo del sistema de transporte aéreo internacional; y,
- c) Encargar a la OACI para que, a través del Grupo de Expertos, considere los elementos de responsabilidad social, servicio aéreo amigable y adecuada conectividad, en las modificaciones que se realicen a los documentos y guías de orientación que produce la Organización.



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 13: Seguridad de la aviación - Política

**DESARROLLO DE TEXTOS DE ORIENTACIÓN
PARA LA APLICACIÓN DE UN ENFOQUE BASADO
EN LOS RESULTADOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

(Nota presentada por la República Bolivariana de Venezuela)

RESUMEN

En esta nota de estudio se pretende resaltar las múltiples condiciones y factores que los Estados deben ponderar al momento de aplicar un enfoque basado en los resultados de la seguridad, como parte de los principios fundamentales que rigen la cooperación internacional en materia de seguridad de la aviación, según lo solicitado en la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS) celebrada del 12 al 14 de septiembre de 2012 en la sede de la OACI. La implementación de una filosofía enfocada al resultado del cumplimiento de los compromisos acordados en el Anexo 17 – Seguridad, de la OACI, debería estar acompañada de orientaciones que permitan a los Estados identificar oportunamente aquellas medidas que afecten otros factores como la facilitación, el trato justo y no discriminatorio a los pasajeros o la generación de riesgos residuales al momento de la aplicación de esta filosofía.

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

- a) Tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio; y
- b) Solicitar al Consejo que desarrolle textos de orientación que ayude a los Estados en la aplicación del enfoque hacia los resultados de seguridad,

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio está enmarcada dentro del Objetivo estratégico (B) Seguridad de la Aviación – Mejorar la protección de la aviación civil mundial. |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Las actividades referidas en esta nota de estudio se proponen a ser completadas con sujeción a la disponibilidad de recursos del Presupuesto del Programa para el 2014 – 2016 y/o de contribuciones extrapresupuestarias. |
| <i>Referencias:</i> | Declaración de la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación (HLCAS) celebrada en Montreal del 12 al 14 de septiembre de 2012. |

1. INTRODUCCIÓN

- 1.1 En la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación (HLCAS) celebrada en la sede de la OACI, del 12 al 14 de septiembre de 2012, se formularon varias recomendaciones importantes que buscan promover la realización de operaciones aéreas más seguras.
- 1.2 Dentro de estas recomendaciones se destaca que los Estados respalden los principios fundamentales que rigen la cooperación internacional en materia de la seguridad de la aviación, los cuales se centran en:
- a) respetar el espíritu de cooperación establecido en los acuerdos de servicios aéreos bilaterales y/o multilaterales;
 - b) el reconocimiento de las medidas de seguridad equivalentes entre los Estados, y
 - c) centrarse en los resultados de seguridad.
- 1.3 En referencia al último principio fundamental de la cooperación internacional, relacionado con el enfoque en los resultados de la seguridad operacional, los cambios de filosofía experimentados en los encargados de la reglamentación en los Estados contratantes en relación a la implementación de los sistemas de gestión con base en los resultados, se debe evaluar el sector aéreo comercial en función de lo acordado y a una adecuada gestión de los riesgos, dándole un mayor nivel de importancia a éstos que a las medidas prescriptivas. El adoptar un enfoque basado en resultados en la seguridad de la aviación fortalecerá la coherencia entre los Estados y la industria aeronáutica.

2. ANÁLISIS

- 2.1 Bajo el enfoque de este principio, los Estados contratantes trabajarían coordinadamente en procura de responder a las amenazas de seguridad de la aviación, adoptando arreglos en los cuales cada Estado pueda por sí mismo emplear un grado de flexibilidad en la aplicación de las medidas y procedimientos de seguridad, a través del establecimiento de las disposiciones más óptimas y factibles para alcanzar los resultados deseados.
- 2.2 En la pasada reunión del Panel de Expertos en Seguridad de la Aviación de la OACI (AVSECP/24) celebrada en Montreal, del 8 al 12 de abril de 2013, los profesionales de este grupo deliberaron sobre el enfoque basado en resultados de seguridad y que el mismo debería considerar los múltiples factores como la evaluación de los riesgos y de las amenazas internas para cada Estado; el volumen y la particularidad de las operaciones en sus aeropuertos y de los explotadores de aeronaves; las medidas y los procedimientos de seguridad y de facilitación; la disponibilidad de recursos; las características de su geografía y clima; la reglamentación; los aspectos culturales y cualquier otro factor nacional resaltante.
- 2.3 Del análisis de todos estos factores se derivan un número importante de variables que los Estados deben tomar en consideración al momento de aplicar procedimientos y medidas, encaminados éstos a cumplir con los principios establecidos en las normas y métodos recomendados del Anexo 17 – Seguridad al Convenio de Aviación Civil Internacional.

- 2.4 El orientar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Anexo 17, basados en un enfoque hacia los resultados de seguridad, podría presentar múltiples interpretaciones que conlleven a los Estados a tomar medidas, que si bien se avocan a la solución de los problemas de seguridad, éstas podrían generar conflictos o riesgos residuales sobre otras aéreas del sector aeronáutico, como por ejemplo la facilitación, lo que desvirtuaría los conceptos y principios indicados en el Anexo 17.

3. CONCLUSIÓN

Con el propósito de facilitar a los Estados miembros ayuda en la aplicación práctica del enfoque basado en los resultados de la seguridad y evitar argumentaciones sobre que “El fin justifica los medios”, se propone a la Asamblea el solicitar al Consejo, se desarrollen textos de orientación que ayuden a los Estados en la aplicación efectiva y eficiente de los principios fundamentales que rigen la cooperación internacional, con especial interés en lo relacionado con el enfoque hacia los resultados de seguridad.



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 13: Seguridad de la Aviación - Política

PROPUESTA PARA EL DESARROLLO DE INICIATIVAS DE CAPACITACIÓN EN ESPACIOS VIRTUALES (E-LEARNING) EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

(Nota presentada por la República Bolivariana de Venezuela)

RESUMEN

Con la presente nota de estudio se pretende destacar los beneficios relacionados con la implementación de capacitación bajo la modalidad de espacios virtuales (e-learning) y el positivo impacto que pueden representar estas técnicas en la formación responsable de los diferentes actores de la comunidad aeronáutica en la aplicación de las medidas y procedimientos solicitados en las normas y métodos recomendados del Anexo 17 – Seguridad, del Convenio de Aviación Civil Internacional.

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

- 1) Solicitar al Consejo de la OACI el establecimiento de lineamientos y principios básicos que incentiven al aprovechamiento de los espacios virtuales para la capacitación en materia de seguridad de la aviación.

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio está enmarcada dentro del Objetivo estratégico (B) Seguridad de la Aviación – Mejorar la protección de la aviación civil mundial. |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Las actividades referidas en esta nota de estudio se proponen a ser completadas con sujeción a la disponibilidad de recursos del Presupuesto del Programa para el 2014 – 2016 y/o de contribuciones extrapresupuestarias. |
| <i>Referencias:</i> | |

1. INTRODUCCIÓN

- 1.1. La implementación efectiva de las normas y métodos recomendados establecidos en el Anexo 17 al Convenio de Aviación Civil, se encuentra influenciada en gran medida por aspectos económicos, culturales y de capacitación. En cuanto a la capacitación del personal encargado de poner en marcha los procesos y medidas de seguridad establecidos en los programas nacionales de seguridad de la aviación, existen innumerables limitaciones, entre las que destacan el tiempo, el espacio y los recursos, por lo cual la capacitación en espacios virtuales o e-learning es una opción viable para la adquisición efectiva y masificada del conocimiento.

2. ANÁLISIS

2.1. La capacitación en materia de seguridad de la aviación es un tema de formación obligatorio para los diferentes niveles del personal que tienen responsabilidad en la ejecución de las medidas de seguridad, lo cual requiere una cuantiosa inversión en recursos humanos y materiales para la implementación efectiva de dichas medidas por parte de los entes públicos y privados en la industria de los Estados.

2.2. Tomando en consideración las importantes inversiones antes mencionadas y en busca del fortalecimiento de la capacitación en materia de seguridad de la aviación, se estima que puede ser aplicada la metodología de educación a distancia o e-learning que es considerada como un método de capacitación predominante en el futuro inmediato, en vista que ha transformado la educación, abriendo puertas al aprendizaje individual y organizacional, ocupando hoy en día un lugar cada vez más destacado y reconocido dentro de las organizaciones empresariales y educativas.

2.3. Entre los beneficios que representa este tipo de educación, se encuentran pero no se limitan, a aspectos como:

- a) Reducción de costos sobre horas de instrucción y personal fuera de turnos de trabajo;
- b) Rapidez y agilidad en las comunicaciones;
- c) Acceso al contenido desde cualquier conexión a Internet o sistema virtual diseñado;
- d) No requiere que un grupo de personas coincidan en tiempo y espacio;
- e) Entre otros.

Estas ventajas se compaginan perfectamente a la parte técnica, debido al dinamismo del personal que labora en dos diferentes compenentres público y privado de la industria aeronáutica, con responsabilidades en materia de seguridad de la aviación.

2.4. Bajo esta modalidad, pueden ser desarrolladas sesiones de entrenamiento teóricas que complementadas con actividades prácticas, ejercicios de campo y períodos de entrenamiento en el trabajo (cuando sean requeridos), representarían un ahorro sustancial en las inversiones económicas y la disponibilidad del personal en los puestos de trabajo.

2.5. Pero igualmente la implementación de sistemas electrónicos de capacitación aplicados en el área de seguridad de la aviación, requieren la estructuración de protocolos que avalen que la información es tratada bajo adecuadas medidas de seguridad que garanticen que la misma sólo llega a los usuarios debidamente autorizados para su acceso, así como evitar las posibilidades de fraude o engaño en los procesos de evaluación; todo esto con el propósito de impedir la generación de fallas que afecten la calidad en los procesos de capacitación en materia de seguridad de la aviación.

3. CONCLUSIÓN

- 3.1.** Tomando en consideración las ventajas y beneficios que representan los sistemas de capacitación en espacios visuales (e-learning) y las necesidades latentes de formación a un variado y nutrido grupo de personas con inherencia en los procesos de seguridad de la aviación, se propone a la Asamblea solicitar al Consejo de la OACI el establecimiento de lineamientos y principios básicos que incentiven el aprovechamiento de los espacios virtuales para la capacitación en materia de seguridad de la aviación.

— FIN —



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE INFORMACIÓN

A38-WP/yyyy

EX/yy

.../.../13

(Nota de información)

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES**COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 15: Seguridad de la aviación — Apoyo a la implantación****PRESENTACIÓN DE LA ESCUELA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (ESAC)
CENTRO REGIONAL DE INSTRUCCIÓN DE LA OACI, ASTC/ESAC**

(Nota presentada por República Dominicana)

RESUMEN

Esta nota pretende dar a conocer el compromiso de la República Dominicana con la excelencia y la cooperación, sumándose a los esfuerzos de capacitación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), a través la Escuela de Seguridad de la Aviación Civil (ESAC), la cual ha sido certificada como un nuevo centro regional de instrucción AVSEC. Con este paso, y a través de su amplia oferta curricular, busca contribuir al desarrollo y mejora de la instrucción en seguridad de la aviación dentro de su región y fuera de ella.

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de información se relaciona con el Objetivo estratégico B — Seguridad de la aviación |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Ninguna |
| <i>Referencias:</i> | A38-WP/13 — La Declaración sobre Seguridad de la Aviación y la Estrategia Global de la OACI sobre Seguridad de la Aviación (ICASS) A38-WP/20 — Estrategia de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación Ley No. 188-11 del 22 de julio del año 2011, sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil de la República Dominicana |

1. **INTRODUCCIÓN**

La República Dominicana tiene a bien presentar las prácticas de la Escuela de Seguridad de la Aviación Civil (ESAC), cuya misión es la de capacitar, entrenar y perfeccionar al personal que se desarrolla en actividades propias de los servicios de seguridad de la Aviación Civil, conforme a los documentos nacionales e internacionales. A fin de mantener el intercambio de información y cooperación entre Estados, esta escuela se ha sumado a los esfuerzos de capacitación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), como un nuevo centro regional de instrucción AVSEC, con lo que busca servir de referente en la región del Caribe y ser un elemento de apoyo al desarrollo y la promoción de la seguridad de la aviación civil internacional.

De igual manera, este centro está a disposición de los Estados de la región, para proveer entrenamientos especializados y compartir mejores prácticas en apoyo a la implementación de los programas de la OACI.

2. **ANTECEDENTES**

A raíz de la fundación del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), surge la necesidad de crear un centro de formación y entrenamiento, a los fines de capacitar su personal eficientemente en los conocimientos teóricos y prácticos en materia de seguridad de la aviación civil. Es así que surge la Escuela de Seguridad de la Aviación Civil (ESAC), Mayor General Piloto Luís Damián Castro Cruz, FAD, como una dependencia del CESAC, fundada el 5 de abril del año 1999. En la actualidad, la escuela tiene su base legal en el artículo 101 de la Ley No. 188-11 del 22 de julio del año 2011, sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil.

Hasta la fecha, la ESAC ha formado más de dos mil (2000) miembros de seguridad AVSEC, para el fortalecimiento de la seguridad de la aviación civil. El personal de este centro, conjuntamente con miembros de otras naciones, ha recibido capacitación a cargo de diferentes organismos internacionales que tienen participación activa en el sector de la seguridad aeroportuaria, como lo son: la OACI, la TSA, el CICTE y la OEA. (FAVOR DE DESCRIBIR LAS SIGLAS Y LUEGO COLOCAR CADA UNA)

3. **LA ESAC COMO CENTRO REGIONAL DE INSTRUCCIÓN EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL DE LA OACI:**

En fecha 14 de mayo de 2013, mediante carta del Secretario General de la OACI, señor Raymond Benjamín, se hace pública la información de la Certificación de la Escuela de Seguridad de Aviación Civil (ESAC) de Santo Domingo, República Dominicana, como Centro Regional de Instrucción de la Aviación Civil (ASTC/ESAC), demostrando con esto la capacidad de satisfacer las necesidades en materia de instrucción de la Región Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC), y de contribuir al desarrollo y mejora de la instrucción en seguridad de la aviación, complementando las iniciativas globales de la red mundial de ASTC de la OACI. Este logro ha sido el resultado de un trabajo y esfuerzo institucional que nace en el año 2010, y que ha pasado por arduos procesos de evaluación y mejoras académicas, administrativas, operacionales y de infraestructuras, para alcanzar este objetivo.

La ESAC cuenta con una oferta curricular fundamentada en las necesidades actuales y que constituye una respuesta a las amenazas y gestión de riesgo en el campo de la seguridad de la aviación civil; además tiene amplia experiencia en la impartición de entrenamientos AVSEC, haciendo uso del siguiente Conjunto de Material Didáctico Normalizado (CMDN) de la Red de OACI:

- Instrucción Básica para el personal de Seguridad de Aeropuertos.
- Entrenamiento para Supervisores AVSEC.
- Instructores en Seguridad de la Aviación.
- Inspectores Nacionales.
- Manejo de Crisis para la Seguridad de la Aviación.
- Organización de Ejercicios de Seguridad de la Aviación.
- Gestión de la Seguridad de la Aviación Civil.
- Manejo de la Carga.

Estos programas académicos son avalados mediante mecanismos de control interno, certificados bajo la Norma ISO 9001:2008 como parte del Sistema de Gestión de la Calidad del CESAC, lo que se traduce en el uso eficiente y eficaz de las herramientas didácticas empleadas para tales fines, y en la aplicación de métodos de enseñanzas coherentes con la planificación de los cursos.

Para garantizar que se pueda cubrir eficazmente dicha oferta, la ESAC cuenta con 34 instructores activos, con una gran experiencia en materia AVSEC, calificados conforme a lo establecido en el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC), sobre Calificación de los Instructores de Seguridad, con gran vocación para la docencia, los cuales poseen una completa experiencia para facilitar el proceso de enseñanza-aprendizaje a través de estrategias metodológicas innovadoras, que permiten el desarrollo intelectual del alumnado. Este equipo de instructores altamente cualificados y certificados bajo la Metodología ASTP y TRAINAIR de la OACI, están capacitados en las diferentes categorías de la seguridad de la aviación civil.

Para facilitar y garantizar el aprendizaje, la ESAC posee una moderna infraestructura que ocupa una superficie de 1,500 metros cuadrados y cuenta con los más avanzados equipos para la capacitación AVSEC, como lo son:

- Un aula virtual, única en su género en el Caribe, para la capacitación en interpretación de imágenes en rayos X de todas las amenazas posibles contra la aviación civil, y los diferentes intentos para transportar sustancias controladas o artículos de uso restringido a bordo de una aeronave.
- Una biblioteca equipada con ordenadores, acceso a internet, documentos digitales y físicos relativos a la seguridad de la aviación civil y otros aspectos afines.
- Diez (10) aulas equipadas con proyector, pantalla para proyección, computadora, internet inalámbrico, puntero laser para presentaciones con diapositivas, aire acondicionado, mobiliario confortable y equipo de sonido, entre otros.

La escuela tiene otras facilidades como: hospedaje, lavandería, cafetería, dispensario médico, consultorio odontológico, gimnasio, piscina y cancha deportiva.

La filosofía de la ESAC se fundamenta en la capacitación continua, a los fines de mantener la listeza de nuestros miembros y consecuentemente la calidad en el servicio. Para ello, una vez que el personal AVSEC es graduado y enviado a prestar servicios a las diferentes terminales aeroportuarias del país, es sometido a instrucciones periódicas anuales, que consisten en evaluaciones teóricas concernientes a

procedimientos de seguridad de aeropuertos, evaluaciones prácticas en el puesto de trabajo y en aula virtual.

Para medir y evaluar el proceso de capacitación recurrente de este personal, así como para identificar mejoras que contribuyan a su transformación, cada dos años, son enviados a recertificarse a la Dirección de Acreditación y Certificación del CESAC, lo que incluye pruebas médicas, teóricas y prácticas, que permiten detectar deficiencias en el proceso de capacitación continua, que impactan negativamente en la seguridad aeroportuaria y definir oportunidades de mejora.

4. **CONCLUSIÓN**

La certificación de la ESAC como centro de instrucción AVSEC de carácter regional, demuestra el compromiso de la República Dominicana con la excelencia y, con este paso, manifiesta su capacidad para desarrollar una extensa y diversa oferta curricular a nivel nacional e internacional, que la convertirá en un centro de referencia para la región del Caribe y América Latina, fundamentado en las necesidades de seguridad de los aeropuertos en la región, siendo a su vez una carta de triunfo para contribuir al desarrollo de un sector aeroportuario cada vez más seguro, más eficiente y más valorado nacional e internacionalmente.



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 15: Seguridad de la aviación — Apoyo a la implantación

EXPERIENCIA DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE CONTROL DE CALIDAD AVSEC

(Nota presentada por República Dominicana)

RESUMEN

La República Dominicana, por medio de la Dirección de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil del CESAC, y en cumplimiento al Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil, ha podido a través de las auditorías, inspecciones, estudios, pruebas e investigaciones de seguridad de la aviación civil, el cual permite verificar la aplicación efectiva de las normas y métodos recomendados en el anexo 17 (Seguridad) del Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, contenidos en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC). El Estado dominicano ha podido ejercer y mantener una vigilancia continua sobre las operaciones de seguridad de la aviación garantizando que las normativas, medidas y procedimientos de seguridad se apliquen de conformidad con lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC).

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico B — Seguridad de la Aviación |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Ninguna. |
| <i>Referencias:</i> | A38-WP/13 — La Declaración sobre seguridad de la aviación y la Estrategia Global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS). A38-WP/16 — Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP). A38-WP/20 — Estrategia de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación. Manual de Vigilancia de la Seguridad Operacional, Parte C - Establecimiento y Gestión de un Sistema Estatal de Vigilancia de la Seguridad de la Aviación (Doc. 9734). Ley No. 188-11, sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil. Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC). Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC). |

1. INTRODUCCIÓN

- 1.1 La República Dominicana, por medio de la Dirección de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil del CESAC, y en cumplimiento al Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil, ha podido a través de las auditorías, inspecciones, estudios, pruebas e investigaciones de seguridad de la aviación civil, proponer mejoras para rectificar las deficiencias identificadas de forma oportuna, con la implantación del sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación civil, el cual permite verificar la aplicación efectiva de las normas y métodos recomendados en el anexo 17 (Seguridad) al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, contenidos en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC). Esto reviste particular importancia para vigilar de manera uniforme las normas a nivel nacional, dado que el nivel de protección que se obtiene mediante la aplicación de las mismas, depende enteramente del componente más débil de la red aeronáutica. Por consiguiente, la ausencia de vigilancia de la seguridad de la aviación en un Estado amenaza la seguridad de las operaciones de la aviación civil.
- 1.2 El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), fue creado mediante la Ley No.188-11, sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, como un órgano dependiente del Ministerio de las Fuerzas Armadas, el cual es la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil, con facultad para aplicar esta ley, las normas y métodos recomendados, contenidos en el anexo 17.
- 1.3 Este organismo, conforme a los nuevos retos y desafíos para el mantenimiento del sistema de vigilancia de seguridad de la aviación civil, inicia un proceso de la gestión de la calidad de su estructura organizacional a partir del año 2009, obteniendo la certificación ISO-9001:2008, en el año 2010, afianzando así su compromiso con la excelencia para garantizar que las operaciones de seguridad de la aviación civil se realicen con los más altos niveles de calidad en beneficio de los usuarios del transporte aéreo y del sector de la comunidad aeronáutica. Es por esta razón, que la Dirección de Control de Calidad AVSEC responsable de la verificación de la aplicación de las normas, medidas y procedimientos de seguridad contenidas en el PNSAC, forma parte de este sistema de gestión de la calidad donde los procesos para conducir las actividades de control de calidad están bajo un constante monitoreo de los procedimientos internos de dicha dirección, logrando con esto la uniformidad de las labores realizadas por los Inspectores Nacionales AVSEC, acorde a lo establecido en el Programa Nacional de Control de Calidad AVSEC.

2. ANTECEDENTES DE LA DIRECCIÓN DE CONTROL DE CALIDAD AVSEC-CESAC

- 2.1 La Conferencia Ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en la Organización de la Aviación Civil Internacional (**OACI**) en febrero de 2002, recomendó que la OACI efectuara auditorías de la seguridad de la aviación regular, obligatoria, sistemática y armonizada, y que el programa de auditorías de la seguridad de la aviación civil, se aplicara a todos los Estados contratantes.
- 2.2 El Anexo 17 (**Seguridad**), séptima edición, abril 2002, norma 3.4.4, consigna: “Cada Estado contratante exigirá que la autoridad competente asegure la elaboración, aplicación y actualización de un Programa Nacional de Control de Calidad para garantizar la eficacia de su Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil”.
- 2.3 La normativa pre citada del anexo 17, conllevó a que la República Dominicana, por medio de la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil, creara en el año 2004, el Departamento de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil, como dependencia de la Dirección General del entonces CESA, el cual tendría como objetivo principal la vigilancia del

cumplimiento de las normas, medidas y procedimientos de seguridad contenidas en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (**PNSAC**), y validar su eficacia, mediante la aplicación de auditorías, inspecciones, estudios, pruebas e investigaciones de seguridad.

- 2.4 Con la conformación de la Dirección de Control de Calidad AVSEC, surge la necesidad de elaborar un Programa Nacional de Control de Calidad, publicándose su primera edición el año 2005, así como también de capacitar un personal para conducir las actividades de control de calidad AVSEC (ACCA) para garantizar el cumplimiento de los objetivos de la misma. Es por esto que, en el año 2009, se imparte en la Escuela de Seguridad de la Aviación Civil (ESAC) de este organismo, el primer curso de Inspectores Nacionales AVSEC, basado en el conjunto de material didáctico normalizado (CMDN), de la OACI, graduándose y certificándose ocho miembros de este organismo para llevar a cabo esta tarea. En la actualidad la Dirección de Control de Calidad AVSEC del CESAC, dispone de veinte y dos (22) Inspectores Nacionales AVSEC certificados por esta entidad.

3. LOGROS ALCANZADOS POR LA DIRECCIÓN DE CONTROL DE CALIDAD AVSEC-CESAC

- 3.1 La Dirección de Control de Calidad AVSEC-CESAC, ha tenido múltiples avances desde su creación en el año 2004, disponiendo de un staff de Inspectores Nacionales AVSEC certificados por el CESAC, los cuales han participado en cursos y talleres auspiciados por la OACI en la República Dominicana, Argentina, Ecuador, Cuba, Bélgica y Panamá, intercambiando su experiencia laboral con esos Estados, obteniendo así, un alto grado de profesionalidad en las calificaciones y promoviendo mejoras al sistema de vigilancia de seguridad de la aviación civil del país.
- 3.2 Producto de la auditoría de seguridad realizada por la OACI en su segundo ciclo del Programa Universal de Auditoría de Seguridad (**USAP**), a la República Dominicana en febrero de 2011, la Dirección de Control de Calidad AVSEC del CESAC ha desarrollado e implementado una serie de herramientas para verificar el nivel de cumplimiento de las normas, métodos, medidas y procedimientos de seguridad de forma sistemática de las diferentes entidades que ejercen funciones de seguridad en los aeropuertos y aeródromo del país o responsables de implementación de los diversos aspectos del PNSAC, como forma de reducir el nivel de incumplimiento del Elemento Crítico CE-7 “**Obligaciones en Materia de Control de la Calidad**” del sistema de vigilancia de seguridad implementado.
- 3.3 Cabe destacar que para lograr un mejor fortalecimiento de la aplicación de las actividades de Control de Calidad AVSEC-CESAC, el Estado Dominicano dispone de Ley No. **188-11**, sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, en la cual se le otorga las facultades legales a la Dirección de Control de Calidad AVSEC y a los Inspectores Nacionales AVSEC para llevar a cabo y sin restricción alguna en el ejercicio de sus funciones dichas tareas, por lo cual ha permitido recomendar las sanciones, penales, administrativas y pecuniarias a las personas físicas o jurídicas que incumplen las normas, medidas y procedimientos descritos en los Documentos de Seguridad de la Aviación Civil (**DSAC**) para rectificar sus deficiencias.
- 3.4 De igual manera, a partir del año 2012, la Dirección de Control de Calidad AVSEC, con el apoyo de la Dirección General del CESAC, y en interés de elevar el nivel de cumplimiento del elemento crítico mencionado anteriormente, ha incrementado de forma sostenida, la vigilancia de seguridad de la aviación civil, obteniendo como resultado la rectificación de un sin número de incumplimientos a las normas, medidas y procedimientos establecidos en los Documentos de Seguridad de Aviación Civil (**DSAC**).

4. CONCLUSIONES.

- 4.1 Con la implantación del sistema de vigilancia de seguridad de la aviación civil y del Programa Nacional de Control de Calidad AVSEC en el año 2004, y como producto de las actividades de control de la calidad AVSEC, el Estado Dominicano ha podido desarrollar, ejercer y mantener una vigilancia continua de las operaciones de seguridad de la aviación, garantizando que las normativas, medidas y procedimientos de seguridad se apliquen de conformidad con lo establecido en el PNSAC.
- 4.2 El CESAC como la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil continua elaborando e implementando nuevas herramientas para mantener un sistema de control de calidad AVSEC, acorde a las normas y métodos recomendados de la OACI, y de las necesidades propias del Estado.
- 4.3 Es por tal razón, que el Estado Dominicano cree que un Sistema de vigilancia de Control de Calidad AVSEC, bien establecido y dirigido, enfocándose en el análisis de los diversos informes de actividades que se realizan para determinar el cumplimiento de las normas, se traduce como su objetivo primordial, identificar los elementos que afecten el sistema de vigilancia de seguridad de la aviación civil, para prevenir y rectificar de manera oportuna dichas deficiencias.



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA INFORMATIVA

A38-IP/yyyy

EX/yy

.../.../13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES**COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 17: Protección del medio ambiente**

**PLAN DE ACCIÓN DE REPÚBLICA DOMINICANA SOBRE REDUCCIÓN
EMISIONES DE CO₂ DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

(Nota presentada por la República Dominicana)

RESUMEN

Esta nota informativa pondera los trabajos relacionados con la elaboración del Plan de Acción de la República Dominicana sobre Reducción de Emisiones de CO₂ de la Aviación Civil Internacional. El mismo analiza las medidas a ser tomadas en el corto y mediano plazo en el tema de las emisiones de CO₂ y otros gases nocivos resultantes de las operaciones aéreas, para dar respuesta a los requerimientos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Este documento plantea las tareas a ser realizadas por el Estado e incluye la participación de entidades estatales que son de vital importancia en la obtención final de las metas planteadas.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota informativa se relaciona con el Objetivo Estratégico C - Protección del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible del Transporte Aéreo. |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Ninguna |
| <i>Referencias:</i> | Resolución A37-19 de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) – “Declaración consolidada de las política y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio Climático”. |

1. INTRODUCCIÓN

De acuerdo con lo establecido en la Resolución A37-19, de la Asamblea 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 “alienta a los Estados a presentar a la OACI sus planes de acción con la descripción de sus respectivas políticas y medidas, así como sus informes anuales sobre emisiones de CO₂ de la aviación internacional”. De igual manera, se invita a los Estados a que opten por preparar sus planes de acción y presentarlos a la OACI, de ser posible, a más tardar a finales de junio de 2012, con el objeto de que la Organización pueda recopilar la información relativa al logro de las metas mundiales a las que se aspira, en la fecha programada.

Dicha invitación a los Estados a presentar de manera voluntaria sus planes de acción, donde se incluya información sobre el conjunto de medidas que han considerado tomar, dando a conocer sus respectivas capacidades y circunstancias nacionales, así como información sobre sus necesidades concretas en materia de asistencia, ha llevado a la República Dominicana a trabajar de manera conjunta con las diferentes dependencias del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) y otros organismos estatales, como son el Ministerio de Industria y Comercio, el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, el Consejo Nacional para el Cambio Climático y Mecanismo para el Desarrollo Limpio y la Refinería Dominicana de Petróleo S.A., para elaborar y presentar dicho plan.

2. ANTECEDENTES

Desde la promulgación de la anteriormente citada Resolución de la Asamblea, el IDAC, en su calidad de autoridad de aviación civil de la República Dominicana, ha asumido el compromiso de cumplir con las iniciativas de la OACI en materia de protección del medio ambiente.

Esto ha demandado la formación de su personal técnico que, bajo la asesoría de la OACI, ha trabajado arduamente para poder cumplir con las expectativas de la Organización.

3. ACCIONES DEL IDAC

El IDAC ha dado pasos firmes para cumplir con los requerimientos de la OACI en materia de protección del medio ambiente, para de esta forma, determinar las medidas que se han ido implementando y las que se instaurarán por parte del Estado Dominicano, a fin de minimizar el impacto ambiental por parte de la aviación civil, sin comprometer el desarrollo de la misma, y de esa manera, proteger el sistema climático en beneficio de las generaciones presentes y futuras, conforme a las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las propias capacidades de cada Estado, en concordancia con lo estipulado en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC).

Acorde con los diferentes ámbitos de competencia de los entes del Estado antes mencionados, se estimó presentar a la OACI el plan de acción en formato de informe sobre el nivel de contaminación de las operaciones internacionales realizadas por líneas aéreas dominicanas en el año 2012, así como señalar las medidas que se planea implementar para proteger el medio ambiente, basadas en medidas operacionales y tecnológicas.

Se iniciaron reuniones con la alta gerencia del IDAC, en las cuales fueron tratados temas puntuales sobre la situación actual del Estado Dominicano, con miras al control de emisiones, como también sobre el desarrollo de un plan que pueda integrar las acciones de varias instituciones Estatales que tienen una relación directa con el tema medioambiental.

En tal sentido, el IDAC preparó y presentó un plan de acción que permitirá al Estado Dominicano cumplir con lo requerido por la OACI. Este plan contempla la realización de lo siguiente:

3.1. Políticas y medidas de reducción de emisiones de CO² contempladas por la República Dominicana.

Fase 1

- Fomentar el uso de Operaciones de Descenso Continuo (CDO) de las aeronaves en aproximación a los aeropuertos del país.
- Implementar el PBN (Navegación Basada en la Performance).
- Reducir el tiempo de espera de inicio de rodaje e iniciación de procedimiento de aproximación para el aterrizaje.
- Ejecutar las medidas acordadas con los operadores aéreos nacionales para recolectar los datos estadísticos que definirán en los planes de acción futuros.
- Desarrollar e implementar acuerdos con los operadores de aeródromos de la República Dominicana, para que planifiquen el uso de convertidores de energía de 60HZ a 400 Hz, para que las aeronaves puedan utilizar el suministro eléctrico del aeropuerto en sustitución del APU (*Auxiliary Power Unit*).

Fase 2

- Elaborar e implementar acuerdos de cooperación bilateral con fabricantes de motores a reacción, con la finalidad de mantener al IDAC actualizado sobre las nuevas tendencias que están siendo incorporadas en la industria.
- Mantener interacción permanente con la OACI, mediante asesorías y capacitación en el tema medioambiental.

Fase 3

- Elaborar e implementar un acuerdo interinstitucional con el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales de la República Dominicana, bajo el cual se estará adecuando el marco regulatorio nacional en lo relacionado al control de emisiones de CO².
- Elaborar e implementar un acuerdo de cooperación con el Ministerio de Industria y Comercio, mediante el cual se recibirán reportes del consumo de combustible de los operadores aéreos, segregados por tipo de combustible de aviación.
- Elaborar e implementar un acuerdo con la Comisión Nacional para el Cambio Climático, para adecuar la política del Estado a las tendencias y metas planteadas por OACI.
- Elaborar e implementar un acuerdo con el Ministerio de Planificación y Desarrollo de la República Dominicana para cumplir con las metas del Estado en lo concerniente a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.
- Desarrollar un plan de capacitación al personal aeronáutico dominicano, con la colaboración de la Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA), para contar con los recursos humanos que permitan al Estado cumplir con las metas propuestas en materia de protección del medio ambiente.

4. CONCLUSIONES

La República Dominicana aspira a seguir exhibiendo altos niveles de cumplimiento de los estándares exigidos por la OACI dentro del contexto internacional, por lo que convertirse en referente para otros países de la región continúa siendo una prioridad. En cuanto al tema de medio ambiente, se están tomando medidas claramente definidas, las cuales tendrán repercusiones directas en la mejora de la gestión de la aviación civil en la República Dominicana.

— FIN —



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A38-WP/xxxx

TE/xx

12/08/13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES**COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 24: ACRECENTAMIENTO DE LA EFICIENCIA Y EFICACIA DE LA OACI****DISPONIBILIDAD DE DOCUMENTOS DE LA OACI EN SUS IDIOMAS OFICIALES**

(Presentada por Cuba)

RESUMEN

Esta Nota de Estudio se enfoca a las dificultades que aún subsisten con relación a la disponibilidad en todos los idiomas oficiales, de documentos OACI vinculados con la seguridad operacional, así como con otras importantes áreas de trabajo de la organización.

Desde la presentación de una Nota de Estudio de Cuba en la HLSC 2010, la cual tuvo el consenso necesario para la toma de acciones, Cuba ha presentado otros documentos en diferentes eventos a nivel global y regional, argumentando las dificultades con la disponibilidad de documentos OACI en todos los idiomas oficiales y su negativo impacto en el trabajo, especialmente en los asuntos relacionados con la seguridad operacional. Teniendo en cuenta que este es un asunto no resuelto aún, el Estado cubano insiste en la necesidad de que se solucione y lo pone a la consideración de este 38º periodo de sesiones de la asamblea de la Organización.

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

- a) Tomar nota de la información brindada en los párrafos del punto 2;
- b) Apoyar la propuesta de modificación a las Resoluciones A37-15 y A37-25, según se propone en el Apéndice B de esta Nota, a fin de continuar fortaleciendo la disponibilidad de documentos OACI en todos los idiomas oficiales, y
- c) Que durante el análisis y aprobación del Presupuesto de la Organización para el próximo Trienio, apoye la asignación de los fondos necesarios para que la Secretaría disponga de recursos para la traducción oportuna de las especificaciones técnicas de apoyo a SARPS y PANS que elabore la OACI.
- d) Proponer otras acciones que consideren necesarias.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | <i>Esta nota de estudio se relaciona con todos los Objetivos estratégicos y especialmente con el de Seguridad operacional.</i> |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | <i>La Organización deberá disponer de los recursos financieros necesarios dentro de su presupuesto del Programa Regular.</i> |
| <i>Referencias:</i> | <ul style="list-style-type: none"> • HLSC 2010-WP/49, 12/3/2010. • C/CAR/DCA/11 – NE/16, 09/7/2010. • A37-WP134, 23/9/2010. • C/CAR/DCA/12 – NE/22, 06/7/2012. • Doc 9935, HLSC 2010. |

| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Resolución A36-13 de la 36 Asamblea de la OACI. • Resolución A37-15 de la 37 Asamblea de la OACI. • Resolución A37-25 de la 37 Asamblea de la OACI. • Doc. 7300, Convenio sobre Aviación Civil Internacional. • Doc. 7231, Regulaciones de las Publicaciones de la OACI. • ICAO Portal Loguin, Relación de Documentos. |
|--|---|

1. Introducción.

1.1 Los servicios de idiomas de la OACI se rigen por el Convenio de Chicago (Artículo 54) y varias Resoluciones de la Asamblea en las que se insta a la provisión de niveles adecuados de servicios de idiomas para la difusión a escala mundial de la documentación de la OACI, el adecuado funcionamiento de la Organización y de sus órganos permanentes, el mantenimiento de la paridad y la calidad de los servicios en todos los idiomas de trabajo y el cumplimiento del principio de distribución simultánea en todos los idiomas de trabajo de la Organización. La OACI tiene como mandato y entre sus obligaciones la elaboración y producción de publicaciones, incluidos Anexos, manuales, circulares y otros textos de orientación, relacionados con la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la protección del medio ambiente y el desarrollo sostenible del transporte aéreo.

1.2 La Resolución A37-25: Política de la OACI sobre los servicios de idiomas, de la 37 Asamblea de la OACI, resolvió que:

La Asamblea:

1. 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;
2. Reafirma sus anteriores resoluciones relativas a la consolidación de los idiomas de trabajo de la OACI;
3. Reconoce que los servicios de idiomas son parte integrante de todos los programas de la OACI;
4. 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;

1.3 Los idiomas oficiales de la OACI son el árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, tal como está establecido en la mayoría de las organizaciones del sistema de Naciones Unidas.

1.4 En el Doc. 7231, Regulaciones de las Publicaciones de la OACI, en su Artículo VII, Idiomas, señala que con independencia de otras decisiones que pueda adoptar el Consejo, las publicaciones de carácter universal, como manuales, circulares y el Vocabulario de Aviación Civil Internacional, deberán publicarse en todos los idiomas oficiales. Aun cuando el Resuelto No 4 de la Resolución A37-25 señala como objetivo continuo de la Organización la paridad y la calidad de los servicios proporcionados en todos los idiomas de trabajo de la OACI, la realidad es diferente, pues desde hace varios años, muchos documentos se publican solamente en idioma inglés.

1.5 Los países cuyo idioma es diferente a cualquiera de los seis idiomas oficiales de la Organización, se ven obligados a optar por alguno de ellos para poder acceder a toda la información que se produce y a tomar medidas complementarias para garantizar una correcta interpretación de dichos documentos.

2 Desarrollo.

2.1 La homogeneidad en la elaboración de las normas nacionales con relación a los SARPS de la OACI es cada vez más necesaria. Los nuevos sistemas de navegación aérea basados en nuevas tecnologías, permiten ir acercándonos de manera paulatina a los lineamientos establecidos sobre la existencia de un cielo homogéneo. Lograr esto implica disponer en todos los idiomas, no solo de las normas y procedimientos recomendados, sino además, de una amplia gama de documentación que amplíe estos conceptos y oriente suficientemente la manera de implementarlos correctamente en dichos idiomas, sin que se produzcan interpretaciones erróneas que pudiesen afectar la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones aéreas. Una importante parte de la documentación que apoya la aplicación de los SARPS por los Estados, no está traducida a todos los idiomas oficiales de la OACI, lo cual pudiera provocar las consecuencias antes mencionadas. En el “Apéndice A” de esta Nota de Estudio se muestra un pequeño ejemplo de documentación importante disponible fundamentalmente en idioma inglés.

2.2 El numeral 9 de la Resolución A37-25, Política de la OACI sobre los servicios de idiomas, pide al Consejo que examine la necesidad de enmendar el Reglamento de publicaciones de la OACI (Doc 7231/11) para disponer que las publicaciones de la OACI se distribuyan en todos los idiomas de trabajo de la OACI. Sin embargo, esto aún no se ha realizado. Por el contrario, en el Consejo se han desarrollado serios debates relacionados con la reducción de capacidad de traducción (e interpretación) cuando la demanda para estos servicios aumenta. En este sentido, el Consejo, en su período de sesiones 198, adoptó la Decisión C-DEC-198/7, que en su apartado 4(i), dice: *“exonerar del requisito de distribución simultánea de manuales y circulares a fin de publicar la versión en el idioma original primeramente y las versiones en los demás idiomas posteriormente, dentro de un plazo máximo de 60 días hábiles. Los Anexos y PANS y sus enmiendas seguirán publicándose simultáneamente en todos los idiomas”*. Aún cuando la medida parece racional a efectos de la optimización y uso más eficiente de los recursos disponibles para traducción, en situaciones de presupuestos insuficientes, si hasta el momento el principio de “distribución simultánea”, no se ha cumplido, cómo se pretende garantizar que el plazo de 60 días que ha aprobado el Consejo sí se observe.

2.3 Cuba ha estado insistiendo sobre este asunto, y a partir de la Conferencia de Alto Nivel sobre seguridad operacional celebrada en Montreal en el año 2010. También hemos enfocado este tema a través de Notas de Estudio, tanto presentadas en el 37 período de sesiones de la Asamblea de la OACI y en eventos regionales como las Reuniones 11, 12 y 13 de Directores de Aeronáutica Civil del Caribe Central, las cuales han tenido aceptación general. En la referida HLSC 2010, se adoptó la Recomendación 3/3, inciso e), punto 1, Disponibilidad de material guía de la OACI en todos los idiomas oficiales de la OACI. De las 47 recomendaciones allí adoptadas, la referida 3/3 ha quedado sin una respuesta de solución, pues a pesar de que se han traducido muchos de los documentos mencionados en aquellos momentos, en el actual listado que aparece en ICAO NET con nuevos documentos, aún se mantiene un alto número de ellos sin traducir a los idiomas oficiales.

2.4 Acorde con las experiencias obtenidas en el presente trienio, se hace imprescindible continuar fortaleciendo la disponibilidad de documentos OACI en todos los idiomas oficiales por medio de modificación de las Resoluciones de la Organización, tales como la A37-15 y A37-25. En este sentido, a través de esta nota, Cuba propone una enmienda a las citadas Resoluciones, cuyo contenido preliminar aparece en el “Apéndice B” de esta nota de estudio.

3 Conclusiones.

3.1 La falta de suficiente documentación complementaria a los SARPS traducida a los idiomas oficiales de la OACI, puede dar lugar a interpretaciones erróneas por parte de los Estados cuyos idiomas no son el idioma original de publicación (básicamente el inglés) y, por lo tanto, las regulaciones nacionales y demás textos relacionados elaborados por dichos Estados, pudieran contener errores, con las consecuentes deficiencias de aplicación.

3.2 A pesar de las Resoluciones adoptadas por la Asamblea y de lo estipulado en las normativas de la OACI, aún una gran cantidad de documentos importantes vinculados con la seguridad operacional aparecen en un solo idioma.

3.3 En consonancia con el principio del multilingüismo como uno de los principios fundamentales para que la OACI logre sus objetivos, reiteramos, que el presupuesto de la OACI debe tener en cuenta estas necesidades de traducción, en cumplimiento de las Resoluciones pertinentes de la Asamblea en consecuencia con su compromisos con los Estados y para que no se comprometa la seguridad operacional de la aviación.

APÉNDICE A

RELACIÓN DE ALGUNOS DOCUMENTOS DE LA OACI VINCULADOS CON PROCEDIMIENTOS Y ORIENTACIONES DISPONIBLES SOLAMENTE EN IDIOMA INGLÉS.

| | |
|-----------|---|
| Doc. 7192 | Training Manual |
| Doc. 8984 | Manual of Civil Aviation Medicine |
| Doc. 9375 | Dangerous Goods Training Manual |
| Doc. 9376 | Preparation of an Operational Manual |
| Doc. 9379 | Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System |
| Doc. 9426 | Air Traffic Service Manual (En/Fr) |
| Doc. 9654 | Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace |
| Doc. 9766 | Airborne Collision Avoidance System (ACAS) Manual |
| Doc. 9849 | Manual on the Prevention of Runway Incursions |
| Doc. 9880 | Manual on Global Performance of the Air Navigations System |
| Doc. 9694 | Manual of Air Traffic Services Data Link Applications |
| Doc. 9776 | Manual on VHF Digital Link (VDL) Mode 2 |
| Doc. 9887 | Report of the Independent Experts on the LTTG NOx Review and Medium and Long Term Technology Goals for NOx |
| Doc. 9888 | Noise Abatement Procedures: Review of Research, Development and Implementation Projects - Discussion of Survey Results |
| Doc. 9896 | Manual on the Aeronautical Telecommunication Network (ATN) using Internet Protocol Suite (IPS) Standards and Protocols |
| Doc. 9943 | Report to CAEP by the CAEP Noise Technology Independent Expert Panel. Aircraft Noise Technology Review and Medium and Long Term Noise Reduction Goals. Report |
| Doc. 9953 | Report of the Independent Experts to CAEP/8 on the Second NOx Review and the Establishment of Medium and Long Term Technology Goals for NOx |
| Doc. 9992 | Manual on the Use of Performance-Based Navigation (PBN) in Airspace Design |
| Doc. 9993 | Continuous Climb Operations (CCO) Manual |
| Doc. 9995 | Manual of Evidence-based Training |
| Doc. 9997 | Performance-Based Navigation (PBN) Operational Approval Manual |

APÉNDICE B

PROPUESTA PRELIMINAR DE MODIFICACIÓN DE LAS RESOLUCIONES A37-15 Y A37-25.

Resolución A37-15, Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea

.....

Apéndice A, Formulación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS)

.....

3. Los textos de los SARPS y PANS se redactarán en estilo claro, sencillo y conciso. Los SARPS consistirán en disposiciones de carácter general (...). Las especificaciones técnicas de apoyo que prepare la OACI se traducirán oportunamente en todos los idiomas oficiales y se incluirán, en la medida de lo posible, en documentos separados.

.....

Apéndice E, Manuales y circulares técnicos de la OACI

.....

La Asamblea resuelve que se de prioridad a la actualización permanente del contenido de los actuales manuales técnicos de la OACI y a la preparación de los nuevos textos de orientación que los adelantos técnicos justifiquen, traduciendo oportunamente en todos los idiomas de trabajo de la OACI aquellos documentos vinculados a la seguridad operacional, para garantizar que los Estados contratantes obtengan el máximo provecho de la aplicación de normas, métodos recomendados y procedimientos para los servicios de navegación aérea (...).

Resolución A37-25, Política de la OACI sobre los servicios de idiomas

.....

8. Pide al Secretario General de la OACI que se adhiera a las mejores prácticas de las Naciones Unidas en materia de servicios de idiomas, incluida la contratación de personal temporero durante los períodos de mayor volumen de trabajo, así como el nivel de contratación externa de la traducción y la interpretación, priorizando aquellos documentos vinculados a la seguridad operacional;

9. Pide al Consejo que examine la necesidad de enmendar el Reglamento de publicaciones de la OACI (Doc 7231/11) para disponer que las publicaciones de la OACI se distribuyan oportunamente en todos los idiomas de trabajo de la OACI, priorizando las especificaciones técnicas de apoyo a los SARPS y PANS que prepare la OACI;

.....



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A38-WP/xxxx

EX/xx

TE/xx

.../.../13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES**COMITÉ EJECUTIVO
COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 25: Otros asuntos de alta política que habrá considerar el Comité Ejecutivo****Cuestión 29: Seguridad Operacional de la Aviación - Control y análisis****DESARROLLO DE MATERIAL DE ORIENTACIÓN PARA EL PROCESO DE
IDENTIFICACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE DIFERENCIAS**

(Nota presentada por la República Bolivariana de Venezuela)

RESUMEN

El proceso de identificación y notificación de diferencias es un proceso fundamental y una obligación de los Estados signatarios del Convenio de Chicago, el cual tiene como objetivo principal fomentar la seguridad operacional y eficiencia de la navegación aérea, asegurándose de que los organismos gubernamentales y demás entidades interesadas en la aviación civil internacional, incluidos los explotadores y otros proveedores de servicios, conozcan perfectamente la reglamentación y las disposiciones nacionales en cuanto difieren de las prescritas en las normas de la OACI. La Asamblea y el Consejo de la OACI al examinar las notificaciones de diferencias que se han recibido han observado repetidamente que no son completamente satisfactorias, por lo cual se exhorta a desarrollar mecanismos que permitan fortalecer este importante proceso.

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

- a) Tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio; e,
- b) Instar a la OACI a tomar acciones necesarias para:
 - 1) Desarrollar material de orientación completo, definido y explicativo sobre el proceso de identificación y notificación de diferencias y publicación de diferencias significativas.
 - 2) Desarrollar iniciativas de capacitación en el proceso de identificación y notificación de diferencias.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio está relacionada con el Objetivo Estratégico A: Seguridad Operacional - Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial. |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Ninguno |
| <i>Referencias:</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Convenio sobre Aviación Civil Internacional • Anexo 15 – Servicios de información aeronáutica • Manual para los servicios de información aeronáutica (Doc. 8126) • Boletín Electrónico 2011/17 • Carta de Estado AN 1/1-11/28 • Nota sobre la notificación de diferencias respecto a los Anexos y forma de hacerla (contenido en las Cartas de Estado de Adopción de enmiendas de los |

| | |
|--|---|
| | Anexos) • Nota de estudio C-WP/13954 del Consejo |
|--|---|

1. INTRODUCCIÓN

- 1.1.** En el artículo 38 del Convenio de Aviación Civil, se establece que cuando un Estado se ve imposibilitado de cumplir en todos los aspectos con alguna de las normas o procedimientos internacionales contenidos en los Anexos al Convenio, o de hacer que sus propios reglamentos y procedimientos concuerden por completo con normas o procedimientos internacionales que hayan sido objeto de enmiendas, o sí el Estado considera necesario adoptar reglamentos y procedimientos que difieran en algún particular de los establecidos por las normas internacionales, informará inmediatamente al Organismo Internacional de Aviación Civil las diferencias entre sus propios métodos y los que establezcan las normas internacionales emanadas de la Organización.
- 1.2.** De acuerdo con la información plasmada en la “nota sobre la notificación de diferencias respecto a los Anexos y forma de hacerla”, la Asamblea y el Consejo de la OACI, al examinar las notificaciones de diferencias que se han recibido, han observado repetidamente que no son completamente satisfactorias.

2. ANÁLISIS

- 2.1.** El proceso de identificación y notificación de diferencias es un proceso fundamental y una obligación de los Estados signatarios al Convenio de Chicago, el cual tiene como objetivo principal fomentar la seguridad operacional y eficiencia de la navegación aérea, asegurándose de que los organismos gubernamentales y demás entidades interesadas en la aviación civil internacional, incluidos los explotadores y otros proveedores de servicios, conozcan perfectamente la reglamentación y las disposiciones nacionales en cuanto difieren de las prescritas en las normas de la OACI.

Como se expuso en el párrafo 1.2 , actualmente se están presentando inconvenientes a la hora de identificar y notificar diferencias por parte de los Estados, elemento que pudiera afectar significativamente la seguridad operacional, debido a que la información descrita en el suplemento del Anexo correspondiente, pudiera no ser precisa

- 2.2.** Al efectuar un análisis de los posibles aspectos que afectan la identificación y notificación de diferencias, se ha determinado que dicho inconveniente pudiese estar relacionado con la ausencia de capacitación y orientaciones explícitas para llevar a cabo correctamente dicho proceso. Si bien las Cartas de Estado emanadas de la OACI respecto a la Adopción de Enmienda de los diferentes Anexos incorpora entre sus adjuntos una “nota sobre la notificación de diferencias respecto a los Anexos y forma de hacerla”, ésta no es lo suficientemente explicativa para permitir en la práctica plasmar la información según las instrucciones que se brindan en dicha nota.
- 2.3.** Por tal motivo, se propone desarrollar por parte de OACI un material de orientación sobre el proceso de identificación y notificación de diferencias, así como también, iniciativas de capacitación, ya sea a través de talleres regionales o de la modalidad e-learning.

- 2.4.** Asimismo, en la tercera sesión de su 192º período de sesiones, celebrada el 4 de marzo de 2011, el Consejo convino en que “mientras se esté a la espera de la elaboración de una política y procedimientos operacionales concretos para regir la utilización del Sistema Electrónico de Notificación Electrónica de Diferencias (EFOD), este sistema debería utilizarse como medio de alternativa para la notificación de diferencias respecto a todos los Anexos, con excepción del Anexo 9 — Facilitación y el Anexo 17 — Seguridad — Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita”. Al respecto, a través de las Cartas de Estado respecto a la Adopción de Enmienda de los Anexos, se le invita a los Estados a que considere su utilización para la notificación de cumplimiento y diferencias.
- 2.5.** La Carta de Estado AN 1/1-11/28 estipula que el EFOD fue elaborado para atender a la necesidad de contar con un medio más eficiente para la notificación e investigación de diferencias respecto a las normas y métodos recomendados (SARPS) y para el reemplazo del actual mecanismo basado en papel, reduciendo la duplicación de esfuerzos, permitiendo que los Estados notifiquen los datos relativos al cumplimiento y diferencias una sola vez, para cumplir sus obligaciones en virtud del Convenio y el MoU del USOAP.
- 2.6.** No obstante, las Cartas de Estado referidas a adopciones de enmienda de los Anexos, hoy en día estipulan igualmente la notificación de diferencias a través del envío a la OACI de una notificación de cumplimiento o diferencias respecto a los Anexos al Convenio a través de un formulario que la OACI incorpora como adjunto a las referidas comunicaciones.
- 2.7.** Asimismo, es importante que las notificaciones de diferencias a través del EFOD pueda ser realizada en cualquier de los idiomas oficiales de la Organización.
- 2.8.** Sin embargo, en función de que se pretende que el EFOD sustituya la notificación en físico, deberían mejorarse las funcionalidades de éste para que tenga las suficientes bondades para que sea un sistema más fácil de utilizar y además proporcione al Estado la oportunidad de descargar las diferencias identificadas y notificadas una a una, con información precisa sobre la fecha y hora de carga, a fin de mantener un registro físico igualmente de las diferencias considerando que no todos los interesados en el Estado pueden contar con el acceso a la web dispuesta para este sistema.

3. CONCLUSIÓN

- 3.1.** Fomentar el desarrollo de documentos técnicos y actividades de capacitación para los Estados, contribuirá en la solución parcial o total de los inconvenientes presentados en el proceso de identificación y notificación de diferencias, contribuyendo significativamente al desarrollo de la aviación civil mundial.



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A38-WP/xxxx

TE/xx

.../.../13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES**COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 28: Seguridad operacional de la aviación - Estandarización.****PROPUESTAS DE MEJORA EN APOYO DE LA IMPLANTACIÓN DEL SMS**

(Nota presentada por la República Bolivariana de Venezuela)

RESUMEN

La retroalimentación recibida por parte de la industria en relación a organizaciones pequeñas que implementan un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, demandan orientaciones, capacitación y requerimientos más simples y pragmáticos.

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

- a) Tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio; e
- b) Instar a la OACI a tomar las acciones necesarias para:
 - 1) Crear con el apoyo de expertos y de algunos Estados material de orientación adicional oficial de la OACI con enfoque en la implantación del SMS de organizaciones pequeñas que apoyan a las actividades de la industria.
 - 2) Fomentar la organización de seminarios o talleres en las diferentes regiones para consultar y asistir a los Estados con dificultades en apoyo a la implantación del SMS de organizaciones pequeñas en la industria.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio está relacionada con el Objetivo Estratégico A: Seguridad Operacional - Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial. |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Ninguna |
| <i>Referencias:</i> | <p>Anexo 1 — <i>Licencias al personal</i> Anexo 6 — <i>Operación de aeronaves</i> Anexo 8 — <i>Aeronavegabilidad</i> Anexo 11 — <i>Servicios de tránsito aéreo</i> Anexo 14 — <i>Aeródromos</i> <i>Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc. 9859)</i> <i>Nota de estudio A37-WP/141</i></p> |

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las disposiciones establecidas en los SARPS de la OACI en los últimos años contemplan la implementación de un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional en diversos tipos de organizaciones o proveedores de servicio (explotadores aéreos, explotadores de aeródromo, servicios de tránsito aéreo, organizaciones de mantenimiento, organizaciones de instrucción y organizaciones de producción y diseño) como medio para fortalecer los niveles aceptables de seguridad Operacional de cada Estado y su consecuente repercusión regional y a nivel mundial.

1.2 Asimismo, las recientes revisiones del documento Doc. 9859 *Manual para la Gestión de la Seguridad Operacional*, incorporó información genérica que orienta a los Estados para el desarrollo de su Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP), así como de criterios y orientaciones para el desarrollo del SMS en los proveedores de servicio.

1.3 Los Estados han realizado esfuerzos individuales y colectivos en sus regiones con el apoyo de las Oficinas Regionales de la OACI, dirigidos a la capacitación de funcionarios de los Estados y profesionales en la industria, a través de cursos de Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.

1.4 Esta nota de estudio, como la nota de estudio A37-WP/141 presentada en 37º Período de Sesiones de la Asamblea General de la OACI, presenta propuestas de mejora en la implementación del SMS.

2. DESARROLLO

2.1 La experiencia en la supervisión por parte del Estado de la implantación progresiva del SMS en los proveedores de servicio en la industria ha revelado que:

- a) *No ha sido un proceso homogéneo en la industria.* Un número considerable de Estados está planificando sus SSP para asistir y supervisar a la industria de una manera más efectiva. Otros Estados han iniciado la implantación de su SSP y han encontrado dificultades al detectar diferencias entre las diversas organizaciones que ejercen una misma actividad, por el tamaño y/o complejidad que pueden influir en la adecuada aplicación de sus procesos de gestión de riesgo y por consiguiente en la implementación de su SMS. Es por ello que los Estados optan por generar planes pilotos con este tipo de empresas pequeñas al estar limitados en la aplicación de las disposiciones de SMS a todo el universo de empresas con estas características.
- b) *Hay que evolucionar en el enfoque de la instrucción en SMS durante la implantación del SMS.* Los cursos de Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) son adecuados y pedagógicos como medio para adquirir los conocimientos básicos a impartir a los participantes. Sin embargo, al momento de supervisar como Estado la implementación del SMS en proveedores de servicio, se ha hallado que el personal y encargados de la implementación del SMS en dicha organización encuentran dificultades al momento de poner en práctica lo aprendido. De allí la necesidad de apuntar hacia modelos andragógicos que se desarrollan a través de una praxis fundamentada en los principios de participación y horizontalidad y en las cuales su proceso, al estar orientado con características sinérgicas por el facilitador del aprendizaje, permite incrementar el pensamiento, la autogestión, la calidad de vida y la creatividad del empleado dentro de su organización. Esto brinda más opciones para aplicar los requerimientos de implantación de SMS ajustados a la realidad de cada empresa, en especial aquellas que son pequeñas.

- c) *Se han priorizado las organizaciones que requieren implementar su SMS.* En el desarrollo de los objetivos y metas de seguridad operacional y en el levantamiento de datos de seguridad operacional, el Estado toma mayor interés en las organizaciones que tienen: mayor impacto en la industria en base al volumen de operaciones, carácter estratégico, impacto directo en las operaciones aerocomerciales y aquellas que son de gran tamaño y/o complejidad. El Estado prioriza la supervisión de esas organizaciones y enfoca sus recursos financieros y de personal para alcanzar la implementación y el logro de sus metas. Es el interés del Estado que todas las empresas sean supervisadas, incluyendo las más pequeñas, por lo que los requerimientos y procesos de implementación deberían ser más sencillos y pragmáticos, de modo que se alcance la implementación en sus niveles.

3. **CONCLUSIONES**

3.1 La implantación del SMS es un proceso complejo que requiere una retroalimentación constante entre la industria y el Estado. La experiencia venezolana en relación a la implantación del SMS ha permitido identificar dificultades que pueden ser consideradas útiles en los grupos de trabajo, organizaciones y Estados interesados.

3.2 El fomentar el desarrollo de talleres de trabajo para los Estados y la industria contribuirá en la solución parcial o total de debilidades que se identificarán en la implantación del SMS y al intercambio de experiencias, lo cual redundará en incalculables beneficios en la gestión de recursos que permitirán una gestión de riesgos oportuna en la industria y de manera más eficiente, en aquellas organizaciones pequeñas.



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A38-WP/xxxx

TE/xx

.../.../13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES**COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 28: Seguridad operacional de la aviación - Estandarización.****NIVELES ACEPTABLES UNIVERSALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL SSP
COMUNES A LOS ESTADOS**

(Nota presentada por la República Bolivariana de Venezuela)

RESUMEN

La retroalimentación recibida por parte de la industria y los intereses del Estado moldean el establecimiento de niveles aceptables de seguridad operacional, con el objeto de lograr una armonización a nivel de todos los Estados, evitando la discrecionalidad y subjetividad por parte de los mismos. Es de sumo interés que este desarrollo se haga de manera estándar, para manejar un nivel que sea aceptable para todos los Estados, logrando una implementación efectiva del SSP, y cumpliendo con los objetivos del GASP.

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

- a) Tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio; e
- b) Instar a la OACI a tomar las acciones necesarias para:
 - 1) Tomar la información presentada en esta Nota de Estudio.
 - 2) Fomentar la organización de talleres y reuniones de trabajo para el desarrollo de indicadores de seguridad operacional armonizados y metas comunes para los Estados en las regiones, y que sean acordados por los mismos.
 - 3) Diseño de indicadores de niveles aceptables universales de seguridad operacional del SSP.

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Objetivo estratégico A Seguridad Operacional |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Ninguna |
| <i>Referencias:</i> | Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc. 9859) Plan Global de Seguridad operacional de la Aviación (GASP) |

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las disposiciones establecidas en los SARPS de la OACI en los últimos años contemplan la implementación de un Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) como medio para establecer los Niveles Aceptables de Seguridad Operacional (ALOS) de cada Estado.

1.2 Asimismo, las recientes revisiones del documento Doc. 9859 *Manual para la gestión de la seguridad Operacional*, incorporó información genérica que orienta a los Estados para el desarrollo de su Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP), así como de criterios y orientaciones para el desarrollo de los ALOS.

1.3 Los Estados han realizados esfuerzos individuales y colectivos en sus regiones con el apoyo de las Oficinas Regionales de la OACI, dirigidas a la capacitación de funcionarios de los Estados y profesionales en la industria, a través de cursos de Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP).

1.4 Esta nota de estudio insta a que se acuerden, con el liderazgo de la OACI y el apoyo de los Estados el diseño de los ALOS, permitiendo que estos niveles sean aceptables para cada Estado y de carácter universal, a través de un esfuerzo conjunto de los Estados, organizaciones e industria, con la finalidad de estandarizar los indicadores base de seguridad operacional del Estado comunes en cada región, y que cada Estado incorpore los indicadores específicos requeridos según sus necesidades.

2. DESARROLLO

2.1 La experiencia en la implementación por parte del Estado de la implantación del SSP ha determinado los diversos enfoques que se han dado en el establecimiento de los niveles de seguridad operacional iniciales y luego el tratamiento de las metas:

a) *Uno de los puntos de partida son los eventos de altas consecuencias (accidentes e incidentes serios)*. El proceso de investigación de accidentes de la autoridad de investigación es de por sí un método reactivo para determinar riesgos. Existen Estados que cuentan con organizaciones con grandes fortalezas y trayectoria en materia de investigación de accidentes que contribuyen con el suministro de datos de seguridad operacional y que han definido taxonomías que pueden ser utilizadas por los Estados para describir un evento determinado. El parágrafo 8.4 del *Anexo 13 Investigación de accidentes e incidentes de aviación* nos recuerda que: “*Cada Estado establecerá y mantendrá una base de datos de accidentes e incidentes para facilitar el análisis eficaz de la información obtenida sobre deficiencias de seguridad operacional reales o posibles, incluida la información procedente de sus sistemas de notificación de incidentes, y para determinar las medidas preventivas necesarias*”. Las metas inmediatas de un Estado, sin la implementación de un SSP, serían las asociadas a los resultados del comportamiento de los accidentes del Estado. En la espera de las recomendaciones que pudieran surgir de los informes y dependiendo del tiempo que pueda llevar la elaboración de determinado informe, la identificación de causas y su procesamiento, hasta convertirlos en indicadores de seguridad pueden tardar. Este proceso es lento y no es eficiente. Otra estrategia ha consistido en utilizar datos e informes de otros Estados y organizaciones que no necesariamente es el comportamiento real del Estado pero, que son usados como punto de referencia o partida.

b) *Las bases de datos de eventos de alta consecuencias (accidentes e incidentes serios) analizadas*. El desarrollo de tasas de accidentes e incidentes serios es el denominador común en el desarrollo de indicadores de siniestralidad en cualquier industria. Para la construcción de tasas, al principio, se requiere la determinación exacta del número de operaciones de vuelo, operaciones en tierra, operaciones de mantenimiento, despachos, etc., sin embargo, la misma se ve dificultada

porque muchas organizaciones de la industria no poseen un sistema homogéneo de recolección de datos de sus procesos o los que recolectan los números de operación son personas o unidades organizacionales con propósitos distintos a la seguridad operacional (recaudación, finanzas, turismo, recursos humanos, etc.)

b) *En la actualidad existen indicadores y metas de seguridad operacional de carácter general.* La OACI a través del USOAP estableció indicadores de la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional con base a las auditorías efectuadas que sirven de referencia al Estado para que pueda trazar sus metas mediante planes de medidas correctivas. Igualmente, ya existen metas como lo indica la resolución A37-4, la cual *“Insta a los Estados contratantes, las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional y las organizaciones internacionales pertinentes, a trabajar con todas las partes interesadas para lograr los objetivos del GASP, así como los objetivos de la metodología de la Hoja de Ruta para la Seguridad operacional a nivel mundial GASR, y a aplicar estas metodologías con miras a reducir el número e índice de accidentes de aeronaves”*. EL GASP para el periodo 2008-2011 se trazó la siguiente meta: *“Ninguna región de la OACI tendrá un índice de accidentes* superior al doble del índice mundial para finales de 2011”*. Si se observa, por ejemplo, los datos suministrados en el GASP 2013, se aprecia que al comparar el trienio 2008-2010 con el período de 2011-2012, los porcentajes relativos de LOC-I, accidentes CFIT y accidentes mortales han disminuido. Por otro lado, indica que las muertes resultantes de accidentes CFIT han aumentado un 30 por ciento (GASP 2013) de todas las muertes en 2011 y 2012, haciendo de esta la categoría de accidente más fatal en el lapso de dos años. Todos los datos antes expuestos son valiosos y pueden medir un comportamiento, no obstante, la disminución no formó parte de un valor o métrica definida por estas iniciativas. No se refleja con claridad si la meta de carácter cuantitativo se alcanzó o no; con el esfuerzo de los Estados y la industria es posible lograr el desarrollo de indicadores de seguridad operacional comunes de carácter regional así como el establecimiento de sus metas.

3. CONCLUSIONES

3.1 La implantación del SSP requiere la participación constante de la industria y el Estado. La experiencia venezolana en relación a su implantación ha ofrecido identificar las experiencias que pueden ser consideradas útiles para los grupos de trabajo, organizaciones y Estados interesados.

3.2 Es recomendable abordar el desarrollo de indicadores de seguridad operacional universales por parte de la OACI en estrecha relación con las organizaciones regionales y los Estados, de esta manera se estaría garantizando el desarrollo sustentable del transporte aéreo y evitar conflictos entre Estados por no reconocer los niveles que cada uno ha considerado.

3.3 Se insta al desarrollo de indicadores de seguridad operacional comunes y generar actividades en cada una de las regiones con miras a apoyar a los Estados en la construcción de los mismos. Estas actividades deberían soportar las iniciativas de estandarización de la gestión de la seguridad operacional del GASP, y contribuirían a alcanzar los objetivos del GASP en relación a la implementación de los SSP.



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 28: Seguridad operacional de la aviación — Normalización

Definición de las acciones a tomar por parte de los Estados para la implementación del Anexo 19.

(Nota presentada por la República Dominicana)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta la inquietud de la República Dominicana sobre el curso de acción que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) espera de los Estados, con relación a la implementación del Anexo 19 en su primera etapa, en la cual se prevé la consolidación de los SARP's relativos a la gestión de la seguridad operacional. Una adecuada clarificación en ese sentido, evitará el dispendio de esfuerzos y/o recursos por parte de los Estados, a la hora de tomar decisiones sobre cómo implementar el nuevo Anexo 19.

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

- analizar la información contenida en esta nota de estudio;
- apoyar uno de los cursos de acción contenidos en el punto 3.1 de la presente nota de estudio; y
- solicitar el desarrollo de una guía de orientación para la implementación del Anexo 19.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico "A" Seguridad Operacional. |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | No identificadas. |
| <i>Referencias:</i> | <p>*Informe de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (2010) (Doc 9935),</p> <p>*Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc 9859)</p> <p>*Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) (Doc 10004)</p> <p>*SL AN8/3-13/30 – Adopción del Anexo 19</p> <p>Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones (Doc 8335)</p> <hr/> <p>* Referencias principales</p> |

1. INTRODUCCIÓN

1.1 De inicio quisiéramos felicitar y reconocer el excelente trabajo realizado por el Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional (SMP) que a través de la Comisión de Aeronavegación sometió al Consejo para su adopción el Anexo 19, el que sin duda alguna recogió fielmente el espíritu de la Conclusión 2/5 y la Recomendación 2/5 de la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Operacional celebrada en el año 2010 (HLSC/2010).

1.2 Las mismas iban encaminadas a consolidar las disposiciones existentes sobre las responsabilidades funcionales y procesos de gestión de la seguridad operacional procedentes de los estándares de todos los Anexos relacionados con la gestión de la seguridad operacional, y así como para preparar las disposiciones nuevas que se entendiesen necesarias para facilitar la implantación del programa estatal de seguridad operacional (SSP) y de los Sistemas de Gestión de la Seguridad operacional SMS por parte de los operadores y prestadores de servicios.

1.3 La Comisión de Aeronavegación recomendó que se siguiera un proceso en dos fases: la primera fase se limitaba a la consolidación y a la reorganización de las normas y métodos recomendados (SARPs) y textos de orientación de apoyo existentes, a la que seguiría la segunda fase, durante la cual se examinarían las disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional para determinar si se necesitaban enmiendas.

1.4 Durante la fase de consulta como se establece en el 3.2.2 de la nota de estudio C-WP/13935 presentada al Consejo por la Comisión de Aeronavegación relativa a la comunicación AN 8/3-12/42, varios Estados recomendaron que la publicación del Anexo 19 fuera acompañada de un plan de implantación progresiva con fines de interpretación y aplicación de dicho Anexo. Hasta el momento no es de nuestro conocimiento si se ha desarrollado la referida guía.

2. ANÁLISIS.

2.1 Tomando en consideración que la decisión de adoptar el Anexo 19 tiene como objetivo principal la consolidación de los estándares y prácticas recomendadas en lo relativo a la gestión de la seguridad operacional en su primera fase, pudiera colegirse que la Organización esperaría la acción de los Estados en cuanto a enmendar sus respectivas reglamentaciones nacionales, e iniciar un proceso de consolidación de su reglamentación relativa a la gestión de la seguridad operacional.

2.2 Por otro lado, si consideramos que la primera fase sólo plantea la consolidación de los SARP's, a los Estados que ya tenían incluidos en sus respectivas reglamentaciones nacionales los estándares y prácticas recomendadas que fruto de la consolidación constituyen el nuevo Anexo, no se les requeriría modificación o enmienda alguna en su reglamentación, y la única tarea pendiente sería el llenado de la lista de verificación de cumplimiento de dicho Anexo, cuando estuviera disponible.

2.3 Estos diferentes cursos de acción planteados en 2.1 y 2.2 tienen implicaciones muy diferentes al momento de su implementación práctica, puesto que la aplicación del primero implica la enmienda de la reglamentación nacional y la creación de un nuevo reglamento, lo que de inicio significa que los operadores aéreos tendrían que modificar sus manuales y las cartas de cumplimiento depositadas durante la fase dos del proceso de certificación para la obtención de su AOC, como se establece en la parte III del Doc. 8335 en el párrafo 1.4 "Fase de Solicitud Formal", para luego cumplir con el 1.5 "Fase de Evaluación de la Documentación".

2.4 Por el contrario, con el segundo curso de acción nada de esto sería necesario en esta primera fase para los Estados que ya tienen estos requerimientos incluidos en su regulación nacional vigente, ni para sus operadores.

2.5 Otro factor importante que motiva la presentación de esta nota, es que el GASP pide a los Estados con sistemas de vigilancia de la seguridad operacional maduros, avanzar hacia la plena aplicación del SSP, y es de conocimiento nuestro que la OACI estará tomando como parámetro un índice de implementación efectiva (EI) de 60% o más para ir monitoreando la implementación, el cual es nuestro caso; y dado que en este momento se encuentran en proceso de modificación los SAAQ's, los PQ's y se estará desarrollando material de orientación detallado para los auditores del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad operacional, encontramos más que propicio el momento para externar nuestra preocupación y someter nuestra propuesta, y solicitar que la decisión que se adopte sea incluida en esas guías.

2.6 Es claro para nosotros que ambos cursos de acción pueden considerarse como adecuados pero es nuestro interés que en el futuro no exista la posibilidad de discrecionalidad a la hora de decidir si es o no aceptable uno de ellos, durante un proceso de auditoría.

3. ACCIÓN SUGERIDA.

3.1 Se solicita a la Asamblea aprobar o reconocer una de las siguientes opciones para el curso de acción por parte de los Estados en el proceso implementación del Anexo 19:

- a) Se reconoce que si los Estados tienen incluidos en sus reglamentos nacionales los SARP's relativos a la gestión de la seguridad operacional contenidos en el Anexo 19, y esto es comprobable por medio de la lista de verificación de cumplimiento de dicho Anexo, lo anterior será aceptado como implementación del Anexo 19.
- b) Que los estados realicen la consolidación de los estándares y prácticas recomendadas sobre gestión de la seguridad operacional contenidos en sus reglamentos nacionales, a los efectos de crear un nuevo reglamento que recoja los SARP's del Anexo 19.
- c) Ambas opciones se consideran aceptables y, de ser así, que se incluya en las guías de orientación de los auditores del programa USOAP.



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 29: Seguridad operacional de la aviación – Control y Análisis**DESARROLLO DE SISTEMA DE CLASIFICACIÓN DE PREGUNTAS DE PROTOCOLO (PQ) DE AUDITORIA USOAP-CMA, EN FUNCIÓN DEL RIESGO ASOCIADO.**

(Nota presentada por la República Bolivariana de Venezuela)

RESUMEN

Con la presente nota de estudio, se propone el desarrollar a través de la Organización de Aviación Civil Internacional, un Sistema de Clasificación de Preguntas del Protocolo (PQ) en función del Riesgo asociado, con la finalidad de ofrecer a los Estados un mecanismo de priorización a la hora de abordar las preguntas del protocolo y que a su vez permita asignar efectivamente los recursos para el fortalecimiento de la seguridad operacional.

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

- a) Tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio; e,
- b) Instar a la OACI a tomar acciones necesarias para el desarrollo de un Sistema de Clasificación de Preguntas del Protocolo (PQ) en función del Riesgo asociado.

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio está relacionada con el Objetivo Estratégico A: Seguridad Operacional. |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Ninguno |
| <i>Referencias:</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Documento 9735 Manual sobre la observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional - Tercera Edición – 2011. • Documento 9859: Manual de Gestión de la Seguridad Operacional - Tercera Edición 2013. |

1. INTRODUCCIÓN

- 1.1.** Las Preguntas del Protocolo (PQ) son el instrumento principal utilizado en el USOAP para evaluar el nivel de aplicación eficaz del sistema de vigilancia de la seguridad operacional del Estado basado en los ocho elementos críticos, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, los SARPS, PANS y textos de orientación conexos de la OACI.
- 1.2.** La finalidad principal de los cuestionarios del protocolo de auditoría es normalizar la realización de auditorías en el marco del USOAP. Cada cuestionario comprende un conjunto de

Preguntas del Protocolo (PQ) globales que son lo suficientemente flexibles como para permitir la evaluación apropiada del ámbito y complejidad de las actividades aeronáuticas de cada Estado.

2. ANÁLISIS

- 2.1.** Las PQ son el instrumento principal utilizado durante la realización de una auditoría para evaluar la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional del Estado contenidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, los SARPS, PANS y textos de orientación conexos de la OACI.
- 2.2.** De acuerdo a lo establecido por OACI, el uso de PQ normalizadas asegura transparencia, calidad, fiabilidad y equidad en la realización y aplicación de actividades del CMA del USOAP, relacionando cada una de ellas con un Elemento Crítico (CE) y, cuando se considere “no satisfactoria”, ello se refleja en el CE y la Falta de Aplicación Eficaz (LEI) correspondiente en los resultados de la auditoría.
- 2.3.** Si bien es cierto que el Documento 9735: Manual sobre la observación continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional, establece que “Los Estados deben abordar, con carácter prioritario, las PQ que no tienen condiciones satisfactorias”, hasta el momento no existe un mecanismo explícito para ello, más que el juicio de valor o competencias del personal responsable en cada Estado.
- 2.4.** De acuerdo a lo antes expuesto, se propone que sea desarrollado por la OACI, un Sistema de Clasificación de PQ en función del Riesgo con apoyo de expertos de los Estados signatarios, con la finalidad de ofrecer a los Estados un mecanismo de priorización a la hora de abordar las preguntas del protocolo de acuerdo al impacto directo que tienen sobre la Seguridad Operacional.
- 2.5.** En función de la revisión de las preguntas del protocolo (PQ) que actualmente se está desarrollando a raíz de la inclusión de los requisitos de Gestión de Seguridad Operacional aplicable a los Estados, sería interesante incluir en el plan de trabajo esta actividad de clasificación, el cual permitirá establecer dos aspectos importantes. El primero de ellos es determinar cuáles son las preguntas que tienen mayor afectación o impacto en la seguridad operacional para el Estado, y segundo, establecer efectivamente cuál es el LEI en función del peso de cada PQ, el cual es asignado en función del riesgo asociado. Vale la pena destacar que la intención de este sistema no es descuidar el cumplimiento de algunas normas y métodos recomendados, sino más bien proporcionar un mecanismo de priorización y posteriormente la asignación efectiva de recursos, tanto humanos como financieros, para el fortalecimiento de la seguridad operacional.

3. CONCLUSIÓN

En función de lo expuesto anteriormente y del auge de la Gestión de la Seguridad Operacional a nivel global, con la presente nota de estudio, se propone que a través de OACI, con apoyo de expertos de los Estados signatarios, sea desarrollado un Sistema de Clasificación de PQ en función del Riesgo Asociado, con la finalidad de ofrecer a los Estados un mecanismo de priorización a la hora de abordar las preguntas del protocolo, que fortalezca la asignación de recursos por parte del Estado y la seguridad operacional.



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación - Apoyo a la implantación

DIRECTRICES PARA PROGRAMAS DE ENSEÑANZA EN MATERIA DE SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)

(Nota presentada por la República Bolivariana de Venezuela)

RESUMEN

Con la presente nota de estudio se propone el desarrollo de directrices para programas de enseñanza en materia de Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) diseñados por la OACI, mediante Conjuntos de Material Didáctico Normalizado (CMDN), con la finalidad de mejorar la seguridad operacional y obtener una transición adecuada hacia su nuevo marco y lograr la implantación efectiva de los SMS en la industria.

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

- a) Tomar nota de la información presentada en esta nota de estudios; e,
- b) Instar a la OACI a tomar acciones necesarias para desarrollar directrices para programas de enseñanzas en materia de Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) a través de la OACI mediante Conjuntos de Material Didáctico Normalizado (CMDN).

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio está relacionada con el Objetivo Estratégico A: Seguridad Operacional - Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial. |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Ninguna |
| <i>Referencias:</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Documento 9859: Manual de Gestión de la Seguridad Operacional - Tercera Edición 2013. |

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Mejorar la seguridad operacional y obtener una transición adecuada hacia su nuevo marco requiere lograr la implantación efectiva tanto de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en la industria, como el Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) en los Estados.

1.2. La implantación efectiva del SMS y SSP depende en gran medida de dos aspectos fundamentales: cultura y capacitación. En cuanto a la capacitación del personal, los Estados han realizado esfuerzos individuales y colectivos en sus regiones con el apoyo de las Oficinas Regionales de la OACI, dirigidos a la capacitación de funcionarios de los Estados y

profesionales en la industria, a través de cursos de Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, sin embargo, aún no existen mecanismos normalizados por OACI para la capacitación en esta materia.

2. ANÁLISIS

2.1. La capacitación es la respuesta a la necesidad que tienen las organizaciones o instituciones de contar con un personal calificado y productivo, mediante conocimientos teóricos y prácticos que potenciará la productividad y desempeño del personal. Por ello, se deben encontrar mecanismos que den al personal los conocimientos, habilidades y actitudes que se requieren para lograr un desempeño óptimo.

2.2. En vista del auge del SMS, se busca fomentar una mejor comprensión de este tipo específico de enseñanza, debido al gran impacto que tiene en la implantación efectiva, la cual, se verá reflejada en la selección de soluciones más apropiadas, eficientes y eficaces, tanto por quienes toman decisiones, como por los proveedores de servicios de enseñanza.

2.3. A fin de alcanzar los objetivos establecidos por los requisitos de la OACI, los cursos de SMS para la aviación deberían ser detallados y completos, esto significa que el contenido programático o plan de estudios de cursos en esta materia deberían elaborarse con una metodología clara y mediante procedimientos muy modernos.

2.4. De acuerdo a lo antes expuesto, la intención de esta nota de estudio es que sean desarrollados planes de estudios en materia de SMS, aplicados a las diferentes tipos de proveedores de servicios, de modo tal que la implantación efectiva se desarrolle con la esencia necesaria para fortalecer la seguridad operacional y los esfuerzos vayan en una misma dirección.

2.5. Una muestra de la propuesta antes descrita, es el material desarrollado en materia de AVSEC, en el que se cuenta con un Conjunto de Material Didáctico Normalizado (CMDN) que no es más que el material didáctico validado para los cursos que dependen de los textos, los cuales permiten capacitar al personal de manera estandarizada y que además cuenta con los principios claros en la materia, apoyando de esta manera el desarrollo sostenible de la misma.

2.6.

3. CONCLUSIÓN

3.1. El desarrollo de iniciativas de capacitación es una herramienta que fortalece cualquier proceso de implantación, por ello es importante que la OACI normalice esta actividad en materia de SMS, debido a que ofrecerá un mecanismo para el desarrollo de conocimientos, habilidades y actitudes que se requieren para lograr la efectiva implantación y fortalecimiento de la seguridad operacional a nivel global, además de ser una herramienta imprescindible de cambio positivo en las organizaciones.

3.2. En términos de gestión de riesgos, en la actualidad no se puede ser reactivo, hay que ser proactivo y trabajar en los mecanismos de capacitación para el crecimiento del conocimiento, de los resultados y del desarrollo humano y de las organizaciones.



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación - Apoyo a la implantación

PROPUESTA DE DESARROLLO DE INICIATIVAS DE CAPACITACIÓN EN ESPACIOS VIRTUALES (E-LEARNING) EN TEMAS RELATIVOS A LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

(Nota presentada por la República Bolivariana de Venezuela)

RESUMEN

Con la presente nota de estudio, se propone el desarrollo de espacios virtuales orientados a la realización de cursos de educación a distancia diseñados por la OACI, con la finalidad de mejorar la seguridad operacional y obtener una transición adecuada hacia su nuevo marco y lograr la implantación efectiva tanto de los sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en la industria, como el Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) en los Estados.

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

- a) Tomar nota de la información presentada en esta nota de estudios; e,
- b) Instar a la OACI a tomar acciones necesarias para:
 - 1) Promover el uso de la educación a distancia (educación e-learning) para la capacitación en materia de seguridad operacional.
 - 2) Establecer lineamientos para el desarrollo de cursos online para la comunidad aeronáutica a través de la OACI.

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio está relacionada con el Objetivo Estratégico A: Seguridad Operacional - Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial. |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Ninguna |
| <i>Referencias:</i> | <ul style="list-style-type: none"> • EB 2011/44: Instrucción con Ayuda de Computadora (CBT) en las actividades CMA del USOAP, de la OACI. • Documento 9859: Manual de Gestión de la Seguridad Operacional - Tercera Edición 2013. |

1. INTRODUCCIÓN

- 1.1.** Mejorar la seguridad operacional y obtener una transición adecuada hacia su nuevo marco requiere lograr la implantación efectiva tanto de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en la industria, como el Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) en los Estados.
- 1.2.** La implantación efectiva del SMS y SSP, en gran medida depende de dos aspectos fundamentales: cultura y capacitación. En cuanto a la capacitación del personal encargado de poner en marcha los procesos antes mencionados, existen innumerables limitaciones, entre las que destacan tiempo, espacio y recursos, por lo cual la capacitación en espacios virtuales o e-learning es una opción viable para la adquisición efectiva y masificada del conocimiento.

2. ANÁLISIS

- 2.1.** La capacitación en materia de Seguridad Operacional es un tema que ha sido de gran interés a nivel mundial, debido a que ha representado un inconveniente para la implantación efectiva de dicho sistema en las empresas de aviación, ya que si bien existe una gran demanda en el mercado de la instrucción, la oferta es limitada en algunos Estados, lo que dificulta la interacción eficiente entre las variables tiempo, espacio y recursos.
- 2.2.** Debido a todos los inconvenientes antes mencionados y en pro del fortalecimiento de la capacitación en materia de seguridad operacional, existe la imperiosa necesidad de desarrollar modelos de educación a distancia o e-learning en este ámbito, debido a que es una novedosa modalidad de capacitación que el Internet posibilitó y que hoy día se posiciona como la forma de capacitación predominante para el futuro, ya que ha transformado la educación, abriendo puertas al aprendizaje individual y organizacional, ocupando en la actualidad un lugar cada vez más destacado y reconocido dentro de las organizaciones empresariales y educativas.
- 2.3.** El e-learning, consiste en la educación y capacitación a través de Internet, modalidad que permite la interacción del usuario con el material mediante la utilización de diversas herramientas informáticas, junto a los aspectos pedagógicos de la enseñanza y el aprendizaje.
- 2.4.** En cuanto a los beneficios que representa este tipo de educación, se encuentran pero no se limitan, a los siguientes: reducción de costos, rapidez y agilidad en las comunicaciones, los usuarios pueden acceder al contenido desde cualquier conexión a Internet, no se requiere que un grupo de personas coincidan en tiempo y espacio, entre otros. Estas ventajas pueden adherirse perfectamente a la parte técnica, debido al dinamismo del personal que labora en la industria aeronáutica.
- 2.5.** Por su parte, en cuanto a las propuestas a desarrollar bajo esta modalidad se encuentran: SMS para todas las especialidades (tanto teórico como práctico), SSP (básico y desarrollo de ALOS), proceso de identificación y notificación de diferencias, uso de la plataforma USOAP-CMA (OLF), entre otros.
- 2.6.** Asimismo, el Estado venezolano ha hecho uso de este tipo de iniciativas de capacitación a distancia, en la que se ofrecieron las competencias específicas en la Implantación y Mantenimiento del SMS a los Inspectores Aeronáuticos en las diferentes especialidades.

3. CONCLUSIÓN

- 3.1.** En función de todas las ventajas y beneficios que ofrece la masificación de la capacitación a través de la tecnología, con la presente nota de estudio, en apoyo a la implantación del SMS/SSP, se propone el aprovechamiento de los espacios virtuales mediante el desarrollo de mecanismos de educación a distancia (educación e-learning) diseñados por la OACI para la capacitación en materia de Seguridad Operacional de la comunidad aeronáutica.

— FIN —



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación - Apoyo a la implantación

PROPUESTA DE DESARROLLO DE INICIATIVAS DE CAPACITACIÓN EN ESPACIOS VIRTUALES (E-LEARNING) EN TEMAS RELATIVOS A LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

(Nota presentada por la República Bolivariana de Venezuela)

RESUMEN

Con la presente nota de estudio, se propone el desarrollo de espacios virtuales orientados a la realización de cursos de educación a distancia diseñados por la OACI, con la finalidad de mejorar la seguridad operacional y obtener una transición adecuada hacia su nuevo marco y lograr la implantación efectiva tanto de los sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en la industria, como el Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) en los Estados.

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

- a) Tomar nota de la información presentada en esta nota de estudios; e,
- b) Instar a la OACI a tomar acciones necesarias para:
 - 1) Promover el uso de la educación a distancia (educación e-learning) para la capacitación en materia de seguridad operacional.
 - 2) Establecer lineamientos para el desarrollo de cursos online para la comunidad aeronáutica a través de la OACI.

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio está relacionada con el Objetivo Estratégico A: Seguridad Operacional - Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial. |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Ninguna |
| <i>Referencias:</i> | <ul style="list-style-type: none"> • EB 2011/44: Instrucción con Ayuda de Computadora (CBT) en las actividades CMA del USOAP, de la OACI. • Documento 9859: Manual de Gestión de la Seguridad Operacional - Tercera Edición 2013. |

1. INTRODUCCIÓN

- 1.1.** Mejorar la seguridad operacional y obtener una transición adecuada hacia su nuevo marco requiere lograr la implantación efectiva tanto de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en la industria, como el Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) en los Estados.
- 1.2.** La implantación efectiva del SMS y SSP, en gran medida depende de dos aspectos fundamentales: cultura y capacitación. En cuanto a la capacitación del personal encargado de poner en marcha los procesos antes mencionados, existen innumerables limitaciones, entre las que destacan tiempo, espacio y recursos, por lo cual la capacitación en espacios virtuales o e-learning es una opción viable para la adquisición efectiva y masificada del conocimiento.

2. ANÁLISIS

- 2.1.** La capacitación en materia de Seguridad Operacional es un tema que ha sido de gran interés a nivel mundial, debido a que ha representado un inconveniente para la implantación efectiva de dicho sistema en las empresas de aviación, ya que si bien existe una gran demanda en el mercado de la instrucción, la oferta es limitada en algunos Estados, lo que dificulta la interacción eficiente entre las variables tiempo, espacio y recursos.
- 2.2.** Debido a todos los inconvenientes antes mencionados y en pro del fortalecimiento de la capacitación en materia de seguridad operacional, existe la imperiosa necesidad de desarrollar modelos de educación a distancia o e-learning en este ámbito, debido a que es una novedosa modalidad de capacitación que el Internet posibilitó y que hoy día se posiciona como la forma de capacitación predominante para el futuro, ya que ha transformado la educación, abriendo puertas al aprendizaje individual y organizacional, ocupando en la actualidad un lugar cada vez más destacado y reconocido dentro de las organizaciones empresariales y educativas.
- 2.3.** El e-learning, consiste en la educación y capacitación a través de Internet, modalidad que permite la interacción del usuario con el material mediante la utilización de diversas herramientas informáticas, junto a los aspectos pedagógicos de la enseñanza y el aprendizaje.
- 2.4.** En cuanto a los beneficios que representa este tipo de educación, se encuentran pero no se limitan, a los siguientes: reducción de costos, rapidez y agilidad en las comunicaciones, los usuarios pueden acceder al contenido desde cualquier conexión a Internet, no se requiere que un grupo de personas coincidan en tiempo y espacio, entre otros. Estas ventajas pueden adherirse perfectamente a la parte técnica, debido al dinamismo del personal que labora en la industria aeronáutica.
- 2.5.** Por su parte, en cuanto a las propuestas a desarrollar bajo esta modalidad se encuentran: SMS para todas las especialidades (tanto teórico como práctico), SSP (básico y desarrollo de ALOS), proceso de identificación y notificación de diferencias, uso de la plataforma USOAP-CMA (OLF), entre otros.
- 2.6.** Asimismo, el Estado venezolano ha hecho uso de este tipo de iniciativas de capacitación a distancia, en la que se ofrecieron las competencias específicas en la Implantación y Mantenimiento del SMS a los Inspectores Aeronáuticos en las diferentes especialidades.

3. CONCLUSIÓN

- 3.1.** En función de todas las ventajas y beneficios que ofrece la masificación de la capacitación a través de la tecnología, con la presente nota de estudio, en apoyo a la implantación del SMS/SSP, se propone el aprovechamiento de los espacios virtuales mediante el desarrollo de mecanismos de educación a distancia (educación e-learning) diseñados por la OACI para la capacitación en materia de Seguridad Operacional de la comunidad aeronáutica.

— FIN —



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA INFORMATIVA

A38-IP/yyyy

TE/yy

.../.../13

(Nota de información)

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES**COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 30: Seguridad Operacional — Cuestiones emergentes****SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DEL INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACIÓN CIVIL (SIG-IDAC)**

(Nota presentada por República Dominicana)

RESUMEN

En esta Nota Informativa se comparten los logros y el fortalecimiento institucional alcanzado por el Instituto Dominicano de Aviación Civil en materia de gestión de las actividades de aviación, a través de la implementación del Sistema Integrado de Gestión de la Calidad, la Seguridad y la Salud Ocupacional, así como también el Impacto Ambiental, mediante la incorporación de procesos basados en las normas y estándares de la Organización de Estandarización Internacional (ISO).

El uso de las herramientas facilitadoras del sistema integrado de gestión del IDAC, sumado a la gestión objetiva e imparcial de la parte reguladora y de la parte proveedora de servicios, ha permitido correlacionar todas las actividades, para construir un sistema único de dirección donde se van incorporando coherentemente las nuevas soluciones organizativas a la gestión de los elementos correspondientes de aviación civil, logrando de esta manera elevar la eficacia y la eficiencia en el desempeño de la institución.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | <i>Esta nota de información se relaciona con los Objetivos estratégicos:</i> A. Seguridad operacional C. Protección al medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | No se requieren recursos adicionales |
| <i>Referencias:</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Ley 491-06 con su modificación 67-13 sobre Aviación Civil de la República Dominicana. • Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD). • Normas ISO: 9001:2008; Calidad, 1400:2004 sobre Gestión Medio Ambiental., OSHAS 18001:2007 sobre Seguridad y Salud Ocupacional. • www.idac.gov.do |

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las nuevas tendencias y perspectivas de la administración, imponen como meta principal en la elaboración de productos y prestación de servicios, no sólo la satisfacción del cliente, cumpliendo sus requisitos, sino lograr exceder sus expectativas optimizando el uso de los recursos y mostrando evidencias objetivas de desempeño que mantengan el nivel de eficiencia en las operaciones, a través de un proceso permanente de mejora continua.

1.2 Por esta razón es que muchas organizaciones asociadas a la industria aeronáutica deben preocuparse de la evolución de los mercados internacionales y la forma en que se desarrollan, pues estos impactan, en la rapidez y eficiencia de las operaciones que deben mantener los niveles óptimos de seguridad operacional, incorporando los procesos de gestión basada en riesgos. Esto nos lleva a considerar el crecimiento sostenido y sin precedentes del tráfico aéreo, que se prevé para las próximas décadas, como el reto más importante a enfrentar.

1.3 Cuando se suman las necesidades de armonización regional, las necesidades de cumplimiento de las normas y reglamentaciones de aviación, aunadas a la tendencia de la evolución de los modelos de gestión, donde el cumplimiento de las normas certificables, como las de calidad, de medioambiente, de seguridad, entre otras, son cada vez más estrictas, se obtiene como resultado un cambio de paradigma en aviación, donde no sólo se considera como objetivo la seguridad operacional de las actividades, sino también la satisfacción del cliente y de todo grupo de interés o parte interesada, que se ve impactada por las acciones de la organización.

1.4 En ese sentido, en las últimas décadas muchas organizaciones de servicios, han venido adoptando el modelo de gestión basado en las Normas ISO, que se sustenta en principios como el liderazgo, participación del personal, sistema basado en procesos y en hechos para la toma de decisiones, búsqueda de la mejora continua, relaciones mutuamente beneficiosas con los proveedores, su recurso humano y sus procesos, etc., siendo base para la obtención de resultados positivos que cumplan eficaz y eficientemente los objetivos estratégicos y los compromisos institucionales.

2. Antecedentes

2.1 Las nuevas exigencias a nivel mundial han hecho que las organizaciones consideren como esencial para obtener la satisfacción de sus clientes y la mejora continua, hacer uso de la medición objetiva de los resultados de sus acciones. Al mismo tiempo, han de tomar en cuenta el cumplimiento de otros requisitos asociados a las Partes Interesadas, tales como la protección al Medio Ambiente y la Seguridad y Salud Ocupacional. Esto ha motivado al Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), en la República Dominicana, a la implementación de los actuales “Sistemas Integrales de Gestión” (SIG), consistentes en la integración del modelo ISO 9001:2008, de cumplimiento con la normativa aplicable y los requisitos de calidad del cliente; ISO 14001:2004, sobre las herramientas de la gestión ambiental y OHSAS 18001:2007, sobre la gestión de la seguridad y salud ocupacional, dándole a la organización mecanismos, métodos y prácticas para que los compromisos con la calidad, con el entorno y con la salud del empleado sean responsabilidad de todas y cada una de las personas que forman parte de la misma.

2.2 En julio del 2007, luego de un proceso de revisión y adecuación de su marco legal y administrativo, así como del estricto cumplimiento de los estándares internacionales, las autoridades del IDAC, vieron la oportunidad de buscar un mecanismo para ofrecer a los usuarios un servicio con los más altos niveles de calidad, eficiencia, transparencia y competitividad. Ante la demanda de más y mejores servicios fue necesario desarrollar una cultura de excelencia en los “clientes” del IDAC, tanto internos (empleados) como en los externos. Las respuestas adecuadas a tales demandas y coherentes con el

cumplimiento de los objetivos institucionales se obtuvieron mediante la implantación del “Sistema Integrado de Gestión de Calidad, Medioambiente y Seguridad y Salud Ocupacional” (SIG – IDAC).

3. Implementación del SIG-IDAC

3.1 Inicialmente, a modo de prueba, se priorizó un área institucional implantando dicho sistema en los procesos de Operaciones, Aeronavegabilidad y Licencias, de la Dirección de Normas de Vuelo. En julio del 2009, al contar con el compromiso e involucramiento del personal, se decide extender la implementación del SIG a toda la organización. Adicionalmente, con el apoyo del IDAC, en esa fecha se incorporaron a esta iniciativa otras instituciones del sector aeronáutico, como la Academia Superior de Ciencias Aeronáutica (ASCA), la Junta de Aviación Civil (JAC) y el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de Aviación Civil (CESAC), así como también algunos operadores aéreos dominicanos.

3.2 Para la puesta en marcha del SIG, las principales actividades implementadas fueron:

3.2.1 *Taller de validación de procedimientos:* Se clasificaron las diferentes actividades en procesos Operacionales, de Apoyo y de Control y Mejora, con el fin de documentarlos adecuadamente y ajustarlos a los requisitos normativos que le aplican, optimizando los esquemas de trabajo y estandarizando los formatos y registros que darán evidencia del funcionamiento adecuado de los mismos.

3.2.2 *Definición y ajuste de los mecanismos de integración:* Se determinaron aquellos atributos de los procesos, clientes, insumos, proveedores externos e internos y, sobre todo, de los productos y servicios del IDAC, para cumplir con los requisitos y los acuerdos de servicios necesarios con los proveedores críticos, poniendo las áreas y los procesos a conversar entre sí en una cadena cliente-proveedor.

3.2.3 *Divulgación del SIG:* Se realizaron sesiones de trabajo con todo el personal, los clientes y los proveedores, con el fin de explicarles el nuevo enfoque que se empezaría a desarrollar para la gestión de los procesos en la institución e iniciar el cambio cultural necesario para lograr los resultados esperados, gestión transversal, en lugar de vertical.

3.2.4 *Revisión y actualización de las competencias del recurso humano:* Se revisaron y ajustaron las competencias definidas para el recurso humano. Se capacitaron las personas designadas como “Dueños de Procesos” y “Coordinadores de Gestión”, cuya función principal es definir las acciones necesarias para ajustar los procesos, procedimientos e instructivos del nuevo esquema, la estandarización de las prácticas, sus interacciones y su posterior seguimiento.

3.2.5 *Compromiso de la Dirección:* La Alta Gerencia comunicó oportunamente la implementación y ejecución de las nuevas políticas del SIG-IDAC, como evidencia de su compromiso con el proyecto y como motivador del cambio para el resto de la institución.

4. Resultados y beneficios del SIG-IDAC

- Se estandarizan, documentan, registran y controlan los procesos, procedimientos y actividades. Es decir, los productos y/o servicios se realizan bajo estándares definidos, por medio de atributos de calidad, tiempos de ejecución, trazabilidad, etc.;
- Se evidencia el proceso de mejora continua y el cambio en la cultura organizacional, a través de las auditorías anuales de seguimiento, desde el año 2010 hasta el pasado mes de julio 2013, cuando el IDAC obtuvo su recertificación.

- El sistema potencia la toma de decisiones en colaboración con los grupos de interés aeronáuticos, a través de un sistema de medición mediante encuestas y consultas a grupos focales, acerca de la calidad y expectativas de los servicios; además contempla las acciones correctivas en caso de detectar fallas reales o potenciales;
- El sistema ha facilitado la implantación de soluciones organizativas que promueven la consolidación Institucional, la competitividad y contribuyen al cumplimiento de la legislación nacional. Entre las más significativas se pueden citar la creación de la Dirección de Planificación y Desarrollo, la Dirección de Transparencia y Atención Ciudadana, el sistema de Control Interno y el sistema de Gestión del Capital Humano.
- El IDAC como ente regulador, ha utilizado el sistema para la implantación del programa estatal de gestión de la seguridad operacional en los operadores, quienes se han beneficiado del proceso de benchmarking, a través de los entrenamientos y asesorías recibidas en el proceso de certificación de su sistema de gestión de la seguridad operacional, pues encuentran en el SIG-IDAC la plataforma base de la gestión administrativa de documentación y registro necesaria en dicho proceso.
- Asimismo, la parte proveedora de servicios de navegación aérea del IDAC, al contar con sus procesos certificados en las normas ISO de calidad, hace uso de los mecanismos de medición, control y seguimiento, aplicados a la gestión del tránsito aéreo y la gestión de la información aeronáutica, aprovechando el cambio en la cultura organizacional del personal sobre el cumplimiento de las políticas, la cultura del reporte y el enfoque de procesos para la implantación de la primera fase del sistema de seguridad operacional.

5. Estado Actual del SIG-IDAC

5.1 En la actualidad, el IDAC, como institución reguladora de la aviación civil en la República Dominicana, con el objetivo de prevenir y corregir todas las posibles deficiencias que puedan estar afectando al sistema, a fin de desarrollar estrategias y procedimientos que conlleven a neutralizar las desviaciones en beneficio del fortalecimiento del sistema, promueve con su gestión integral, la dirección responsable en el ejercicio del liderazgo y en la integración del personal, a través de la medición y control de los resultados obtenidos en los procesos, y la promoción de la mejora continua; lo que ha contribuido a la toma de decisiones orientadas a alcanzar uno de los objetivos elementales de la organización, la seguridad operacional, fomentando el desarrollo sostenido del transporte aéreo. Así lo muestra la Medalla de Plata obtenida en el Premio Nacional a la Calidad y Prácticas Promisorias que se otorga el Ministerio de Administración Pública a las instituciones nacionales.

6. Sugerencias

6.1 Dada la innumerable cantidad de técnicas y herramientas disponibles para la implementación, gestión y mejoramiento a través de un Sistema Integrado de Gestión como el implantado, se recomienda adoptar las actividades aquí descritas y absorber la experiencia adquirida por el IDAC, dispuesto a compartir sus buenas prácticas para el mejoramiento y la armonización de todos los aspectos comunes de la administración que da soporte a los sistemas de aviación civil.



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 30: Seguridad Operacional de la Aviación- Cuestiones – Apoyo a la Implantación.**Propuesta de Implementación de un sistema de Medición y Retroalimentación efectiva sobre el Impacto de la capacitación impartida según la metodología TRAINAIR Plus.**

(Nota presentada por la República Dominicana)

RESUMEN

La Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas de la República Dominicana ha acumulado una gran experiencia en la impartición de capacitación basada en la metodología TRAINAIR Plus y ha podido constatar la efectividad de la misma; sin embargo, para fines de revisión y actualización de contenidos y recursos, y entendiendo que un sistema basado en el desempeño requiere la medición de todas las acciones implementadas, se impone la necesidad de contar con una retroalimentación sobre el desempeño de los participantes al aplicar las habilidades adquiridas. La presente es una propuesta para la implementación de un mecanismo que permita coleccionar esa valiosa información y su puesta a disposición de las áreas de diseño de programas de capacitación y de los demás Estados, de manera que se garantice una mayor efectividad de los cursos y un uso más eficiente de los recursos de las organizaciones.

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

- a) analizar la información contenida en esta nota de estudio;
- b) Apoyar la inclusión, en el Programa TRAINAIR PLUS, de un sistema de medición del Impacto de la Capacitación en el puesto de trabajo y en la Organización.
- c) Apoyar la incorporación de los reportes del Impacto de la Capacitación como una responsabilidad de los Estados que apliquen los CMDN's.
- d) Considerar la extensión de este tipo de mejoras a los cursos convencionales diseñados en los Centros de Instrucción

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico "A" Seguridad Operacional. |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | No identificadas. |
| <i>Referencias:</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Doc. 9941 Guía de Preparación de cursos Trainair Plus • Guía de Preparación de Programas de Instrucción Trainair • DDC Trainair ASCA |

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La capacitación es un elemento importante para cualquier sistema. Es un mecanismo de mejoramiento personal que beneficia sin duda a la organización porque así tiene colaboradores con más pericia y capaces de resolver situaciones complejas y tomar decisiones acertadas, para bien de la organización, los clientes, los dueños, etc.

1.2 Sin embargo, el objetivo final no es la capacitación, sino la verificación de transformaciones positivas en las áreas de trabajo; las cuales se podrían identificar mediante mejoras en la ejecución de actividades, mejoramiento de la calidad de los productos, mayor compromiso de los colaboradores, etc. En tal virtud, es de gran importancia la medición y documentación del impacto de la capacitación, ya que ésta es la revisión final del logro de las metas en cualquier organización que invierte en la preparación y actualización de su personal.

1.3 Medir el Impacto de la Capacitación a diferentes niveles de las organizaciones es importante, con el objetivo de hacerla más eficiente, lo cual posibilitará un ahorro considerable de tiempo y de recursos, tanto financieros como tecnológicos, incrementando a la vez el nivel profesional de los empleados. Las herramientas de medición a considerar son diversas: la evaluación de desempeño de los colaboradores egresados de la formación, el establecimiento de indicadores relacionados con los objetivos de capacitación perseguidos en la instrucción, elementos relacionados con la satisfacción del cliente o la mejora en la calidad del producto en cuestión, entre otros.

1.4 En la actualidad el Programa TRAINAIR Plus de OACI considera la medición del impacto de la capacitación; sin embargo, son escasos los registros que a ese respecto presentan los Estados, posterior a la impartición de determinado entrenamiento normalizado.

1.5 Esta es una deficiencia considerable, debido a que toda autoridad de aviación civil o empleador de la industria, espera cierta efectividad como resultado de la capacitación y esa efectividad no tiene ninguna garantía si no es medida y evaluada. La tendencia a migrar hacia un sistema basado en el desempeño implica que las organizaciones tomen en cuenta la ponderación de todos los parámetros que puedan incidir en la garantía de la seguridad operacional y en el uso óptimo de los todos recursos.

2.0 Antecedentes

2.1 La OACI desempeña una importante función al garantizar que toda la comunidad de la aviación civil tenga acceso a capacitación estandarizada y, por ende, al conjunto de profesionales calificados que se requieren para lograr el desarrollo sostenible y seguro del transporte aéreo. El fomento de Programas como el TRAINAIR PLUS ha sido clave para esos fines.

2.2 Con la implementación del programa TRAINAIR a nivel global y su posterior actualización y readecuación mediante el Programa TRAINAIR PLUS, la Organización de Aviación Civil Internacional ha intervenido de manera positiva en la preparación de lo que será la próxima generación de profesionales de la Aviación.

2.3 La concepción metodológica que fundamenta el programa TRAINAIR PLUS hace que el diseño de los cursos sea el resultado de una investigación de los puestos de trabajo, donde se identifican los conocimientos, habilidades y actitudes necesarios para un buen desempeño laboral, lo cual posibilita la implementación de un sistema que permita medir el impacto de la capacitación.

2.4 La forma como el Programa TRAINAIR PLUS considera la evaluación del impacto de la capacitación está limitada a la presentación en la fase de preparación, de un plan de evaluación, estableciendo que las etapas subsiguientes corresponden a la gerencia.

2.5 Desde el año 2009, la Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas estuvo diseñando e impartiendo instrucción a través de la Metodología TRAINAIR y, a partir de 2011, bajo la Metodología TRAINAIR PLUS. Basados de esa experiencia, consideramos importante que sea tomado en cuenta el impacto de la capacitación más allá del salón de clases; y que los informes correspondientes sirvan como un insumo para la planificación; tanto para el Centro de Instrucción como para la gerencia de las organizaciones.

3.0 Discusión

3.1 La capacitación del personal implica diversos costos, tales como: el costo de los recursos necesarios para preparar y ofrecer los cursos de capacitación, el costo para las organizaciones, por concepto de viajes y alojamiento de los participantes; y el costo derivado de separar al personal de sus puestos de trabajo mientras recibe instrucción.

3.2 Para justificar estos costos, los administradores deberán sentirse seguros de que la capacitación que están proporcionando, o los cursos a los cuáles asiste su personal, jugarán un papel importante en el desempeño del mismo. Necesitan saber que el personal a su cargo no solamente ha adquirido nuevos conocimientos, actitudes y habilidades en los cursos de capacitación, sino que puede ponerlos en práctica una vez que regrese a sus puestos de trabajo.

3.3 La implementación y sostenibilidad de sistemas de gestión de la seguridad operacional en los diferentes organismos que conforman la industria aeronáutica requiere de que se cuente con suficiente personal debidamente preparado y que esto represente una garantía de respeto a las regulaciones y procedimientos establecidos; Es por esto que el dominio de las competencias adquiridas a través de la capacitación debe ser una variable medible y verificable en cuanto a su efecto en la organización.

3.4 La Medición debería ser reforzada incluyendo el levantamiento de información sobre:

- a) El comportamiento o conducta del capacitado, es decir el “uso”, “transferencia” o “incorporación” de lo aprendido en la capacitación; y
- b) Los “resultados” en términos de las diferencias evidentes, una vez de regreso al puesto de trabajo.

3.5 La medición donde se verifica la transferencia de los conocimientos, habilidades y actitudes adquiridas por las personas durante el proceso de capacitación y su aplicación en el desempeño laboral, se llevaría a cabo a través de encuestas a los propios participantes y a los gerentes de sus áreas; así como también a través de una revisión documental para corroborar el desempeño de los mismos, tales como evaluación del desempeño, informes de visitas de control realizadas, reportes de incidencias laborales, etc.

3.6 La medición del impacto de la capacitación en la organización se llevaría a cabo haciendo análisis de los indicadores operacionales de la organización tales como: disminución de los errores en la operación, aumento en los niveles de satisfacción, etc.

3.7 La implantación de un Sistema de Gestión de Calidad en la Organización en la que labora el capacitado, por sus indicadores de gestión, los cuales reflejan el desempeño en cada uno de los procesos operativos y actividades donde se involucra todo el personal, sería una excelente fuente de información estadística que sin duda garantizaría que se pueda medir el impacto de la capacitación ofrecida por el Centro de Instrucción, así como mostrar el crecimiento de toda la organización como producto del proceso de capacitación.

4.0 Acción Sugerida.

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) Apoyar la propuesta de incorporar a la Metodología TRAINAIR PLUS, la ejecución de las actividades de medición del impacto de la capacitación posterior a la impartición y su efecto en los puestos de trabajo y en la organización.
- b) Apoyar la propuesta de incorporar a la Metodología TRAINAIR PLUS el compromiso de reportar con datos estadísticos los resultados del impacto de la capacitación de los CMDN impartidos, con el objetivo de incorporarlos a la Biblioteca Virtual TRAINAIR PLUS, para que cualquier miembro del programa tenga acceso a los detalles sobre el impacto de la implementación de dichas capacitaciones.
- c) Considerar la extensión de este tipo de mejoras a los cursos convencionales diseñados en los Centros de Instrucción, ya que su efectividad contribuye al logro de las metas de Seguridad Operacional.



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación – Apoyo a la implantación

Cuestión 35: Navegación aérea — Apoyo a la implantación

PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA ARMONIZADA GLOBALMENTE

(Nota presentada por República Dominicana)

RESUMEN

El avance de la aviación como base de intercambio económico y crecimiento socio cultural de las naciones, obliga a buscar métodos comunes de integración con miras a la armonización y el desarrollo sostenible de la industria. El enfoque lógico nos lleva a buscar formas de aumentar la capacidad de nuestros espacios e instalaciones y la eficiencia de nuestras operaciones, sin perder de vista que el principal activo con que contamos es el nivel de seguridad operacional que ofrecemos.

Luego de identificar los objetivos comunes y plasmarlos en los planes correspondientes, así como las herramientas idóneas para su consecución, debemos enfocarnos en establecer el ritmo de implementación, otorgándole el orden de prioridad necesario para llegar a la meta armonizados, de acuerdo a las necesidades particulares y regionales, que demanda la aviación globalizada.

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

- Respaldar la cuarta edición del Plan mundial de navegación aérea (Doc 9750) como dirección estratégica para la navegación aérea mundial;
- Respaldar la primera edición de la versión revisada del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP, Doc 10004) para que sirva de orientación estratégica mundial para la seguridad operacional; y
- Establecer la necesidad de un marco regional de priorización mínima Esencial (E) para la implementación de las Mejoras por Bloques.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos A – Seguridad operacional y C - Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo. |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | No se requieren fondos adicionales |
| <i>Referencias:</i> | <i>Informe de la Duodécima Conferencia de navegación aérea (Doc 10007), 2012</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 2010) (Doc 9958)</i> <i>Plan mundial de navegación aérea (Doc 9750) (Cuarta edición)</i> <i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación (Doc 10004)</i> |

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La aviación civil mundial ha sido testigo de un crecimiento sostenido que ha desafiado ciclos de recesión en las últimas cuatro décadas. El desarrollo inicial de infraestructura aeroportuaria y la posterior expansión de los servicios a la navegación aérea genera empleos directos, nuevas oportunidades de negocio y acceso a mercados distantes.

1.2 Es importante resaltar que la aviación civil internacional juega un rol preponderante en el desarrollo sostenible de los pueblos, por lo que ha pasado de ser una actividad que sirve como medio de conexión entre dos puntos, a ser un ente catalizador del crecimiento económico, pieza fundamental del comercio mundial, y ente posibilitador de diversas actividades productivas.

1.3 Considerando el efecto multiplicador que tiene la aviación civil en la economía de los Estados, las iniciativas de gestión de las Autoridades de Aviación Civil deben estar bien encaminadas a maximizar su aporte a la eficiencia de las operaciones aeronáuticas. Por esto, los esfuerzos en materia de aviación civil merecen consideraciones que van más allá de las fronteras nacionales. En un ambiente globalizado como en el que vivimos, para poder aprovechar al máximo las oportunidades de negocio es necesario acoplarse a iniciativas de planificación integradas, en el marco de los organismos regionales y mundiales que promueven la aviación civil. La Autoridad de Aviación Civil debe convertirse en el eje de la planificación nacional en materia de aviación, fomentando iniciativas que permitan la consecución de las metas nacionales de cara al ámbito internacional en que las actividades de la aviación tienen lugar.

2. PLANIFICACIÓN MUNDIAL OACI PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y LA NAVEGACIÓN AÉREA.

2.1 En el ejercicio de su planificación estratégica, las Autoridades de Aviación Civil, y los proveedores de servicios de navegación aérea, deben referenciar sus líneas estratégicas tomando en consideración las oportunidades y amenazas que señala su entorno, y dado que las actividades de aviación civil tienen un componente que escapa las fronteras nacionales, resulta ser la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) el ente cuyo rol de liderazgo puede trazar las pautas para procurar que la sinergia entre tantos sistemas y subsistemas relacionados con la aviación sirvan de manera armónica sus respectivos propósitos.

2.2 Del mismo modo, de forma que los avances propuestos a nivel estatal puedan acoplarse de manera integral al desarrollo y expectativas de cada región, los Estados deben apoyar de manera proactiva la planificación regional que se realiza en el seno de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), aportando sus ideas para la realización de los diferentes planes regionales de aviación civil, y retroalimentando sus iniciativas estatales con estas de los PIRG y las decisiones de los Grupos Regionales de Seguridad Operacional (RASG).

2.3 Para garantizar que el crecimiento del tráfico, la seguridad operacional y la modernización de la infraestructura de navegación aérea vayan de la mano, la OACI ha desarrollado una estrategia sistémica denominada *Mejora Por Bloques*, que enlaza el progreso en las diferentes

áreas con estructuras que se complementan. Esto permitirá a los Estados y grupos de interés garantizar el crecimiento sustentable de las operaciones en un ambiente seguro, eficiente y responsable, tal como las sociedades lo demandan. La *Mejora por Bloques*, y sus diferentes módulos, definen una aproximación pragmática y flexible para definir el desarrollo de los sistemas de aviación civil en los Estados. Esto es una herramienta que proporciona certidumbre en la planificación y coordinación en la inversión para la toma de decisiones estratégicas.

3. ANÁLISIS

3.1 Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP, Doc 9750).

3.1.1 El 29 de mayo de 2013, el Consejo (C-DEC 199/5) aprobó la cuarta edición del GANP, el cual si bien marca la dirección estratégica del programa de trabajo técnico de la OACI en el área de la navegación aérea mundial, también sirve de orientación para los Estados, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), los proveedores de servicios, los usuarios del espacio aéreo y las partes interesadas de la industria.

3.1.2 República Dominicana considera positiva la implementación del GANP, tal como propuesto, dado que trae certidumbre en la inversión y una aproximación armonizada para que los Estados, acorde con su nivel de desarrollo, puedan incorporar mejoras que integren de forma sostenible los diferentes sistemas de navegación aérea.

3.1.3 En este sentido, es necesario tomar en consideración que los Estados siempre tendrán la potestad de decidir de manera autónoma sobre sus propias inversiones, y que la transición a nuevos sistemas debe contar con un análisis apropiado, para que la implementación de nueva tecnología pueda ser aprovechada por los diferentes operadores aéreos. Por esto, es tan importante la ponderación regional para que se realicen las inversiones que sean pertinentes en el entendido que la mejora de los sistemas de navegación aérea traerá beneficios no sólo económicos para cada uno de los grupos de interés en el negocio sino que también aportará de manera significativa a mejorar los niveles de seguridad operacional.

3.1.3 Sin embargo, siendo las Mejoras por Bloques la herramienta de implementación del GANP, es importante aunar esfuerzos para evitar que la flexibilidad planteada se convierta en obstáculo de la armonización deseada, si no se establece un marco común mínimo, clasificado como esencial, según la escala de priorización propuesta, y que este mínimo tenga un ritmo de implementación regional pertinente.

3.2 Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP, Doc 1004).

3.2.1 El 30 de julio de 2013, el Consejo aprobó la primera edición del GASP. Este Plan, además de constituir la orientación estratégica para el programa de trabajo técnico de la OACI en la esfera de la seguridad operacional, sirve de guía para la planificación y las actividades de ejecución de los Grupos Regionales para la Seguridad Operacional de la Aviación (RASG), de los Estados y de la industria.

3.2.2 República Dominicana favorece la implementación del GASP, en el entendido de que este Plan servirá para dar una guía fundamental en lo concerniente a la transición hacia los sistemas de vigilancia basados en el rendimiento de seguridad operacional. Es importante que este enfoque contemple la capacidad de cada Estado para madurar cada etapa de desarrollo, garantizando la vigilancia apropiada de las operaciones aeronáuticas acorde con aspectos individuales de su realidad. La transición hacia nuevos esquemas debe tomar en consideración la necesidad, y/o facilidad, de muchos Estados de mantener sus sistemas de vigilancia prescriptivos, para garantizar los niveles de seguridad operacional presentes, trabajando para mejorarlos, y por ninguna manera debe comprometerse.

3.3 La República Dominicana persigue armonizar su planificación estratégica en materia de aviación civil con las iniciativas de Mejoras por Bloques introducidas en el GANP y el GASP, tomando como referencia el aporte esperado por la actividad para la consecución de la Visión de la Nación de Largo Plazo, descrita en Ley No. 1-12 que establece la Estrategia Nacional de Desarrollo al 2030. Para esto, el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), Autoridad de Aviación Civil de la República Dominicana, desarrolla un eje de su planificación estratégica que de como resultado Planes Estatales de desarrollo de la navegación aérea y seguridad operacional, que refrendados por los trabajos en los grupos regionales pueda concretar las expectativas globales de la OACI.

4. CONCLUSIÓN

4.1 El apoyo brindado por los Estados en cada región a las propuestas planteadas por la OACI, dan fe del arduo trabajo realizado en aras de armonizar la industria y lograr el desarrollo sostenible anhelado. Por lo que resultados similares se esperan de la ejecución del GASP y del GANP, a través de las Mejoras por Bloques.

4.2 Queda de nuestra parte armonizar regionalmente, bajo un marco común de prioridades adecuado a nuestras necesidades y realidades particulares. Por lo que, se invita a la Asamblea a:

- a) Respalda la cuarta edición del Plan mundial de navegación aérea (Doc 9750) como dirección estratégica para la navegación aérea mundial;
- b) Respalda la primera edición de la versión revisada del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP, Doc 10004) para que sirva de orientación estratégica mundial para la seguridad operacional; y
- c) Establecer la necesidad de un marco regional de priorización mínima Esencial (E) para la implementación de las Mejoras por Bloques.



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 31: Seguridad operacional de la aviación — Cuestiones emergentes

PROPUESTA DE REALIZACIÓN PERIODICA DE REUNIONES DEPARTAMENTALES DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES (AIG) CADA 5 AÑOS

(Nota presentada por República Bolivariana de Venezuela)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta la necesidad de retomar el ciclo de Reuniones Departamentales sobre Investigación y Prevención de Accidentes (AIG) y considerar su realización cada cinco (5) años, para garantizar acciones regionales y mundiales coordinadas referentes a la actividad de Investigación de Accidentes Aéreos y donde se generen informes del progreso mundial de la actividad en pro de la prevención de Accidentes.

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

- a) Considerar la Realización de las Reuniones Departamentales de Investigación y Prevención de Accidentes (AIG) cada cinco (5) años

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio está relacionada con el Objetivo Estratégico A: Seguridad Operacional - Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial. |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Las actividades mencionadas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa para 2014-2016 |
| <i>Referencias:</i> | Reunión Departamental Sobre Investigación y Prevención de Accidentes (AIG) AIG/08-WP/79 |

1. ANTECEDENTES

1.1 Entre los días 13 y 18 de octubre de 2008 se realizó la Reunión Departamental de Investigación y Prevención de Accidentes que sirvió como punto de encuentro para reunir a los encargados de las Autoridades de Investigación de Accidentes de todo el mundo y determinó diferentes elementos a ser incluidos y modificados en la actividad de prevención y las técnicas de avanzada para la investigación de accidentes para los años por venir.

1.2 Las Reuniones Departamentales de Investigación y Prevención de Accidentes anteriores se llevaron a cabo en los años 1992 y 1999 generando iniciativas y métodos que permitieron la estructuración de las Autoridades de Accidentes Aéreos.

- 1.3 Se retomó la realización de Talleres y seminarios referidos a la actividad de prevención e investigación de accidentes, que benefició a muchos de los países miembros en las diversas regiones considerando incremento en el desarrollo de técnicas de seguridad operacional y la actividad aeronáutica en general, que bien se suplementa por el desarrollo e implementación del *Anexo 19 – Gestión de la seguridad operacional*, la actividad de investigación de accidentes aéreos llevada por la autoridades de investigación de accidentes de cada Estado, separada por métodos recomendados (SARPS) administrativamente de la Autoridad Aeronáutica acorde a la sección de Generalidades en el *Anexo 13 – Investigación de Accidentes*, requiere que las reuniones que sirven para establecer las metas, análisis de las estadísticas de accidentes aéreos y estudio de las técnicas de prevención de accidente se realicen cada 5 años, fijando objetivos a corto, mediano y largo plazo que van de la mano con las actividades que coadyuvan al mantenimiento y fortalecimiento de la seguridad operacional.

2. IMPORTANCIA DE REALIZAR REUNIONES DEPARTAMENTALES DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES PERIODICAMENTE.

- 2.1 Dada la dinámica de la aviación y el exponencial crecimiento de operaciones y tecnología aplicada al desarrollo de la actividad aeronáutica, resulta imperativo el acortar el tiempo de reunión de las Autoridades de Investigación de Accidentes (AIG) entre los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil, con el fin mayor de establecer las metas a alcanzar en términos del imputo de información estadística y analítica que la actividad de investigación de accidentes aporta al sistema aeronáutico en general, principalmente con la Autoridad Aeronáutica, destacando notable aporte a la Gestión de la Seguridad Operacional contemplada en el Anexo 19, así como la información y recomendaciones emitidas a las aerolíneas, operadores y servicios aeronáuticos para que mantengan los estándares de seguridad y eficiencia en la operación aeronáutica.
- 2.2 Reasumir y fortalecer, así como adecuar a la actual dinámica de la aviación civil internacional los programas regionales de capacitación enfocados en las técnicas de investigación de accidentes así como las de prevención de accidentes aéreos, retomando lo acordado en las recomendaciones 3/1 y 3/2 del Papel de Trabajo AIG/08-WP/79 sobre el establecimiento de seminarios y talleres.
- 2.3 Crear un ambiente propicio para impulsar la creación y refuerzo de los organismos regionales de coordinación y cooperación en materia de Investigación de Accidentes de Aviación Civil, incentivando la asistencia técnica y acoplamiento de criterios entre los estados para dar uniformidad y eficiencia a la actividad investigativa emanada del *Anexo 13 – Investigación de Accidentes Aéreos*, así como coadyuvar a la implementación del *Anexo 19 – Gestión de la Seguridad Operacional*. Estos mecanismos generarán informes y análisis estadísticos de los accidentes, impulsando la utilización del programa de reporte de datos ECCAIRS.

3. CONCLUSIONES

- 3.1 Ante el exponencial avance de la actividad aeronáutica y desarrollo de tecnologías aplicadas a la aviación, resulta necesario el establecimiento de políticas y estrategias emanadas de las autoridades pertinentes a la investigación de accidentes, que coexisten en los Estados a la par de las Autoridades Aeronáuticas velando por las recomendaciones del *Anexo 13 – Investigación de Accidentes Aéreos*, permitiendo así coordinar esfuerzos conjuntos de los Estados, a nivel regional y la aplicación de políticas a nivel mundial en lo relativo a la contribución del resultado de la investigación de accidentes para fortalecer y adecuar los niveles de seguridad operacional.

- 3.2 Servirá de impulso para continuar y reforzar la realización de cursos y talleres que capacitarán en método y técnica sobre la investigación de accidentes al talento humano que se apersona en los accidentes aéreos y su posterior análisis para la prevención que fortalece la seguridad operacional.
- 3.3 La realización de estas reuniones Departamentales de Prevención e Investigación de Accidentes permitirá saldar las posibles diferencias materiales, de capacidad y de método entre las Autoridades de Investigación de Accidentes de los Estados miembros creando una sólida y uniforme doctrina para la investigación de accidentes aéreos así como presentar análisis estadísticos regionales sobre accidentes ante las posteriores Asambleas Generales y ante el Consejo de la OACI, según sea requerido.

— FIN —



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A38-WP/xxxx

TE/xx

.././13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES**COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 35: Navegación aérea – Apoyo a la Implementación****DISEÑO DE DOCUMENTO DE ORIENTACIÓN PARA LA CERTIFICACION DE LOS SERVICIOS A LA NAVEGACION AEREA**

(Nota presentada por la República Bolivariana de Venezuela)

RESUMEN

En respuesta a la Resolución A35-15 de la Asamblea en la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) y a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), para la óptima conformación de los Servicios a la Navegación Aérea y en la búsqueda de mejorar los procesos que garanticen la seguridad operacional y el seguimiento continuo por parte de las autoridades aeronáuticas de los Estados, se hace imperante la certificación de los servicios de la navegación aérea, basándose en la evaluación técnica de todos los procesos que se establezcan para la ATM y CNS/ATM, a fin de dar cumplimiento a las normativas emanadas de la OACI en materia de seguridad operacional, desde el mismo proceso de la planificación de los servicios, su implementación y su posterior operación, todos bajo un enfoque universal de dichas directrices contenidos en un documento de orientación, estructurado por la certificación de cada proceso y por ende en la totalidad de los servicios.

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

- a) Tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio; e,
- b) Instar Consejo a tomar acciones necesarias para:
 - 1) Que se desarrolle un documento de orientación para la certificación de los servicios a la navegación aérea que englobe de forma esquemática y práctica dicho proceso.
 - 2) Que se consoliden las resoluciones de la Asamblea que traten de las políticas y prácticas de la Organización relativas a los sistemas CNS/ATM.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio está relacionada con el Objetivo Estratégico A: Seguridad Operacional - Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial. |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Ninguna |
| <i>Referencias:</i> | Resoluciones vigentes de la Asamblea (Doc 9958) Manual de Planificación de los servicios de tránsito aéreo (Doc 9426) Plan Mundial de Navegación Aérea para los sistemas CNS/ATM (Doc 9750) Manual de vigilancia de la seguridad operacional (Doc 9734) |

| | |
|--|--|
| | <p>Manual sobre auditoria de la vigilancia de la seguridad operacional (Doc. 9735)</p> <p>Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc. 9859)</p> <p>Procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones (Doc. 8335)</p> <p>Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc. 9082)</p> <p>Manual de instrucción Parte E-2 Especialistas en sistemas electrónicos para la seguridad operacional del tránsito aéreo (ATSEP Doc. 7192)</p> <p>Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (Doc. 9161)</p> <p>Procedimientos para los servicios a la navegación aérea, gestión del tránsito aéreo (Doc 4444)</p> <p>Manual sobre ensayo de radioayudas para la navegación (Doc. 8071)</p> <p>Procedimientos para los servicios de navegación aérea (Doc. 8168)</p> <p>Manual de certificación de. Aeródromos (Doc. 9774).</p> <p>Certificación de los servicios a la navegación aérea de AENA</p> <p>Anexos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 10, 11, 12, 13, 15 y 17</p> |
|--|--|

1. INTRODUCCIÓN

- 1.1 Durante el 37° periodo de sesiones de la Asamblea, se ratificó la resolución A35-15: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) y a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), a fin de que se establezcan mejores controles en pro de la seguridad operacional a través de los procesos de auditorías y la vigilancia continua por parte de las Autoridades de Aviación Civil (AAC) que conlleven a la certificación de los servicios a la navegación aérea, en aras de implementar un nuevo mecanismo de estímulo y reconocimiento motivacional a los prestadores de servicios de navegación aérea, garantizando de esta manera, la calidad en la prestación del servicio dentro del marco normativo de los estándares de seguridad operacional.

2 ANÁLISIS

- 2.1 Durante la 37° Asamblea de la Organización, se determinó la conveniencia de consolidar las resoluciones que abordan las políticas y prácticas de la Organización relativas a los sistemas CNS/ATM, a fin de facilitar su implementación y aplicación práctica, haciendo los textos más asequibles y lógicamente organizados; tomando en consideración la necesidad existente en las regiones del mundo aeronáutico y las ACC de los Estados, de que se proporcionen controles efectivos para la vigilancia de los diferentes sistemas CNS/ATM que se desarrollan para la operación y gestión de la ATM y para los procesos propios de los sistemas CNS/ATM, de los servicios a la navegación aérea.
- 2.2 Por ello, se propone a través de la presente nota de estudio, el desarrollo de un documento de orientación para la certificación de los servicios a la navegación aérea, que contemple y estructure sistemáticamente la certificación de cada fase de Ingeniería, tomando como referencia el Anexo 10 de la OACI, los documentos técnicos y normas referentes a la diversidad de equipos y sistemas CNS/ATM, así como las fases de planificación, adquisición, implementación y puesta en marcha de los sistemas CNS/ATM. Y

- 2.3 En materia ATM se propone la unificación esquemática de los procesos operacionales, a través de la orientación del seguimiento y control procedimental de cada uno de los procesos a seguir en todas las fases operacionales de los servicios a la navegación aérea, basados en las consideraciones necesarias tanto en del Documento 4444, así como los anexos OACI 1,2,3,4,5,6,11,12,13,15 y 17 y todos aquellos documentos y recomendaciones en materia operacional para los servicios a la navegación aérea.
- 2.4 Igualmente, el referido documento debe contar con un seguimiento minucioso evaluado en las diferentes fases del proceso, que conlleve pruebas de aceptación certificadas provisionalmente por proceso, hasta su prueba de aceptación final, lo cual, garantizaría una supervisión permanente y vigilancia continua, asegurando de esta manera, el buen funcionamiento del sistema, hasta después del término de su garantía.
- 2.5 Asimismo, se sugiere que el precitado documento de orientación, contenga dos capítulos: uno para el sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) y un segundo capítulo para los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), los cuales deben estar fundamentados en las normas y métodos recomendados emanados de la OACI en materia de licencias al personal, capacitación, evaluaciones técnicas y operacionales; que han servido de apoyo para las AAC, para el control en materia de auditoría interna, auditoría OACI, seguimiento y vigilancia continua, en búsqueda de los más altos estándares de seguridad operacional, lo cual facilitaría la elaboración posterior de un Manual de Apoyo a la Normalización Mundial.
- 2.5 De igual manera, se recomienda tomar en consideración la metodología empleada por la Organización en sus contratos de asistencia técnica a los Estados, debido a que en ellos se contemplan las medidas necesarias para el efectivo seguimiento en la aplicación de la vigilancia continua por parte de las Autoridades y expertos técnicos de la OACI, lo cual ha dado como resultado a los Estados, mayor eficiencia y control de los sistemas CNS/ATM adquiridos en los servicios a la navegación aérea.

3. CONCLUSIÓN

- 3.1 En función de lo anteriormente expuesto, se propone a la Asamblea instar al Consejo al desarrollo de un documento de orientación para la certificación de los servicios a la navegación aérea que englobe de forma sistemática, la certificación de cada uno los diferentes procesos, conforme a los manuales de procedimientos, normas y métodos recomendados emanados de la Organización de Aviación Civil Internacional y el estudio de las recomendaciones de otros organismos internacionales especializados y adoptados por las AAC, dentro del marco normativo de la OACI, el cual contenga dos capítulos: uno para el sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) y un segundo capítulo para los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), todo ello, de acuerdo con la información descrita en la presente nota de estudio.



Organización de Aviación Civil
Internacional

A38-WP/xxxx
TE/xx
.././13

NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONOMICA

Cuestión 40: Desarrollo económico del transporte aéreo-Política

AFECTACIONES DEL BLOQUEO ECONÓMICO, COMERCIAL Y
FINANCIERO DE LOS ESTADOS UNIDOS CONTRA CUBA EN LA
RAMA DE LA AVIACIÓN CIVIL

(Nota presentada por Cuba)

RESUMEN

Esta nota de estudio tiene como objetivo actualizar a la comunidad de la aviación civil internacional, la información acerca de las afectaciones económicas del bloqueo económico, comercial y financiero de los Estados Unidos, para el desarrollo del transporte aéreo de la República de Cuba y su sostenibilidad, el **carácter extraterritorial del mismo, así como las violaciones del Convenio de Chicago**. Esta situación fue señalada durante la 6ta. Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATCONF/6).

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a considerar que estas acciones dificultan el desarrollo **sostenible** del transporte aéreo internacional y que reconozca que las medidas unilaterales de un Estado Parte en relación a otro Estado Parte así como su aplicación extraterritorial, afectan su desarrollo aeronáutico y constituyen una violación de los principios y objetivos del Convenio de Chicago, creando, además, precedentes negativos que pudieran afectar a otros Estados de la comunidad aeronáutica internacional.

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico. C. -Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo. |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Ninguna |
| <i>Referencias:</i> | Informe de Cuba a la Asamblea General de la ONU puede consultarse en la página web http://www.cubavsbloqueo.cu/informebloqueo2012/index.html Resolución No. 66/6 de la Asamblea General de NN.UU. del año 2012. Notas de estudio A37-WP/312, 330 y 379 Comisión Económica. Evidencias y pruebas de las afectaciones. Conclusiones Conferencias ATConf/4 en 1994, ATConf/5 en 2003 y ATConf/6 2013. www.icao.int/meetings/atconf6 |

1. ANTECEDENTES

1.1 Desde el año 1960, el gobierno de los Estados Unidos implantó un bloqueo económico, comercial y financiero contra la República de Cuba. Desde ese momento fueron afectadas sensiblemente todas las ramas económicas del país, incluyendo la rama de la aviación civil.

1.2 Desde el año 1992, en su 47º período de sesiones, hasta el 66º período de sesiones, en el año 2012, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas ha aprobado consecutivamente, por abrumadora mayoría de votos, las resoluciones bajo el título “Necesidad de poner fin al bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por los Estados Unidos de América contra Cuba.” En la última Asamblea General de la ONU 2012, fue aprobada la Resolución 66/6 del mismo título, con 188 votos a favor tres en contra y 2 abstenciones.

1.3. La participación en el transporte aéreo internacional se basa en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago). El Artículo 44 del Convenio de Chicago (Doc 7300) en su inciso f) establece que uno de los objetivos de la OACI es “asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional”.

1.4 Las conferencias de transporte aéreo (ATConf/4 de 1994 y ATConf/5 de 2003) reconocieron que, aunque los Estados contratantes tienen muchos objetivos y políticas diferentes en cuanto a su reglamentación, también comparten el propósito fundamental de participar en forma fiable y sostenida en el sistema de transporte aéreo internacional (Doc 9587, Parte 1, Sección V), así como también debería darse especial consideración a los intereses y necesidades de los países en desarrollo.

1.5 Existe una preocupación generalizada respecto a las medidas unilaterales y extraterritoriales tomadas por algunos Estados o grupos de Estados que afectan los servicios de transporte aéreo en todos los ámbitos de la aviación civil, entre ellos, los más importantes como la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la reglamentación económica. Se reconoce que las medidas unilaterales pueden generar conflictos y afectar al desarrollo sostenido de la aviación civil internacional. Este asunto fue tratado con amplitud en la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATCONF/6).

1.6 Durante la mencionada reunión, Cuba presentó la Nota de Estudio ATConf/6-WP/37, donde señalaba las afectaciones que causan a la aviación civil cubana estas acciones unilaterales, discriminatorias y extraterritoriales, y que son violatorias del Convenio de Chicago, y obstaculizan su buen desempeño y desarrollo. En esa ocasión, se manifestó y quedó recogida en las conclusiones de la Conferencia, nuestra intención de señalar esta cuestión a la atención de este 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

2. VIOLACIONES DEL CONVENIO DE CHICAGO

2.1 El bloqueo económico, comercial y financiero viola los principios recogidos en el Preámbulo del Convenio de Chicago, el cual proclama que la aviación civil internacional “debe desarrollarse de manera segura y ordenada y que los servicios internacionales de transporte aéreo deben establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de un modo sano y económico”.

2.2 La prohibición a nuestras compañías aéreas de operar a los EE.UU. produce una afectación económica enorme, ya que las aerolíneas se ven imposibilitadas de servir este tráfico, lo que reduce el volumen de operaciones en nuestros aeropuertos y limita el movimiento de pasajeros. Además, se prohíbe la adquisición de tecnologías de punta en aeronaves, equipamientos, partes, piezas y otros accesorios.

2.3 El bloqueo económico, comercial y financiero con sus medidas discriminatorias viola, adicionalmente, lo establecido en las normas y preceptos del Convenio de Chicago y, en particular, lo referido en su Artículo 44, incisos a), c), d), f), g), h), e i) que establecen, entre los fines y objetivos de la OACI, el fomentar el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional; satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo a

ese respecto; asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y evitar la discriminación entre ellos y promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos. También se violan los Artículos 77 y 79, donde se aboga por no impedir que dos o más Estados contratantes constituyan organizaciones de explotación conjunta del transporte aéreo. Cuba ha tenido que cancelar acuerdos conjuntos con otras líneas aéreas de terceros países.

3. REPERCUSIONES ECONOMICAS, COMERCIALES Y FINANCIERAS. MEDIDAS EXTRATERRITORIALES QUE DEMUESTRAN QUE EL BLOQUEO NO ES UN ASUNTO BILATERAL.

3.1. Imposibilidad de implementar la modernización en el sistema de inspección automatizada de pasajeros y facturación de carga (check-in), instalados en las terminales aéreas. La Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas (SITA) ha manifestado que, por causa del embargo comercial de Estados Unidos, no puede ejecutar las implementaciones que se requieren para el “check-in”, contratado por la Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos (ECASA), y ha tenido que acudir a la empresa francesa RESA, representada a través de Global System. Ello ha significado mayores gastos y demoras que han afectado al servicio.

3.2 Lo anterior implica, además, una muy seria dificultad para Cuba, debido a que casi todos los países emisores de vuelos hacia nuestro país y la inmensa mayoría de nuestros clientes requieren la utilización de estos sistemas. Cabe destacar que el envío de la información anticipada sobre los pasajeros (API) al destino dentro de los 15 minutos luego de haber despegado la aeronave, se realiza desde los aeropuertos cubanos con muchas dificultades lo que da lugar a multas a las aerolíneas cuyos costos de operación se ven afectados y corren el riesgo de perder sus permisos de operar a Cuba.

3.3 Afectación económica al mantenimiento de las aeronaves del tipo ATR, en lo que respecta al suministro de partes y piezas y a la reparación de aeronaves y agregados mayores. En las condiciones actuales, – la línea aérea cubana Aerocaribbean se ve obligada a realizar las adquisiciones y reparaciones necesarias en mercados lejanos, fundamentalmente de Europa. Esto provoca incrementos innecesarios. El incremento en costes asciende al 40% anual.

3.4 Es prohibitiva para Cuba la adquisición en otros países de aeronaves de tecnología de avanzada. Esta situación ha traído como consecuencia el arrendamiento de aeronaves en condiciones anormales y desfavorables. Por estos conceptos, las aerolíneas cubanas se vieron afectadas, sólo en 2012, en 54, 974, 017 USD.

3.5. El total general de las afectaciones a la aviación civil cubana por este tipo de medidas desde el año 1960 al 2012 es de **4, 028, 987, 854,00 USD.**

4. CONCLUSIONES

4.1 La Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6) constituyó un foro apropiado para abordar el tema de las medidas unilaterales, extraterritoriales y discriminatorias que afectan el desarrollo sostenible del transporte aéreo. Consideramos que esta Asamblea, que es la máxima instancia de decisión de la OACI, tiene la debida autoridad, como Organismo intergubernamental mundial en el ámbito de la aviación civil internacional, para armonizar las políticas y los regímenes normativos relativos a los aspectos económicos del transporte aéreo internacional, y en respuesta a las inquietudes por las decisiones unilaterales que lo afectan y tiene el deber de instar a los Estados a abstenerse de tomar ese tipo de medidas. Las acciones unilaterales no son conducentes al desarrollo sano, ordenado y sostenible de la aviación civil internacional.

FIN



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A38-WP/yyyy

EC/yy

.../.../13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES**COMISIÓN ECONÓMICA****Cuestión 40: Desarrollo Económico del Transporte Aéreo-Política****TÍTULO****PROPUESTA SOBRE ORIENTACIONES PARA LA ELABORACIÓN DE NORMAS SOBRE PROTECCIÓN AL PASAJERO.**

(Nota presentada por República Dominicana)

RESUMEN

En esta nota de estudio, República Dominicana plantea la necesidad de que la OACI asuma en el menor tiempo posible, el liderazgo en la elaboración de normas básicas sobre derechos del pasajero.

También presenta una breve reseña de cómo es regulado el tema de los derechos del consumidor con respecto a lo establecido en su legislación nacional, donde se indica que la ley tendrá un carácter supletorio con respecto a las leyes sectoriales, dejando clara dicha legislación, que el tema de los derechos del pasajero debe ser abordado de manera más profunda en una reglamentación especial.

Por la ausencia de una orientación internacional que unifique criterios, cada vez son más los Estados que, en la búsqueda de una solución a la situación, tratan de regular el tema de manera particular, no siendo esta la solución definitiva, ya que la diversidad de reglamentación pudiera ocasionar discrepancias en las reglas de protección al pasajero aplicadas por los Estados en vuelos internacionales.

Medidas propuestas a la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) Considerar la propuesta de que la OACI formule orientaciones que sirvan de base para la elaboración de la reglamentación interna de los Estados sobre protección al pasajero.
- b) Que en la elaboración de las orientaciones preindicadas, se consideren los *Criterios y Directrices en Materia de Servicio al Cliente y Calidad Total en los Servicios Aéreos y Aeroportuarios aprobados por la CLAC.*

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégicos C, "Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo". |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Las actividades relativas a esta nota, podrán ser realizadas sujetas a la disponibilidad de recursos presupuestarios del programa regular de trabajo OACI para el período 2014-2016. |
| <i>Referencias:</i> | *SC 6/1-13/63 Resultados de la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6). |

1. INTRODUCCIÓN:

1.1 En su comunicación de referencia SC 6/1-13/63 de fecha 26 de julio del 2013, el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), informó a los Estados sobre los resultados de la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6), celebrada en Montreal, Canadá, del 18 al 22 de marzo de 2013. Como aspecto relevante, la Conferencia destacó al transporte aéreo como parte integral del sistema de aviación civil, y reafirmó la función de liderazgo de la OACI en la reglamentación del transporte aéreo internacional. Así mismo, abrió nuevos caminos para avanzar hacia la modernización del marco normativo mundial, proporcionando la base para nuevas acciones concretas de la OACI en su labor futura en el ámbito del transporte aéreo.

1.2 En la misma comunicación, el Secretario General de la OACI, insta a las administraciones de los Estados, a considerar medidas recomendadas por la Conferencia, a fin de prestarles asistencia en este ejercicio.

1.3 Por lo general, la ley básica de aviación civil de muchos Estados, como es el caso de República Dominicana, no faculta a sus autoridades aeronáuticas, a regular el aspecto de protección a los derechos de los pasajeros. En nuestro país, la protección a los derechos del consumidor en general, está regida por la Ley No.358-05. Dicha ley instituye un régimen para garantizar la equidad y la seguridad jurídica en las relaciones entre proveedores y consumidores de bienes y servicios, sean de derecho público o privado, nacionales o extranjeros, en armonía con las disposiciones al efecto contenidas en leyes sectoriales.

1.4 La Constitución dominicana establece la protección a los derechos del consumidor como un derecho fundamental, y su difusión a la población es considerado de alta prioridad para el Estado dominicano. No obstante, en el caso de la ejecución del contrato de transporte aéreo, y pese a existir normas generales de protección al consumidor, se evidencia la necesidad de contar con un régimen básico de protección al pasajero, que regule el tema de manera particular, especialmente lo relativo a las compensaciones a que tendría derecho el pasajero por parte de una aerolínea, en caso de que eventualmente resulte afectado por una cancelación de vuelo con reserva confirmada, una denegación de embarque o un retraso. Tal normativa debería ser formula bajo el criterio de unificación de las normas establecido por la OACI.

1.5 Cada día son más los Estados que de forma particular, adoptan reglamentos de protección al pasajero en procura de garantizarle sus derechos. Y si bien es cierto que esto ha beneficiado al pasajero, no es menos cierto que también se incrementa la brecha entre los requisitos normativos que aplican los Estados.

1.6 La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), mediante Resolución No. A18-03, aprobó los "Criterios y Directrices en Materia de Servicio al Cliente y Calidad Total en los Servicios Aéreos y Aeroportuarios". Dichos criterios procuran la estandarización de los deberes y derechos de los usuarios del transporte aéreo y de los servicios aeroportuarios, al tiempo de establecer pautas generales que permitan determinar los medios de supervisión adecuada bajo el enfoque de calidad total.

2 CONCLUSIONES:

2.1 Al concluir, República Dominicana resalta la importancia del tema y corrobora la posición de otros Estados, planteadas dentro del marco de la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo, indicando que urge la necesidad de que la OACI formule orientaciones a los Estados, que sirvan de base para la elaboración de su reglamentación interna sobre el tema de referencia. Y en ese orden solicita que la OACI, a la brevedad posible, atienda las conclusiones de ATConf/6, en las que se recomienda a esa

organización elaborar en el corto plazo, un conjunto de principios básicos de protección al consumidor, de alto nivel y sin carácter prescriptivo, con la asistencia de especialistas del Grupo de Expertos sobre Reglamentación de los Servicios de Transporte Aéreo (ATRP). También sugerimos sea tomada en cuenta, la resolución de la CLAC sobre “Criterios y Directrices en Materia de Servicio al Cliente y Calidad Total en los Servicios Aéreos y Aeroportuarios”.

3. RECOMENDACIONES:

Se invita a la Asamblea:

- a) Considerar la propuesta de que la OACI formule orientaciones que sirvan de base para la elaboración de la reglamentación interna de los Estados sobre protección al pasajero.
- b) Considerar los Criterios y Directrices en Materia de Servicio al Cliente y Calidad Total en los Servicios Aéreos y Aeroportuarios aprobados por la CLAC.

— FIN —



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 41: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

IMPACTO DEL PROCESO DE LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

(Nota presentada por la República Bolivariana de Venezuela)

| RESUMEN | |
|--|---|
| Esta nota plantea la necesidad de realizar análisis y estudios de casos, que permitan conocer de manera metodológica el impacto de la liberalización en los servicios de transporte aéreo internacional, tomando en cuenta las grandes desigualdades que presentan los Estados. Ello, a fin de garantizar el desarrollo seguro y ordenado de los servicios de transporte aéreo internacional, y permitir que este proceso sea una herramienta para el desarrollo económico para todos los Estados signatarios del Convenio de Chicago. | |
| Medidas propuestas a la Asamblea: Se invita a la Asamblea a: a) Alcanzar un acuerdo sobre las recomendaciones que se presentan en el párrafo 4. | |
| <i>Referencias:</i> | Doc. 7300 – Convenio sobre Aviación Civil Internacional ATConf/6-WP/ 103 Rev 1 Función de la OACI en la Reglamentación del Transporte Aéreo. Acceso a los Mercado. |

1. Introducción

1.1. El Convenio de Chicago en su Artículo 44 (particularmente en sus incisos “D”, “E”, “F”, “G” e “I”), establece que entre los fines y objetivos de la Organización se encuentran: satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico; evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva; así como también, asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional.

1.2. Los acuerdos multilaterales/bilaterales de cielos abiertos podrían ser de gran importancia para el desarrollo comercial de cada uno de los Estados miembros. Sin embargo, estos acuerdos podrían también, dadas las condiciones de su sistema aeronáutico, brindar más beneficios para unos Estados que para otros. Si aceptamos como un hecho que el denominado “proceso de liberalización” del transporte aéreo internacional ofrece una base de igualdad de

oportunidades para brindar servicios y que abre muchas puertas al desarrollo comercial de los Estados, tal como lo establece el preámbulo del Convenio de Chicago, no es menos cierto que resulta preocupante a falta de estudios que permitan conocer efectos de estos procesos de liberalización y las consecuencias que se derivan del hecho. Una metodología tendría el objeto de analizar y prever las posibles consecuencias de una política de cielos abiertos, para que no se convierta en una amenaza para ciertos Estados. En consecuencia, esta Nota se plantea cómo la OACI podría elaborar estudios o desarrollar una guía metodológica que a su vez coadyuve en garantizar que exista una competencia leal entre países con grandes desigualdades en el campo económico y tecnológico en el mundo de la aviación, de manera tal que todas las partes se puedan beneficiar al aplicarse una política liberalizadora.

1.3. En la pasada Conferencia Mundial de Transporte Aéreo se aprobaron la actualización de los indicadores de la liberalización del transporte aéreo, consideramos que estos no serían suficientes para entender y evaluar el proceso de manera integral.

2. Análisis

2.1. La OACI debería tener en cuenta un equilibrio entre las expectativas de desarrollo de los Estado, por un lado, y la industria y los usuarios, por el otro. Si bien es cierto que el proceso de liberalización brinda como punto de partida una base de igualdad de oportunidades con el objeto de poder desarrollar el transporte aéreo de manera sana y económica, tal como lo establece el preámbulo del Convenio, también se debe tomar conciencia de la realidad de la desigualdad de condiciones entre los diversos actores. **Esta desigualdad de condiciones es una limitante en la participación y aprovechamiento de oportunidades, en virtud de las realidades de cada Estado.** Así, un Estado con una aviación no desarrollada que compita con un Estado con mayor capacidad operativa, aunque tiene igualdad de oportunidades, no tiene las mismas condiciones para competir y ello impide que el proceso de liberalización pueda desarrollarse de manera óptima.

2.2 Hay aspectos muy importantes que deben **considerarse al momento de promover la liberalización del transporte aéreo**, entre los cuales **se destacan las siguientes acciones:**

a) Tomar en cuenta **un equilibrio** entre las expectativas de desarrollo de los Estado, por un lado, y la industria y los usuarios, por el otro, dadas las realidades del mercado mundial y las numerosas perspectivas que existen en cuanto a reglamentación y los recursos disponibles.

b) Conocer con precisión los distintos niveles de desarrollo aeronáutico de cada país y cómo esta situación pudiera traducirse en barreras o catalizadores que impacten de forma positiva o negativa al momento de desarrollarse el proceso de flexibilización de los servicios de tráfico aéreo; entre las variables a considerar se destacan, con respecto al país: la infraestructura aeronáutica, los niveles de tráfico de pasajeros, carga y correo, la ubicación geográfica, la población, el ingreso, la capacidad de viaje, las relaciones económicas, el Producto Interno Bruto (PIB) y las políticas internas hacia empresas del sector, sobre la propiedad sustancial y el control efectivo, la prohibición de vuelos nocturnos y la competencia desleal, entre otras.

c) Elaborar orientaciones sobre **políticas de reglamentación del transporte aéreo** internacional que permita a los Estados ir flexibilizando sus servicios de transporte aéreo y evitar que esto se convierta en un escenario donde se acreciente la desigualdad de condiciones.

d) Realizar estudios econométricos donde se evalúen las causas, y los efectos de la liberalización de los servicios aéreos en el tráfico, que a su vez permitan explicar el impacto en el desarrollo del transporte aéreo internacional. No conocemos la existencia de estudios que, mediante algoritmos o técnicas estadísticas, demuestren fehacientemente que el aumento de pasajeros, tráfico aéreo y beneficios al desarrollo de la aviación civil sea consecuencia de la liberalización del transporte aéreo. Resulta a tal efecto imprescindible poder determinar si existe una relación de causalidad entre el volumen o crecimiento del tráfico y la adopción, por parte de un Estado o región, de Acuerdos de Servicios Aéreos liberalizadores. Ello debería lograrse a través de análisis econométricos **que cuenten con las características ya señaladas**. De igual forma, es necesario que exista un seguimiento constante de los indicadores del sistema de transporte aéreo, que permitan conocer y vigilar la evolución de este sistema.

Esta desigualdad de condiciones, así como la falta de información científica al respecto, de son una limitante para la participación y aprovechamiento de oportunidades, crean falsas expectativas y/o condicionan una mayor desconfianza para competir en las condiciones previstas por el Convenio de Chicago, y evitan que el proceso pueda desarrollarse de manera óptima, eficaz y eficiente, con beneficios para todos los actores e intereses involucrados. Se han desarrollado estudios que indican las ventajas de la liberalización; sin embargo, estos son limitados y no permiten medir la magnitud del proceso.

Por otra parte, este tipo de estudio permitiría, a su vez, conocer las causas y los efectos de posibles casos de la competencia desleal entre los actores del sistema.

3. **Conclusión**

Es necesario que los Estados cuenten con información sobre la situación de la industria aeronáutica y del transporte aéreo, en cuanto a infraestructura, índices económicos y políticas, así como metodologías y guías de orientación a los fines expuestos, con el objeto de cumplir los mandatos que fueron confiados a la OACI, a saber: promover el desarrollo seguro y ordenado del transporte aéreo internacional, garantizar que todas las partes intervinientes puedan beneficiarse igualmente, y asegurar que el transporte aéreo se convierta en una herramienta para el desarrollo económico de los países en vías de desarrollo.

En este sentido, los estudios econométricos permitirán conocer cómo las variables influyen en el proceso de implementación de programas de liberalización del transporte aéreo y darán una orientación clara a aquellos Estados que no han adoptado este modelo.

4. **Recomendaciones**

Se invita a la Asamblea a:

4.1. Que pida a la OACI que continúe cumpliendo su función de liderazgo, en materia de transporte aéreo, especialmente a través de la realización de estudios metodológicos y la elaboración de guías de orientación que permitan conocer y mensurar los efectos de la liberalización en dicha área, así como también indicar a los Estados la manera de llevar a cabo un proceso de flexibilización de los servicios de transporte aéreo internacional.

4.2. Que pida a la OACI que realice estudios econométricos y desarrolle un sistema de seguimiento, que estén dirigidos a explicar y evaluar, respectivamente, los efectos de la liberalización de los servicios aéreos en el tráfico internacional y su evolución, tomando en cuenta todas las variables que intervienen en el proceso.

— FIN —



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A38-IP/yyyy

EC/yy

.../.../13

(Nota de información)

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES**COMISIÓN ECONÓMICA****Cuestión 41: Reglamentación Económica del Transporte Aéreo Internacional****POLÍTICA AEROCOMERCIAL DE REPÚBLICA DOMINICANA**

(Nota presentada por República Dominicana)

RESUMEN

En esta nota informativa se presenta un breve informe sobre los avances mostrados por República Dominicana en el ámbito de la reglamentación del transporte aéreo, destacando los importantes pasos dados por el país, a partir de las orientaciones emanadas de la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo ATConf/5, “Retos y Oportunidades de la Liberalización”, Montreal, Canadá, 24-29 de marzo del 2003, y desde el año 2004, hacia un proceso más liberalizado en sus relaciones aerocomerciales con otros Estados, hasta la adopción formal en el año 2010, de la política de transporte aéreo de República Dominicana.

Esta política ha arrojado como resultado, la evolución positiva del transporte aéreo y la eliminación de las restricciones que impiden el acceso al mercado dominicano. También ha fomentado y ampliado la oferta de servicios aéreos.

La presente nota también reseña un cuadro que muestra los acuerdos pactados por el país dentro del marco de la celebración de las Conferencias de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sobre Negociaciones de Servicios Aéreos (ICAN).

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

- a) Examinar la información contenida en la presente nota informativa.
- b) Reconocer la importancia de que la OACI continúe ejerciendo el liderazgo que oriente a los Estados en la formulación de su reglamentación interna, de manera que contribuya a facilitar y apoyar el proceso de liberalización.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico C, “Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo”. |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | No contempladas. |
| <i>Referencias:</i> | *Orientaciones Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo ATConf/5 *Resolución A37-20 <i>Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo.</i> |

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La adopción de la Resolución A37-20 durante el 37º período de sesiones de la Asamblea OACI año 2010, “Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo”, procura dotar a los Estados de un instrumento idóneo de orientación para la elaboración de políticas sobre la reglamentación económica del transporte aéreo, datos estadísticos, análisis económicos y planificación, fijación de derechos, impuestos y otros aspectos relacionados, en procura de cumplir con el objetivo de la OACI, la participación fiable y sostenida de los Estados en el sistema de transporte aéreo internacional, y con los fines y principios del Convenio de Aviación Civil Internacional, de manera que los servicios del transporte aéreo internacional puedan desarrollarse de manera ordenada, regular, eficiente, económica, armoniosa y sostenible, y que se establezcan sobre la base de igualdad de oportunidades.

2. ANTECEDENTES

2.1 Hacia el año 2004, República Dominicana inicia un proceso de revisión de las políticas aerocomerciales que venía implementando desde finales de la década de los años 40. Dichas políticas se fundamentaban en la concertación de acuerdos de servicios aéreos tipo Bermuda: Política gubernamental proteccionista, concesión de derechos hasta la 3era. y 4ta. libertad del aire en vuelos de pasajeros, carga o combinados, restricciones del cuadro de rutas, única designación, doble aprobación o doble desaprobación de las tarifas, y limitaciones a la capacidad. Este enfoque proporcionaba una débil y deficiente conectividad del país, y limitaba el acceso al mercado internacional de aerolíneas.

3. ADOPCIÓN DE LA POLÍTICA AEROCOMERCIAL DE REPÚBLICA DOMINICANA

3.1 Como paso inicial hacia la liberalización, y bajo las orientaciones emanadas de la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo ATConf/5, “Retos y Oportunidades de la Liberalización”, Montreal, Canadá 24-29 de marzo del 2003, en los nuevos Acuerdos de Servicios Aéreos pactados por el Estado dominicano se adoptan cláusulas con enfoques cada vez más flexibles, inclusive en lo relativo a la propiedad sustancial de las empresas, donde se acepta la designación de aerolíneas, cuyo domicilio principal y control regulatorio está en manos del Gobierno de la Parte designante.

3.2 Esta nueva política puesta en marcha por República Dominicana, es adoptada de manera formal mediante Resolución de la Junta de Aviación Civil *No.180-(2010)*, de fecha 23 de agosto de 2010.

4. RESULTADOS DE LA POLÍTICA LIBERALIZADA, DERECHOS AEROCOMERCIALES CON OTROS ESTADOS

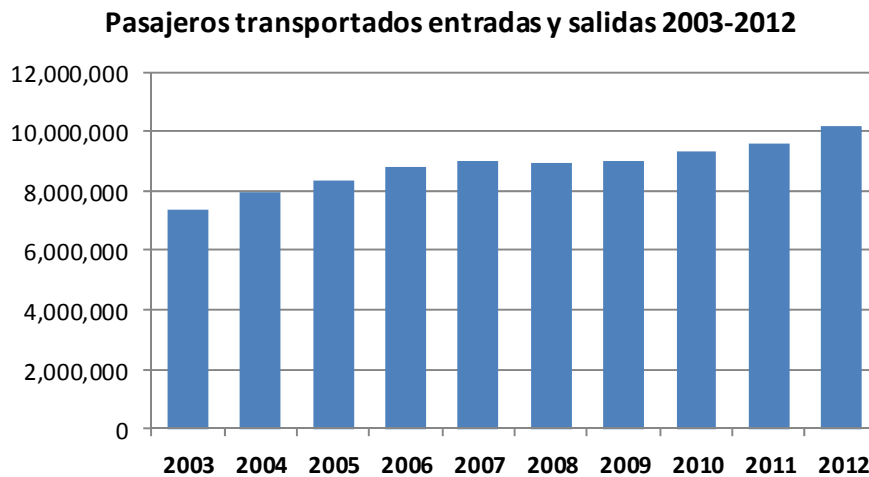
4.1 Bajo un enfoque liberalizado, en los últimos seis (6) años República Dominicana ha intercambiado en forma bilateral, derechos de tráfico hasta sexta libertad en vuelos de pasajeros y carga con 26 Estados, y de séptima libertad en vuelos exclusivamente de carga, para un total de 44 Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA) suscritos durante toda la historia aerocomercial del país. En el año 2010, República Dominicana suscribe el acuerdo multilateral de cielos abiertos de los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

4.2 La aplicación de una política liberalizada de transporte aéreo por parte de República Dominicana, ha permitido que en la actualidad 53 aerolíneas extranjeras posean permiso de operación para vuelos regulares. Dichas aerolíneas provienen de diferentes mercados, y dentro de sus flotas se cuentan aeronaves de gran capacidad. Alrededor de 100 aerolíneas extranjeras operan de forma chárter. El país cuenta con 15 aerolíneas nacionales de mediana capacidad que comparten con las extranjeras el mercado regional. El mercado interno es operado de forma exclusiva por aerolíneas nacionales; sin embargo existe la posibilidad de que tales aerolíneas puedan concertar acuerdos de código compartido con aerolíneas extranjeras.

4.3 En cuanto a la conectividad, República Dominicana cuenta hoy en día con de 220 rutas regulares, y aproximadamente 430 que son operadas de forma chárter, ofreciendo así una mayor variedad de posibilidades al público viajero.

5. CRECIMIENTO DEL VOLUMEN DE PASAJEROS, REPORTES ESTADÍSTICOS

5.1 Uno de los aspectos de mayor relevancia en donde se ha reflejado los resultados de la adopción de esta nueva política, ha sido el crecimiento que ha experimentado el flujo de pasajeros hacia y desde República Dominicana en los últimos diez años, a pesar de dicho período coincidir con la grave crisis que en términos económicos han azotado las principales economías mundiales, afectando tanto a la industria aérea como al sector turístico en otras regiones, incluyendo el Caribe. En términos generales, el flujo de pasajeros ha crecido en estos años, por encima de un 5% en promedio.



6. RESULTADOS DE LAS CONFERENCIAS OACI SOBRE NEGOCIACIONES DE SERVICIOS AÉREOS (ICAN)

6.1 Durante el marco de la celebración de las Conferencias de la OACI sobre Negociaciones de Servicios Aéreos (ICAN), República Dominicana ha realizado reuniones de Consulta con varios Estados. Fruto de dichas consultas, se han concertado relaciones de servicios aéreos con varios Estados bajo un enfoque liberalizado, con otorgamiento de hasta sexta libertad en vuelos combinados, y de séptima libertad en vuelos exclusivamente de carga. Un cuadro comparativo de los avances se presenta a continuación:

| PAÍSES | ICAN 2009 Estambul, Turquía | ICAN 2010 Montego Bay, Jamaica | ICAN 2011 Mumbai, India |
|---|---|---|---|
| 1. Emiratos Árabes Unidos | Firma de MOU, rúbrica de ASA, 01/10/2009 | | |
| 2. Francia | | | Firma de MOU, 18/10/2011 |
| 3. Estados Unidos de América | Reunión de Consulta | Reunión de Consulta | Reunión de Consulta |
| 4. India | | Reunión de Consulta | Firma de MOU, rúbrica de ASA, 19/10/2011 |
| 5. Islandia | Firma de MOU, rúbrica de ASA, 01/10/2009 | | |
| 6. Jordania | Firma de MOU, rúbrica de ASA, 28/10/2009 | | Firma de MOU, (enmienda), 18/10/2011 |
| 7. Kuwait | | Firma de MOU, rúbrica de ASA, 01/07/2010 | |
| 8. Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte | | | Firma de MOU, 18/10/2011 |
| 9. Turquía | Firma de MOU, rúbrica de ASA, 01/10/2009 | | |

7. CONCLUSIONES

7.1 La adopción de una política liberalizada de transporte aéreo ha generado un aumento sustancial del volumen de pasajeros transportados y permitido al país ampliar su conectividad.

7.2 Al igual que otros países latinoamericanos, República Dominicana ha dado pasos hacia la liberalización, dejando atrás las viejas prácticas de protección al mercado interno. Los reportes estadísticos evidencian que los mayores generadores de tráfico hacia el país, provienen de países de economías más robustas.

7.3 Al concluir podemos señalar, que el transporte aéreo se ha constituido para República Dominicana, en el soporte fundamental del turismo, principal renglón económico del país.



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

Cuestión 41: Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los actuales instrumentos de derecho aeronáutico

PROPUESTA DE IMPLEMENTACIÓN EN LA LEGISLACIÓN PENAL NACIONAL DE LOS CRITERIOS DE SANCIÓN A LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA PREVISTOS EN EL CONVENIO Y EL PROTOCOLO DE BEIJING

(Nota presentada por la República Dominicana)

RESUMEN

Las medidas de seguridad contra los actos de interferencia ilícita previstas en el Anexo 17 – *Seguridad*, las disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación contenidas en el Anexo 9 – *Facilitación* y en los textos de orientación conexos de la OACI, no logran su plena eficiencia si ante la comisión de tales actos no se puede sancionar al infractor con la imposición de penas severas en concordancia con las orientaciones contenidas o enunciadas en los principales instrumentos jurídicos internacionales de carácter penal, como el *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Tokio, 1963), el *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (La Haya, 1970), el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* (Montreal, 1991), el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Beijing, 2010), y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Beijing, 2010).

La presente es una propuesta a considerar por los Estados miembros de OACI para avanzar en la tipificación y sanción de ciertos actos en la legislación estatal, con antelación a la ratificación o adhesión del Convenio y el Protocolo de Beijing.

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

- Analizar el contenido de esta nota de estudio;
- Instar a los Estados miembros para que ponderen la viabilidad de incluir en sus legislaciones internas las sanciones de carácter penal contenidas en el Convenio y el Protocolo de Beijing; y
- Instar a los Estados miembros a que firmen y ratifiquen el Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota se relaciona con el Objetivo estratégico B — <i>Seguridad de la aviación</i> . |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | No se requieren recursos adicionales. |

| | |
|---------------------|---|
| <i>Referencias:</i> | Resoluciones A33-1, A35-9, A36-20, Apéndice B y A37-17: <i>Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita. Instrumentos jurídicos internacionales, promulgación de legislación nacional y concertación de acuerdos apropiados para la represión de actos de interferencia ilícita en la aviación civil</i> , y Resolución A37-23: <i>Promoción del Convenio de Beijing y del Protocolo de Beijing de 2010</i> , en la que instaba a todos Estados a firmar y ratificar estos dos instrumentos. |
|---------------------|---|

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la Resolución A33-1, la Asamblea encarga al Consejo y al Secretario General que procedan urgentemente a fin de afrontar las amenazas nuevas y emergentes para la aviación civil, y en particular, que examinen si resultan adecuados los convenios vigentes de la OACI sobre seguridad de la aviación. En cumplimiento de esta resolución, el tema figura como asunto núm. 2 del Programa general de trabajo del Comité Jurídico: “Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los actuales instrumentos de derecho aeronáutico”. Como resultado de la amplia labor desplegada en ese sentido se llegó a la preparación de los proyectos de enmiendas al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Convenio de Montreal) y al Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Convenio de La Haya), que fueron discutidos y consensuados en la Conferencia Diplomática de Beijing, en septiembre de 2010, cuyo resultado final quedo estipulado en el Convenio y el Protocolo de Beijing.

2. ANALISIS

2.1. Estos dos nuevos instrumentos jurídicos junto a la Declaración sobre Seguridad Aeronáutica que a unanimidad dictara la Asamblea de la OACI durante su 37º Periodo de Sesiones de 2010, culminan un año extraordinariamente positivo para la Organización en cuanto a su roll de salvaguardar a la aviación civil internacional contra los nuevos y emergentes actos de interferencia ilícita desencadenados a partir del 11 de septiembre de 2011, con los atentados terroristas, utilizando aeronaves, contra el Centro Mundial de Comercio en Nueva York, el intento de sabotaje del vuelo 253 de Northwest Airlines el 25 de diciembre de 2009, cuando un pasajero trató detonar un artefacto explosivo en un vuelo de Ámsterdam a Detroit, entre otros.

2.2. La tipificación como actos criminales del hecho, o intento cierto, de utilizar aeronaves civiles como armas para causar muerte, lesiones o daños; el transporte o uso de armas biológicas, químicas o nucleares o sustancias similares para esos propósitos; prestar ayuda o colaboración a un delincuente para evadir la investigación, enjuiciamiento o castigo; el establecimiento de jurisdicción y enjuiciamiento del imputado en los casos en que no proceda u opere su extradición; la responsabilidad penal de los autores intelectuales u auspiciadores; la exclusión militar, entre otras importantes figuras y principios, instituyen a dichos instrumentos como un marco jurídico integral para la aviación civil internacional.

2.3. No obstante a lo novedoso de estas nuevas tipificaciones de carácter penal insertas en los citados instrumentos, la conceptualización de delito, principios y reglas encuentran, por lo general, su corolario en anteriores instrumentos internacionales contra el terrorismo auspiciados por Naciones Unidas, como la Convención para la Represión de Actos contra la Seguridad de la Navegación Marítima de 1988; el Protocolo para la Represión de los Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas

en la Plataforma Continental de 1988 y su Protocolo SUA de 2005; el Convenio Internacional para la Represión de los Atentados Terroristas cometidos con Bombas de 1998; el Convenio Internacional para la Represión de la Financiación del Terrorismo de 1999, y el Convenio Internacional para la Represión de Actos de Terrorismo de 2005.

3. RESUMEN DE IMPLEMENTACION POR LA REPUBLICA DOMINICANA

3.1 La República Dominicana de conformidad con los compromisos asumidos con la comunidad internacional en el seno de Naciones Unidas mediante la ratificación o adhesión de los principales instrumentos jurídicos internacionales relacionados con la represión de los actos terroristas en sus diversas modalidades y demás actividades delictivas transnacionales, ha establecido en su legislación penal nacional la tipificación y sanción, como delitos graves, de las diversas figuras e institutos consignados en tales instrumentos. En esa dirección fue promulgada en 2008 la Ley No. 267-08 sobre Terrorismo, que implicó la inserción de figuras y procedimientos tan novedosos como el establecimiento de una prelación de la misma respecto al código penal nacional.

3.2. Respecto al Convenio y el Protocolo de Beijing, la República Dominicana no sólo se constituyó en el segundo Estado en ratificar ambos instrumentos, sino que, previo a dicha ratificación en noviembre de 2012 (Adjunto A de la presente nota), y aprovechando la discusión en las cámaras legislativas nacional de un proyecto de ley sobre seguridad de la aviación civil, se recabó el consenso necesario en el sector aeronáutico y en los representantes de la industria, para lograr la inserción de las principales figuras e institutos contenidos en los citados instrumentos, resultando de ahí la promulgación de la Ley No. 188-11 sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil en julio de 2011.

4. CONCLUSION

4.1. Visto que al mes de julio del presente año 2013, a casi 3 años de la apertura a firmas, ratificaciones o adhesiones de esos instrumentos internacionales, tenemos que el Convenio de Beijing había sido firmado por 27 Estados, con cinco ratificaciones y tres adhesiones; y el Protocolo de Beijing había sido firmado por 29 Estados, con cinco ratificaciones y dos adhesiones. Esto implica que de continuar a ese ritmo el nivel de ratificaciones, para llegar al vigésimo segundo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión requerido para su entrada en vigencia, habría que esperar varios años para su materialización, por lo que sería conveniente que los Estados miembros de OACI que tengan la posibilidad de incluir en sus legislaciones nacionales las principales figuras jurídicas en ellos contenidas, procedan en consecuencia.



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A38-WP/xxxx

EX/xx

.../.../13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES**COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 25: Otros asuntos de alta política que habrá de considerar el Comité Ejecutivo****POLÍTICA SOBRE AVALES Y MOU CON TERCEROS**

(Nota presentada por Colombia)

RESUMEN

Esta nota de estudio tiene como objetivo analizar la importancia de las interacciones entre la OACI con otras organizaciones internacionales, la industria y la academia, reflejadas en avales y memorandos de entendimiento, sobre la base de principios que eviten conflicto de intereses y garanticen la transparencia, equidad, y selección objetiva en dichas interacciones.

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

- a) Apoyar la decisión contenida en los párrafos 4.1, 4.2, 4.3, 4.4 y 4.5

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio se relaciona con todos los objetivos estratégicos |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | No tiene repercusiones financieras |
| <i>Referencias:</i> | <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300/9)</i> |

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La OACI como organización de Estados, debe responder a los retos de la globalización y el incremento de tráfico aéreo, aplicando nuevas tecnologías y metodologías. Para ello, es propicia la asociación con otras organizaciones internacionales, con la industria y la academia.

1.2 Importantes estudios sobre esta materia, magistralmente reflejados por el investigador Henry Etzkowitz¹ en su trabajo: La triple hélice: universidad, industria y gobierno - Implicaciones para las políticas y la evaluación²; demuestran que, como resultado de la interacción que generan estas asociaciones, las organizaciones sufren cambios. Por esta razón corresponderá a la Asamblea, y por delegación el Consejo, el deber de orientar y fijar las políticas generales sobre estas asociaciones o relaciones entre la OACI y terceros en mantener a la organización dentro de sus competencias.

2. ANALISIS

2.1 De conformidad con lo establecido en el Convenio de Aviación Civil Internacional, la OACI debe desarrollar los principios y técnicas para la navegación aérea y el transporte aéreo.

2.2 Con esta perspectiva, los Estados, han desarrollado a la OACI como una confiable fuente de generación de Normas y Métodos Recomendados (SARPs) y de procedimientos. Le confieren a su organización, además, la competencia para realizar comprobaciones sobre la implementación de estos SARPs a través de diferentes herramientas, incluyendo las auditorías a los Estados.

2.3 Con el fin de que la aviación civil internacional pueda continuar haciendo progresos significativos, es propicio establecer una interacción dinámica entre la OACI y terceras partes: las Organizaciones internacionales, la industria y la academia.

2.4 Las interacciones a que nos referimos se implementan básicamente mediante Memorandos de Entendimiento (MOU) o mediante el otorgamiento de Avales. Vale señalar que los Acuerdos a que nos referimos en este trabajo, se deben diferenciar de aquellos que realiza la Secretaría General de la organización.

2.5 Para diferenciar las clases de instituciones u organizaciones con que la OACI interactúa, podemos partir de los intereses y actividades que las definen:

a) **Las Organizaciones internacionales:** su interés primordial son los anhelos y necesidades los pueblos del mundo, regularmente son organizaciones sin ánimo de lucro;

b) **La industria:** es la que produce los bienes y servicios para satisfacer la demanda de lo cual se lucra económicamente. Aplica mercadeo, analiza los deseos, investiga las tecnologías y desarrolla los productos, con producción competitiva y asequible a los clientes; y

¹ Henry Etzkowitz, Ph.D.(1969) in Sociology the New School of Social Research, is a Senior Researcher at the Human Sciences Advanced Research Institute, Stanford University. He is also a Visiting Professor, Centre for Entrepreneurship Research, Edinburgh University Business School and Department of Management, Birkbeck, University of London. He is the author of The Triple Helix: University-Industry-Government Innovation in Action (Routledge, 2008).

² The Triple Helix of University-Industry-Government Implications for Policy and Evaluation Henry Etzkowitz Science Policy Institute SISTER, Estocolmo, 2002
www.sister.nu <http://www.sivu.edu.mx/portal/noticias/2009/VinculacionLatriplehelice.pdf>

c) **La academia:** se dedica a la docencia e investigación de las Ciencias y Artes que hacen mejor la vida de las personas y las sociedades; está atenta a las inquietudes de la sociedad y de donde surgen las ideas y conceptos para satisfacerlos. Para que la interacción sea exitosa, se deben cumplir las expectativas de cada parte, poner las reglas de juego, para que movidos por distintos intereses, las acciones converjan hacia resultados de progreso.

2.6 El progreso de la navegación y el transporte aéreo se puede potenciar con el aprovechamiento del conocimiento mediante la aplicación práctica de investigación, y mediante el apoyo en cuanto a la transferencia de tecnología y la propiedad intelectual.

2.7 La promoción de cooperación entre las Organizaciones Internacionales, la academia y la industria es la clave para generar innovación y la revitalización de la actividad económica.

2.8 Estos ambientes requieren unas condiciones y regulaciones, que eviten el conflicto de intereses, de manera que se garanticen los principios de transparencia, igualdad de oportunidades a través de una competencia justa, equitativa y selección objetiva. Estos principios guías deben ser desarrollados a través de políticas adoptadas por el Consejo con el fin de dar cumplimiento a los objetivos establecidos en la Convención de Chicago.

2.9 Con las directivas y mandatos de la Asamblea, el Consejo establecerá las reglas generales, incluyendo las políticas para todos los tipos de convenios en que se comprometa la organización. Se deben evitar los conflictos de intereses.

2.10 Especial atención se requerirá para el establecimiento de las reglas generales y políticas, lo relacionado al interés comercial que persiguen los terceros e incluso la propia organización al momento de establecer un arreglo.

2.11 El contar con un aval de la OACI, representa una ventaja comercial para una organización. Por ello, el personal de la OACI deberá tener claramente establecido su código de conducta.

3. Conclusiones:

3.1 Los Estados miembros de la OACI, deben afrontar los retos del incremento de tránsito aéreo y la globalización. Para afrontar estos retos es propicia la interacción de la OACI con otras organizaciones internacionales, la industria, y la academia. La interacción con terceros se debe hacer de acuerdo a las orientaciones y políticas que explícitamente adopte el Consejo por mandato y orientación de la Asamblea. Las políticas deben ser generales para todos los avales y no para cada caso en particular, primando los principios de transparencia, selección objetiva y equidad.

4. Decisión

Solicitamos a esta Asamblea que:

4.1 Pida al Consejo que de las orientaciones y adopte las políticas de la OACI para la interacción de la organización con terceros, para avales y MOU.

4.2 Pida al Consejo que al suscribir los MOU y conferir avales siga las orientaciones y políticas establecidas.

- 4.3 Que las políticas sobre avales o sobre MOU con terceras partes incluyan al menos los temas de:
- a. Establecimiento de requisitos para obtener el aval y criterios de selección de manera que se garantice Igualdad de oportunidad de acceso al aval o MOU y que se tenga representación de las regiones y grupos de interés (stakeholders) .
 - b. Evitar la competencia desleal. (no unfair advantage).
 - c. Normas o Guías sobre el uso del nombre o del emblema de OACI por parte de terceros.
 - d. Provisiones para evitar el conflicto de intereses entre los principios y objetivos de la OACI y las acciones, productos o servicios de que trata el aval.
- 4.4 Pida al Consejo que a efectos de transparencia publique la lista de MOU y Avales vigentes.

— FIN —



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 41: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

BENEFICIOS DE LA PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR

(Nota presentada por Colombia)

RESUMEN

Esta nota de estudio analiza la importancia de desarrollar principios sobre los derechos de protección al consumidor en equilibrio con los derechos de la industria; examina las ventajas para los Estados y proveedores de servicio de transporte aéreo sobre la implementación de políticas para la protección del consumidor e invita a los Estados Contratantes a ratificar la Convención de Montreal de 1999.

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

- a) Apoyar el trabajo del Consejo para el desarrollo de políticas sobre protección al consumidor.
- b) Instar a la Secretaría General a organizar conferencias/seminarios con los Estados Contratantes sobre protección al consumidor.
- c) Instar a los Estados Contratantes a desarrollar políticas sobre protección al consumidor y a ratificar la Convención de Montreal de 1999 “Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional”.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C – <i>Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.</i> |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Las actividades referidas en esta nota de estudio se desarrollarán con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa para 2014-2016 y/o con contribuciones extrapresupuestarias. |
| <i>Referencias:</i> | <i>Informe de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) (Doc 10009)</i> <i>Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional (Doc 9626)</i> |

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La protección del consumidor es un asunto que ha cobrado mayor relevancia en un mundo que ha sobrepasado las fronteras nacionales y las tendencias en el incremento del turismo y el uso de los servicios del transporte aéreo internacional. También ha adquirido mayor importancia, particularmente en los grandes mercados, pero sin limitarse a ellos.

1.2 La protección del consumidor estaba orientada fundamentalmente en el ámbito nacional, pero debido a la creciente internacionalización de las relaciones económicas y sociales, y a la ausencia de una jurisdicción internacional para la protección de los derechos del consumidor, es un imperativo desarrollar una efectiva tutela de los derechos del consumidor de los servicios del transporte aéreo internacional, quien se encuentra en una situación débil en la relación contractual comercial.

1.3 Esta situación de debilidad, es una consecuencia de los contratos de adhesión, donde el pasajero queda desprotegido frente a abusos de la posición dominante, mientras que el proveedor del servicio se le garantiza más derechos que obligaciones. Por lo tanto, el vínculo contractual debe estar basado en el ejercicio de correlativos derechos y obligaciones, la equidad y la justicia.

1.4 En la práctica, la protección del derecho del consumidor tiene una vocación internacional y es un tema básico para los mercados globalizados y más aún, para el sector del transporte aéreo internacional.

2. ANALISIS

2.1 Los Estados son los llamados en primer lugar a desarrollar políticas, y regulaciones que garanticen la tutela de los derechos del consumidor en situaciones como la reserva, emisión de billetes, reembolsos, asistencia al pasajero en caso de demoras, cancelación y denegación de embarque, equipaje extraviado, protección de la información confidencial de los pasajeros, facilidades al pasajero con impedimentos físicos hasta la transparencia en los precios, respuesta a las quejas de los consumidores y la prestación de un servicio de calidad, basado en el respeto a la dignidad de la persona humana y en el debido proceso.

2.2 La protección al consumidor genera una serie de ventajas y beneficios, no solo para el pasajero, que viaja en plan de negocios, estudio, turismo, etc., y quien se sentirá estimulado a disfrutar los servicios que proporciona el sector del transporte aéreo, sino también para los Estados, como elemento fundamental para la promoción del turismo y motor para el desarrollo económico en general, teniendo en consideración, que el transporte aéreo es un sector en crecimiento.

2.3 Ahora bien, hay eventos que desbordan el control del prestador del servicio y lo eximen de responsabilidad, frente al derecho del pasajero; nos referimos a la fuerza mayor o caso fortuito, que requieren un tratamiento de equidad, entre los derechos de la industria y el derecho del consumidor.

2.4 La OACI, es el foro natural para orientar a los Estados en el desarrollo de políticas de protección al consumidor, teniendo en consideración, que la persona humana es el eje del quehacer aeronáutico y su satisfacción, es un imperativo ético de servicio y la razón de ser del trabajo de esta organización en la producción de normas orientadas a la seguridad de la vida humana en sus diversas dimensiones.

2.5 Sería de buen recibo que los Estados contratantes envíen a la OACI los manuales o regulaciones sobre protección al consumidor, con el fin de contribuir en la elaboración de principios mínimos armonizados globalmente sobre esta materia.

2.6 Así las cosas, un conjunto de principios orientadores sobre la protección de los derechos del consumidor en justo equilibrio con los derechos de la industria, en un mundo cada vez más globalizado e integrado, es una exigencia, para suplir los vacíos existentes en el campo internacional.

2.7 Adicionalmente, la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo expresó la necesidad de apoyar la protección de los consumidores de los servicios de transporte aéreo y convino en que la eficacia de las respuestas de los Estados en materia de reglamentación podía incrementarse con una mayor convergencia y compatibilidad.

2.8 Se recomendó que la OACI elaborara, a corto plazo, un conjunto de principios básicos de protección del consumidor, con la asistencia de especialistas del Grupo de expertos sobre reglamentación de los servicios de transporte aéreo (ATRP), los Estados y organismos regionales.

3. CONCLUSION

3.1 La OACI como foro natural para lograr los consensos en el sector del transporte aéreo internacional, está llamada, a través de su Consejo, a desarrollar políticas sobre protección del consumidor para la comunidad aeronáutica internacional, de conformidad con el análisis presentado en el párrafo 2.1

3.2 La Secretaría, como órgano ejecutor de las políticas del Consejo, está llamado a organizar conferencias/seminarios con los Estados contratantes sobre protección al consumidor, y recabar la información existente sobre las regulaciones de los Estados contratantes en esta materia, con el fin de elaborar unos principios mínimos guía que puedan ser adoptados globalmente.

3.3 Los Estados también están invitados a adherirse al Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, firmado en Montreal el 28 de Mayo de 1999 (“Convenio de Montreal”).



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A38-WP/xxxx

EC/xx

.../.../13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES**COMISIÓN ECONÓMICA****Cuestión 41: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional****PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR EN LAS OPERACIONES DE COMPRA POR INTERNET****RESUMEN**

En esta nota de estudio se analiza la necesidad de elaborar principios orientadores para la protección al pasajero en las operaciones de reserva, compra y chequeo de boletos internacionales por internet.

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

- a) Adoptar las recomendación de los párrafos 3.1 y 3.2

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C – <i>Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.</i> |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Las actividades referidas en esta nota de estudio se desarrollarán con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa para 2014-2016 y/o con contribuciones extrapresupuestarias. |
| <i>Referencias:</i> | <i>Informe de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) (Doc 10009)</i> |

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El comercio electrónico, es una herramienta que ha cobrado alta importancia en las operaciones comerciales, especialmente en lo que se refiere a reservas, y compras de tiquetes aéreos internacionales por internet; sin embargo, el pasajero, muchas veces, es víctima del fraude o errores del sistema, para lo cual se requiere que esté informado debidamente acerca de sus derechos y deberes y los del proveedor y/o expendedor del comercio vía internet.

2. ANALISIS

2.1 Hay eventos, en los que al pasajero, el sistema le hace cargos adicionales, una vez ha concluido la operación de compra, o por errores, el sistema le puede cargar la compra de múltiples tiquetes aéreos, o una vez pagado el tiquete el pasajero se puede encontrar con la sorpresa en el check-in de no estar registrado como pasajero; también hay eventos que por falta de indicación en la página de reservas electrónica, en el sentido que debe coincidir exactamente los nombres y apellidos del boleto con los del pasaporte, el pasajero debe pagar cargos extras o en el peor de los casos perder su boleto.

2.2 Otros eventos pueden ocurrir, cuando el pasajero hace la reserva y la compra respectiva por internet, pero nunca llega la confirmación, y el pasajero no recibe sus tiquetes.

2.3 Finalmente, la aerolínea le puede negar el acceso de embarque al pasajero por determinadas razones, y como consecuencia resulta lesivo moral y económicamente para el pasajero, quien en muchos casos no obtiene los reembolsos debidos y sufre las pérdidas económicas no solamente del boleto sino también de las reservas de hoteles que haya efectuado.

2.4 El contrato de transporte aéreo es un acuerdo de dos voluntades, la una para proporcionar un servicio y la otra, a cambio, paga un precio por ese servicio. Sin embargo, así sean contratos de adhesión, estos deben estar fundados en la buena fe. La buena fe es un principio rector en las relaciones contractuales comerciales, y no es otra cosa que es el sentimiento de confianza entre las dos partes para obtener una utilidad: el servicio del transporte aéreo y el precio.

2.5 Sin la buena fe, las operaciones de comercio electrónico serían difíciles de realizar, especialmente en asuntos que desbordan las fronteras nacionales, donde el pasajero queda en una situación de desventaja y sin una protección jurídica debida. Con el fin de asegurar la sostenibilidad del transporte aéreo internacional y debido a la creciente demanda de las operaciones comerciales por internet, se requiere una voluntad decidida de los Estados y las líneas aéreas para desarrollar mecanismos de protección al consumidor en las compras por internet.

2.6 Los Estados deberían desarrollar políticas sobre protección al consumidor de comercio electrónico donde se establezcan las obligaciones de los proveedores que ofrezcan productos utilizando medios electrónicos y los derechos de los consumidores.

2.7 Y la OACI está llamada a desarrollar orientaciones sobre protección al consumidor en las operaciones de reserva, compras de tiquetes o chequeo que se realiza a través de internet.

3. DECISION

3.1 Instar a los Estados a desarrollar políticas sobre protección al pasajero en las operaciones de reserva, compra y chequeo por internet.

3.2 Instar al Consejo de la OACI a desarrollar políticas sobre protección al consumidor en las operaciones de comercio electrónico.

— FIN —



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 41: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

LIBERALIZACIÓN DE LA PROPIEDAD Y CONTROL DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS

(Nota presentada por Colombia)

RESUMEN

En esta nota de estudio se analiza las ventajas y limitaciones de la liberalización de la propiedad y control de los transportistas aéreos.

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

- a) Adoptar las recomendación de los párrafos 3.1 y 3.2

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C – <i>Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.</i> |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Las actividades referidas en esta nota de estudio se desarrollarán con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa para 2014-2016 y/o con contribuciones extrapresupuestarias. |
| <i>Referencias:</i> | <p><i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300/9)</i></p> <p><i>Resoluciones vigentes de la Asamblea. Resolución A37-20 “Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo internacional”. (Doc 9958)</i></p> <p><i>Informe de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) (Doc 10009)</i></p> |

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los criterios nacionales relativos a la propiedad y el control, basados en la nacionalidad, se aceptaban ampliamente cuando la mayoría de los transportistas nacionales eran propiedad del Estado designante o sus nacionales, considerándose que tenían funciones importantes desde el punto de vista estratégico, económico y de desarrollo. Sin embargo, junto con la tendencia de la liberalización, las privatizaciones y la globalización, así como la integración económica regional, surgen nuevos desafíos en las relaciones bilaterales entre los Estados y en la reglamentación del transporte aéreo internacional.

1.2 Este contexto de liberalización y privatizaciones, marca un cambio de paradigma en las relaciones bilaterales entre los Estados para el ejercicio de los derechos aéreos internacionales, el cual requiere cooperación, reciprocidad, y la aplicación de criterios ampliados sobre la propiedad y control de los transportistas aéreos, principios ampliamente desarrollados en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

1.3 El Convenio de Chicago establece un marco axiológico y un conjunto de principios que deben irradiar el sistema regulatorio del transporte aéreo internacional “a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico”.

1.4 También el precitado Convenio señala, “que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación”.

1.5 En la misma línea, la Asamblea de la OACI en su Resolución A37-20 “Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo internacional”, consideró que la “aplicación estricta del criterio de propiedad mayoritaria y control efectivo para autorizar a una línea aérea a ejercer los derechos de ruta y otros derechos del transporte aéreo podría denegar a muchos Estados en desarrollo la oportunidad justa y equitativa de explotar servicios aéreos internacionales y optimizar las ventajas que puedan obtenerse”.

2. ANALISIS

2.1 Mantener el criterio tradicional basado en la nacionalidad para la designación y autorización de las líneas aéreas contradice los procesos de liberalización. Se acepta, por regla general, que cada Estado tenga la posibilidad de liberalizar el transporte aéreo según sus propios criterios y ritmo, pero la disposición tradicional, debido al derecho de denegación que tienen los demás Estados, impide que un Estado que decida liberalizar más rápidamente, pueda hacerlo respecto a la designación de las líneas aéreas para la aplicación del acceso a los mercados.

2.2 Es importante determinar si es necesario mantener un vínculo económico entre la línea aérea y el Estado designante (incluyendo, la “oficina principal o lugar de incorporación”), en una situación en que la propiedad y el control de las líneas aéreas se liberalizan a nivel nacional o multilateral. Se ha planteado la posibilidad de eliminar por completo el vínculo económico, manteniendo el control de reglamentación de la

seguridad operacional y la protección de la aviación como único vínculo entre el Estado designante y la línea aérea.

2.3 El proceso de liberalización de la propiedad y control de los transportistas aéreos trae ciertas ventajas como un mayor acceso a los mercados de capitales, permitiría a las líneas aéreas establecer redes más amplias mediante fusiones y adquisiciones o alianzas, mayor competitividad y variedad de servicios en el mercado, lo cual se traduciría en ventajas para los consumidores. También algunos riesgos, como la posibilidad de que surjan “pabellones de conveniencia” a falta de medidas eficaces de reglamentación para evitarlas, el posible deterioro de las normas de seguridad operacional y protección de la aviación al concederse importancia creciente a los resultados comerciales y la posible fuga de capital extranjero, lo que daría lugar a una explotación menos estable y prácticas que pueden ser contrarias a la justa competencia.

2.4 Adicionalmente, la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo, reconoció ampliamente los beneficios de liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos y la necesidad de adaptar el régimen de reglamentación vigente para responder a las necesidades del S. XXI.

2.5 Se convino que la OACI debía ser el líder en este proceso de liberalización y que se le diera la importancia debida a la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, los intereses de todos los asociados, incluyendo los aspectos laborales y la necesidad de un avance gradual y progresivo hacia la adaptación.

3. DECISION

3.1 Pide a la Secretaría de la OACI que inicie la preparación de un Modelo de Acuerdo Internacional para que los Estados liberalicen la propiedad y el control de las líneas aéreas, para ser presentado en el 39º. Periodo de Sesiones de la Asamblea General.