

LX REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Montreal, Canadá, 24 de setiembre de 2001)

Cuestión 2 del Orden del Día:

**Participación de la CLAC en el 33° Período de Sesiones de la
Asamblea de la OACI. Guía de orientación con relación a las
posiciones y/o acciones a tomar sobre los temas de interés regional.**

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

1. Conforme a lo acordado por la Octava Reunión del GEPEJTA (Salvador, Bahía – Brasil, 29 al 31 de agosto de 2001), como **Adjunto 1** se acompaña una “Guía de Orientación”, la misma que, entre otras cosas, contiene la posición y acciones a tomar por parte de la CLAC en el 33° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, tomando en cuenta los puntos del Orden del Día que el Comité Ejecutivo consideró de interés para la región.

2. De igual manera y, tal como lo acordara el Comité Ejecutivo, en su LIX Reunión (Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 4 y 5 de julio de 2001), el GEPEJTA, considerando la importancia de participar activamente en todas las Comisiones de la Asamblea (Comité Ejecutivo, Comisión Técnica, Comisión Económica, Comisión Jurídica y Comisión Administrativa) con una estrategia pre-establecida que permita armónica y ordenadamente presentar y defender las posiciones regionales, consideró necesario tomar en cuenta la “Directriz de procedimiento para las reuniones de coordinación de la CLAC en las Conferencias Mundiales de la OACI”, la misma que se acompaña como **Adjunto 2**.

3. Por otro lado, entre los **Adjuntos 3 y 10**, se presentan las notas de estudio que el GEPEJTA, en atención a lo dispuesto por el Comité Ejecutivo, consideró conveniente que la CLAC presente durante el 33° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, las mismas que se enviaron a la OACI para su circulación y discusión durante la citada Asamblea

4. Con relación a la Cuestión 26: Reglamentación de los servicios internacionales de transporte aéreo, Cuba presentó al GEPEJTA una nota de estudio referida a las afectaciones del bloqueo económico, comercial y financiero de los Estados Unidos contra ese país en la rama de la aviación civil” (**Adjunto 11**). Sobre dicha nota, los Expertos consideraron necesario hacer consultas previas con sus autoridades de relaciones exteriores, por cuanto implicaba un compromiso de política internacional; motivo por el cual, se acordó analizarla durante la presente reunión, para tomar una posición al respecto.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

5. Se invita al Comité Ejecutivo a:

- a) Tomar conocimiento de la información presentada.
- b) Distribuir responsabilidades en base a la “Directriz de procedimiento para las reuniones de coordinación de la CLAC en las Conferencias Mundiales de la OACI”.
- c) Designar los delegados que presentarán las notas de estudio en nombre de los Estados miembros de la CLAC.
- d) Pronunciarse respecto al copatrocinio de la nota propuesta por Cuba que aparece en el **Adjunto 11**.

GUÍA DE ORIENTACIÓN
TRATAMIENTO DE LOS ASUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL
DEL 33° PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA DE LA OACI

El presente documento tiene por objeto guiar a los Estados miembros de la CLAC para su participación en el 33° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI y de manera resumida sugiere posiciones y/o acciones a tomar en las discusión de asuntos de interés regional que consten en los puntos del Orden del Día.

Cuestión	Posición	Acción
Cuestión 9: Elección de los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo	Procurar que se conserven los puestos que actualmente mantiene la región Latinoamericana en el Consejo de la OACI en base a las negociaciones preliminares realizadas por la CLAC con la CAFAC, la CEAC y la CAAC, y de acuerdo a las estrategias diseñadas para lograr este objetivo.	Apoyar las candidaturas presentadas por los países miembros de la CLAC, la CAFAC, la CEAC y la CAAC, que se detallan a continuación: <u>Estados CLAC</u> Grupo I: Brasil Grupo II: México, Argentina y Venezuela Grupo III: Paraguay, Costa Rica y Cuba <u>Estados CAFAC</u> Grupo II: Egipto y Nigeria Grupo III: Argelia, Camerún, Mauricio, Senegal y Etiopía <u>Estados CEAC</u> Grupo I: Alemania, Francia, Italia y Reino Unido Grupo II: España, Irlanda y Suecia Grupo III: República Checa <u>Estados CAAC</u> En lo que respecta a la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC), se ha recibido una comunicación de su Director General en el sentido de que el Comité Ejecutivo de esa Comisión, reunido en setiembre de 2001, decidió apoyar la candidatura de los siguientes Estados árabes para el nuevo Consejo de la OACI: República Árabe de Egipto, Reino Unido de Arabia Saudita, República de Argelia y República de Líbano.

Cuestión	Posición	Acción
		Nota: La estrategia a seguir en el momento de las elecciones, se acordará directamente entre los Representantes de la CLAC, la CAFAC, la CEAC y la CAAC, en Montreal, antes de iniciarse la Asamblea (24 de setiembre de 2001), quienes a su vez transmitirán a los Estados miembros de sus respectivas Comisiones sobre el particular.
Cuestión 11: Cumplimiento por parte de los Estados contratantes de sus obligaciones financieras respecto de la Organización. Cuestión 11.1: Informe sobre los arreglos para liquidar las cuotas atrasadas.	Tomando en cuenta los problemas que pueden presentarse durante las elecciones, en el caso de que se niegue el derecho a voto a alguno de los Estados miembros de la CLAC que no haya cumplido sus obligaciones con la OACI (Resolución A32-27 de la Asamblea de la OACI, se podría interceder para la suscripción de convenios de pago en condiciones aceptables entre los Estados deudores y la OACI.	Sustentar la posición mencionada en coordinación con los Estados miembros de la CAFAC, CAAC y la CEAC.
Cuestión 11.2: Medidas que deben ser tomadas en el caso de que los Estados contratantes no cumplan sus obligaciones financieras con respecto a la Organización	Esta cuestión permitirá considerar la situación de los Estados que han acumulado atrasos considerables y los acuerdos que puedan haber sido hechos para su liquidación. Se debe tomar en cuenta los problemas que puedan ser presentados durante las elecciones, en el caso que se niegue el derecho de votar a los Estados que no cumplieron sus obligaciones con la OACI, y, con esto, habiendo la posibilidad de que pueda colocar en riesgo la elección de los Estados miembros de la CLAC. La Presidencia podría intermediar en la celebración de convenios entre los Estados deudores y la OACI para el pago en condiciones aceptables.	En este caso, la CLAC deberá sustentar la posición mencionada en coordinación con los Estados miembros de la CAFAC, CEAC y CAAC.
Cuestión 12: Cooperación técnica. Cuestión 12.2: Transición para una nueva política de cooperación técnica	El Consejo presentará un informe sobre las medidas aplicadas hasta la fecha y sobre aquellas relacionadas con la integración e implementación gradual del concepto de planilla básica, así como una resolución consolidada referente a todas las actividades y programas de cooperación técnica.	La CLAC deberá buscar el apoyo de los otros Organismos regionales para sustentar la posición mencionada.

Cuestión	Posición	Acción
	Deberá ser reiterada la necesidad de los países en desarrollo de tener acceso a los recursos de cooperación técnica y ayuda complementaria, en condiciones preferentes.	
Cuestión 13: Seguridad de la aviación	El Consejo presentará un informe sobre el progreso de la aplicación continua de Mecanismos de asistencia financiera, técnica y material a los Estados en la esfera de la seguridad de la aviación y esbozará propuestas en términos de sus futuros objetivos y estructura. Teniendo esto presente así como las novedades registradas en el área de la seguridad de la aviación desde la 32° Asamblea, el Consejo someterá las propuestas con vistas a actualizar la declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita. Tomando en consideración que el mecanismo de asistencia en materia de seguridad de la aviación civil de la OACI permitió la capacitación del personal, la difusión de las normas y actualización tecnológica en las dependencias especializadas de los Estados, se podría mantener una posición de apoyo a la continuación del mecanismo.	La CLAC deberá sustentar la posición descrita, solicitando el apoyo de los demás Organismos regionales, para lo cual ha elaborado una nota de estudio en la que se pone en conocimiento de la comunidad aeronáutica internacional, el trabajo que viene desarrollando la CLAC en materia de seguridad, se ratifica el apoyo a la OACI y se presentan sugerencias para mejorar la gestión en esta materia.
Cuestión 14: Protección del medio ambiente	El Consejo presentará informes relacionados con lo siguiente: a) ruido de aeronaves, incluso los resultados de los estudios sobre una nueva norma en materia de ruido; y, b) emisiones de los motores de las aeronaves, incluyendo los resultados de los trabajos efectuados en lo que respecta a opciones de políticas para limitar o reducir las emisiones de gases. En este contexto, el Consejo someterá propuestas destinadas a actualizar la declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relacionadas a la protección del medio ambiente. Apoyar las medidas que aseguren un medio ambiente sostenible y que éstas puedan ser cumplimentadas por la mayoría de los países en desarrollo integrantes de la OACI.	Durante los debates, reiterar la necesidad de que la OACI se asegure de ser el organismo responsable por la política del medio ambiente; de esta manera, reforzar la defensa del mantenimiento de la discusión del tema en el seno de la OACI y del establecimiento de medidas a favor de los países en desarrollo. Se presentará una nota de estudio en la que se dará a conocer lo que piensa la región respecto a esta materia y las políticas que se mantendrán en el futuro.

Cuestión	Posición	Acción
Cuestión 15: Mejoramiento de la vigilancia de la seguridad operacional. Cuestión 15.1: Continuación y ampliación del Programa universal de la OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional	El Consejo someterá un informe relacionado a la continuación y ampliación del programa con propuestas sobre el financiamiento del programa a largo plazo.	La CLAC debería respaldar el nuevo programa, siempre y cuando se disponga del financiamiento pertinente.
Cuestión 15.3: Ayuda a los Estados para remediar las deficiencias detectadas en las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional	El objetivo del Programa universal de la OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional es mejorar la seguridad operacional promoviendo la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) internacionales por parte de los Estados. El Consejo someterá un informe analizando los problemas identificados y proponiendo medidas para que la OACI pueda colaborar con los Estados para que puedan resolver los problemas. Tomando en consideración la importancia del tema, debe ser mantenida una posición de total apoyo a las actividades de auditoría y a los sistemas regionales dentro del contexto del programa universal de la OACI.	Se presentará una nota de estudio por medio de la cual se dará a conocer la actual situación del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.
Cuestión 16: Perfeccionamiento de las normas	La experiencia adquirida en publicar por separado los SARPS y las especificaciones técnicas detalladas vienen mostrando que el trabajo de la OACI debe quedar concentrado en el establecimiento de normas en que se estipulen principalmente requisitos amplios, quedando las especificaciones técnicas a cargo de la industria. El Consejo someterá un informe proponiendo que la OACI continúe elaborando normas y documentos que sean considerados necesarios, dentro de la nueva orientación. La tendencia hacia simplificar las normas y decisiones de la CLAC podrá ser extendida hacia la intención de la OACI y hacer normas generales, dejando las especificaciones técnicas a cargo de la industria y sectores de investigación.	Apoyar las propuestas de racionalización y simplificación de las normas de la OACI.

Cuestión	Posición	Acción
Cuestión 17: Movilización de fondos para la aviación civil	El Consejo presentará un informe relativo al análisis realizado sobre las fuentes de financiamiento disponibles y otros posibles en el sentido de atender las necesidades de seguridad y protección de la aviación en todo el mundo, incluida la evaluación de una propuesta para crear un fondo aeronáutico internacional (Entidad de financiamiento internacional para la seguridad aeronáutica) que pueda asistir a determinados Estados en sus tareas de vigilancia del cumplimiento de la reglamentación y ofrecer infraestructura de servicios aeroportuarios y de navegación aérea. Esta es una propuesta que los Estados miembros de la CLAC reconocen haber originado en esta región.	Se presentará una nota de estudio en la que se apoyará y respaldará las medidas adoptadas por el Consejo para continuar con la tarea relativa a la creación del IFFAS que podría ser utilizado como elemento adicional para el financiamiento de sistemas de relevancia para la seguridad de la aviación internacional.
Cuestión 18: Acrecentamiento de la eficacia de la OACI	Será presentado un Plan de acción estratégico elaborado por la OACI donde se prevé adoptar una mayor descentralización en la gestión de la OACI, dando mayor acción a las Oficinas Regionales y respaldando los acuerdos de cooperación y apoyo mutuo con los Organismos Regionales de Aviación Civil. Sería muy importante que la sede de la OACI mantenga únicamente una pequeña oficina que se encargue de organizar y asegurar la calidad de los trabajos de las Oficinas Regionales, bajo los mismos criterios y lineamientos.	Durante los debates deberá ser sustentada la posición de apoyo a la descentralización, dando realce a las Oficinas Regionales, buscando coordinar este apoyo con las demás Comisiones. Se presentará una nota de estudio que respalde esta aspiración.
Cuestión 24: Espectro de radio frecuencia para los sistemas de navegación aérea	Los actuales y futuros sistemas de navegación aérea requieren de la atribución de un espectro de radio frecuencia adecuado y protegido. Será presentado un informe sobre los resultados de la Conferencia Mundial de Radio Comunicaciones de la UIT/2000, y una estrategia para obtener y conservar las atribuciones del espectro de radio frecuencias necesarias, basada en los requisitos de la aviación en materia de espectro de radio frecuencias. La CLAC deberá apoyar el mantenimiento de las fajas de radio frecuencias, exclusivas para las telecomunicaciones aeronáuticas y navegación aérea, inclusive para uso en los sistemas CNS/ATM.	Apoyar la iniciativa de la OACI que presentará a la Conferencia Mundial de Radio Comunicaciones de la UIT (CMR/2003) su posición relacionada con el mantenimiento de las fajas exclusivas para las telecomunicaciones aeronáuticas y la navegación aérea.

Cuestión	Posición	Acción
Cuestión 26: Reglamentación de los servicios internacionales de transporte aéreo	El Consejo presentará informes sobre los sucesos registrados en materia de reglamentación del transporte aéreo internacional y las actividades desarrolladas por la Organización en este campo desde el 32° periodo de sesiones, inclusive los asuntos relacionados al comercio de servicios, la liberalización mediante acuerdo de servicios aéreo bilaterales y regionales, las alianzas y los códigos compartidos entre transportadores aéreos, la propiedad y el control de las empresas aéreas, y la distribución de los productos de transporte aéreo (inclusive las ventas directas, los sistemas de reserva por computadora y la internet). Deberá ser discutida la mayor actuación de la OACI frente a las alteraciones y avances acerca de los temas arriba citados, así como su afirmación como el Organismo al cual tales temas deben ser atribuidos.	Durante los debates se deberá buscar apoyo para la consolidación de la función de la OACI ante los demás organismos internacionales. Se presentará una nota de estudio respaldando esta aspiración.
Cuestión 27: Aspectos financieros y de organización de la planificación y servicios de los aeropuertos y sistemas de navegación aérea.	El Consejo presentará informes sobre los principales factores financieros y de organización que repercuten en la infraestructura del transporte aéreo, abarcando lo relativo a la autonomía en la concesión de servicios, la participación privada en el financiamiento y explotación de las infraestructuras, gestión, análisis de costo/beneficio y de la rentabilidad en materia de planeamiento de los sistemas de navegación aérea y servicios aeronáuticos conexos (inclusive la implementación de los sistemas CNS/ATM). Tales temas fueron analizados durante la Conferencia de 2000 (ANS/2000) y sus conclusiones deberán ser sometidas a la Asamblea.	La CLAC deberá coordinar con las demás Comisiones el apoyo a las medidas sugeridas por la Conferencia.
Cuestión 31: Ratificación del Convenio de Montreal de 1999 y otros instrumentos de derecho aeronáutico internacional	El Consejo presentará un informe sobre el estado de ratificación del Convenio de Montreal de 1999 y otros instrumentos de derecho aeronáutico internacional y medidas a ser tomadas para facilitar la ratificación. Es interesante que, luego de la verificación del estado actual de ratificación, la CLAC informe acerca del mismo a los Estados.	Deberá ser reforzada, junto a los Estados miembros, la necesidad de ratificar los instrumentos de derecho internacional que aún no fueron ratificados.

Cuestión	Posición	Acción
Cuestión 32: Informe sobre la marcha del establecimiento de un marco jurídico respecto a los sistemas CNS/ATM, incluido el GNSS	El Consejo presentará un informe sobre el progreso de la tarea relacionada al tema del programa de trabajo del Comité Jurídico con el título “Consideración del establecimiento de un marco jurídico para los sistemas CNS/ATM, incluyendo los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS)”. Se ha efectuado un seguimiento a la tarea de la OACI en relación a la “Implementación de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tráfico aéreo (CNS/ATM)”, principalmente a partir de las recomendaciones de la Conferencia Mundial CNS/ATM organizada por la OACI (Brasil, 1998) que abarcan financiamiento, marco mundial, cooperación técnica, aspectos jurídicos y entrenamiento, habiéndose observado el atraso en lo que respecta al contexto jurídico.	Durante los debates, reforzar la necesidad de establecer el marco jurídico para el Sistema CNS/ATM. Se presentará una nota de estudio respaldando esta aspiración.
Cuestión 33: Informe del progreso relacionado con las garantías internacionales sobre el equipo móvil (equipo aeronáutico)	El Consejo presentará un informe que tratará sobre la situación de trabajo de la Organización, realizado en cooperación con el UNIDROIT, con el propósito de preparar instrumentos internacionales apropiados que faciliten el financiamiento de equipos aeronáuticos. La Región deberá ser favorable a la adopción de un nuevo instrumento, preferentemente el Proyecto consolidado (Convención y Protocolo integrados) y coordinar con las demás Comisiones el apoyo para la celebración de la Convención, durante la Conferencia que será celebrada en octubre, en Sudáfrica, estando atenta para que el número de ratificaciones exigido no sea irrisorio.	Durante el debate, apoyar la posición antes señalada, en el marco de los acuerdos que se alcancen en la región sobre los temas que quedaron pendientes (entre corchetes).
Cuestión 37: Presupuesto por programas y presupuesto indicativo (AOSC) para el trienio 2002, 2003, 2004.	El Consejo presentará el presupuesto por programas de la OACI para 2002, 2003, 2004, así como también, de ser necesario, consignaciones suplementarias. El Consejo también someterá el presupuesto indicativo de los Gastos de servicios administrativos y operacionales del Programa de Cooperación Técnica.	Se debe conciliar una posición con relación al presupuesto de la OACI.

Cuestión	Posición	Acción
Cuestión 38: Prorratio de los gastos de la OACI entre los Estados contratantes.	Se tiene conocimiento que EEUU está promoviendo una disminución de sus cuotas de un 25% a un 22%. De acuerdo al principio establecido por Naciones Unidas, esto no significaría un aumento en las cuotas de los demás Estados contratantes.	Se debe conciliar una posición al respecto.
Cuestión 39: Cuestiones financieras. Cuestión 39.1: Aspectos financieros de la cuestión de las notas atrasadas	Esta cuestión se refiere a la suspensión del derecho a voto en la Asamblea de los Estados contratantes que no hayan cumplido sus obligaciones financieras para con la Organización. Esta cuestión es de gran importancia para cuando se intercambien plantillas entre las Comisiones regionales no seamos objeto de observaciones debido a que no estamos en capacidad, al momento de las elecciones, de aportar los votos de la región en su totalidad.	Sustentar la posición señalada en la cuestión 11.
Cuestión 39.4: Distribución del superávit en efectivo.	El Consejo presentará un informe sobre los resultados de las medidas adoptadas para incentivar el pago de cuotas atrasadas y sobre la suspensión, a partir del 1 de enero de 1998, del derecho de voto en la Asamblea y en Consejo de los Estados contratantes que no cumplieran sus obligaciones financieras con la Organización, informará sobre la forma de disponer del superávit y su decisión en materia de enmiendas para el Reglamento financiero. Durante el 156° y el 159° periodo de sesiones, se decidieron algunas enmiendas en lo relacionado a las atribuciones adicionales que regirán la auditoría externa de la OACI con respecto al costo de la administración y ejecución de los programas de cooperación técnica de la Organización.	La CLAC deberá apoyar al Consejo en la búsqueda de medidas que permitan flexibilizar la administración financiera del Organismo.
Cuestión 39.5: Enmienda del Reglamento financiero.		

ASAMBLEA — 33º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 9: Elección de los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo

PRESENTACIÓN DE LA CANDIDATURA DE LOS ESTADOS LATINOAMERICANOS Y DEL CARIBE PARA LA ELECCIÓN DEL CONSEJO DE LA OACI (2002-2004)

(Nota presentada por los 21(*) Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

1. Los países y territorio de Latinoamérica y del Caribe (Argentina, Aruba, 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 33º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, las siguientes candidaturas para la elección del Consejo de la Organización para el trienio 2002-2004:

Grupo I Brasil
Grupo II México, Argentina y Venezuela
Grupo III Paraguay, Costa Rica y Cuba
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, agradecemos el apoyo recibido de la comunidad aeronáutica internacional en la elección de nuestros Candidatos.

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

ASAMBLEA — 33º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 13: Seguridad de la aviación

(Nota presentada por los 21(*) Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

RESUMEN

Por medio de la presente nota se pone en conocimiento de la comunidad aeronáutica internacional el trabajo que viene desarrollando la Comisión Latinoamericana de Aviación civil (CLAC) en materia de seguridad, se ratifica el apoyo a la OACI y se presentan sugerencias para mejorar la gestión en esta materia.

ANTECEDENTES

1. En la década de los 80 y principios de los 90, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil trabajó arduamente en la promulgación de medidas para hacer frente al tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, materia sobre la cual se promulgaron varias resoluciones y recomendaciones que constituyeron una importante contribución a los Estados en particular y a la comunidad aeronáutica internacional en general.

ACTIVIDADES ACTUALES

2. En la actualidad, el Organismo Regional viene impulsando el establecimiento de medidas apropiadas que permitan enfrentar eficientemente los actos de interferencia ilícita, que de un tiempo a esta parte, han afectado con fuerza al transporte aéreo interno e internacional. La Comisión, en su XIII Asamblea (Santiago, Chile, julio de 1998) adoptó la Recomendación A13-2 referente a la aplicación, por parte de los Estados miembros, del “Modelo de Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil”. En dicha decisión se encarga al Comité Ejecutivo el seguimiento de la implementación del plan en sus Estados miembros con el objeto de armonizar procedimientos de seguridad en el nivel regional

3. La seguridad aeroportuaria se ha convertido en uno de los elementos mas importantes de la actividad aeronáutica en la región latinoamericana y los Estados miembros de la CLAC

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

resolvieron brindar a este tema “tratamiento prioritario”. En ese orden de ideas, los foros especializados de la Comisión constituyeron un Grupo de Trabajo que tiene el siguiente encargo:

- a) Levantar información sobre la aplicación de normas, métodos recomendados y directrices de la OACI en la región, elaborando una encuesta para preparar un diagnóstico de la situación.
- b) Desarrollar un mecanismo de coordinación entre los Estados miembros, para intercambiar información y experiencias en la implementación y aplicación de los planes maestros de seguridad aeroportuaria.
- c) Evaluar las necesidades de capacitación, buscando alternativas de aporte (Estados donantes) para contribuir al mecanismo de la OACI.
- d) Evaluar las necesidades de equipamiento y alternativas de financiamiento, considerando que los Estados de la región no disponen de suficientes recursos para su adquisición.
- e) Elaborar los lineamientos necesarios para establecer una “política regional en materia de seguridad aeroportuaria”.

4. Como se puede apreciar, el objetivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, en el corto plazo, es disponer de una “política regional que permita erradicar los actos de interferencia ilícita”, dentro de un marco general en el que prime la cooperación internacional, evitando la duplicidad de esfuerzos.

APOYO A LA OACI

5. Los Estados miembros de la CLAC apoyan el trabajo que desarrolla la OACI, especialmente la revisión del Anexo 17 para disponer de normas y métodos recomendados que permitan hacer frente a las amenazas y actos de interferencia ilícita que afectan a la aviación civil internacional. De igual manera, respaldan los esfuerzos que desarrolla para mantener el Mecanismo de Seguridad de la Aviación como apoyo a los Estados para reforzar el cumplimiento y la cooperación en la esfera de la seguridad.

6. No obstante, los Estados miembros de la CLAC también consideran que sería conveniente **buscar alternativas de descentralización, asignando a las Oficinas Regionales de la OACI mayores responsabilidades y recursos**, tomando en cuenta que, por su naturaleza y ubicación, estas Oficinas están en mejor situación para atender a los Estados en cada una de las regiones y facilitar la coordinación e intercambio de experiencias por parte de los Estados.

7. Los Estados miembros de la CLAC también reconocen que para poder cumplir con el objetivo de erradicar los actos de interferencia ilícita es imprescindible disponer de suficientes recursos económicos, por lo que consideran que durante la presente Asamblea se debería **poner**

especial énfasis en el análisis y discusión de medidas efectivas que apunten a la generación de recursos, impulsando y/o generando fuentes de financiamiento propias del sector.

DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

8. Se invita a la Asamblea a tomar nota de presente y considerar las sugerencias presentadas en los párrafos 6 y 7.

ASAMBLEA – 33º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 14: Protección del Medio Ambiente

Criterios respecto a la propuesta de actualización de la Resolución A32-8

(Nota presentada por los 21* Estados miembros de la
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

RESUMEN

La presente nota tiene por objetivo presentar el criterio de los 21 Estados miembros de la CLAC respecto a las modificaciones sugeridas para la Resolución A32-8 que serán propuestas en la próxima Asamblea de la OACI en septiembre de 2001.

INTRODUCCIÓN

1. Las cuestiones ambientales relacionadas a la aviación civil se vienen tratando desde hace más de 30 años en el ámbito de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). De manera particular, los problemas referentes tanto al ruido aeronáutico como a las emisiones de motores generados por la operación de las aeronaves se originan en la década de los 80 en el CAEP (*Committee on Aviation Environmental Protection*).

2. Entre los problemas ambientales relacionados a la aviación civil, el ruido aeronáutico como producto de la aparición de las aeronaves a reacción en la década de los 50 es sin duda el mayor problema, ya que incomoda a la población ubicada en las cercanías de los aeropuertos.

3. La búsqueda de soluciones al ruido ha estimulado a la industria aeronáutica para que realice grandes inversiones para reducir el ruido en su fuente, a través de investigaciones y el constante perfeccionamiento de los motores.

4. Este problema alcanza cada vez un mayor número de aeropuertos en varias regiones del mundo, por lo que se han promulgado políticas orientadas al control del ruido, las mismas que han sido ampliamente discutidas y adoptadas por varios países de la comunidad aeronáutica internacional.

5. Es así que, en varias regiones, se aplicó como política el retiro gradual de operación de las aeronaves comprendidas en el Capítulo 2 consideradas como más ruidosas, proceso que está próximo a concluir en los países desarrollados (año 2002).

6. En este momento, se está estudiando nuevos parámetros para la certificación de aeronaves que involucra una reducción adicional de 10 EPNdB relativa al margen acumulativo del actual Capítulo 3, Volumen I, Anexo 16, resaltando la necesidad de mejorar la situación en términos de ruido aeronáutico. Estas medidas han permitido la reducción del ruido generado en su fuente por la renovación de la flota, la misma que gradualmente se torna menos ruidosa.

7. Otro tema que también atrae la atención en las discusiones en foros ambientales relacionados a la aviación civil es el relativo al impacto generado por la emisión de los motores. Entre los aspectos estudiados se destacan medidas como el cobro de cargos (tasas y tarifas), la negociación de cuotas de emisión y acuerdos voluntarios para limitar o reducir las emisiones producidas por la operación de aeronaves.

CUESTIONES AMBIENTALES DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LA OACI

8. El manejo de las cuestiones ambientales en la OACI, a través de la discusión y profundización de los estudios del CAEP, ha permitido la participación de un número cada vez mayor de Estados que contribuyen con miras a solucionar las necesidades y dificultades de las diferentes regiones del mundo.

9. Durante la última reunión del CAEP, en enero de 2001, se discutió el concepto del enfoque equilibrado para el control del ruido aeronáutico, que incluye la evaluación de cuatro elementos: reducción de ruido en su fuente, planificación y gestión de la utilización del terreno, procedimientos operacionales para atenuar el ruido y restricciones operacionales a las aeronaves. Los Estados deberían considerar que todos los elementos del enfoque equilibrado son importantes y merecen igual tratamiento.

10. Una de las cuestiones más delicadas discutida en el CAEP/5 y, posteriormente, en el Coloquio sobre Aspectos Ambientales en la Aviación Civil (abril de 2001) se relaciona con la posibilidad de establecer restricciones operacionales a las aeronaves comprendidas en el Capítulo 3. Algunos Estados podrían restringir la operación en sus aeropuertos de ciertas aeronaves comprendidas en el Capítulo 3. Sin embargo, otros no están de acuerdo con esta posibilidad.

11. Durante las discusiones mencionadas anteriormente, los Estados de la Comunidad Europea plantearon que las restricciones operacionales propuestas tuviesen un alcance regional. Sin embargo, otros países se opusieron fuertemente a cualquier restricción de esta naturaleza, especialmente si se aplicara a todos los aeropuertos de una determinada región. Tal aplicación impediría el beneficio del transporte aéreo en aeropuertos con diferentes condiciones de utilización del terreno y rodeados por áreas urbanas densamente pobladas.

12. En lo que se refiere a las emisiones de motores, se enfocó principalmente la posibilidad de adoptar medidas basadas en el mercado, tales como el cobro de cargos (tasas, tarifas, etc), negociación de cuotas de emisión (tanto en el modelo abierto como en el cerrado) y acuerdos voluntarios para limitar o reducir los gases que contribuyen a los problemas climáticos derivados del efecto invernadero producido por la aviación.

13. El objetivo de los debates durante el CAEP/5 fue la preparación de conclusiones que puedan ser consideradas por el Consejo de la OACI en la actualización de la Resolución de la Asamblea A32-8, y que contengan la declaración consolidada de las políticas y prácticas de la OACI relacionadas con la protección ambiental. Estas conclusiones resaltan, principalmente, la importancia de que se incluya el concepto de enfoque equilibrado para el control del ruido en la actualización del citado documento.

ALTERACIONES EN LA RESOLUCIÓN A32-8

14. La Secretaría ha presentado al Consejo de la OACI una propuesta de modificación a la Resolución A32-8, actualmente constituida por ocho Apéndices. En este documento se propone modificaciones substanciales con relación al ruido aeronáutico (Apéndices C a E y un nuevo Apéndice F acerca de planificación y gestión de la utilización del terreno) y a las emisiones de los motores de aeronaves (Apéndices H e I en reemplazo de los Apéndices G y H).

15. Los principales cambios propuestos con relación al ruido aeronáutico son:

- a) Nueva redacción del Apéndice C (*Política nacional y programas para mitigar los problemas del ruido aeronáutico*) para que contenga los principales elementos de la política de la OACI con relación al ruido, incluyendo el concepto del enfoque equilibrado para la gestión del ruido;
- b) cambios al Apéndice D (*Posibles restricciones operacionales para aeronaves a reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido, en el Volumen I, Capítulo 3 del Anexo 16*) para que refleje la existencia actual de restricciones a las aeronaves comprendidas en el Capítulo 2 y condicionar cualesquiera posibles restricciones a las aeronaves comprendidas en el Capítulo 3;

- c) nueva redacción del Apéndice E (*Restricciones operacionales locales basadas en el ruido aeronáutico y en las características de las emisiones*) para que enfoque únicamente el ruido e incluya las restricciones operacionales relacionadas al ruido en el contexto del enfoque equilibrado;
- d) inclusión de un nuevo Apéndice F (*Planificación y gestión de la utilización del terreno*) para que refleje la importancia otorgada a este tema.

16. Los principales cambios sugeridos con relación a las emisiones de motores son los siguientes:

- a) Actualización del antiguo Apéndice F (*Impacto ambiental de la aviación civil en la atmósfera superior*), actual Apéndice H, para que refleje la publicación del informe especial sobre la Aviación y la Atmósfera Global, elaborado por el Panel Intergubernamental sobre Cambios Climáticos (diciembre de 1999) y los estudios que están siendo desarrollados en el seno de la OACI;
- b) actualización del antiguo Apéndice H (*Tasas y tarifas ambientales*), actual Apéndice I (*Opciones basadas en el mercado referentes a las emisiones de motores*), incluyendo otras modalidades, además del cobro de tasas y tarifas, para limitar o reducir el impacto ambiental generado por la emisión de los motores de aeronaves.

PROPUESTA DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC

17. En lo relacionado a la revisión de la Resolución A32-8 de la OACI, la preocupación más importante de los Estados miembros de la CLAC se refiere a las limitaciones que pudiesen aparecer en el desarrollo del transporte aéreo en los países en desarrollo, especialmente en lo relacionado a sus empresas aéreas operando en el tráfico internacional, debido a la imposición de restricciones operacionales o a una eventual desactivación de la flota.

18. En ese orden de ideas, los Estados miembros de la CLAC consideran necesario:

- a) Adoptar el concepto de enfoque equilibrado para el control del ruido aeronáutico, el cual incluye la evaluación de los siguientes cuatro elementos: Reducción del ruido en su fuente, planificación y gestión de la utilización del terreno, utilización más amplia de los procedimientos operacionales de atenuación del ruido y restricciones operacionales. Las restricciones operacionales a las aeronaves sería el último recurso a ser aplicado en bases locales y no regionales; y,

solamente después de que las condiciones y el análisis de los resultados obtenidos como producto de la aplicación de los demás elementos sean efectivamente demostrados;

- b) eximir a los países en desarrollo de las restricciones operacionales establecidas para las aeronaves registradas en sus flotas, lo que deberá constar en la nueva Resolución;
- c) señalar que el proceso basado en el enfoque equilibrado para el control de ruido aeronáutico deberá ser implementado a partir de las directrices de la OACI basadas en un programa de estructura internacional (*ICAO International Framework*), que refrende la aplicación de los elementos y su evaluación conforme a lo propuesto en el proceso de enfoque equilibrado, y que considere la excepción que debe darse a los países en desarrollo con relación a las restricciones operacionales;
- d) otorgar especial atención al programa de enfoque equilibrado buscando homogeneidad en la aplicación eficiente de sus elementos y medidas respectivas, procurando reducir el ruido aeronáutico de los aeropuertos internacionales, en las bases locales, aeropuerto por aeropuerto, y no permitir la regionalización;
- e) enfatizar que la planificación y gestión de la utilización del terreno en las cercanías de los aeropuertos constituye una poderosa herramienta para evitar o reducir involucrar zonas urbanas en áreas sujetas al ruido aeronáutico, así como para mantener las ganancias derivadas de la reducción del ruido aeronáutico en su fuente, particularmente para aquellos aeropuertos que impongan medidas de restricción operacional;
- f) garantizar el seguimiento del proceso de desarrollo urbano alrededor de los aeropuertos, a partir de su estudio e investigación continuos, basado en información o datos oficiales disponibles y en tecnología avanzada, permitiendo siempre preservar las áreas donde ya se ha logrado la reducción del ruido a través de mejoras en los motores aeronáuticos;
- g) publicar información y datos relacionados al crecimiento poblacional en las áreas cercanas a los aeropuertos, basados en estadísticas y censos poblacionales oficiales que permitan analizar la evolución de la ocupación urbana en estas áreas, principalmente en los aeropuertos que implementen medidas de restricciones operacionales a aeronaves, y garantizar que la orientación de las directrices de la OACI está siendo cumplidas;

- h) no aceptar medidas asociadas a cualquier cargo (tasas, tarifas, etc.) dirigidas a la reducción de emisiones de los motores de aeronaves, debido a los efectos de oscilación en la demanda, producto de su elasticidad, que podrían influir tanto en los costos como en la generación de recursos financieros para los operadores aéreos; y
- i) respaldar las medidas de negociación de cuotas de emisiones y acuerdos voluntarios como estrategias iniciales adecuadas para la limitación o reducción de las emisiones provenientes de las actividades del transporte aéreo, hasta que una base de investigación y conocimiento más amplia acerca del tema permita la adopción de otras medidas en este sentido.

DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

19. Se invita a la Asamblea a tomar conocimiento de la presente, intercambiar criterios y tomar en cuenta lo expuesto en los párrafos 17 y 18 de la presente nota.

ASAMBLEA — 33º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 15: Mejoramiento de la vigilancia de la seguridad operacional

(Nota presentada por los 21(*) Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

RESUMEN

La presente nota tiene por objeto dar a conocer a la Comunidad aeronáutica internacional las actividades multilaterales que se vienen desarrollando en América Latina para mantener niveles apropiados en materia de seguridad operacional.

INTRODUCCIÓN

1. La Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la vigilancia de la seguridad operacional destacó la necesidad de coordinar y armonizar los principios y procedimientos de evaluación de la vigilancia de la seguridad operacional a escala mundial, reconociendo al mismo tiempo las ventajas de seguir un enfoque regional. En ese contexto, la Conferencia recomendó que la OACI promoviera el establecimiento de mecanismos regionales con miras a lograr el sostenimiento a largo plazo de la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional a escala mundial.

2. En virtud de ello, el 1º de octubre de 1998, la CLAC y la OACI firmaron un Memorándum de Entendimiento para promover el establecimiento de un “Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional en los Estados de Norteamérica, Centroamérica, Sudamérica y del Caribe”.

SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD

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

OPERACIONAL

3. El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional tiene la misión de proporcionar asistencia técnica a los Estados participantes con miras a superar problemas comunes relacionados con el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades en términos de vigilancia de seguridad operacional, de acuerdo con las normas y métodos recomendados que figuran en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos (Chicago, 1944), los procedimientos conexos y los documentos correspondientes de la OACI, por una parte, y, por otra parte, es compatible con las recomendaciones formuladas en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI (IUSOAP).

4. Los objetivos principales del Sistema son los siguientes:

- a) Participar en las auditorías realizadas por la OACI en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI, proporcionando miembros calificados para el equipo, conforme a los criterios de selección establecidos por la OACI.
- b) Recomendar las medidas necesarias para que los Estados puedan superar los problemas detectados durante las auditorías y asegurar el cumplimiento de sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional como Estados contratantes.
- c) Optimizar los niveles de seguridad operacional de la aviación civil en la región.
- d) Promover, en estrecha coordinación con la OACI, la armonización y actualización de reglamentos y procedimientos de seguridad operacional para la aviación civil entre sus Estados participantes.

5. Adicionalmente, se ha aprobado en última enmienda del documento de proyecto la realización de acuerdos cooperativos de inspección según lo requieran los Estados participantes.

6. El Sistema requiere un mínimo de diez Estados y/o Organizaciones (Observadores) para iniciar sus operaciones. En fecha reciente, este número fue alcanzado y al momento pertenecen al Sistema: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú y Airbus Industrie. Consecuentemente, el Sistema iniciará sus operaciones el 1 de noviembre de 2001, de contarse con el total de las contribuciones de los miembros del sistema, correspondiente a la primera cuota de los costos compartidos. De esta manera, se podrá cumplir con el objetivo de optimizar los niveles de seguridad en los países adherentes al Sistema y el mantenimiento sostenido de los mismos.

ASOCIACIÓN CENTROAMERICANA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (ACSA)

7. Por otro lado, dentro de la región también se creó la Asociación Centroamericana de Seguridad de la Aviación (ACSA), cuyo objetivo es asesorar, guiar, facilitar y recomendar a los

Estados miembros de COCESNA (Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua), las pautas necesarias para cumplir con el Convenio de Aviación Civil Internacional de la OACI y sus Anexos relacionados con la seguridad de la aviación.

8. El principal objetivo de ACSA es complementar la capacidad de todos los Estados miembros de COCESNA para cubrir sus necesidades en materia de seguridad operacional de la aviación civil y atender los problemas existentes como: leyes y regulaciones aeronáuticas antiguas; inadecuada estructura institucional y administrativa; falta de autoridad reguladora; falta de entrenamiento y experiencia de los recursos humanos; insuficiente soporte administrativo y abastecimiento de equipos; e insuficientes recursos financieros; entre otros.

9. Las regulaciones que ACSA ha promulgado han sido adoptadas por todos los Estados miembros, permitiendo que la propia ACSA sea el punto focal para su coordinación y modificación.

10. Hasta el momento, ACSA ha realizado una labor importante en temas como apoyo a la auditorias de la OACI y en el desarrollo de los planes de acción; obtención de niveles uniformes de seguridad para todos los Estados miembros para que en el futuro se pueda tener el reconocimiento de otros países y de la industria para una expansión bilateral y multilateral de las relaciones a todos los niveles de la aviación internacional; y, creación y mantenimiento de regulaciones estandarizadas y entrenamiento de profesionales en materia de aeronáutica.

DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

11. Se invita a la Asamblea a tomar conocimiento de las actividades que se vienen realizando en Latinoamérica en materia de seguridad operacional, como apoyo a la labor de la OACI.

ASAMBLEA — 33º PERÍODO DE SESIONES
COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Movilización de fondos para la aviación civil

(Nota presentada por los 21* Estados miembros de
la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

RESUMEN

La presente nota tiene por objeto apoyar las medidas adoptadas por el Consejo de la OACI para continuar con la tarea relativa a la creación de un Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS).

1. La creación del Ente de Financiación Internacional para la Seguridad Aeronáutica (IFFAS) nació con una propuesta de un grupo de Estados latinoamericanos durante el 31º Período de sesiones de la Asamblea de la OACI. En esa oportunidad, dichos Estados observaron la necesidad de establecer un fondo monetario aeronáutico internacional para el financiamiento de inversiones en infraestructura aeroportuaria y de servicios de navegación aérea, en condiciones flexibles.

2. Posteriormente, durante el 32º Período de sesiones de la Asamblea, se encargó a la Secretaría que continúe con el análisis de alternativas de financiamiento que apunten, no solamente a los temas anteriormente planteados, sino también en beneficio de la seguridad operacional de la aviación en el ámbito mundial.

3. En ese sentido, en la nota de estudio A33-WP/42 el Consejo de la OACI somete a consideración de la Asamblea un proyecto de Resolución para el establecimiento del IFFAS, el

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

mismo que ha ampliado su objetivo y pretende asegurar la disponibilidad de fondos para proyectos de infraestructura relacionados con la seguridad operacional; éste podría convertirse en una fuente importante de recursos, manteniendo una estrecha relación con el Programa Universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), como elemento del Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP).

4. Considerando que más de un 90% de las actividades que vienen realizando los Estados menos desarrollados para solucionar sus problemas de seguridad operacional, de navegación aérea, de seguridad aeroportuaria, etc., son financiadas por sus propios recursos, no siendo esto suficiente para resolver todos sus problemas, se hace eminentemente necesario y urgente la implantación de mecanismos de financiación como el propuesto, mediante el cual se podrían solucionar muchos de los problemas que atraviesan las autoridades aeronáuticas.

5. Por lo expuesto, los Estados miembros de la CLAC expresan su apoyo al concepto de un Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS), dirigido a financiar proyectos de seguridad operacional para resolver las deficiencias identificadas en el marco de las auditorías de la OACI y como elemento del Plan Global. Respaldan también los principios de participación voluntaria, uniformidad a escala mundial e independencia del Presupuesto de la OACI.

DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

6. Se invita a la Asamblea a tomar conocimiento de la presente nota y apoyar la propuesta de creación del Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS).

ASAMBLEA — 33º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 18: Acrecentamiento de la eficacia de la OACI

ARREGLOS REGIONALES

(Nota presentada por los 21(*) Estados miembros de
la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

RESUMEN

La presente nota tiene por objeto que la Asamblea reconozca en principio que la contribución de las Oficinas Regionales de la OACI para lograr los objetivos fundamentales de la Organización debe aumentarse en lo que atañe a la calidad y cantidad. Se indica que dichas mejoras deberían constituir una parte importante de la labor de la Organización respecto al acrecentamiento de la eficacia de la OACI, como se establece en la Resolución A32-1. Se propone, además, la creación de un grupo de alto nivel integrado por expertos de diferentes sectores de la aviación para orientar la preparación e implantación de las mejoras regionales necesarias.

La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 3.

INTRODUCCIÓN

1. En la Resolución A32-1 de la Asamblea se propone acrecentar la eficacia de la OACI; además, se encarga y se invita al Consejo y al Secretario General que emprendan una serie de medidas concretas. Dichas medidas se relacionan principalmente con la asignación de los recursos de la Organización para determinadas aplicaciones o según ciertas prioridades. La estructura, la “cultura” y los procedimientos presupuestarios de la Organización generalmente tienden a impedir la formulación de propuestas de la Secretaría relativas a transferencias importantes de recursos de un programa a otro. Los autores de la presente nota consideran que un aumento significativo en las actividades regionales es fundamental para lograr el objetivo del acrecentamiento de la eficacia de la OACI.

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

ANÁLISIS

2. La eficacia de la Organización puede medirse de acuerdo a lo siguiente:
 - a) sus niveles de productividad;
 - b) las medidas apropiadas que adopte; y
 - c) el valor de las medidas a juicio de los Estados contratantes.
3. Para acrecentar su eficacia, la OACI debe mejorar considerablemente su eficiencia “técnica”, asegurarse de que las medidas que tome correspondan a prioridades debidamente establecidas y que los Estados participen de manera apropiada. Se considera que un recurso de la OACI, que desempeña un papel regional, puede efectuar una mayor contribución a la eficacia de la Organización en los tres sectores que señalados dado que los recursos regionales:
 - a) pueden organizarse en pequeños y dinámicos equipos de trabajo en entornos automatizados simplificados, a menudo con la ventaja de su proximidad a la experiencia y los conocimientos de los Estados;
 - b) obtienen rápidamente reacciones locales de los Estados sobre las medidas que emprenden y, en consecuencia, pueden ajustar estas últimas; y,
 - c) desempeñan un papel fundamental de la Organización, al lograr que los Estados tengan conciencia de la calidad de los productos de la OACI pudiendo satisfacer directamente sus necesidades.
4. Las Oficinas Regionales desempeñan también un papel de primera línea respecto a lo que se considera como una labor muy importante de la Organización en los sectores concretos de las auditorías de la seguridad operacional, la vigilancia de esta última y la aplicación de medidas correctivas respecto a las carencias y deficiencias en la esfera de la navegación aérea.
5. La mayoría de las medidas que aparecen en la Resolución A32-1 pueden ser aplicadas a través de las Oficinas Regionales y, a nuestro juicio, con mejores resultados que si se utilizaran recursos centralizados.
6. La demanda de actividades en la OACI se ha incrementado drásticamente en la última década. El tráfico internacional se ha más que duplicado y el número de Estados contratantes ha aumentado de 161 en 1990 a 187 en 2001. Es evidente la complejidad que esto ha producido en las actividades de las Oficinas Regionales, especialmente si se considera que sus recursos humanos y financieros son limitados.
7. Obviamente, cabe preguntarse cuál sería la distribución de recursos más apropiada entre la Sede y las Oficinas Regionales. En el presente trienio, el Programa principal V (Programas

regionales y otros), que constituye fundamentalmente los presupuestos de las Oficinas Regionales y de la Oficina de Asuntos Regionales, representa el 32,5% de las consignaciones totales. Si bien se reconoció que los niveles de dotación de personal de las Oficinas Regionales se mantenían por debajo de los niveles justificados en la preparación del presupuesto correspondiente a 1999-2001, la propuesta actual para el trienio 2002-2004 está encaminada a reducir el Programa principal V a únicamente el 26,5% de las consignaciones totales. Si se acepta que el valor real de la labor de la OACI reside en la aplicación e implantación de sus productos principales (tales como los SARPS) y se reconoce el papel de primera línea de las oficinas regionales, entonces debe considerarse como totalmente inadecuada la asignación de apenas más del 25% de los recursos de la Organización a este importante sector.

8. En apoyo a lo anterior, pueden citarse los resultados que algunas organizaciones nacionales e internacionales han logrado al haber optado por distribuir mayores recursos en apoyo de estructuras regionalizadas:

- a) Acercar a la Organización con los Usuarios;
- b) Conocimiento mutuo (Organización-usuarios) permanente y más estrecho;
- c) Desarrollo de capacidades de las Oficinas Regionales y de su personal;
- d) Racionalización de gastos en traslados y estadías del personal;
- e) Apoyo permanente de la Organización a los usuarios;
- f) La administración central (Sede) ha tenido mayor capacidad para dirigir, normar y controlar las actividades; y,
- g) Se promueve y facilita la administración por objetivos.

9. Si bien los autores de la presente nota prefieren que se asigne a las regiones una proporción significativamente más elevada, reconocen que toda medida importante tomada en ese sentido debe elaborarse y apoyarse mediante un examen de elementos críticos. En primer término, en este trabajo debieran establecerse los parámetros que determinarán la ubicación de los recursos en las regiones en una forma sistemática, tal como el número de Estados y territorios a cargo de una Oficina Regional, tomando en cuenta sus requerimientos específicos, que serían los niveles mínimos tales como del tipo y cantidad de expertos que se requieran, necesidades de transportación, apoyo administrativo, etc. Otros conceptos que también deben ser considerados serían:

- a) Qué grado de descentralización es óptimo (con particular énfasis en la eficacia de la vigilancia de la seguridad operacional, las auditorías de esta última, las medidas correctivas relativas a las carencias y deficiencias en la esfera de la navegación aérea y la reducción de los gastos generales administrativos).
- b) Cómo puede organizarse eficientemente el establecimiento de prioridades del programa de trabajo global y su distribución.

- c) Cómo han de distribuirse las responsabilidades en las regiones y en qué grado.
- d) Qué nivel de recursos básicos de la Sede se necesitan.
- e) Qué economía concreta en los gastos puede determinarse.
- f) Cómo pueden mantenerse al día las cuestiones institucionales de un enfoque descentralizado.

10. Dado el alcance de los elementos mencionados en el párrafo anterior, se propone la creación de un grupo de alto nivel integrado por expertos de diferentes sectores de la aviación para orientar la elaboración e implantación de las mejoras regionales necesarias. Dicho grupo, que estaría integrado principalmente por miembros del Consejo de la OACI y personal superior de la Organización, podría emprender misiones de investigación en las regiones y adoptaría un papel activo en la elaboración de un modelo de trabajo que permitiría a la Organización responder de la mejor manera posible al acrecentamiento de la eficacia previsto en la Resolución A32-1.

11. En el **Apéndice** se presenta, para apoyar los argumentos relativos a la descentralización, una indicación de la justificación y las oportunidades de nuevas actividades regionales que corresponderían en el marco de la Resolución A32-1.

DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

12. Se invita a la Asamblea a:

- a) Aceptar, en principio, el hecho de que la contribución de las Oficinas Regionales de la OACI para lograr los objetivos fundamentales de la Organización debe aumentarse en lo que atañe a la calidad y la cantidad;
- b) Recomendar que dichas mejoras constituyan una parte importante de la labor de la Organización relativa al acrecentamiento de la eficacia de la OACI, según lo establecido en la Resolución A32-1 de la Asamblea; y,
- c) Recomendar la creación de un grupo de alto nivel integrado por expertos de diferentes sectores de la aviación (incluyendo miembros del Consejo, personal superior de la Secretaría de la OACI y expertos de la región pertinente) para orientar la elaboración e implantación de las mejoras regionales necesarias.

— — — — —

APÉNDICE

Fundamentos para las medidas regionales que habrán de adoptarse a fin de aumentar la eficiencia de la OACI en el contexto de la Resolución A32-1 de la Asamblea

1. En los párrafos que siguen se establecen los fundamentos relacionados con la asignación de recursos regionales a los diversos ámbitos de acción previstos en la Resolución A32-1 de la Asamblea a fin de aumentar la eficiencia de la OACI.

- a) En el apartado a) del párrafo 3 de la Resolución A32-1 se pide que prosiga la labor que garantizará que la OACI responda eficazmente a los retos de un sector aeronáutico en rápida evolución y promueva la seguridad y protección de los vuelos en todo el mundo. Uno de los principales temas del cambio a los que la OACI debe responder es el aumento de las iniciativas regionales y subregionales, tales como las que están ocurriendo en las regiones CAR/SAM, que como ejemplo pueden citarse las redes subregionales, planes CNS/ATM subregionales, iniciativas de COCESNA, el Sistema para la vigilancia de la seguridad operacional, etc.
- b) En el apartado b) del párrafo 3 de la Resolución A32-1 se pide que los programas de alta prioridad que afectan a la seguridad del público viajero tengan los fondos y el personal necesarios. Las Oficinas Regionales son fundamentales para la labor de la OACI en materia de auditorías de la seguridad operacional, vigilancia de la seguridad operacional y medidas correctivas para las carencias y deficiencias en los servicios de navegación aérea, puesto que, para la mayoría de los Estados, la aplicación práctica de las medidas para mejorar la seguridad operacional debe hacerse conforme a los planes comprometidos con la OACI y esto se logra más eficientemente por medio del empleo de recursos regionales.
- c) En el apartado d) del párrafo 3 de la Resolución A32-1 se pide que se determinen las prioridades y la validez contemporánea de los programas, y que se eliminen o reduzcan aquellas actividades de los programas que ya no sean prioridades para la labor de la OACI. Si se acepta que es necesario un aumento considerable de las actividades regionales para atender plenamente a la importante labor que se necesita en materia de seguridad operacional, la definición de esa labor establecerá la norma con la cual podrán medirse la prioridad y la validez contemporánea de otros elementos del programa de trabajo de la Organización. Esto resultará inevitablemente en la identificación de aquellos elementos de los programas que deberían eliminarse o postergarse a favor de la mayor actividad regional que se propone.

- d) En el apartado e) del párrafo 4 de la Resolución A32-1 se pide que se determinen las posibles economías de costos en la Secretaría. Se considera que tal como se sugiere en el párrafo 2.2 de la parte principal de esta nota, si puede organizarse más eficientemente los recursos regionales, las economías de costos seguirán en consecuencia. Además, si también surge un método más apropiado para establecer las prioridades de la Organización (como se describe antes en el párrafo c)), se dispondrá de un instrumento adicional importante para los esfuerzos realizados en este ámbito.
 - e) En el apartado b) del párrafo 5 de la Resolución A32-1 se invita a ampliar la labor para que quede comprendida en ella el examen de los medios para suprimir los obstáculos que se oponen a una mayor eficiencia dentro de la Secretaría; al respecto, las direcciones de las Oficinas Regionales ya han realizado esfuerzos para aumentar la eficiencia mediante la eliminación de la burocracia. Se considera que hay menos impedimentos para la eficiencia cuando los recursos están organizados regionalmente y, como consecuencia, un desplazamiento de recursos a las regiones debería traer consigo una mejora en este ámbito.
 - f) La necesidad de mejorar el rendimiento de las Oficinas Regionales que se solicita en el apartado b) del párrafo 6 de la Resolución A32-1 ha sido objeto de varios debates del Consejo en el curso del trienio. Las mejoras realizadas y las previstas han sido identificadas y se mencionan en la nota A33-WP/50. Un tema que se repite y que ha recibido apoyo durante todos esos debates y, en realidad, en el contexto del proceso presupuestario de la OACI, ha sido la necesidad de reforzar las Oficinas Regionales.
-

ASAMBLEA — 33º PERÍODO DE SESIONES
COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 26: Reglamentación de los Servicios Internacionales de Transporte Aéreo

**TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL Y SU CARÁCTER DE
SERVICIO PÚBLICO**

(Nota presentada por los 21(*) Estados miembros de la
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

RESUMEN

El objetivo principal a tomar en consideración en el ejercicio de las actividades del transporte aéreo debe ser el usuario y el carácter de servicio público que tiene y debe tener el transporte aéreo internacional.

REFERENCIAS

Doc. 7300/8 – Convenio sobre Aviación Civil Internacional
Doc. 9730 – “Resoluciones Vigentes de la Asamblea” (al 2 de octubre de 1998)

INTRODUCCION

1. Convenio de Chicago es el instrumento de carácter multilateral más importante en materia aeronáutica. Orienta bajo sus principios y definiciones la realización de numerosos Acuerdos Bilaterales de Transporte Aéreo entre los Estados Contratantes.

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

2. El sistema de Acuerdos Bilaterales preconizado por la Convención de Chicago, ha permitido promover el crecimiento ordenado del Transporte Aéreo Internacional por medio de la utilización de los derechos de tráfico.

3. Este Convenio hizo posible establecer las líneas generales para que la Aviación pudiera desarrollarse de manera segura y armónica y que los servicios internacionales de transporte aéreo pudieran establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades.

4. Trabajar por mantener y fortalecer los términos del Convenio de Chicago debe ser la acción principal de los Estados Contratantes. Suprimirlo o debilitarlo equivaldría a destruir ese orden.

5. Mientras la comunidad internacional esté integrada por Estados cuyos niveles de desarrollo no posibiliten un intercambio equilibrado de los derechos de tráfico con otros Estados que poseen, en su mayoría, una estructura técnica, operacional, financiera y comercial mucho más consistente, se debería concertar un Acuerdo o Negociación de integración económica enmarcado y dirigido hacia una integración regional o subregional con intereses objetivos similares, con la cual dichos Estados puedan enfrentar las nuevas formas y tendencias de globalización de la economía por la concertación de bloques económicos.

DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

6. Instar a la Asamblea a tomar nota de la presente e intercambiar puntos de vista sobre lo expresado en la misma.

33º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA DE LA OACI

COMISIÓN JURÍDICA

Cuestión 32: Informe sobre la marcha del establecimiento de un marco jurídico respecto a los sistemas CNS/ATM, incluido el GNSS.

"Necesidad de la implementación del marco jurídico institucional de los sistemas CNS/ATM, incluido el GNSS".

(Nota presentada por los 21(*) Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

ANTECEDENTES

1. Para el estudio de este asunto se creó desde 1996 un "Grupo de estudio de la Secretaría sobre los aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM", cuya función es tratar las cuestiones jurídicas pendientes y completar, pero no sustituir, al Grupo de expertos jurídicos y técnicos (Comité Jurídico) sobre el establecimiento de un marco jurídico respecto a los GNSS .
2. La labor de este Grupo ha sido cuestionada por algunos miembros del Consejo de la OACI, ya que han considerado debe asegurarse una mejor participación geográfica en el mismo, así como la asistencia de algunos miembros a las reuniones de trabajo que se convocan. Ahora bien, el Presidente del Consejo ha seguido de cerca el trabajo del Grupo, reiterando que el mismo no es más que un asesor de la Secretaría de la OACI.
3. En ocasión de la celebración del 31º Período de Sesiones del Comité Jurídico, (Montreal, 28 de agosto al 8 de septiembre del 2000) la Secretaría hizo un recuento del trabajo realizado por el Grupo de estudio antes mencionado, informando que este ha examinado no sólo los aspectos jurídicos del GNSS, sino también los referidos a otros elementos de los CNS/ATM, incluyendo comunicaciones, vigilancia y gestión del tránsito aéreo, habiendo celebrado dicho Grupo cuatro reuniones hasta el año 2000.

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

4. Debemos tener en cuenta que han transcurrido cinco años de trabajo y mientras los aspectos técnicos del sistema avanzan, al punto de preverse para finales del 2001 la realización de ensayos y demostraciones del sistema de aumentación GNSS en la Región CAR/SAM, (sin contar con los adelantos alcanzados en otras Regiones del planeta), no existe un marco jurídico institucional elemental que garantice los intereses fundamentales de los Estados.
5. El Comité Jurídico acordó dar prioridad uno en su programa de trabajo al asunto "Consideración del establecimiento de un marco jurídico respecto a los sistemas CNS/ATM, incluyendo el sistema mundial de navegación aérea por satélite (GNSS) ".
6. Por otra parte, en lo que respecta a la Región Latinoamericana, se creó el Grupo de Tarea sobre aspectos institucionales (IA/TF) del Subgrupo CNS/ATM/IC de GREPECAS. Este Grupo celebró su tercera reunión en junio del 2000 en la que participaron Argentina, Brasil, Chile, Estados Unidos y Cuba y un representante de CLAC y de COCESNA.
7. En esta reunión se analizaron las directrices generales sobre el establecimiento y suministro de estaciones/servicios multinacionales en las Regiones CAR/SAM; el mecanismo multinacional para el financiamiento de los sistemas; se revisó el Acuerdo Marco establecido en Europa y las oportunidades de arreglos multinacionales en lo referido a la red digital y el sistema de aumentación basados en satélites y la calibración de las ayudas a la navegación. Posterior a esta reunión, dicho Grupo, hasta la fecha, no ha efectuado ningún otro contacto ni coordinación de trabajo.
8. Además, debemos considerar la introducción de un elemento nuevo, que es el contractual, ya que inicialmente se planteaba que los servicios se ofrecerían gratuitamente y por un período de 10 años (GPS y el GLONASS) cuestión que en la actualidad ha variado, pero además, ya existe la posibilidad futura de contar con sistemas civiles, certificables por la OACI y cuyo acceso sería controlado (Galileo).
9. Como todos conocemos, los avances logrados hasta el momento en el establecimiento de un marco jurídico institucional respecto a los sistemas CNS/ATM, incluido el GNSS no son significativos. Con independencia de las cuestiones prácticas que puedan tener una propuesta de solución a corto plazo, se continúa valorando la posibilidad de la celebración de una Convención Internacional, pero a largo plazo.
10. Resulta evidente que este tema continua sin recibir la atención y prioridad necesaria y que los Estados requieren de un instrumento que proteja sus intereses soberanos.

DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

11. Indicar al Consejo que:

- a) Con la ayuda de la Dirección de Asuntos Jurídicos, traslade al "Grupo de estudio de la Secretaría sobre los aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM", la elaboración, durante el año 2002, de un proyecto de Acuerdo Multilateral que establezca el marco jurídico institucional de los sistemas CNS/ATM, incluido el GNSS.
- b) Convoque al 32º Período de Sesiones del Comité Jurídico para el primer semestre del 2003 para el análisis y revisión del Proyecto de Acuerdo Multilateral.
- c) Convoque para el segundo semestre del año 2003 a una Conferencia Diplomática para la revisión y adopción del Acuerdo Multilateral que establezca el marco jurídico institucional de los sistemas CNS/ATM, incluido el GNSS.

ASAMBLEA – 33º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 26: Reglamentación de los servicios Internacionales de Transporte Aéreo

AFECTACIONES DEL BLOQUEO ECONÓMICO, COMERCIAL Y FINANCIERO DE LOS EE.UU. CONTRA CUBA EN LA RAMA DE LA AVIACIÓN CIVIL

(Nota presentada por los 21 (*) Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

RESUMEN

Esta nota tiene como objeto informar a la comunidad de la aviación civil internacional, acerca de las violaciones al Convenio de Chicago, que se han producido con la aplicación de bloqueo económico, comercial y financieras por parte de los Estados Unidos contra Cuba, se han producido, así como las afectaciones que ello conlleva en el desarrollo de la aviación civil cubana, obstaculizando la participación de las aerolíneas cubanas en las actividades del transporte aéreo internacional.

REFERENCIAS

-Convenio Sobre Aviación Civil Internacional
-Resoluciones aprobadas por la ONU
-Informes Comisión Económica del 31º y 32º Período de Sesiones de la Asamblea Notas de Estudios WP/101 y WP/117 de las Cuestiones 35 y 30 del Orden del día respectivamente.

(*) Argentina, Aruba, 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. Desde el año 1960, el Gobierno de los Estados Unidos estableció 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.
2. El bloqueo económico, comercial y financiero de los Estados Unidos contra Cuba viola los principios recogidos en el Preámbulo del Convenio de Chicago, el cual proclama 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 un modo sano y económico”*.
3. Desde el año 1992, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas, en sus Periodos de Sesiones 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54 y 55 aprobó por abrumadora mayoría de votos, Resoluciones bajo el título **"Necesidad de poner fin al bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por los Estados Unidos de América contra Cuba"**.
4. Durante los 31º y 32º Períodos de Sesiones de la Asamblea de la OACI, Cuba presentó sendas notas de Estudio sobre el tema y se concluyó que sería preferible dejar este asunto a los buenos oficios del Presidente y del Secretario General de la OACI. Hasta el momento, no se aprecian avances en la solución de esta situación.
5. Ante estas lamentables realidades, el Gobierno de Cuba pone nuevamente en conocimiento de la comunidad aeronáutica internacional los efectos de la continua aplicación de esta política por más de cuatros décadas.

AFECTACIONES DEL BLOQUEO A LA AVIACIÓN CIVIL CUBANA

6. El bloqueo económico, comercial y financiero, con sus medidas discriminatorias, viola 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); y los Artículos 77 y 79.
7. Hacia Cuba operan varias líneas aéreas charters estadounidenses, brindándoles el Estado cubano a las mismas, todas las facilidades para sus operaciones en la transportación de pasajeros. Sin embargo, el Gobierno de los Estados Unidos no autoriza a las líneas aéreas cubanas operar hacia su territorio.
8. La situación de monopolio de los EE.UU. en la fabricación de aeronaves comerciales y de componentes, piezas y tecnología para la fabricación y el mantenimiento de las aeronaves de factura europea, hace prohibitiva su adquisición por las aerolíneas cubanas y ha imposibilitado modalidades de arrendamiento de práctica común en la industria, lo que ha traído por consecuencia el encarecimiento de los servicios comerciales prestados por éstas, colocándolas en franca desventaja competitiva.

9. De igual forma, los sistemas de distribución SABRE, GALILEO Y WORLDSPAN, radicados en los Estados Unidos y propiedad de capitales estadounidenses, no han aceptado las solicitudes de Cubana de Aviación para participar de sus bondades distributivas, en franca violación del Código de Conducta de los Sistemas Computarizados de Reservas de la OACI, que promueve la eliminación de las prácticas discriminatorias.

10. Por otra parte, existe la imposibilidad de acceder a ningún tipo de tecnología en el mundo que haya sido desarrollada por los Estados Unidos, entre las que se encuentran las referidas a las comunicaciones, navegación y vigilancia, así como a los sistemas para aeropuertos, incluyendo los medios contra incendios.

11. El suministro de los combustibles de aviación ha estado sometido a un riguroso control, de manera tal que a las transnacionales se les prohíbe proveer dicho producto, en la más mínima cantidad, a las aerolíneas cubanas en todo el mundo.

12. De igual forma, en lo que respecta a la importación de estos combustibles, se originan excesivos gastos adicionales por concepto de fletes en la transportación, así como en las altas garantías que se exigen y sin ninguna facilidad de pago, con independencia de los altos precios que debemos pagar por cada tonelada de este producto.

CONCLUSIONES

13. Estas medidas discriminatorias han traído como consecuencia cuantiosas pérdidas a las aerolíneas cubanas, así como ha limitado el desarrollo del transporte aéreo en nuestro país.

DECISIÓN DE LA ASAMBLEA.

14. Instar a la Asamblea a:

- a) Que la comunidad de la aviación civil internacional, teniendo en cuenta el espíritu de los principios y objetivos del Convenio de Chicago, se exprese contra cualquier práctica contraria a dicha Convención.
- b) Que los Estados se abstengan de aplicar medidas unilaterales que limiten el avance de la aviación civil mundial.
- c) Encomendar al Consejo de la OACI que informe al Secretario General de las Naciones Unidas, de conformidad con el párrafo 4 de la Resolución 55/20 de la Asamblea General, y a la luz de los principios y propósitos de la Carta de las Naciones Unidas, sobre las medidas discriminatorias ejercidas contra la República de Cuba por los Estados Unidos en el ámbito de la aviación civil internacional violatorias del Convenio de Chicago y de los principios del Derecho Internacional reconocidos en numerosos instrumentos jurídicos internacionales.