

TELEFONO: (51 1) 575-3664
WEB SITE: clacsec.lima.icao.int
E-mail: clacsec@lima.icao.int

FAX: (51 1) 575-1743
SITA: LIMCAYA



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/CE/67-NE/03
ADDENDUM
13/09/04

LVXII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Montreal, Canadá, 26 y 27 de septiembre de 2004)

Cuestión 2 del Orden del Día:

Guía de orientación y notas de estudio para el 35° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI.

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

1. **Adjunto** a la presente se acompaña la nota de estudio que presentará la delegación de la aviación cubana que participará en el 35° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, sobre las afectaciones que se han producido a la aviación cubana, producto del bloqueo económico, comercial y financiero de los Estados Unidos de Norteamérica contra Cuba desde hace más de 44 años.

2. Al respecto, Cuba está solicitando el co-auspicio de los Estados miembros de la CLAC, teniendo en cuenta la posición adoptada por sus Gobiernos en la votación llevada a efectos en Naciones Unidas, cuando fue presentada la Resolución condenatoria de dicho bloqueo y que fuera aprobada por la mayoría de la comunidad internacional.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

3. Se invita al Comité Ejecutivo a tomar conocimiento de la información presentada, intercambiar criterios y adoptar las medidas que estime pertinente.

ASAMBLEA — 35º PERÍODO DE SESIONES**COMISIÓN ECONÓMICA**

**Cuestión 27: Reglamentación de los servicios internacionales de transporte aéreo y
 resultado de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo**

**AFECTACIONES DEL BLOQUEO ECONÓMICO, COMERCIAL Y FINANCIERO DE LOS
ESTADOS UNIDOS CONTRA CUBA EN LA RAMA DE LA AVIACIÓN CIVIL**

(Nota presentada por la República de Cuba)

RESUMEN

Esta nota de estudio tiene como objetivo informar a la comunidad de la aviación civil internacional, las violaciones del Convenio de Chicago, que por las medidas del bloqueo económico, comercial y financiero 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. La misma debe servir a la vez de complemento a la información sobre este tema que el Presidente del Consejo presentará para su análisis en el transcurso de esta 35 Asamblea.

1. ANTECEDENTES

1.1 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.

1.2 El bloqueo económico, comercial y financiero de los Estados Unidos contra Cuba viola los principios recogidos en el Preámbulo del Convenio de Chicago.

1.3 Desde el año 1992, en su 47º Periodo de Sesiones hasta el 58º Periodo de Sesiones en el año 2003, 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.”

1.4 En el 31° y 32° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, Cuba presentó sendas notas de estudios sobre el tema y en el 33° Período de Sesiones se presentó la Nota de Estudio A33-94, la cual decidimos no someterla a debate, tomando en consideración los abominables actos terroristas del 11 de septiembre que obligaban a no distraer la atención sobre este asunto, por lo que se propuso que este tema fuese analizado en el Consejo lo que fue aceptado por la Comisión Económica durante el análisis de la Nota de Estudio A33-WP/262 y aceptado por la Asamblea cuando se presentó el informe a la Plenaria mediante Nota de Estudio A33-WP/309.

1.5 El Consejo en la primera reunión del 164° Período de Sesiones revisó la Nota de estudio C-WP/11671 que contenía las Resoluciones y Decisiones de la 33 Asamblea y tomó la decisión (C-DEC 164/1 del 24 de octubre de 2001) de aprobar dicha Nota de Estudio que contiene el siguiente párrafo:

“(Párrafo 26:27 (26-5. WP/262 y WP/309), Factores exógenos que afectan a la aviación civil. El Consejo considerará las preocupaciones planteadas por Cuba.”

1.6 Sin embargo, el Consejo no programó el análisis de este asunto en ninguno de sus períodos de sesiones después de la Asamblea por lo que durante el 172° período de sesiones le solicitamos al Presidente del Consejo se incluyera en la agenda de trabajo el análisis del tema.

1.7 En respuesta a nuestra solicitud, el Dr. Kotaite propuso que este asunto no se viera en el Consejo ya que él presentaría un informe de sus gestiones en esta 35° Asamblea donde expondría los aspectos más significativos e importantes de estas afectaciones a la aviación cubana con el objetivo de recoger más elementos y criterios de las delegaciones asistentes y de esta forma estar en mejores condiciones de ser analizado en un próximo Período de Sesiones del Consejo.

1.8 Por lo tanto, esta Nota de Estudio tiene como objetivo ayudar a la Asamblea a disponer de una mayor cantidad de elementos en apoyo a la presentación del Presidente del Consejo para un más completo análisis de esta cuestión.

2. ANALISIS DE LAS AFECTACIONES

2.1 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 establecido en su Artículo 44, incisos a),c),d),f),g),h), e i) y los Artículos 77 y 79. En este sentido, entre otros ejemplos, hemos tenido dificultades en acuerdos conjuntos de arrendamientos con otras líneas aéreas.

2.2 La situación de monopolio de los Estados Unidos en la fabricación de aeronaves comerciales y de componentes, piezas y tecnología para la fabricación y el mantenimiento de aeronaves y las de factura europea, hace prohibitiva su adquisición por las aerolíneas cubanas (**ANEXO 1**, respuesta negativa de la **BOEING**, producto de las medidas del bloqueo, sobre la solicitud de mantenimiento a una aeronave de ese fabricante utilizada por una línea aérea cubana). Esta situación ha traído como consecuencia el arrendamiento en condiciones anormales y desfavorables, producto también de las presiones de este bloqueo. Los costos de los arrendamientos de aeronaves del tipo DC-10, A-320, A-330 y B-727 han sido superiores a los precios del mercado internacional. Estos obstáculos han dado lugar a afectaciones económicas que han producido un gasto adicional en la cantidad de 184 664 582.40 USD desde que se inicio el bloqueo.

2.3 La delegación de Cuba en la 28ª Asamblea Extraordinaria de la OACI propuso incluir en la Resolución A28-3/6 la siguiente cláusula **“Insta además a los Estados a asistir a las líneas aéreas en sus esfuerzos por acelerar la modernización de sus flotas, y por ende impedir los obstáculos y permitir a todos los Estados tener acceso al arrendamiento y compra de aviones que cumplan los requisitos del Capítulo 3, incluso el suministro de asistencia técnica multilateral, cuando corresponda”** La cláusula fue aprobada por la Asamblea como parte íntegra de la Resolución y continua vigente en la Resolución A33-7 Apéndice D. Pto. 6.

2.4 Hacia y desde Cuba operan, sistemáticamente con más de 60 frecuencias semanales, varias líneas aéreas estadounidenses, en vuelos chárteres, como United Airlines, Continental, Delta, Miami Air, American Eagles, Gulf Stream, Falcon Air, North American, y otras. Operan las rutas desde Miami, Los Ángeles y New York, brindándoles el Estado cubano 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 a operar hacia su territorio, sobre la base de la sección 515.201 (a) de “Cuban Assets Control Regulation”, 31 C.F.R. Parte 515.

2.5 Por otra parte, se mantiene la prohibición de ciudadanos estadounidenses de visitar nuestro país en calidad de turistas, por lo que las líneas aéreas cubanas y estadounidenses, se han visto imposibilitadas a servir este tipo de tráfico. Los ingresos dejados de percibir por esta prohibición y como consecuencia, la no-prestación de servicios aeroportuarios y otros, así como el no cobro de los impuestos de aeropuerto que corresponderían a los pasajeros, han sido desde el año 1960 hasta abril del 2003 un total aproximado de 1 890 932 242.00 USD.

2.6 Por otra parte, existe la imposibilidad de acceder a ningún tipo de tecnología en el mundo que haya sido desarrollada por los EE.UU. entre las que se encuentran las referidas a las comunicaciones, navegación y vigilancia, así como a los sistemas para aeropuertos, incluyendo medios contra incendios y rescate, esta situación nos obliga a dirigirnos a otros mercados, lo cual encarece sus costos hasta en un 15%. Podemos señalar, que nuestras líneas aéreas se han visto imposibilitadas de adquirir en terceros mercados piezas de repuesto para los detectores de explosivos modelo 97 HS empleado por el personal de seguridad de nuestros vuelos. La compañía que inicialmente suministraba dicho producto era de nacionalidad británica y no hubo dificultad en obtenerlo; pero al ser comprada por una compañía de EE.UU. ceso el suministro, debido a las medidas del bloqueo (En el **ANEXO 2** cartas de la compañía **ION TRACK** primero accediendo al suministro y una última carta finalmente negando el mismo por causa de la ley del bloqueo).

2.7 En aquellos casos en que por acuerdos regionales de la OACI y la Organización Mundial de Meteorología (OMM) le han asignado a los Estados Unidos la responsabilidad del suministro, se han producido largos períodos de tiempo en lograr la autorización de las aprobaciones del Departamento de Estado, del Departamento del Tesoro y del Departamento del Comercio de los EE.UU. de los permisos de exportación a Cuba. Como ejemplos podemos mencionar:

- el sistema para el Mejoramiento del Enlace de Voz ATS (MEVA);
- el sistema de comunicaciones para la transmisión y recepción de información meteorológica del Sistema Mundial de Pronóstico de Área. (WAFS) los cuales se han tenido que adquirir a través de la OACI debido a la imposibilidad de comprarlos directamente, lo cual resulta engorroso y complicado; pero además, esto ha traído como consecuencia la complicación de las reparaciones y los mantenimientos de los mismos.

2.8 Todo lo antes expuesto hubiera afectado el desarrollo de la navegación aérea de la Región de Información de Vuelos (FIR) asignada a Cuba por la OACI, por donde transitan un promedio de más de 7000 vuelos mensuales, sino fuera por los recursos adicionales que hemos tenido que gastar en la adquisición de estos equipos en otros países lejanos, con vista a garantizar eficientemente esta actividad.

2.9 De igual forma no podemos tener acceso a las ventajosas condiciones de ventas y garantías de los principales fondos comunes de suministros y reparación de partes y piezas de aviación, aviónica, agregados y motores como Pratt and Whitney, Honeywell Internacional Inc., Alliedsignal Inc. Hamilton Standard, Aviahall y otros. Además hay que poner en conocimiento de esta Asamblea el embargo de 4 equipos de los Sistemas Anti Colisión en Vuelos, TCAS II propiedad de la Empresa Cubana de Aviación al ser enviado los mismos a los talleres de reparación del fabricante estadounidense Honeywell en Toulouse, Francia. Con la intervención de la OACI este problema esta en vías de solución.

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

2.11 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. Ello ha representado un incremento adicional de los gastos en un 20%.

2.12 Hay que decir también, que los sistemas de distribución SABRE, GALILEO Y WORLDSPAN, radicados en EE.UU. y propiedad de capitales estadounidenses, no han aceptado las solicitudes de Cubana de Aviación para participar de sus bondades distributivas (En el **ANEXO 3** las respuestas negativas de los directivos de los sistemas **WORLDSPAN** y **SABRE** argumentando que la causa es el bloqueo)

2.13 Esta política injusta y discriminatoria por parte de los EE.UU., ha traído como consecuencia cuantiosas afectaciones a la aviación civil cubana a través de 44 años, por un monto que alcanza la cifra de **2 221 953 489. 66USD** lo que ha limitado en gran medida, el desarrollo del transporte aéreo en nuestro país.

3. CONCLUSIONES

3.1 Si bien las acciones, descritas en esta nota, que han producido considerables afectaciones económicas a la aviación civil cubana a lo largo de estos años, han estado dirigidas a limitar el desarrollo de nuestra aviación, nos ha obligado a redoblar los esfuerzos encaminados a garantizar que los servicios que prestamos a la comunidad internacional tengan la garantía de calidad y seguridad requerida y cumplan con las normas y regulaciones que han emanado de la OACI, así como que todas las actividades que desarrollamos respondan a los principios refrendados en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

3.2 Ante estas evidencias, la delegación de Cuba se siente en la obligación moral de alertar una vez más a la comunidad aérea internacional de la improcedencia de la imposición de medidas unilaterales por un Estado Parte contra otro Estado Parte del Convenio de Chicago, violando los principios y objetivos de dicho Convenio, creando además precedentes negativos que pudieran afectar a otros Estados de esta comunidad.

3.3 Todas estas medidas indeseables del gobierno de Estado Unidos contra el desarrollo de la aviación civil de Cuba se producen, y continúan produciendo, no obstante al trato justo y respetuoso que siempre han mostrado las autoridades aeronáuticas cubanas en los asuntos relacionados con la actividad aeronáutica de ese país, como se demostró en la inmediata cooperación brindada por nuestros aeropuertos y por el control del espacio aéreo cubano al ponerlos a disposición de todas las aeronaves que se volaban hacia los EE.UU. después del lamentable hecho del 11 de septiembre.

4. MEDIDAS QUE SE PROPONE A LA ASAMBLEA

4.1 Instar a la Asamblea a:

- a) Que se analice la información que contiene la Nota de Estudio y sus anexos relacionados con las afectaciones del bloqueo económico y comercial del Gobierno de Estados Unidos de América contra la República de Cuba en el ámbito de la aviación civil.
- b) Que reconozca que las medidas unilaterales impuestas por un Estado Parte contra otro Estado Parte afectan su desarrollo aeronáutico y constituyen una franca 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.
- c) Solicitar al Secretario General de la OACI que informe al Secretario General de la Naciones Unidas las afectaciones que sufre la aviación civil cubana debido al bloqueo económico y comercial que han impuesto los Estados Unidos de América contra la República de Cuba en el contexto de la respuesta que debe brindar la OACI a las Naciones Unidas en virtud de la Resolución A/RES/58/7 del 18 de noviembre de 2003.
- d) Solicitar al Presidente del Consejo que presente anualmente un informe al Consejo, mientras se mantengan estas afectaciones.

ASSEMBLY — 35^o SESSION

ECONOMIC COMMITTEE

Item 27: Regulation of international air transportation services and results of the Fifth World Air Transportation Conference

EFFECTS ON CIVIL AVIATION OF THE ECONOMIC, COMMERCIAL AND FINANCIAL BLOCKADE IMPOSED AGAINST CUBA BY THE UNITED STATES

(Note presented by the Republic of Cuba)

SUMMARY

The purpose of this working note is to inform the international civil aviation community on the violations of the Chicago Convention which, are being carried out through the measures of the economic, commercial and financial blockade of the U.S, against Cuba, as well as the effects of this blockade in the development of the Cuban civil aviation, thus obstructing the participation of Cuban airlines in the international air transport activities. This note should complement the information on this subject to be forwarded by the President of the Council and analyzed in the course of this 35th Assembly.

1. BACKGROUND

1.1 Since 1960, the government of the United States has established an economic, commercial and financial blockade against the Republic of Cuba. From that moment on, all the economic areas of the country were sensibly affected, including civil aviation.

1.2 The economic, commercial and financial blockade imposed against Cuba by the U.S. violates the principles enunciated in the Preamble to the Chicago Convention.

1.3 From 1992, on its 47th Session Period and up to the 58th Session Period in 2003, the United Nations Organization's General Assembly has consecutively approved, by an overwhelming majority of votes, the resolutions under the title **"Necessity of ending the economic, commercial and financial embargo imposed by the United States against Cuba"**.

1.4 At the 31st and 32nd Sessions of the ICAO Assembly, Cuba presented the corresponding working papers on this subject and, at the 33rd Session Period, the Working Paper A33-94 was forwarded, and we decided not to submit it to debate taking into consideration the abominable terrorist acts on September 11th, which forced not to distract the attention on this matter. For this reason this matter was proposed for analysis at the Council and accepted by the Economic Commission during the analysis of the

Working Paper A33-WP/262, and accepted by the Assembly when the report to the Plenary Session was presented through Working Paper A33-WP/309.

1.5 During the first meeting of the 164th Session Period, the Council reviewed the Working Paper C-WP/11671 containing Resolutions and Decisions of the 33rd Assembly, and took the decision (C-DEC 164/1 of October 24th, 2001) to approve this Working Note containing the following paragraph:

“(Paragraph 26:27 (26-5. WP/262 and WP/309), external factors affecting civil aviation. The Council shall consider the concerns stated by Cuba”.

1.6 The Council, however, did not programmed the analysis on this subject at any of its Sessions after the Assembly and, for this reason, during the 172nd Session period we requested the President of the Council to include this analysis in the Agenda.

1.7 While answering our request, Dr. Kotaite proposed not to address this matter at the Council since he would present a report of his arrangements at this 35th Assembly stating the most significant and important issues of these effects to the Cuban aviation with the purpose to collect more elements and criteria from the participating delegations and, therefore, be in better conditions for analysis during a future Session Period of the Council.

1.8 Therefore, this Working Paper has the purpose to support the Assembly providing as much elements as possible in support of the President’s presentation for a better and more complete analysis of this matter.

2. ANALYSUS OF THE EFFECTS

2.1 The economic, commercial and financial blockade, with its discriminatory measures, violates the standards and precepts established in the Chicago Convention, particularly as regards Article 44, paragraphs a), c), d), f), g), h), and i), as well as Articles 77 and 79. In this reference, among other examples, we had difficulties in joint agreements on leasing with other airlines.

2.2 The U.S. monopoly position I the manufacture of commercial aircraft as well as on the components, parts and technology for the manufacture and maintenance of aircraft and European-made aircraft, makes its purchase prohibitively expensive for Cuban airlines (**Annex 1** - Negative answer by Boeing on a request for maintenance, of an aircraft manufactured by that firm and used by a Cuban airline, on account of the blockade’s measures). Also due to the pressures of this blockade the situation has resulted in leasing under abnormal and unfavourable conditions. Aircraft leasing costs of DC-10’s, A320’s and B-727’s has been higher than the prices at the international market. These obstacles have caused economic effects thus producing additional expenditures in the sum of USD \$184,664,582.40, since the beginning of the above-mentioned blockade.

2.3 During the ICAO’s 28th Extraordinary Assembly, the Cuban delegation proposed to include in Resolution A28-3/6 the following clause: **“also encourage the states to assist the airlines in their efforts to accelerate their fleet modernization and, therefore, prevent obstacles and allow all states to access leasing and purchase of aircraft complying with Chapter 3 requirements, including the corresponding provision of multilateral technical assistance when required.”.** The clause was approved by the Assembly as integral part of the Resolution and it continues in force A33-7 Appendix D.

p.6

2.4 Several U.S. airlines operate to/from Cuba systematically, with more than 60 frequencies per week, on charter flights as does United Airlines, Continental, Delta, Miami Air, American Eagles, Gulf Stream, Falcon Air, North American and others. These airlines operate routes from Miami, Los Angeles and New York, where the Cuban state provides all facilities, for their operation, in passengers transportation. The U.S. government, however, does not authorize Cuban airlines to operate to the U.S. territory based on Section 555.201 (a) of the "Cuban Assets Control Regulation", 31 C.F.R. Part 515.

13. On the other hand, prohibition on U.S. citizens to visit our country as tourists is maintained and, for this reasons both, Cuban and U.S. airlines have been unable to service this type of traffic. Non received revenues on account of this prohibition and, consequently non provision of airport services and others, as well as non collection of airport taxes corresponding to passengers have totalized, approximately, USD \$1,890,932,242.00, since 1960 to April 2003.

2.5 Also, it is impossible to have access to any kind of technology developed by the U.S., such as communications, navigation and surveillance, as well as airport systems, including fire fighting and rescue equipment, among others. This situation forces us to address other markets, thus increasing costs up to 15% higher. We can point out the fact that our airlines have been prevented to acquire spare parts in third markets for explosive detectors model 97 HS used by the security staff for our flights. The company which supplied such product was of British origin and we had no difficulty in purchasing these articles but, once this company was acquired by a U.S. firm, supplies ceased due to the blockade measures (**Annex 2.** - Letters of the company Ion Track granting supplies at first and denying it at the end on account of the blockade law.

2.6 In those cases where, on account of ICAO's and the World Meteorological Organization's regional agreements, the U.S. has been assigned the responsibility of supplies, we had to wait during long periods to obtain authorization and approvals, from the U.S. State, Treasure and Commerce Departments, for the export permits to Cuba. As examples of this we can mention the followings:

- ATS Improvement of Voice Link system (MEVA);
- communications system for transmission and reception of weather information from WAFS, which had to be acquired through ICAO due to the impossibility of direct purchase, and proved to be painful and complicated, and also causing the complications in repairs and maintenance of these systems.

2.7 All the above would have affected the development of air navigation in the Flight Information Region (FIR) assigned to Cuba by ICAO, with a transit average of 7000 flights per month, if we had not spent additional resources in the acquisition of these equipment in other distant countries, in view to guarantee this activity efficiently.

2.8 Likewise, we can not access the favourable conditions for sale and guarantees of the main common funds of supplies and repair of parts related to aviation, avionics, components and engines such as Pratt & Whitney, Honeywell International Inc., AlliedSignal Inc., Hamilton Standard, Avihall and others. We also wish to inform this Assembly on the seizure of four (4) equipment of Anti-Collision Systems TCAS II, property of Cubana de Aviación, when these were sent for repair to the Honeywell manufacturer's repair workshop in Toulouse, France. This problem is in process of solution with the intervention of ICAO.

2.9 Aviation fuel supply has been subject to a strict control in such a fashion that U.S. multinationals are forbidden to provide the minimum amount of this product to Cuban airlines throughout the world.

2.10 Likewise, in reference to the import of such fuel, additional and excessive expenses are caused on account of transportation freights and the high guarantees requested without payment facilities. All this represented an additional 20% increase in expenditures.

2.11 Also, we have to state that SABRE, GALILEO and WOLDSPAN distribution systems, based in the U.S. and owned by U.S. capitals, have not accepted Cubana de Aviación's requests to participate in their distribution benefits (**Annex 3** – Negative answers of WORLDSPAN and SABRE managers stating the blockade as the cause of their refusal.

2.12 This unfair and discriminatory policy of the U.S. has caused substantial impact on Cuban civil aviation for 44 years, reaching the sum of USD \$ 2,221,953,489.66, which has limited development of air transport in our country considerably.

3. CONCLUSIONS

3.1 While actions described in this Working Paper, which have caused considerable economic damages to Cuban civil aviation for many years, have been addressed to limit our aviation development, forced us to double our efforts to guarantee that our services rendered to the international community have the quality and safety required and comply with the standards and regulations stated by ICAO, as well as having all activities developed by us respond to the principles endorsed in the Convention on International Civil Aviation.

3.2 Facing these evidences, the Cuban delegation considers to be its moral obligation to alert once again the international aviation community on the inadmissibility of having one state imposing unilateral measures against another state being both states part of the Chicago Convention, thus violating the principles and purposes of such Convention, and also manufacturing negative precedents which could affect other states of this community.

3.3 All these undesirable measures from the U.S. government against development of civil aviation in Cuba, are carried out and continue to be carried out regardless of the fair and respectful treatment the Cuban aeronautical authorities have shown on matters related to the aeronautical activity of that country, as was demonstrated in the immediate cooperation provided by the Cuban airports and air traffic control centre while making these available to all aircraft flying to the U.S. after the regretful acts of September 11th.

4. ACTIONS BY THE ASSEMBLY

4.1 The Assembly is encouraged to:

- a) Analyze information contained in the Working Note and its Annexes, in relation to the impact of the economic and commercial blockade of the Government of the United States of America against the Republic of Cuba in the field of civil aviation.
- b) Acknowledge that the unilateral measures imposed by a state against another state, being both states part of the Chicago Convention, affect its aeronautic development

and constitute an open violation of the principles and purposes of the Chicago Convention, also creating negative precedents which might affect other states of the international aeronautic community.

- c) Request the Secretary General of the ICAO to inform the Secretary General of the United Nations on the impacts which are being suffered by the Cuban civil aviation due to the economic and commercial blockade imposed by the United States of America against the Republic of Cuba, in the context of the answer to be given by ICAO to the United Nations under Resolution A/RES/58/7 dated November 18th, 2003.
- d) Request the President of the Council to present an annual report to the Council while this negative impact continues to stand.

Traducción

Sky Service S. A.

Att. Jurgen Paulmann
General Manager

Mr. José M. Rebolledo
Abogado Empresas JP

Asunto: Solicitud de apoyo de la Boeing.

Ref: (a) Fax del S. Rebolledo de fecha 12 de febrero de 2002, solicitando a la Boeing que proporcione datos técnicos, piezas de repuesto y apoyo técnico.

(b) Regulaciones de la Administración de Exportaciones del Departamento de Comercio, Sección 740.15

Estimados Señores:

En respuesta a la referencia (a), desafortunadamente la Boeing no podrá proporcionar los productos y servicios solicitados debido a que Sky Service S.A. efectúa vuelos charters hacia/desde Cuba. La Referencia (b) prohíbe a las compañías estadounidenses la exportación de artículos para apoyar "cualquier aeronave matriculada en, propiedad de, controlada por o bajo condiciones charter o de arrendamiento a cualquier país incluido en el grupo de países D: Cuba, Libia, o cualquier nacional de estos países". Agradecemos su interés en nuestros productos, pero la compañía Boeing está obligada por estas regulaciones.

Sinceramente suyo,

Por la compañía Boeing:

Millie Edmolnds
Gerente de Contratos

Se adjunta: regulaciones de la Administración de Exportaciones, Sección 740.15

c.c. Ron Farnsworth, Representante de Servicios de Campo de la Boeing.

The Boeing Company
P.O. Box 3707
Seattle, WA 98122-0707

MTE-1335

March 1, 2002

Sky Service S.A.

Nuble No. 179

Santiago

Chile

Attention: Mr. Jürgen Paulmann
General Manager

Mr. Jose M. Rebolledo
Abogado U.C. / Attorney At Law - Empresas JP

Subject: Request for Boeing Support

Reference: (a) Fax from Mr. Rebolledo dated February 12, 2002 requesting Boeing to provide technical data, spare parts and engineering support

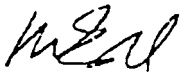
(b) Department of Commerce Export Administration Regulations
Section 740.15

Dear Gentlemen,

In reply to reference (a), Boeing unfortunately will not be able to provide the products and services as requested because Sky Service S.A. conducts charter flights to and from Cuba. Reference (b) prohibits United States companies from exporting items to support "any aircraft registered in, owned or controlled by, or under charter or lease to a country included in Country Group D:1, Cuba, Libya, or a national of any of these countries." We appreciate your interest in our products, but The Boeing Company is bound by these regulations.

Very truly yours,

THE BOEING COMPANY


Millie Edmonds
Contracts Manager
Tel: (206) 766-2416
Fax: (425) 237-1706
E-mail: millie.edmonds@boeing.com

Attachment Export Administration Regulations Section 740.15

Copy: Ron Farnsworth, Boeing Field Service Representative

OBJ: Informa situación de Autorización
Técnica Operativa de Sky Service

- REF.: 1) Resolución Exenta N° 0199 de 28.JUN.2002 de DGAC.
2) Informe de Auditoría de fecha 29.JUL.2002 de DGAC.
3) Carta N° 6-1171-MTE-1335 de 01.MAR.2002 de The Boeing Company.
4) Carta SIM 150/02 de 30.AGO.2002 de Sky Airline.
5) OF.(O) N° 08/2/4215 de 05.SEP.2002 de Subdirección de Aeronavegabilidad.
6) Reglamento DAR 06 y DAP 06 01.

SANTIAGO,

DE DIRECCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

PARA SKY SERVICE S.A.

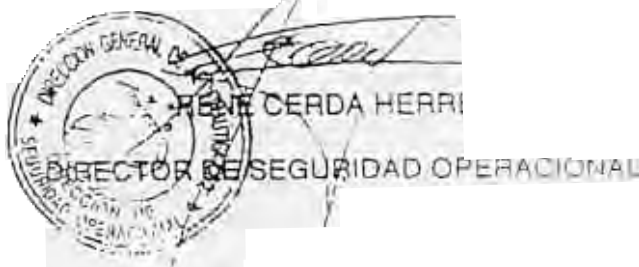
Como es de su conocimiento, entre los días 15 y 19 de Julio pasado se practicó la Auditoría ordenada por documento de la referencia 1), cuyas conclusiones fueron consignadas en Informe citado como referencia 2).

2. Específicamente, el Párrafo 4, letra i) V de este Informe hace mención a la necesidad de actualización de las publicaciones técnicas del área de mantenimiento, materia que esa empresa no estaba a esa fecha observando adecuadamente. En consideración a ello, se estableció plazo hasta el 30.AGO.2002 para subsanar dicha observación.
3. Por documento de la referencia 4) esa empresa manifestó que la actualización de sus publicaciones técnicas se realizaría mediante la suscripción con el fabricante, sin embargo, por carta de la referencia 3) emitida con fecha 01.MAR.2002, la Boeing Company ya había comunicado oficialmente y en forma directa a esa empresa que, por disposiciones federales del Gobierno norteamericano, se encontraba impedida de proveer productos, servicios y cualquier otro medio de apoyo a Sky Service S.A. dadas sus operaciones charter en y desde Cuba.
4. Por otra parte, la Subdirección de Aeronavegabilidad, en oficio de la referencia 5) de fecha 05.SEP.2002 le expresó a esa empresa que las publicaciones técnicas a que venimos haciendo mención debían, a más tardar el 12.SEP.2002, ser refrendadas con un contrato con el fabricante de sus aeronaves para efectos de comprometer su actualización periódica.
5. En consecuencia, considerando que al 01.SEP.2002 toda la flota Boeing 737-200 de esa compañía se encontraba con sus publicaciones operacionales y de mantenimiento no vigentes, y atendido lo expresado en los puntos precedentes, esta Dirección, en cumplimiento de lo establecido por las

normas de la referencia 6), ha resuelto proceder a la revocación de la Autorización Técnica Operativa de Sky Service S.A. a contar del 13.OCT.2002, si es que a esa fecha no se cuenta con una solución integral, permanente y reglamentaria para el suministro de la información operacional y de mantenimiento correspondiente a las aeronaves que opera esa empresa.

6. La fecha prevista para la resolución antes indicada tiene por objeto posibilitar a Sky Service S.A. la realización de las gestiones necesarias para recuperar su condición de seguridad de vuelo o, de no ser posible aquello, proceda a adoptar las medidas para que sus pasajeros no resulten afectados por el eventual cese de operaciones a la medianoche del día indicado.
- 7 Finalmente, se hace presente a Ud. que con el propósito de precaver la seguridad en las operaciones que restan hasta la fecha señalada, esta Dirección ha dispuesto la fiscalización permanente de sus actividades de vuelo y de mantenimiento, a partir de hoy y durante todo este periodo.

Saluda a US



DISTRIBUCIÓN:

- 1.- Sky Service S.A.
- 2.- DGAC, Dirección de Seguridad Operacional
- 3.- DGAC, Fiscalía (SkyService2.doc)

Anexo 1

GENERAL DIRECTORATE OF CIVIL AERONAUTICS DGAC. OF, No. 296/4849
DIRECTORATE OF OPERATIONAL SECURITY.

OBJ: Report on technical-operational authorization of Sky Service.

- REF: 1) DGAC's Exempt Resolution No. 0199 dated June 28, 2002.
2) DGAC's Audit report dated July 29, 2002.
3) Boeing Company's letter, No. 6-1171-MTE-1335 dated March 01, 2002.
4) Sky Airline's SIM letter 150/02 dated August 30, 2002.
5) Airworthiness Vice Direction's OF.(O) No. 08/2/4215 dated September 05, 2002.
6) DAR 06 and DAP 06 01 Rules.

Santiago

From: DIRECTORATE OF OPERATIONAL SAFETY

To: Sky Service S.A.

As you know, between the 15-19 July an audit was performed under document reference 1). Conclusions of which were stated on document reference 2).

2. On this report, specifically in paragraph 4 i) V mention is made to the need of updating technical publications in the maintenance field, which was not being properly observed by that company by that time. Taking that into consideration, a new dateline was established until August 30, 202 to comply with such observation.
3. Through document reference 4), that company expressed that updating of its technical publications would be performed by subscription with the manufacturer. Letter reference 3) dated March 01, 202, however, states that Boeing Company had officially and directly informed already to that company that, under federal provision of the U.S. government, it was prevented to provide products, services and any other means of support to Sky Service due to its charter operations in /from Cuba.
4. On the other hand, the Directorate of Airworthiness, in reference 5 dated September 5, 2002, expressed to that company that above-mentioned technical publications should be legalized by means of a contract with its aircraft's manufacturer no later than the 12th September 2002, in order to guarantee their periodic updating.
5. Consequently, considering that the company's total fleet of Boeing 737-200 had not updated its operational and maintenance publications up to the 1st September 2002, and taking into consideration everything stated in the aforementioned issues, this Directorate in compliance with standards mentioned in reference 6), resolves to proceed to revoke the Technical-Operational Authorization of Sky Service S.A. as of October 13, 2002 in case no permanent, integral and regulatory solution had not been implemented for the provision of the operational and maintenance information corresponding to aircraft operated by that company.

Anexo 1

- 2 -

6. The date foreseen for the aforementioned resolution has the purpose to enable Sky Service to conduct the necessary arrangements in order to recover its flight safety condition or, in case this were not possible, proceed to adopt measures in order not to affect its passengers by an eventual cease in operations at midnight of the aforementioned date.
7. Finally, we inform you that, with the purpose to take precautions in the safety of operations up to the above-mentioned date, this Directorate has order the permanent supervision of your flight and maintenance activities as of the present date and throughout this period.

With kind regards,

Ree Carda Herri
Director, Operational Security

Distribution:

Sky Service S.A.
Directorate of Operational Security, DGAC.
Inspector's Office DGAC (Sky Service 2.doc.)

CORRIGAN TECHNOLOGIES INC

Calle 90 # 301 esq. a 3ra., Playa, C.Habana, Cuba

Tel: (537) 204 4178 Fax: (537) 204 4179

e-mail: corrigan@enet.cu

Licencia 388 / 14-03-2003

Ciudad de la Habana, 8 de marzo del 2004

"Año del 45 aniversario del triunfo de la Revolución"

Ing.Argimiro Ojeda V.

Vicepresidente

I.A.C.C.

Re: Información solicitada sobre negación de Compañía norteamericana a vender piezas de repuesto a Cuba, para detectores de explosivos modelo 97HS.

Estimado Co.Argimiro

En primer lugar reciba nuestro cordial saludo. Anexo a la presente le estamos haciendo llegar la información solicitada por usted, en la cual se demuestra que la Compañía norteamericana Ion Track Instruments Ltd. (actualmente GE Interlogix) se negó a suministrar piezas de repuesto para los detectores de explosivos modelo 97 HS, que son empleados por personal de Seguridad de Vuelos de Cubana de Aviación. Es bueno señalar que esta propia Compañía, cuando aún era de nacionalidad británica, suministró un número determinado de estos detectores a Cuba.

A continuación enumeramos y hacemos una breve explicación de los documentos que usted recibe:

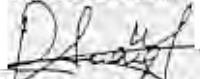
- 1- Carta de Ion Track Instruments fechada 25 de Marzo de 1999, en la cual se declara a la Compañía británica Scanna MSC Ltd. como el Agente Exclusivo para la venta de productos de detección de explosivos en el territorio de la República de Cuba. Aunque esta carta plantea un período de validez de un año, Scanna era aún el Agente Exclusivo al producirse la negativa del suministro de piezas en el año 2002.
- 2- Carta de Scanna MSC Ltd. fechada 6 de Abril de 1999, en la cual se nombra a la Compañía canadiense Secure Solutions Inc. como el Agente Exclusivo de Scanna, para la venta de productos de detección de explosivos en Cuba (incluido el modelo 97 HS). Secure Solutions Inc. es una de las compañías propiedad de la familia Corrigan en Canadá.

717125
12/03/04
RC/0334

- 3- Carta del Departamento de Industria y Comercio de la Organización de Control de Exportaciones, perteneciente al gobierno británico, fechada 4 de Marzo del 2002. En esta carta dirigida a Scanna MSC Ltd. se informaba que la Licencia de Exportación que Scanna había solicitado para exportar piezas de repuesto con Cubana de Aviación como Usuario Final, había sido aprobada y se anexaba la copia de la Licencia. Esta Licencia que había sido solicitada cumpliendo todos los requisitos establecidos por el gobierno británico, otorgaba a Cuba el derecho de adquirir piezas de repuesto para equipos modelo 97 HS. Cabe destacar que estos equipos habían sido adquiridos por Cubana de Aviación antes de la aprobación de esta Licencia para piezas de repuesto y que además en el propio momento de la adquisición de los equipos, el gobierno británico había emitido la correspondiente Licencia, para que Scanna exportara a Secure Solutions un número determinado de detectores modelo 97 HS, con Cubana de Aviación como Usuario Final.
- 4- Carta de Ion Track Instruments fechada 25 de Marzo del 2002, en la cual se comunica a Scanna MSC Ltd. que ahora Ion Track era una Compañía norteamericana y que se veían imposibilitados de suministrar cualquier producto a Cuba, producto del embargo existente por parte del gobierno de los Estados Unidos de América.

Argimiro por favor no vacile en contactarnos ante cualquier duda al respecto, siempre estaremos a su disposición.

Sinceramente



Ing. René Suárez G

Gerente

Sucursal

CORRIGAN TECHNOLOGIES INC.
LICENCIA 388/14-03-2003.

Traducción

CORRIGAN TECHNOLOGIES INC.

Havana, March 8th, 2004

Eng. Argimiro Ojeda V.
Vice President, IACC

Ref: Information requested on refusal to sell spare parts for explosive detectors model 97 Hs to Cuba by a U.S.-registered company.

Dear friend Argimiro:

First of all, receive my warmest regards. Attached you shall find information requested showing the refusal of the U.S. company Ion Track Instruments Ltd. (presently GE Interlogix) to sell spare parts for explosive detectors model 97 HS, used by Cubana de Aviación's Security staff. We would like to point out that this company, when property of British nationals, provided a certain number of this detectors to Cuba.

Following, a relation and brief explanation of the documents you should receive:

- 1- Letter from Ion Track Instruments, dated March 25, 1999, declaring the British company Scanna MSC Ltd. as Exclusive Agent for the sale of explosive detection products in the territory of the Republic of Cuba. In spite of the fact that this letter stated a validity of one year, Scanna was still Exclusive Agent when refusal to supply of parts occurred in year 2002.
- 2- Letter from Scanna MSC Ltd. dated April 6, 1999, nominating the Canadian company Secure Solutions Inc. as Scanna's Exclusive Agent for the sale of explosive detection products in Cuba (Model 97 HS included). Secure Solutions Inc, is one of the companies owned by Corrigan family in Canada.
- 3- Letter from the Department of Industry and Commerce of the Exports Control Organization of the British government, dated March 4, 2002. This letter addressed to Scanna MSC Ltd. informs that the Export License requested by Scanna in order to export spare parts having Cubana de Aviación as End User had been approved and a copy of the license was enclosed in this letter. This license, which had been requested, complying with all requirements established by the British government, granted Cuba the right to acquire spare parts for model 97 HS equipment. We should point out the fact that these equipment had been acquired by Cubana de Aviación before this license for spare parts had been approved and also, at the time of the equipment acquisition, the British government issued the corresponding license for Scanna to export to Secure Solutions a certain number of model 97 HS detectors, having Cubana de Aviación as End User.

Anexo 2

- 2 -

- 4- Letter from Ion Track Instruments dated March 25, 2002 notifying Scanna MSC Ltd. that Ion Track has become a U.S. company and the inability thereof to supply any product to Cuba, on account of the existing embargo by the U.S. government.

Kindly do not hesitate to contact us, Argimiro, in case of any doubt in this reference, we shall always remain at our disposal.

Sincerely,

René Suárez G.
Manager, Branch Office

Corrigan Technologies Inc.

(Traducción al español)

Ion Track Instruments Ltd.

Nuestra ref: SW/cc

Marzo 25 de 1999

A quien pueda interesar:

La presente es para confirmar que Scanna MSC Ltd. sita en 104 New Bond Street, Londres, W / Y 9 LG, se encuentra autorizada a fungir como Agente Exclusivo de Ion Track Instruments en Cuba, a los efectos de la venta de nuestros productos para detección de explosivos, incluyendo el modelo 97 H S.

Validez: un año a partir del 25 de marzo de 1999.

Steve Williams
Gerente de Ventas y Comercialización
En representación de Ion Track Instruments.

FROM

04 99 102 14:52 FAX 0171 355 3550
0-ATA-99 102 15:15

PHONE NO. : 9057021495

Mar 05 2004 02:32PM P3

ION TRACK INSTRUMENTS

FAX NO. 01223 630133

2. 2

ION TRACK
INSTRUMENTS

Ion Track
London Rd
Cambridge

UK

1-1

7-11 (01223 830000)
Cambridge CB2 3RQ
01223 630133

Our Ref: 9W/cc

25 March 1999

To Whom It May Concern,

This is to confirm that Seanna MSC Ltd. of 104 New Bond Street, LONDON, W1Y 9LG are authorised to act as Ion Track Instruments' exclusive Agent in Cuba for the sale of our explosive detection products including the Model 97HS Explosive Detector.

Validity: one year from 25 March 1999.

C. Williams

Steve Williams

Sales & Marketing Manager

FOR AND ON BEHALF OF ION TRACK INSTRUMENTS



Ion Track Instruments, A Division of An Qualtek Ltd
Office in Cambridge, UK and Spang, USA

Registered in
England

(Traducción al español)

Ion Track Instruments Ltd.

Nuestra ref: SW/zoh

Kirsten Wilson
Scanna MSC Ltd.

Marzo 25 de 1999

Estimado Kirsten:

Ref.: Orden Abierta para Cuba. Orden # PO2004.

Seguidamente a nuestra conversación sostenida la pasada semana, permíteme confirmarte nuestra actual situación con respecto a los embarques a Cuba.

Ion Track Instruments Limited es ahora una compañía de matrícula estadounidense y como tal, desafortunadamente, nos encontramos imposibilitados de embarcar cualquier producto hacia Cuba debido al actual embargo por parte de los EE.UU.

Perdona por los inconvenientes que esto habrá de ocasionar a ti y a tu cliente.

No dudes en hacer contacto conmigo si puedo ser de ayuda en el futuro en este sentido.

Te saluda,

Zov O'Hagan
Gerente de Embarques.

FROM

US/03 04 FRI 17:48 FAX +44 20 7388 3888

PHONE NO. : 9057021495

Mar 05 2004 02:25PM P5

0004

EUROPEAN COMMUNITY

Export of Dual-Use Items (reg.(EC) No 1334/2000)

1 Bis	1. Exporter Scanm Msc Ltd 111 New Bond Street London United Kingdom W1S 1SU United Kingdom	2. Licence Number UK02/00952P	3. Expiry Date 04/03/04
----------	--	----------------------------------	----------------------------

LICENCE

Standard Conditions

For the purposes of the Council Regulation (EC) NO. 1334/2000, and the Dual-Use Items (Export Control)

Regulations 2000 the Secretary of State licences the exporter above to export the above goods to the consignee and the end user above within a period up to the Expiry date shown in box 3 of this licence, subject to conditions attached or specified in this licence.

Conditions of the licence. Subject to conditions 2 and 4 this licence must be produced in the proper office of HM Customs and Excise with the shipping documents when the goods are presented to him for exportation unless that officer allows otherwise.

If the goods are being shipped to a destination in the territory of a Member State of the European Community, the exporter shall present this licence to the proper office of HM Customs and Excise at least three working days before the date of the proposed shipment, identifying a location where the goods will be capable of inspection at any time during those three days, or shall comply with such alternative arrangements as are agreed with an officer of HM Customs and Excise. This condition shall not apply where the goods being shipped are firearms covered by EC Directive 91/477/EEC or ammunition for use therewith.

If the goods are being shipped to a destination in the territory of a Member State of the European Community, a copy of this licence must accompany the goods to the destination.

If the goods are being sent by post, the licence must be surrendered at the time of posting by being attached in an envelope marked "Import Licence" to the outside of the package, or if in a batch, to one package.

The licence must be returned to the Department of Trade and Industry (see address in box 6 on the front of this Export Licence form) on expiry even if not exhausted.

6. Goods listed in Part III of Schedule 1 (known as 'The Military List') to an EC destination or destinations.

Prior to the exportation of the goods to a destination in a Member State of the European Communities, the licensee shall complete to the best of his knowledge, a form entitled "Declaration on intra-community movement of arms, munitions, war material and other military goods" available from the ECO Helpline (telephone 020 7215 8170). The completed declaration must be attached to the copy of the licence which accompanies the goods to their destination. The exporter shall keep copies of each completed declaration for at least four years from the date of the relevant exportation.

General Notes: This licence may be modified or revoked at any time by the Department of Trade and Industry.

The licence is not transferable and may not be altered except by the Department of Trade and Industry.

Nothing in this licence shall affect any prohibition or restriction on the exportation or the carrying out of any other act with respect to the exportation of any of the goods concerned under, or by virtue of, any enactment other than a prohibition or restriction in the legislation under which this licence was issued, as set out above.

If the goods are being sent by post the licence is valid for one posting only, even if the quantity of goods is less than that shown on the licence.

The licence may also be subject to further conditions, please read it carefully.

Details of any changes to export control regulations are published in Lloyd's list every Thursday.

The box numbers used on the licence form follow those in the model annexed to Council Regulation (EC, No. 1334/2000).

Warning: Failure to comply with any condition attaching to this licence may lead to forfeiture of the goods or to prosecution under the Customs and Excise Management Act 1979, or in the case of military goods, the Export of Goods (Control) Order 1994, or in the case of dual-use items, the Dual-Use Items (Export Control) Regulations 2000.

FROM :

PHONE NO. 9057021495

Mar

05/03/04 FRI 17:50 FAX +44 20 7333 3880

EUROPEAN COMMUNITY

Export of Dual-Use Items (reg.(EC) No 1334/2000)

1	1. Exporter	2. License Number	3. Expiry Date
Bis	Seanna Msc Ltd 104 New Bond Street London United Kingdom W1S 1SU United Kingdom	UK12/00932P	04/03/04

FOR ITEMS LICENSABLE UNDER COUNCIL REGULATION (EC) No. 1334/2000 ("Dual-Use Items")

This licence is a Community licence for the purposes of the above Regulation and the Dual-Use Items (Export Control) Regulations 2000.

Where the goods are to be exported out of the Community from another Member State, this licence shall be presented to the appropriate authorities in that Member State if requested.

NB: If this licence has been issued for an export to another Member State, then these goods will require a further licence if they are to be exported from the Community.

LICENCE

RQM

03.03.04 FRI 17:31 FAX +44 20 7388 8888
25/03/2002 17:47 01223728889

PHONE NO. : 9057021495

Mar. 05 2004 02:23PM P1

0001

ION TRACK UK

PAGE 02



Ion Track Instruments Limited
Grinary House
Station Road
Great Shelford
Cambridge CB2 5LT
United Kingdom
Tel: + 44 (0) 1223 728888
Fax: + 44 (0) 1223 728889
E-Mail: sales@iontrack.co.uk

25th March 2002

Our ref: SW/zoh

Kirron Wilson
Seaton MSC LTD
104 New Bond Street
London
W1S 1BU

Dear Kirron

REF Open order for Cuba Order # PO2004

Further to our conversation from last week please let me confirm our current situation regarding shipments to Cuba.

Ion Track Instruments Limited is now a USA registered company and as such we are unfortunately unable to ship any ITI products to Cuba due current USA embargos.

I apologise for the inconvenience this will have caused both you and your customer.

Please do not hesitate to contact me if I can be of further assistance in this matter.

Best regards

Zoe O'Hagan
Shipping Manager



Registered Office at above Registered in England & Wales No. 385057

03/04/04

Traducción

SABRE

Travel Information Network

Febrero 1ro. de 1999

Sr. Luis Alvarez Ortiz
Gerente de Automatización del Servicio de Pasajeros.
Cubana de Aviación S.A.

Via Fax: 011-533-33-3323

Estimado S. Álvarez:

La carta dirigida por Ud. a nuestra oficina central en Dallas con fecha 18 de diciembre de 1998, ha sido entregada en nuestra oficina para manejar la situación.

Le agradecemos su interés en SABRE. Desafortunadamente, debido a la ley estadounidense existente con relación al comercio con Cuba, no podemos ampliar la participación de Cubana de Aviación en SABRE.

Lamentamos esta acción, pero esperamos el momento en el futuro donde podamos concluir un Acuerdo de Participación de Transportista con Cubana de Aviación.

No dude en hacer contacto conmigo en caso de cualquier pregunta.

Entretanto, quedo de Ud.

Sinceramente,

Meter Vargas.
Director para Latinoamérica y el Caribe
SABRE Travel Information Network.

PV/glc.

(Traducción al español)

WORLDSPAN

Atlanta, 22 de julio de 1998

Sr. Luis Alvarez Ortiz
Gerente de Automatización del Servicio de Pasajeros.
Cubana de Aviación S.A.

Estimado Señor Alvarez:

Espero que todo vaya bien. A principios del presente año le envié el Acuerdo de Participación de Transportista WORLDSPAN y le solicito acuse de haber recibido el mismo. Si pudiera proporcionarme una dirección de correo electrónico le enviaré otra copia de dicho documento por esa vía.

Como conoce, WORLDSPAN posee una participación dominante en muchos países europeos y, como tal, podría proporcionar a Cubana muchos nuevos negocios.

En tanto que sería un gran honor el dar la bienvenida a Cubana en el sistema WORLDSPAN, consideramos que no es posible concluir un Acuerdo de Participación de Transportista en este momento dado el ambiente político actual. No obstante, estoy planificando pasar dos días en La Habana entre el 13-14 de noviembre, y sería un gran placer para mí el reunirme con Ud.

Muchas gracias por su interés en WORLDSPAN. Puede estar seguro que haré cuanto sea posible por concluir un acuerdo con Cubana.

Sinceramente,

Eric D. Swendsen
Primer Gerente de Cuentas

WORLDSPAN, Ventas y Comercialización de Líneas Aéreas.

ANEXO 3



February 1, 1999

Mr. Luis Alvarez Ortiz
Passenger Service Automation Manager
Cubana de Aviacion S.A.

Via Fax: 011-53-33-3323

Dear Mr. Alvarez:

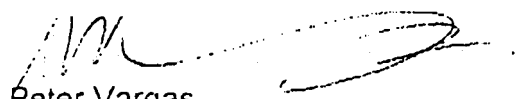
Your letter dated December 18, 1998 addressed to our headquarters in Dallas has been forward to our office for handling.

We thank you for your interest in SABRE. Unfortunately, because of existing U.S. law relating to trade with Cuba, we are not able to extend Cubana de Aviacion participation in SABRE.

We regret this action but look forward to the time in the future when we will be able to conclude a Carrier Participation Agreement with Cubana de Aviacion.

Please do not hesitate to contact me if you have any questions, in the meantime I remain.

Yours truly,



Peter Vargas
Director
Latin America and Caribbean
SABRE Travel Information Network

PV/glc

A.T./04Feb99

WORLDSPAN

Atlanta, July 22, 1998

Sr. Luis Alvarez Ortiz
Passenger Services Automation Manager
Cubana de Aviación S.A.

Estimado Sr. Alvarez:

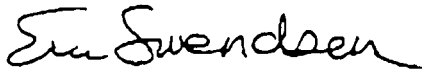
Espero que todo va bien. I sent you the WORLDSPAN Participating Carrier Agreement earlier this year and am requesting acknowledgement that you received the document. If you can provide an email address I will send another copy by email.

As you know, WORLDSPAN has a dominant marketshare in many European countries and as such would be able to provide Cubana with much new business.

While it would be a great honor to welcome Cubana into the WORLDSPAN system, we believe that it is not possible to conclude a Participating Carrier Agreement at this time given the current political environment. However, I am planning to spend 2 days in Habana around 13-14 November so it would be a great pleasure to meet you.

Thank you very much for your interest in WORLDSPAN. Rest assured I will do everything possible to conclude an agreement with Cubana.

Sincerely,



Eric D. Swendsen
Senior Account Manager
WORLDSPAN Airline Sales & Marketing

Tel: (770) 563-6324

Fax: (770) 563-7944

Email: eric.swendsen@worldspan.com

TELEFONO: (51 1) 575-3664
WEB SITE: clacsec.lima.icao.int
E-mail: clacsec@lima.icao.int

FAX: (51 1) 575-1743
SITA: LIMCAYA

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/CE/67-NE/03
06/09/04

LVXII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Montreal, Canadá, 26 y 27 de septiembre de 2004)

Cuestión 2 del Orden del Día:

Guía de orientación y notas de estudio para el 35° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI.

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

1. Conforme a lo acordado por el GEPEJTA en su Décima Cuarta reunión (Caracas, Venezuela, 24 al 26 de agosto de 2004), 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 35° 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. Las notas de estudio y/o informativas figuran como **Anexos** a la Guía de Orientación.

2. De igual manera y, tal como lo acordara el Comité Ejecutivo, en su LXI Reunión (Medellín, Colombia, 30 de junio y 1° de julio de 2004), se 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, 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, el Comité Ejecutivo deberá designar los Puntos Focales que llevarán la posición de la CLAC conforme los temas en los que se ha llegado a un acuerdo, así como a los delegados que se encargarán de presentar las notas de estudio y/o informativas durante la Asamblea.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

4. 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”, designando a los Puntos Focales.
 - c) Designar los delegados que presentarán las notas de estudio en nombre de los Estados miembros de la CLAC y establecer la estrategia para defender la posición regional durante los debates.

GUÍA DE ORIENTACIÓN
TRATAMIENTO DE LOS ASUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL
DEL 35° 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 35° 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	Asunto a tratar	Posición / Acción
Cuestión 10: Elección de los Estados contratantes 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.	• Apoyar las candidaturas presentadas por los países miembros de la CLAC, procurando 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: Parte I: Brasil Parte II: Argentina, México y Colombia. Parte III: Chile, Honduras, Perú y Santa Lucía. • Se está presentando una nota de estudio en la que se da a conocer a la comunidad aeronáutica internacional la lista de Estados miembros de la CLAC que postularán al Consejo de la OACI, solicitando el apoyo respectivo (Anexo 1). • Apoyar las candidaturas presentadas por los países miembros de la CAFAC, la CEAC y la CAAC, y realizar los acercamientos necesarios con dichas organizaciones para solicitar el apoyo respectivo: <u>Estados CAFAC</u> Parte II: Egipto, Sudáfrica y Nigeria Parte III: Camerún, Mozambique, Ghana, Túnez y Etiopía <u>Estados CEAC</u> Parte I: Alemania, Francia, Italia y Reino Unido Parte II: España, Finlandia y Austria Parte III: Hungría

Cuestión	Asunto a tratar	Posición / Acción
		<u>Estados CAAC</u> Parte II: Arabia Saudita y Egipto Parte III: Túnez y Líbano 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 (26 y 27 de septiembre de 2004), quienes a su vez transmitirán a los Estados miembros de sus respectivas Comisiones sobre el particular.
Cuestión 12: Cumplimiento por parte de los Estados contratantes de sus obligaciones financieras respecto de la Organización. Cuestión 12.1: Informe sobre los arreglos para liquidar las cuotas atrasadas. Cuestión 12.2: Medidas que han de ser tomadas en el caso de que los Estados contratantes no cumplan sus obligaciones financieras con respecto a la Organización	El Consejo presentará un informe que permitirá considerar la situación de los Estados que estén considerablemente atrasados en el pago de sus cuotas y los acuerdos que puedan haber concertado para liquidarlas. Las Resoluciones A21-10 y A31-26, Cláusula 3, de la Asamblea tratan de este asunto.	• 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 A33-27 de la Asamblea de la OACI), alentar la suscripción de convenios de pago en condiciones aceptables entre los Estados deudores y la OACI.
Cuestión 13.2: Transición para una nueva política de cooperación técnica	El Consejo presentará un informe sobre el estado de las medidas complementarias de la Resolución A33-21 de la Asamblea. En dicho informe se presentará información actualizada sobre la aplicación gradual del concepto de plantilla básica y la integración gradual de la Dirección de cooperación técnica en la estructura de la Organización, y se propondrá actualizar la nueva política de cooperación técnica así como la utilización del Mecanismo de financiamiento de la ejecución de los objetivos de la OACI (OIFM). En la nota se presentará también una resolución refundida relativa a todas las actividades y los programas de cooperación técnica.	• Reiterar la necesidad de los países en desarrollo de tener acceso a los recursos de cooperación técnica y ayuda complementaria, en condiciones preferentes. • Buscar el apoyo de los otros Organismos regionales para sustentar la posición mencionada. • Se está presentando una nota de estudio sustentando la importancia de la región en el campo de la cooperación técnica y la necesidad de descentralizar la gestión en este campo, dotando a las Oficinas Regionales de suficientes

Cuestión	Asunto a tratar	Posición / Acción
		recursos humanos y financieros, tomando en cuenta la cantidad y monto de proyectos que se manejan en cada región (Anexo 2).
Cuestión 14: Seguridad de la aviación Cuestión 14.1: Evolución posterior al 33° período de sesiones de la Asamblea.	El Consejo informará sobre las medidas adoptadas de conformidad con la Resolución A33-1 de la Asamblea, incluyendo los resultados de la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en febrero de 2002 y la adopción del Plan de acción de seguridad de la aviación en junio de 2002 y su subsiguiente ejecución. A la luz de esto y de importantes acontecimientos ocurridos en la esfera de la seguridad de la aviación después del 33° período de sesiones de la Asamblea, el Consejo presentará propuestas para continuar el Plan de acción en el trienio 2005-2007 y actualizar la <i>Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita</i> (Resolución A33-2 de la Asamblea).	• Se está presentando una nota de estudio sobre la posición regional respecto a la Enmienda 11 del Anexo 17 al Convenio sobre aviación civil internacional, tomando en cuenta el trabajo desarrollado por el Grupo AVSEC de la CLAC (Anexo 3). • Se está presentando una nota de estudio en la que se plantea una posición común respecto a la implementación de las normas y recomendaciones establecidas en el Anexo 17 al Convenio sobre aviación civil internacional, tomando en cuenta los elevados costos que implican la implementación de determinadas medidas, en consonancia con la diferencia en el nivel de amenaza de los Estados de la región y otros Estados Contratantes (Anexo 4). • Se presentará una nota de estudio que aborda la preocupación de los Estados miembros de la CLAC con relación a la inclusión de un agente policial, entrenado y armado, en vuelos específicos de las empresas aéreas de nuestra región, hacia, desde y sobrevolando los Estados Unidos (Anexo 5).
Cuestión 14.2: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP).	En cumplimiento de la Resolución A33-1 de la Asamblea, el Consejo presentará un informe sobre el establecimiento del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI, incluyendo los logros, la gestión y el funcionamiento del programa, las auditorías relacionadas con el Anexo 17 completadas, un análisis preliminar de las auditorías iniciales y el progreso del USAP previsto para el trienio 2005-2007.	• Mantener una posición de apoyo al Programa de auditorías de la OACI, reiterando la necesidad de que los Estados dispongan a tiempo de toda la información y documentación para llevar a cabo exitosamente los procesos de auditoría. • Al igual que en otras actividades, la posición regional debería apuntar a la regionalización de las auditorías para aliviar la carga presupuestaria de la OACI.
Cuestión 15: Protección del medio ambiente	El Consejo presentará informes sobre las actividades con respecto a: a) ruido de las aeronaves, incluyendo la elaboración de orientación para ayudar a los Estados a poner en práctica el concepto de	• Apoyar las medidas que aseguren un medio ambiente sostenible y que puedan ser cumplidas por la mayoría de los países en desarrollo integrantes de la OACI.

Cuestión	Asunto a tratar	Posición / Acción
	enfoque equilibrado para la gestión del ruido; y b) limitar o reducir las repercusiones ambientales de las emisiones de los motores de aeronave, incluyendo los resultados de la labor sobre soluciones técnicas y medidas basadas en criterios de mercado. En este contexto, el Consejo presentará propuestas para actualizar la <i>Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente</i> (Resolución A33-7 de la Asamblea).	• Reiterar la necesidad de que la OACI debe ser el organismo responsable de la política del medio ambiente en materia de transporte aéreo y el establecimiento de medidas preferenciales a favor de los países en desarrollo. • Destacar la afectación sobre restricciones que puedan tener las líneas aéreas de la región, cuyas aeronaves no cumplan con dictámenes restrictivos, como el europeo. • Asumir una posición contraria a cualquier forma de cobro, en el ámbito doméstico, regional o global, de tarifas relacionadas a emisiones CO2 de los países en desarrollo. • En caso la Asamblea apruebe cualquier sistema de cobranza de tarifas por emisión de gases de motores de aviación, coordinar con los demás países en desarrollo para hacer un frente común para la no aplicación en sus territorios y regiones. • Se está presentando una nota de estudio dando a conocer la posición de la región respecto a esta materia y las políticas que se mantendrán en el futuro, considerando, entre otras cosas, el criterio regional de oponerse a cualquier cargo o gravamen que pretenda introducirse por la emisión de gases de los motores (Anexo 6).
Cuestión 16: Mejoramiento de la seguridad operacional. Cuestión 16.1: Informe sobre la situación de la ejecución del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)	En cumplimiento de la Resolución A33-8 de la Asamblea, el Consejo presentará un informe sobre la ejecución del USOAP, en el que se tratará de los antecedentes del programa y se presentará información sobre: dirección general y funcionamiento del programa; auditorías y misiones de seguimiento de auditoría completadas con respecto a los Anexos 1, 6 y 8; principales resultados de las auditorías y de las misiones de seguimiento de auditoría partiendo de la información extraída de la base de datos sobre resultados y diferencias basados en las auditorías; medidas correctivas adoptadas por los Estados e información actualizada sobre el estado de aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) y los elementos críticos de un sistema de	• Se está presentando una nota de estudio en la que se da a conocer la actual situación del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, así como la situación de la región centroamericana (ACSA). Asimismo, se pone en conocimiento el trabajo que vienen desarrollando los Estados miembros de la CLAC en materia de seguridad del transporte aéreo internacional y la importancia de su regionalización en beneficio de los Estados que conforman diferentes iniciativas y/u organizaciones regionales para cumplir los SARPS de los Anexos 1, 6 y 8 al Convenio sobre aviación civil internacional (Anexo 7).

Cuestión	Asunto a tratar	Posición / Acción
	vigilancia de la seguridad operacional. El Consejo también presentará un informe sobre la ampliación del programa a los Anexos 11, 13 y 14 y resultados iniciales de las auditorías llevadas a cabo en las esferas de ampliación.	Se está presentando una nota de estudio en donde se hace un examen de los aspectos relacionados con la gestión de la seguridad ATM en relación con la implantación por los Estados de programas de seguridad ATS en el espacio aéreo y aeródromos bajo su responsabilidad (Anexo 8).
Cuestión 16.2: Transición a un enfoque en función de los sistemas para las auditorías del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)	El Consejo presentará una propuesta para que el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional ponga en práctica un enfoque en función de los sistemas para la realización de auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional a partir de 2005. De la experiencia adquirida a raíz de las auditorías realizadas sobre una base de Anexo por Anexo se desprende que los SARPS contenidos en los diversos Anexos son interdependientes y, fundamentalmente, fueron concebidos para reforzar la seguridad operacional. No obstante, el enfoque de Anexo por Anexo no permite que la OACI examine la eficacia de la totalidad del sistema de vigilancia de la seguridad operacional de un Estado. Un programa de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional que emplee un enfoque en función de los sistemas para las auditorías y que se ocupe a la vez de la aplicación por los Estados de todas las disposiciones interrelacionadas relativas a la seguridad operacional serviría para evaluar la capacidad de cada Estado contratante para establecer y mantener un sistema eficaz de vigilancia de la seguridad operacional.	- Tomando en consideración la importancia del tema, mantener una posición de total apoyo a las actividades de auditoría y a los sistemas regionales. - Respaldar el nuevo programa, siempre y cuando se disponga del financiamiento pertinente.
Cuestión 17: Perfeccionamiento de las normas	El Consejo presentará un informe sobre los medios de perfeccionar aún más las normas de la OACI. El informe se añadirá a la experiencia adquirida con el cumplimiento de la Resolución A33-14 de la Asamblea, Apéndice A y se ocupará, en particular, de la ampliación del concepto de la separación de las normas y métodos recomendados (SARPS) básicos y las especificaciones técnicas detalladas. De conformidad con la Resolución A33-3 de la Asamblea, el informe versará asimismo sobre los medios de abreviar el proceso de aprobación y adopción de los SARPS considerados de importancia clave para la seguridad y protección de la aviación civil. Además, el Consejo presentará propuestas relativas al mejoramiento del proceso de elaboración y adopción de SARPS en general.	Apoyar la tendencia hacia la simplificación de normas de la OACI y elaborar normas generales, dejando las especificaciones técnicas a cargo de la industria y sectores de investigación.

Cuestión	Asunto a tratar	Posición / Acción
Cuestión 18: Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS)	Como la Asamblea pide en la Cláusula 7 de la Resolución A33-10, el Consejo informará sobre las actividades del IFFAS, incluyendo una evaluación de la labor realizada y los estados financieros auditados.	• Impulsar la labor que la OACI puede desarrollar a través del el IFFAS.
Cuestión 20: Acrecentamiento de la eficacia de la OACI	El Consejo presentará un informe sobre el cumplimiento de las Resoluciones A31-2, A32-1 y A33-3 de la Asamblea que incluye: actualización del Plan de acción estratégico; identificación más clara y precisa de los programas; prioridades e indicadores de performance; evolución de fuentes de financiación innovadoras y preparación de presupuesto; y labor llevada a cabo por la Oficina de evaluación de programas, auditoría y examen administrativo.	• Sustentar una posición de apoyo a la descentralización, resaltando la labor de las Oficinas Regionales, buscando coordinar este apoyo con la CAFAC, CEAC y CAAC. • Se está presentando una nota de estudio en la que se propone la descentralización de actividades de la OACI, priorizando las actividades de las Oficinas Regionales, de tal forma que se acreciente su eficacia (Anexo 9).
Cuestión 23: Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)	De conformidad con la Resolución A33-15, se espera que la Asamblea adopte en cada período de sesiones ordinario, para el cual se crea una Comisión Técnica, una declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a los CNS/ATM. La declaración refundida revisada se basará en la declaración de la Resolución A33-15 de la Asamblea.	• Se está presentando una nota de estudio sobre un análisis general del impacto económico que representa la introducción de las nuevas tecnologías CNS en los países subdesarrollados (Anexo 10). • Se está presentando una nota de estudio en la que se expresan consideraciones con relación a la necesidad de evaluar de forma certera y equilibrada los requisitos operacionales y las soluciones que deben ser aplicadas para lograr la introducción de un Concepto Operacional Global de Gestión del Tránsito Aéreo (ATM), teniendo en consideración las características específicas de cada Región y de los Estados (Anexo 11).
Cuestión 24: Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica	De conformidad con la Resolución A33-16 de la Asamblea, se presentará un informe sobre la situación del Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP). En el marco de esta cuestión, también se presentarán informes sobre protección de las fuentes y de la libre circulación de información sobre la seguridad operacional, y sobre el progreso realizado en el programa de la OACI para la prevención del impacto contra el suelo sin pérdida de control (CIFT).	• Apoyar el Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP).

Cuestión	Asunto a tratar	Posición / Acción
Cuestión 27: Reglamentación de los servicios internacionales de transporte aéreo y resultado de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo	El Consejo presentará informes sobre la evolución de la reglamentación económica de los transportistas aéreos, incluso sobre el resultado de la Conferencia mundial de transporte aéreo: Retos y oportunidades de la liberalización (ATConf/5) celebrada del 24 al 28 de marzo de 2003. Deberá ser discutida la mayor actuación de la OACI frente a los avances acerca de los temas tratados durante la citada Conferencia.	• Se está presentando una nota informativa sobre los avances del proceso de liberalización en la región, de conformidad a la Declaración y resultados de la Quinta Conferencia mundial de transporte aéreo y el trabajo que viene desarrollando el Grupo de política aérea en esa materia (Anexo 12). • Se está presentando una nota de estudio que tiene como fin asumir la necesidad de reafirmar, el hecho de que la OACI se fundó bajo el marco del Convenio sobre Aviación Civil Internacional la cual cumplirá 60 años, como forum mundial necesario, que con una larga experiencia de recomendaciones efectivas, ha servido y sirve para la orientación apropiada a sus miembros en la implementación de la reglamentación económica del transporte aéreo en beneficio de toda la comunidad aérea internacional (Anexo 13). • Se está presentando una nota informativa que recoge algunos aspectos de la evolución mundial y regional en relación con los derechos de los pasajeros y la calidad en la prestación del servicio de transporte aéreo a los usuarios (Anexo 14).
Cuestión 29: Facilitación	El Consejo presentará informes sobre los acontecimientos, incluyendo el resultado de la 12ª Reunión departamental de facilitación (FAL/12) (celebrada del 22 de marzo al 2 de abril de 2004); cooperación internacional para proteger la seguridad e integridad de los pasaportes y otros documentos de viaje, concentrándose en la aplicación de la biometría y nuevas aplicaciones de tecnologías de avanzada; y progreso realizado en la aplicación de la Resolución A33-18 de la Asamblea sobre prevención de la introducción de especies exóticas invasoras.	▪ Coordinar con las demás Comisiones el apoyo a las medidas sugeridas por la OACI que ya fueron acordadas en la 12ª reunión departamental FAL, en la que los Estados de la CLAC participaron con una posición regional; particularmente el tema referido a los pasaportes de lectura mecánica, manteniendo como fecha el 1 de abril de 2010 para su implementación.
Cuestión 33: Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico)	El Consejo presentará un informe sobre la situación de la labor de la Organización de conformidad con la Resolución núm. 2 de la Conferencia diplomática para adoptar un Convenio relativo a equipo móvil y un Protocolo aeronáutico, celebrada en Ciudad del Cabo del 29 de octubre al 16 de noviembre de 2001.	• Mantener una posición tendiente a impulsar la ratificación de los instrumentos de derecho internacional, referente al Convenio relativo a equipo móvil y el Protocolo aeronáutico acordado el 16 de noviembre de 2001, en Ciudad del Cabo.

Cuestión	Asunto a tratar	Posición / Acción
	A este respecto, cabe recordar que la Comisión preparatoria del Registro internacional actúa bajo la dirección y supervisión del Consejo, y que la OACI fue invitada a aceptar las funciones de Autoridad supervisora del Registro internacional cuando entren en vigor el Convenio y el Protocolo.	
Cuestión 35: Asistencia en materia de seguro aeronáutico por riesgo de guerra	El Consejo presentará un informe sobre la situación de la labor de la Organización respecto a este asunto, en cumplimiento de la Resolución A33-20 de la Asamblea.	• Apoyar la labor de la OACI respecto a este asunto.
Cuestión 36: Informe sobre el establecimiento de un marco jurídico respecto a los sistemas CNS/ATM, incluido el GNSS	El Consejo presentará un informe sobre los resultados de la labor del Grupo de estudio de la Secretaría sobre los aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM, con relación al primer asunto del programa de trabajo del Comité Jurídico: <i>Consideración del establecimiento de un marco jurídico respecto a los sistemas CNS/ATM, incluyendo el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS).</i>	• Reiterar la necesidad de disponer de un marco jurídico para el Sistema CNS/ATM. • Se está presentando una nota de estudio dando a conocer las consideraciones de la CLAC sobre el Informe Final elaborado por el Grupo de Estudio de la Secretaría de la OACI sobre los aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM, así como propuestas para la elaboración de un marco jurídico vinculante principalmente para el GNSS (Anexo 15).
Cuestión 37: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica	El Consejo presentará un informe sobre el progreso realizado con respecto a otros asuntos del programa general de trabajo del Comité Jurídico que no están comprendidos en las cuestiones anteriores (incluyendo pasajeros insubordinados o perturbadores; examen de la cuestión de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional; y la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar) y presentará recomendaciones para el futuro programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica.	• Apoyar el Programa de Trabajo de la OACI para el próximo trienio en la esfera jurídica, especialmente en lo concerniente al marco jurídico del CNS/ATM; actos de infracciones no previstas en los instrumentos de derecho aeronáutico; modernización del Convenio de Roma sobre daños causados a terceros en la superficie; garantías sobre equipo móvil; Convención de las Naciones Unidas sobre derechos del mar y su repercusión respecto al Convenio de Chicago; y ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico.
Cuestión 39: Cuestión 39.1: Presupuesto por programas para 2005, 2006 y 2007.	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 por programas de la OACI para 2005, 2006 y 2007, así como consignaciones suplementarias, de ser necesario.	• Se está presentando una nota de estudio que refleja la preocupación de los Estados miembros de la CLAC por la centralización de funciones en la Sede de la OACI y la inequitativa distribución de su presupuesto, requiriendo del Consejo y la Secretaría se adopten las medidas necesarias para dotar a las Oficinas Regionales de suficientes recursos

Cuestión	Asunto a tratar	Posición / Acción
		humanos y financieros que permitan cumplir con su programa de trabajo, sin alterar el monto que apruebe la Asamblea (Anexo 16).
Cuestión 40.3: Contribuciones al fondo general para 2005, 2006 y 2007	Esta cuestión se rige por la Resolución A21-33 de la Asamblea, Cláusula 3, modificada por las Resoluciones A23-24 y A31-20 de la Asamblea.	• Posición a conciliar durante la reunión preparatoria.
Cuestión 41: Cuestiones financieras. Cuestión 41.1: Aspectos financieros de la cuestión de las notas atrasadas	De conformidad con el párrafo 6.8 del Reglamento financiero y la Resolución A31-26 de la Asamblea, el Consejo presentará un informe sobre los resultados de las medidas adoptadas para alentar 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 el Consejo de los Estados contratantes que no hayan cumplido sus obligaciones financieras con la Organización. Se examinará la aplicación de la Resolución A21-10 de la Asamblea y de la Cláusula 3 de la Resolución A31-26 de la Asamblea, y se presentarán resoluciones revisadas para su aprobación.	• Sustentar posición concertada en reunión preparatoria.
Cuestión 41.4: Distribución del superávit de efectivo	De conformidad con el Artículo 6.2 del Reglamento financiero, el Consejo informará sobre la forma de disponer del superávit de efectivo.	• Apoyar al Consejo en la búsqueda de medidas que permitan flexibilizar la administración financiera del Organismo.

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES**SESIONES PLENARIAS****Cuestión 10: 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 (2005-2007)**

(Nota de estudio 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 35° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, las siguientes candidaturas para la elección del Consejo de la Organización para el trienio 2005-2007:

Parte I: Brasil
Parte II: Argentina, México y Colombia
Parte III: Chile, Honduras, Perú y St. Lucia

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

ASSEMBLY — 35th SESSION**Item 10: Election of the Contracting States to be represented on the Council****NOMINATION BY THE LATIN AMERICAN AND CARIBBEAN STATES FOR THE ICAO
COUNCIL ELECTIONS (2005-2007)**

(Working paper presented by the 21 (*) member States
of the Latin American Civil Aviation Commission)

1. The countries and territories of Latin America and the Caribbean (Argentina, Aruba, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominican Republic, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Mexico, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay and Venezuela), sponsors of this working paper, pursuant to Article 50 of the International Civil Aviation Convention, are honoured to present to the States participating at the 35th Session of the ICAO Assembly the following nominations for the Organization Council elections for the 2005-2007 period:

Group I	Brazil
Group II	Argentina, Mexico and Colombia
Group III	Chile, Honduras, Peru and St. Lucia

2. The region has always maintained close relations with ICAO, especially through the Lima and Mexico Regional Offices, providing special support in the various tasks they carry out and actively cooperating in everything concerning international civil aviation.

3. In view of the foregoing, the sponsors of this paper wish to thank the international aeronautical community for supporting the election of our nominees.

- END -

(*) Argentina, Aruba, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominican Republic, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Mexico, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay and Venezuela.

ASAMBLEA — 35º PERÍODO DE SESIONES**COMITÉ EJECUTIVO**

Cuestión 13: **Cooperación técnica**

COMISIÓN ADMINISTRATIVA

Cuestión 39: **Presupuestos**

**LA COOPERACIÓN TÉCNICA EN LOS
ESTADOS DE LATINOAMERICA Y DEL CARIBE**

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

RESUMEN

La presente nota de estudio tiene por objetivo resaltar la participación de los Estados miembros de la CLAC en los proyectos de cooperación técnica de la OACI y la imperiosa necesidad de descentralizar las actividades que en este campo se desarrollan, dotando a las Oficinas Regionales de suficientes recursos humanos y financieros para realizar un seguimiento apropiado y controlar la calidad de la asistencia recibida.

1. ANTECEDENTES

1.1 Los Estados contratantes solicitan, cada vez más, asesoramiento y asistencia de la OACI para aplicar las normas, métodos recomendados, implementar los planes de navegación aérea, desarrollar el transporte aéreo, modernizar la infraestructura y, en general, mejorar la gestión de la actividad aeronáutica de los Estados. Precisamente, los países menos desarrollados son los que necesitan de mayor apoyo y acceso a los centros financieros internacionales para financiar sus proyectos.

1.2 La Resolución A33-21 de la Asamblea de la OACI, referida a la “Actualización de la nueva política de cooperación técnica”, entre otras cosas, *“afirma que, dentro de los recursos financieros existentes, debería reforzarse el programa de cooperación técnica de la OACI a nivel de las Oficinas Regionales y las misiones a fin de que la Dirección de cooperación técnica pueda desempeñar su función de manera más eficaz y eficiente”*.

1.3 La misma Resolución resuelve que la OACI debería *“elaborar un concepto de garantía de calidad como función que podría ofrecer para supervisar los proyectos llevados a cabo por los Estados, aplicándose la recuperación de costos”*.

2. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE LA REGIÓN

2.1 Como **Apéndice** a esta nota de estudio se presenta un cuadro en el que se detallan los proyectos de cooperación técnica, tanto los regionales como los de cada Estado miembro de la CLAC. Como se puede apreciar, actualmente existen en la región 20 proyectos de cooperación técnica y se destaca que, del total a nivel mundial, el 60% corresponde a los Estados de la región latinoamericana, lo que demuestra la importante contribución brindada por los Estados miembros de la CLAC a la OACI en el Programa de cooperación técnica. Cabe resaltar además, que varios de estos programas han sido impulsados por la propia CLAC, tomando en cuenta el Artículo 5 de su Estatuto y el Convenio de *Modus Vivendi* suscrito con la OACI.

2.2 Para lograr resultados concretos de los proyectos de cooperación técnica y alcanzar los objetivos esperados por los Estados involucrados, juegan un rol preponderante las Oficinas Regionales en todas las etapas de desarrollo de dichos proyectos, tanto en la preparación y armonización de los términos de referencia como en la ejecución de los mismos. Mas aún, en la etapa relacionada al control de calidad, las Oficinas Regionales, a través de sus especialistas y del Oficial de cooperación técnica, logran identificar con claridad el resultado y si éste ha servido para mejorar las deficiencias encontradas con anterioridad.

2.3 La CLAC, desde hace algún tiempo, ha venido promulgando ante la OACI el fortalecimiento de sus Oficinas Regionales en el marco del “acrecentamiento de la eficiencia de la Organización”, resaltando el papel de primera línea cuya labor destaca frente a los Estados acreditados ante esas Oficinas Regionales. Las actividades de la OACI se han incrementado drásticamente en la última década y es evidente la complejidad de mantener una gestión centralizada para enfrentar los procesos de regionalización del transporte aéreo en la actualidad. Por esto, se hace necesario dotar de recursos humanos y financieros suficientes para que estas Oficinas puedan cumplir eficientemente su labor.

2.4 Por lo expuesto anteriormente, es conveniente que la Asamblea analice con detenimiento los costos de coordinación de los proyectos de cooperación técnica, cuando dicha coordinación se realiza desde la sede de Montreal en comparación de lo que cuesta cuando el mismo trabajo se lo realiza en las Oficinas Regionales. Esto, a todas luces determinará la necesidad de descentralizar estas actividades, dotando de mayores recursos a las Oficinas Regionales en el campo de la cooperación técnica, ofreciendo además, un manejo más eficiente de los proyectos para garantizar óptimos resultados. De igual forma y tomando en cuenta la problemática de índole presupuestaria que viene atravesando la OACI, se debería garantizar que las Oficinas Regionales, en materia de cooperación técnica, reciban los recursos en proporción al número y montos de proyectos que se desarrollan en cada región.

3. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

3.1 Se invita a la Asamblea a tomar conocimiento de la propuesta presentada y resolver sobre la descentralización y transferencia de recursos financieros y humanos hacia las Oficinas Regionales para optimizar la gestión y administración de proyectos de Cooperación Técnica.

Apéndice

PROYECTOS DE COOPERACION TECNICA EN LA REGION DE LAS AMERICAS
AÑO 2004

PROYECTO	PAIS(ES)	INICIO	DURACIÓN / FINALIZACION	MONTO
ARG/93/901 – Acuerdo de Servicios de gestión entre la OACI y el gobierno de Argentina	ARGENTINA	01/06/93	144 meses	18,390,822
ARG/02/801 – Fortalecimiento del Comando de Regiones Aéreas	ARGENTINA	01/01/03	5 años	3,274,843
BOL/01/801 – Seguridad Operacional, Transporte Aéreo y Mejoramiento de la Prestación de los Servicios de Navegación Aérea	BOLIVIA	01/01/01	5 años	6,087,983
BRA/01/801 – Civil Aviation Professional Qualification and Research	BRASIL	1993	6 años	55,993,094
BRA/01/802 – CNS-ATM System Implementation	BRASIL	Julio/01	5 años	32,837,120
COL/93/018 – Plan Maestro de Desarrollo de la Aeronáutica Civil	COLOMBIA	1993	2004	156,250,353
COL/01/042 – Desarrollo y modernización de la Infraestructura Aeronáutica y Aeroportuaria de Colombia y Fortalecimiento Institucional de la Aerocivil	COLOMBIA	21/01/02	3 años	24,345,567
ECU/97/015 – Fortalecimiento Aviación Civil	ECUADOR	01/04/98	Dic 2004	61,931,399
ECU/03/901 – Asesoría Evaluación Técnica de Licitación	ECUADOR	01/11/03	Dic 2004	68,489
PAN/99/801 – Reestructuración de la Administración Aeronáutica y Capacitación	PANAMA	01/01/00	Dic 2005	3,878,751
PAN/03/902 – Fortalecimiento del Aeropuerto Internacional de Tocumen	PANAMA	01/05/03	Dic 2004	23,631,600
PER/01/801 - Asistencia a la DGAC	PERU	01/01/02	Dic 2006	23,952,400
PER/96/901 - Implantación del Programa Trainair / Formación Personal Aeronáutico	PERU	01/06/96	Dic 2004	585,001
VEN/04/801 - Modernización de Aeropuertos Control de Tráfico Aéreo	VENEZUELA	Febrero/04	3 años	87,000
RLA/90/901 – Implantación de la Red de Circuitos Orales ATS	ARG/BRA/CHIL/COL/PER	01/01/91	Dic 2004	100,076
RLA/98/003 - Transición a los Servicios CNS/ATM en las Regiones CAR/SAM	ARG/BRA/CHI/COL/URU/ECU/PAN/PAR/PER/USA/COCESNA/BOL/VEN	19/12/98	Dic 2005	2,420,240

ADJUNTO 1**Anexo 2**

- 4 -

PROYECTO	PAIS(ES)	INICIO	DURACIÓN / FINALIZACION	MONTO
RLA/99/901 - Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional	ARG/BOL/BRA/CHI/CUB/ PAN/PAR/PER/VEN/ AIRBUS/EMBRAER	01/11/01	Dic 2007	3,181,342
RLA/00/009 - Ensayo Regional de Aumentación GNSS	ARG/BOL/COL/ECU/PAN/ PAR/PER/URU/T&T/VEN/ COCESNA	Julio/01	Jun 2004	188,936
RLA/03/901 - Sistema de Gestión de la REDDIG	ARG/BOL/BRA/CHI/COL/ ECU/FRA/GUY/PAR/PER/ SUR/URU/VEN	01/07/03	Dic 2007	1,943,800
RLA/03/902 - Egnos Trials in the CAR/SAM Region		01/03/03	Dic 2004	158,369

- FIN -

ASSEMBLY — 35th SESSION**EXECUTIVE COMMITTEE**

Item 13: Technical cooperation

ADMINISTRATIVE COMMITTEE

Item 39: Budgets

**TECHNICAL COOPERATION IN THE
LATIN AMERICAN AND CARIBBEAN STATES**

(Paper presented by the 21(*) member States of
the Latin American Civil Aviation Commission)

SUMMARY

The purpose of this working paper is to highlight participation of LACAC member States in ICAO technical cooperation projects and the urgent need to decentralize activities carried out in this area, providing Regional Offices with sufficient human and financial resources to perform a proper follow-up and to control the quality of the assistance received.

1. BACKGROUND

1.1 Contracting States are increasingly requesting advice and assistance from ICAO for the application of the standards and recommended practices, the implementation of air navigation plans, the development of air transport, the modernization of the infrastructure and, in general, the improved management of the aeronautical activity. The least developed States are precisely the ones that need more support and access to international financial centres to finance their projects.

1.2 Resolution A33-21 of the ICAO Assembly related to the “Update of the new technical cooperation policy”, among other things, “*states that, within the existing financial resources, the ICAO technical cooperation programme should be strengthened at the level of the Regional Offices and missions, so that the technical cooperation Bureau may fulfill its functions in a more effective and efficient manner*”.

1.3 That same Resolution resolves that ICAO should “*develop a quality assurance concept as a function it could offer for the monitoring of projects undertaken by the States, applying cost recovery*”.

(*) Argentina, Aruba, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominican Republic, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Mexico, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay and Venezuela..

2. ANALYSIS OF THE REGIONAL SITUATION

2.1 The **Appendix** to this working paper shows a table listing the technical cooperation projects, both at the regional level and for each LACAC member State. As shown, there are 20 technical cooperation projects in the region, and, of the worldwide total, 60% correspond to Latin American States, which reflects the significant contribution of LACAC member States to ICAO in terms of the technical cooperation programme. It should also be noted that several of these programmes have been fostered by LACAC itself, pursuant to Article 5 of its Statute and the *Modus Vivendi* agreement signed with ICAO.

2.2 In order to obtain concrete results from technical cooperation projects and attain the objectives expected by the States involved, the Regional Offices play a major role in all of the development stages of said projects, both during the drafting and the harmonization of the terms of reference as well as in their implementation. Furthermore, during the quality control stage, the Regional Offices, through their experts and the technical cooperation Officer, are able to clearly identify the result and whether it has served to improve the deficiencies previously identified.

2.3 For some time now, LACAC has been foster before ICAO the strengthening of its Regional Offices within the framework of the “enhanced efficiency of the Organization”, highlighting the major role they play *vis-à-vis* the States accredited to them. ICAO activities have increased drastically in the last decade, and the complexity of maintaining a centralized management to face air transport regionalization processes today is manifest. Therefore, adequate human and financial resources must be provided so that these Offices may fulfill their tasks efficiently.

2.4 In view of the foregoing, it would be advisable for the Assembly to carefully examine the coordination costs of technical cooperation projects, when such coordination is done from Montreal Headquarters, as compared to the cost of that same task performed by the Regional Offices. This will clearly define the need to decentralize such activities, providing more resources to Regional Offices in the area of technical cooperation, and offering a more efficient project management in order to ensure optimum results. Likewise and taking into account the budgetary problems being faced by ICAO, technical cooperation in Regional Offices should be ensured resources in proportion with the number and monies allocated to projects undertaken in each region.

3. ACTION BY THE ASSEMBLY

3.1 The Assembly is invited to take note of the afore-mentioned proposal and to resolve on the decentralization and transfer of financial and human resources to Regional Offices in order to optimize management of technical cooperation projects.

Appendix

TECHNICAL COOPERATION PROJECTS IN THE AMERICAS
YEAR 2004

PROJECT	STATE(S)	BEGINNING DATE	DURATION/FINALIZATION	AMOUNT
ARG/93/901 – Service Management Agreement between ICAO and the Government of Argentina	ARGENTINA	01/06/93	144 months	18,390,822
ARG/02/801 – Strengthening of the Comando de Regiones Aéreas	ARGENTINA	01/01/03	5 years	3,274,843
BOL/01/801 – Safety Oversight, Air Transport and Improvement of Air Navigation Services	BOLIVIA	01/01/01	5 years	6,087,983
BRA/01/801 – Civil Aviation Professional Qualification and Research	BRAZIL	1993	6 years	55,993,094
BRA/01/802 – CNS-ATM System Implementation	BRAZIL	Julio/01	5 years	32,837,120
COL/93/018 – Master Plan for Aeronautical Civil Aviation Development	COLOMBIA	1993	2004	156,250,353
COL/01/042 – Development and modernization of Aeronautical and Airports Infrastructure of Colombia and Institutional Strengthening	COLOMBIA	21/01/02	3 years	24,345,567
ECU/97/015 – Strengthening of Civil Aviation	ECUADOR	01/04/98	Dec 2004	61,931,399
ECU/03/901 – Technical Evaluation of tenders	ECUADOR	01/11/03	Dec 2004	68,489
PAN/99/801 – Restructuring of aeronautical administration and training	PANAMA	01/01/00	Dec 2005	3,878,751
PAN/03/902 – Strengthening of Tocumen International Airport	PANAMA	01/05/03	Dec 2004	23,631,600
PER/01/801 - Assistance to DGAC	PERU	01/01/02	Dec 2006	23,952,400
PER/96/901 – Trainair and aeronautical personal training.	PERU	01/06/96	Dec 2004	585,001
VEN/04/801 – Modernization of Air Traffic Control and Airports	VENEZUELA	February/04	3 years	87,000,000.
RLA/98/003 – Transition to CNS/ATM in CAR/SAM Regions	ARG/BRA/CHI/COL/ URU/ECU/PAN/ PAR/PER/USA/ COCESNA/BOL/VEN	19/12/98	Dec 2005	2,420,240
RLA/99/901 – Regional Cooperation System for Safety Oversight	ARG/BOL/BRA/CHI/ CUB/PAN/PAR/PER/ VEN/AIRBUS/ EMBRAER	01/11/01	Dec 2007	3,181,342

PROJECT	STATE(S)	BEGINNING DATE	DURATION/ FINALIZATION	AMOUNT
RLA/00/009 – GNSS Augmentation Trials	ARG/BOL/COL/ECU/ PAN/PAR/PER/URU/ T&T/VEN/COCESNA	July/01	Jun 2004	188,936
RLA/03/901 – SAM REDDIG Administration	ARG/BOL/BRA/CHI/ COL/ECU/FRA/GUY/ PAR/PER/SUR/URU/VEN	01/07/03	Dec 2007	1,943,800
RLA/03/902 - Egnos Trials in the CAR/SAM Region		01/03/03	Dec 2004	158,369

ASAMBLEA – 35° PERIODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 14 Seguridad de la aviación civil

**CONSIDERACIONES DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC
SOBRE LA ENMIENDA 11 AL ANEXO 17**

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

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta consideraciones de los 21 Estados miembros de la CLAC relativas a las propuestas que están en estudio sobre la Enmienda 11 al Anexo 17 del Convenio de Aviación Civil Internacional de la OACI – Seguridad – Protección de la Aviación Civil Internacional contra Actos de Interferencia Ilícita; principalmente, en vista de los elevados costos resultantes de las medidas de seguridad y en consonancia con los diferenciados niveles de amenaza percibidos por los países de la región

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los eventos ocurridos el 11 de setiembre trajeron profundos cambios en la industria del transporte aéreo, principalmente debido a la implementación de medidas adicionales de seguridad y sus implicancias directas en los costos de las líneas aéreas y aeropuertos.

1.2 Este nuevo contexto ha afectado sobremanera a los países en desarrollo; principalmente, debido a la limitada capacidad de inversión de sus empresas y, por consiguiente, el mantenimiento de las condiciones de competitividad con sus congéneres de los países desarrollados.

1.3 Es importante observar que los Estados de la región vienen colaborando, a pesar de las restricciones financieras, con las exigencias adicionales de seguridad requeridas por otros países con mayores niveles de amenaza, así como por orientación de la misma OACI.

1.4 Adicionalmente, con base en los resultados de las Auditorías del Programa USAP, se ha constatado que la gran mayoría de los países no atiende de forma adecuada las medidas de seguridad que constan en el Anexo 17 en vigor.

1.5 De esta forma, es importante resaltar que nuevas iniciativas relativas a la seguridad de la aviación civil internacional, en función de las posibles implicancias financieras y organizacionales, no deberán ser tratadas como normas y sí como recomendaciones, de forma de permitir un desarrollo coordinado y sustentado del sistema de seguridad de la aviación civil de los Estados miembros 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.

2. RECOMENDACIONES DE LA CLAC

2.1 Dentro de los puntos más relevantes en la actual propuesta de la Enmienda 11 deben ser hechas las siguientes consideraciones especiales:

2.1.1 MANPADS

2.1.1.1 La prevención de este tipo de amenaza envuelve acciones tanto en el ámbito terrestre como el aéreo.

2.1.1.2 En el caso de medidas en el terreno, es necesario el involucramiento de diversas organizaciones fuera de la comunidad aeronáutica. Acciones en el aire pueden involucrar la instalación de equipos de contra medidas en las aeronaves, así como el uso de helicópteros o aeronaves de apoyo con personal especializado para el monitoreo de las áreas alrededor de los aeropuertos.

2.1.1.3 En este contexto, está claro que cualquier iniciativa de prevención de este tipo de amenaza redundará en costos extremadamente significativos. Así, considerando el nivel de este tipo de amenaza en la región, se recomienda que sólo se desarrolle material de orientación basado en acciones preventivas en el terreno.

2.1.2 Agente de seguridad abordó

2.1.2.1 El empleo de esta medida solamente puede ser objeto de deliberación luego del estudio minucioso que compruebe la real efectividad de su implementación.

2.1.3 Plan de seguridad para aeronaves de la aviación general con peso por encima de los 5700 kg

2.1.3.1 En virtud del efectivo grado de amenaza en la región, de los costos involucrados para la implementación de medidas de seguridad en este momento, así como de la dificultad de fiscalización e implementación de procedimientos específicos para la aviación general, este tipo de iniciativa solamente debe ser considerada como una recomendación.

2.1.4 Ámbito de aplicación

2.1.4.1 No debe ser considerada, de forma alguna, la posibilidad de ampliar el ámbito de aplicación del Anexo 17 para los vuelos domésticos. Cabe resaltar que este tipo de enfoque contraría lo establecido en el propio Convenio de Chicago.

3. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

3.1 Tomando en consideración las características económico-financieras de la región, así como del nivel de amenaza percibido en los Estados miembros de la CLAC, se propone a la Asamblea asegurar que las deliberaciones sobre la Enmienda 11 al Anexo 17 atiendan los aspectos mencionados en la discusión de esta nota de estudio.

ASSEMBLY – 35th SESSION**EXECUTIVE COMMITTEE****Item 14: Civil aviation security****CONSIDERATIONS BY LACAC MEMBER STATES
ON AMENDMENT 11 TO ANNEX 17**

(Working paper presented by the 21(*) member States of
the Latin American Civil Aviation Commission)

SUMMARY

This working paper presents some considerations by the 21 member States of LACAC in relation to the proposals under study concerning Amendment 11 to Annex 17 to the ICAO Convention on International Civil Aviation – Security – Prevention of Unlawful Interference with International Civil Aviation, especially in view of the high cost of security measures and in accordance with the different levels of threat perceived by the countries in the region.

1. INTRODUCTION

1.1 The events of September 11 brought about deep changes in the air transport industry, due, mainly, to the implementation of additional security measures and their direct implications on airline and airport costs.

1.2 This new context has significantly affected developing countries, mainly due to the limited investment capacity of their companies and, consequently, their ability to maintain their competitiveness *vis-à-vis* their peers in developed countries.

1.3 It is important to note that the States of the region, despite financial restrictions, are complying with the additional security requirements of other countries with higher levels of threat, and as guided by ICAO itself.

1.4 Furthermore, according to the results of the USAP Programme audits, most countries do not properly comply with the security measures stipulated in Annex 17 currently in force.

1.5 Thus, it is important to stress that new incentives related to international civil aviation security, based on their possible financial and organisational implications, shall not be treated as standards but rather as recommendations, so as to permit a coordinated and well-supported development of the civil aviation security system of ICAO member States.

2. LACAC RECOMMENDATIONS

2.1 Regarding the most relevant issues of the current proposal of Amendment 11, the following special considerations should be made:

(*) Argentina, Aruba, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominican Republic, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Mexico, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay and Venezuela.

2.1.1 MANPADS

2.1.1.1 Prevention of this type of threat involves action both on the ground and in the air.

2.1.1.2 In the case of ground measures, several organizations from outside the aeronautical community need to be involved. Actions in the air may involve the installation of equipment on board aircraft, as well as the use of helicopters or support aircraft with specialized personnel to monitor areas around airports.

2.1.1.3 Within this context, it is clear that any initiative to prevent this type of threat will have a quite significant cost. Therefore, considering the level of this type of threat in the region, it is recommended that only guidance material be developed, based on preventive action on ground.

2.1.2 Security agents on board

2.1.2.1 This measure may only be contemplated following a thorough study showing the true effectiveness of its implementation.

2.1.3 Security plan for general aviation aircraft weighing more than 5700 kg

2.1.3.1 Based on the effective level of threat in the region, the current costs involved in the implementation of security measures and the difficulty to oversee and implement specific procedures for general aviation, this type of initiative should only be considered as a recommendation.

2.1.4 Scope of application

2.1.4.1 Under no point of view, possibility of expanding the scope of application of Annex 17 to domestic flights may be considered. It should be noted that this type of approach is contrary to the provisions of the Chicago Convention itself.

3. ACTION BY THE ASSEMBLY

3.1 Taking into account the economic and financial characteristics of the region, as well as the level of threat perceived in LACAC member States, it is proposed to the Assembly that discussions on Amendment 11 to Annex 17 take into account the aspects mentioned in this working paper.

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 14: Seguridad de la aviación

EQUILIBRIO ENTRE LOS COSTOS DE IMPLEMENTACIÓN DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y EL NIVEL DE AMENAZA

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

RESUMEN

La presente nota de estudio tiene por objeto dar a conocer a la comunidad aeronáutica internacional la posición de los Estados miembros de la CLAC respecto a la implementación de las normas y recomendaciones establecidas en el Anexo 17 al Convenio sobre aviación civil internacional, tomando en cuenta los elevados costos que implica implementar determinadas medidas que deberían aplicarse en consonancia con la diferencia en el nivel de amenaza de los Estados de la región y otros Estados Contratantes; y propone algunas acciones a tomar por parte de la Asamblea.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El aumento de los costos como producto de la implementación de nuevas medidas de seguridad para la aviación civil (Enmienda 10 al Anexo 17), viene preocupando a los Estados Contratantes de la OACI, en particular, a los países de América Latina, debido a los altos precios de los sistemas de control AVSEC.

1.2 Se ha publicado diversos artículos en las revistas especializadas observando las dificultades en la implementación de las medidas de seguridad, luego del 11 de septiembre de 2001; así por ejemplo, la revista *Airline Business* (junio de 2002) dice que los costos de implementación para los sistemas de seguridad de algunos aeropuertos americanos varían entre los US\$ 85 millones hasta los US\$ 194 millones.

1.3 Dos son las principales preocupaciones de los Estados miembros de la CLAC. La primera, con relación a la efectiva aplicación de medidas de seguridad en función al nivel de amenaza identificado por los respectivos Estados y la otra, referente a los costos de implementación y operación.

(*) 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.

1.4 En este contexto, el Grupo AVSEC de la CLAC ha observado que la variación en los costos de equipamiento de sistemas de seguridad fluctúa entre 220 y 10 millones de dólares, dependiendo de la complejidad tecnológica de los mismos. Esta discrepancia indica un amplio espectro de soluciones y procedimientos que pueden ser utilizados en los sistemas de control de la seguridad de la aviación civil y su incidencia directa en los costos de la industria del transporte aéreo de la región.

1.5 Durante la Conferencia Ministerial de Alto Nivel, realizada los días 19 y 20 de febrero de 2002 (AVSEConf-02), en Montreal, Canadá, se manifestó preocupación por la afectación a los países en vías de desarrollo, por los costos involucrados con las medidas preconizadas en el Anexo 17 y las amenazas reales existentes.

2. DISCUSIÓN

2.1 Los costos excesivos relacionados con la utilización de equipamiento de última generación, conforme se menciona anteriormente, conducen a la necesidad de que la implementación de sistemas de seguridad en los aeropuertos de la región latinoamericana se realice de forma racional, tomando en consideración todos los factores involucrados, principalmente el nivel de amenaza identificado por los respectivos países y las posibilidades financieras de cobertura de los gastos en la adquisición y operación de los diversos equipamientos y sistemas de control AVSEC.

2.2 De esta forma, frente a la diversidad de tipos de equipamiento y alternativas para la implantación de un sistema de seguridad, se vuelve indispensable evaluar todos los medios de detección y adecuarlos al tipo de tráfico, así como a las condiciones físicas y operacionales de los aeropuertos. En particular, se debe buscar flexibilidad en el empleo del recurso humano y animal, así como la adquisición de equipos de inspección de bajo costo que responda a las características propias de los aeropuertos de la región y del nivel de amenaza pertinente.

2.3 Solamente en los aeropuertos internacionales, conforme lo establece la Convención sobre Aviación Civil Internacional, sus Anexos y documentos técnicos, se deberá establecer medidas de seguridad con sistemas más sofisticados, siempre en consonancia con el nivel de amenaza identificado por los respectivos Estados, conforme está previsto en el punto 5 de la Resolución A33-1.

2.4 Cuando se trate de atender solicitudes de otros países que requieran de mayor control, los costos adicionales para atender estas necesidades específicas deberán ser cubiertos por el Estado solicitante o por sus líneas aéreas.

2.5 En los aeropuertos nacionales, así como en la protección de los vuelos domésticos, el Estado debería considerar su legislación interna y tomar en cuenta las condiciones propias, en especial, la utilización de recursos humanos y la reducción de los costos de los sistemas y equipamientos.

2.6 La implementación de sistemas y equipos de seguridad requiere de un importante apoyo al entrenamiento especializado y a la capacitación del recurso humano.

2.7 Es importante destacar que, a diferencia de los aspectos tangibles inherentes a la seguridad operacional, la seguridad de la aviación civil depende de la subjetividad existente en la definición de los diferentes procesos de ejecución, así como en los procesos de control y auditoría. Este hecho requiere el desarrollo de consideraciones específicas para atender las normas y recomendaciones del Anexo 17, principalmente, si se toma en cuenta el nivel de amenaza identificado por los países.

2.8 Como una de las principales herramientas del Plan de Acción de la OACI en materia de seguridad de la aviación civil, el programa universal de auditorías ha sido desarrollado con un enfoque homogéneo para todos los Estados. Esta práctica puede, eventualmente, afectar a las regiones y Estados menos desarrollados, por la limitación de recursos financieros.

3. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

3.1 Tomando en consideración el Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación Civil (USAP) y lo expresado, se propone a la Asamblea lo siguiente:

- a) establecer sistemas alternativos de seguridad compatibles con el nivel de amenaza de cada Estado, tomando en cuenta las limitaciones económico-financieras;
- b) asegurar que cualquier medida adicional de seguridad para atender requerimientos específicos de otro Estado, cuyo nivel de amenaza difiera del Estado oferente, los costos adicionales sean cubiertos por el Estado que las requiera o la línea aérea pertinente;
- c) desarrollar programas de capacitación en el marco de una filosofía de bajo costo, dirigido a la toma de acciones preventivas, que considere la protección de pasajeros, tripulantes, carga, aeronaves e instalaciones aeroportuarias contra actos de interferencia ilícita; y
- d) impulsar la creación de líneas de crédito no reembolsables para los países en desarrollo, con el objetivo de evitar que las excesivas exigencias en la implementación de medidas de seguridad se transforme en barreras para el crecimiento del transporte aéreo de la región.

ASSEMBLY – 35TH SESSION**EXECUTIVE COMMITTEE****Item 14: Aviation security****BALANCE BETWEEN THE COST OF IMPLEMENTATION AND
THE LEVEL OF THREAT OF CIVIL AVIATION SAFETY**

(Note presented by the 21 (*) member States of the
Latin American Civil Aviation Commission

SUMMARY

The objective of this working paper is to present before the international aeronautical community the position from the LACAC member States with regards to the implementation of standards and recommended practices established in Annex 17 of the International Civil Aviation Convention, taking into consideration the high costs involved in the implementation of particular actions that should be applied, in harmony with the differences in the level of threat of the States of the region and of other Contracting States; and proposes several actions to be taken by the Assembly.

1. INTRODUCTION

1.1 The increase of costs resulting of the implementation of new safety measures for civil aviation (Amendment 10 to Annex 17) is of concern to ICAO Contracting States; particularly, Latin American countries, due to high prices of the AVSEC control systems.

1.2 Specialized magazines have published several articles pointing out the difficulties in the implementation of security measures after 11 September 2001; e.g., Airline Business Magazine (June 2002) pointed out that implementation costs for security systems in some American airports vary between US \$ 85 million and US \$ 194 million.

1.3 There are two major concerns to LACAC member States. The first is related to the effective application of security measures depending on the level of threat identified by respective countries; the second, to implementation and operation costs.

1.4 Bearing this in mind, the LACAC AVSEC Group has observed that costs in security systems vary between 220 and 10 million dollars, depending on its technological complexity. This discrepancy shows a rich spectrum of solutions and procedures that can be used in control systems for civil aviation security, and its direct repercussion on costs of the air transport industry in the region.

(*) Argentina, Aruba, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominican Republic, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Mexico, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay and Venezuela.

1.5 During the High-level Ministerial Conference on Aviation Security (Montreal, Canada, 19 and 20 February 2002) (AVSEConf-02), concern was shown regarding the impact on developing countries due to the cost involved by the measures recommended by Annex 17 and the actual existing threats.

2. DISCUSSION

2.1 As mentioned above, excessive costs related with the use of state-of-the-art equipment lead to the rational implementation of security systems in airports of the Latin American region, taking into consideration all factors involved, mainly, the level of threat identified by the respective countries and the financial possibilities to cover expenses for acquisition and operation of the various AVSEC equipment and control systems.

2.2 In this manner and considering the diversity of equipment and alternatives for the implementation of a security system, it is crucial to evaluate all the detection devices and adapt them to the kind of traffic as well as to the physical and operational conditions of airports. Flexibility in the use of human and animal resources as well as acquisition of low cost inspection equipment corresponding to particular characteristics of airports in the region and level of threat should be particularly sought for.

2.3 As established by the Convention on International Civil Aviation, its Annexes and technical documents, security measures with more sophisticated systems should be established only at international airports, commensurate to the level of threat identified by each State, as stated in paragraph 5 of Resolution A33-1.

2.4 When attending requests from other countries for greater control, additional costs to attend these specific needs should be covered by the requesting State or by its airline operators.

2.5 When dealing with domestic airports as well as with protection of domestic flights, the State should consider its internal legislation and bear in mind its particular conditions, especially, the use of human resources and cost reduction of systems and equipment.

2.6 The implementation of security systems and equipment requires important support to specialized training of human resources.

2.7 It is important to bear in mind that, on the contrary to tangible aspects inherent to safety oversight, the civil aviation security depends on the subjectivity existing in the definition of the different processes of execution, as well as in the control and audit procedures. This fact requires the development of specific considerations in order to conform to standards and recommended practices of Annex 17, particularly, when considering the level of threat identified by countries of the region.

2.8 As one of the main tools of the ICAO Action Plan on civil aviation security matters, the universal audit programme has been developed with a homogeneous approach for all the States. Due to limited financial resources, this practice can eventually affect the less developed regions and States.

3. ACTION BY THE ASSEMBLY

3.1 Taking into consideration the Civil Aviation Universal Security Audit Programme (USAP) and the above, the following is proposed to the Assembly:

- a) establish alternative security systems, compatible with the level of threat of each State, taking into consideration economic and financial limitations;
- b) assure that any costs for additional security measure leading to attend specific requirements from another State whose level of threat differs that from the offering State be covered by the State requiring it or the pertinent airline;
- c) develop training programmes in the framework of low-cost philosophy, aimed to undertake preventive actions which consider passengers, crewmembers, freight, airplanes and airport infrastructure protection against actions of unlawful interference; and
- d) encourage the establishment of non-refundable credit lines for developing countries, aiming to avoid that excessive demands for implementation of security measures may turn into hindrances for the growth of air transport in the region.

- END -

ASAMBLEA — 35º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 14: Seguridad de la aviación

**MEDIDAS ADICIONALES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL
UTILIZACIÓN DE AIR MARSHALLS EN VUELOS INTERNACIONALES**

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

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta la preocupación de los Estados miembros de la CLAC con relación a la inclusión de un agente policial, entrenado y armado, en vuelos específicos de las empresas aéreas de nuestra región, hacia, desde y sobrevolando los Estados Unidos. Tales medidas de carácter de urgencia, solicitadas por la *Transportation Security Administration* (TSA/USA), dejan dudas acerca de su eficacia y eficiencia, además de presentar problemas técnicos y legales relevantes para su implementación, así como un significativo costo de operación

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Los hechos del 11 de septiembre de 2001 acarrearón profundas transformaciones en la industria del transporte aéreo, con repercusiones directas en la rentabilidad de las líneas aéreas, además de los efectos negativos en los demás segmentos del sector, principalmente en los países en vías de desarrollo.

1.2. La retracción de la demanda y la escalada de los costos de las medidas de seguridad para las empresas aéreas y para los aeropuertos han venido preocupando a los Estados contratantes de la OACI, en particular a los países de la región latinoamericana, debido a la incapacidad de aporte de capital de los referidos gobiernos en programas de auxilio financiero para las actividades de la aviación civil de la región.

1.3. Como consecuencia directa de ese cuadro, se establecieron nuevas normas y prácticas recomendadas (SARPS) relativas a la seguridad de la aviación civil, descritas en la Enmienda 10 del Anexo 17 de la OACI (que entró en vigor en julio de 2002).

(*) 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.

1.4. Los Estados de la región han aplicado estas nuevas medidas, además de colaborar, dentro de lo posible, con las acciones unilaterales y extraterritoriales contenidas en las Enmiendas de Emergencia requeridas por la TSA. En su mayoría, estas exigencias incurren en costos adicionales para las empresas aéreas y respectivos gobiernos.

1.5. Aún están en estudio, en el ámbito de la OACI, otras iniciativas adicionales, tales como:

- Sistema de monitoreo y alarma de MANPADS;
- Sistema de transpondedor;
- Medidas para la aviación general;
- Implantación de detectores de explosivos;
- Sistema de cámara de vigilancia a bordo de las aeronaves, entre otras.

1.6. Además de esas acciones, la TSA ha venido emitiendo de forma continua, desde 2003, diversas Enmiendas de Emergencia con efecto sobre las empresas aéreas americanas y extranjeras, tanto para vuelos de pasajeros como de carga, con aplicación inmediata, dentro y fuera de su territorio, en función del contexto específico de amenaza de los Estados Unidos de Norte América.

1.7. La aplicabilidad de algunas de esas enmiendas de emergencia, en especial la utilización del *Air Marshall* en vuelos internacionales ha sido discutida y cuestionada por parte de diversos países y organizaciones relacionadas con el transporte aéreo, los cuales consideran que esta medida no solamente es prematura sino de alto riesgo para los pasajeros y tripulantes.

1.8. Entre las diversas organizaciones internacionales que manifestaron preocupación y descontento con el empleo inmediato del *Air Marshall* a bordo de aeronaves en vuelos internacionales se encontraban la *International Federation of Air Line Pilots* (IFALPA) y la *International Air Transport Association* (IATA).

1.9. Dentro del contexto de los problemas encontrados en la aplicación de esta medida, es necesario discutir diversos puntos, entre los que se encuentran: capacitación de recursos humanos, aspectos psico-fisiológicos y sus impactos, consideraciones legales y repercusiones sobre la demanda por transporte aéreo en la región.

2. CAPACITACIÓN DE RECURSOS HUMANOS

2.1. De acuerdo con las exigencias contenidas en las *Emergency Amendments* EA 1546-10 y 11, y las características de sigilo, seguridad y confiabilidad de la misión, los *Air Marshalls* deberán ser agentes policiales entrenados por los Estados para ejercer la actividad específica a bordo de aeronaves.

2.2. Hasta el momento, la mayoría de los Estados de la CLAC no reclutó o preparó agentes con la especialización requerida para cumplir esa función. De esta forma, se torna necesario una evaluación cautelosa respecto a los factores condicionantes y los posibles desdoblamientos resultado de la implementación de Programas de *Air Marshall*, considerando la experiencia internacional y la discusión de la que es objeto este asunto.

2.3. El factor fundamental en la implementación del Programa de *Air Marshall* está en la responsabilidad inherente al Estado de garantizar las condiciones efectivas de seguridad de vuelo para los usuarios de la aviación civil con la autorización de la utilización de policiales altamente especializados, reclutados y entrenados dentro de rígidas normas de conducta y bajo constante análisis de su desempeño

técnico y operacional. Naturalmente, tal programa requiere el desarrollo de un proyecto nacional de capacitación de recursos humanos con asignación de grandes cantidades de dinero.

2.4. La experiencia del gobierno norteamericano con el *Air Marshall Program* demostró que, antes de los atentados de las torres gemelas (WTC) en 2001, el referido programa contaba con apenas 50 policías federales y un costo de aproximadamente US\$ 4 millones por año. La rápida evolución del programa de *Air Marshall* en los EE.UU. exigió el empleo de millares de policías y un presupuesto superior a US\$ 500 millones en 2003. La información exacta es reservada (*US Congress Report* – Noviembre de 2003).

2.5. La capacitación de recursos humanos para la utilización de *Air Marshalls* requiere que se creen padrones de procedimientos y entrenamiento específicos en esta actividad, a partir de estudios científicos que garanticen su eficacia y eficiencia.

2.6. Mientras tanto, aún cuando el asunto sea tratado de forma reservada, la literatura existente no demuestra ejemplos contundentes de utilización y del suceso de este tipo de medida de seguridad en la aviación civil, envolviendo intervenciones de *Air Marshalls* a bordo de aeronaves, en actividades de reacción, contención y control de acciones terroristas practicadas por grupos radicales.

2.7. De hecho, algunos ejemplos citados por publicaciones y expertos en la materia están más relacionados con pasajeros insubordinados (*unruly passengers*) y realzan, principalmente, el poder de disuasión ejercido por los *Air Marshalls* como último eslabón de la cadena de seguridad de la aviación civil (*Aviation Security Chain*) en pasajeros que no son riesgos potenciales de actos ilícitos.

2.8. En este sentido, debido al alto riesgo que envuelve a los pasajeros, los tripulantes, los policías y la propia seguridad de vuelo, la normalización de los procedimientos de utilización de los *Air Marshalls* requiere capacitación con elevado nivel de especialización; contemplando, obligatoriamente, el conocimiento de la operación de las aeronaves, sus posibles configuraciones y características de aeronavegabilidad, más allá del entrenamiento de las acciones de respuesta en simuladores, la utilización de armamento y munición especial, manejo y tratamiento de heridos y muertos.

2.9. Es importante resaltar que, aún después del entrenamiento específico, la utilización de *Air Marshalls* presenta situaciones con consecuencias imprevistas, considerando que los grupos radicales han mostrado gran capacidad de planeamiento y ejecución de este tipo de acción terrorista. Luego de los atentados de las Torres Gemelas, quedó evidente que la realización de un acto de interferencia ilícita por elementos radicales será precedida por un cuidadoso planeamiento estratégico y logístico, incluyendo la posibilidad de identificación anticipada de los *Air Marshalls* y una acción coordinada para el apoderamiento de sus armas; y, por lo tanto, de la aeronave y de sus pasajeros.

3. ASPECTOS PSICO-FISIOLÓGICOS Y SUS IMPACTOS

3.1. En cuanto a las características inherentes a la actividad del *Air Marshall*, se puede constatar el significativo nivel de estrés causado por las extensas jornadas de trabajo, principalmente en los vuelos internacionales largos, con permanencia en un ambiente confinado bajo el efecto de la altitud (30,000 pies/10,000 metros), además de la exigencia del elevado y constante grado de alerta. La interacción de esos factores, asociado a las expectativas de actuación delante de una posible ocurrencia, podrá generar reacciones inesperadas por parte de los agentes, comprometiendo la seguridad del vuelo.

3.2 En este contexto, también se debe considerar la necesidad de rotar permanentemente los agentes en los mismos vuelos, con miras a evitar su identificación por parte de los viajeros frecuentes o por los elementos interesados en la realización de actos de interferencia ilícita.

3.3. Más aún, se debe destacar informaciones sobre las recientes dificultades en la implantación del programa *Air Marshall* norteamericano, en aspectos relativos a la definición de la jornada de trabajo, la gestión de las escalas y la necesidad de acompañamiento psicológico constante, además del significativo número de separaciones, por propia iniciativa, de elementos seleccionados para el servicio. De esta forma, antecediéndose a su implementación efectiva, se torna necesario realizar estudios médicos apropiados sobre la actividad de los *Air Marshalls*, considerándose su exposición a un ambiente hipóxico, aunque presurizado, además de la fatiga de vuelo producto de las vibraciones, de los niveles continuos de ruido y de la vigilancia permanente, inductores de somnolencia y comprometedores de la capacidad de acción.

3.5 Con relación al impacto psicológico en los pasajeros, es importante recordar que, desde el punto de vista legal, éstos no pueden ser privados de las informaciones sobre el servicio de transporte aéreo, en particular, en lo referente al hecho de estar en un vuelo declarado de riesgo. La información a los pasajeros, en cuanto al riesgo y a la presencia del *Air Marshall* a bordo, podrá llevarlos a una sensación de vulnerabilidad y exposición, afectándolos psicológicamente y susceptible de generar comportamientos histéricos, con la exacerbación de reacciones inesperadas.

3.6 En cuanto a la tripulación, los efectos de esta medida pueden ser aún más significativos, aumentando el nivel de estrés por el conocimiento, *a priori*, de la posibilidad que ocurra un acto de interferencia ilícita en vuelo, comprometiendo, seguramente, su desempeño y, por extensión, la seguridad del vuelo. Este ambiente de tensión permanente puede transformar un incidente normal en actitudes de riesgo a bordo de las aeronaves.

4. CONSIDERACIONES LEGALES Y REPERCUSIONES EN LA DEMANDA DEL TRANSPORTE AÉREO DE LA REGIÓN

4.1. Con referencia a las implicancias en la demanda por transporte aéreo, es importante resaltar que la relación entre el pasajero y la empresa aérea es regulada por un contrato de transporte, en el cual el Estado garantiza las condiciones operacionales y de seguridad individual de cada pasajero, con base en la estructura legal de los países de la región y en la legislación que rige la concesión de servicios públicos de transporte aéreo. De esta forma, es menester que el pasajero sea informado que el vuelo en cuestión será clasificado en condición de riesgo, cabiendo al pasajero decidir sobre su intención de realizar o cancelar el referido contrato, o sea, embarcar o no en el vuelo referido.

4.2. La presencia de policías armados, *Air Marshalls*, en los países de la región latinoamericana, donde el nivel de amenaza es bajo y la sensibilidad de la población por este tipo de ocurrencia es diferenciada, puede tener reflejos extremadamente dañinos para las empresas aéreas, acarreando una reducción en la demanda y afectando negativamente la salud financiera de las mismas.

4.3. Es importante resaltar que la cancelación de un vuelo acarrea la transferencia de los pasajeros a otro vuelo, apenas deteniendo la situación de riesgo para un momento posterior.

4.4. En la mayoría de los Estados, debido a la indisponibilidad de personal capacitado específicamente para esta actividad, será imposible la implementación de tal exigencia, lo que acarreará la cancelación de vuelos y repercusiones económicas negativas en las relaciones entre los dos países

involucrados. Este hecho, sobre la base del principio de reciprocidad, puede generar situaciones de antagonismo, como protesto o retaliación, por la cancelación de otros vuelos del Estados contratante que solicitó la medida en cuestión.

4.5. Dentro de los aspectos legales, aún existe la posibilidad de conflicto de autoridad entre el agente federal a bordo y el comandante de la aeronave. Se puede resaltar que, con base en la experiencia americana, hasta la fecha, una de las grandes dificultades es la relación de la empresa aérea con los referidos agentes, conforme se ha identificado en los informes del programa norteamericano, donde discusiones y faltas de entendimiento representan hasta el 18% del total de sucesos relatados (*US Congress Report* – Noviembre de 2003).

5. ACCIÓN DE LA ASAMBLEA

5.1. Tomando en consideración las características comunes de los Estados miembros de la CLAC, se propone a la Asamblea lo siguiente:

- a) No requerir como condición esencial para la realización de vuelos de riesgo específico el empleo de oficiales armados en las aeronaves, como última medida para evitar un acto de interferencia ilícita, sin que previamente se haya comprobado la eficiencia y eficacia de las actividades de los *Air Marshalls*;
- b) desarrollar, en el ámbito de la OACI, estudios específicos sobre la eficacia y eficiencia de la aplicabilidad de los *Air Marshalls* en vuelos de largo alcance, considerando las diversas especificaciones de la actividad, incluso los costos involucrados en los procesos de entrenamiento, selección y operación de programas de esta naturaleza; Y
- c) desarrollar un mecanismo de compensación de costos derivados del empleo de *Air Marshalls* en vuelos internacionales para atender requisitos específicos de otro Estado.

ASSEMBLY — 35th SESSION

EXECUTIVE COMMITTEE

Item 14: Aviation security

**ADDITIONAL CIVIL AVIATION SECURITY MEASURES
USE OF AIR MARSHALLS IN INTERNATIONAL FLIGHTS**

(Presented by the 21(*) member States of the
Latin American Civil Aviation Commission)

SUMMARY

This working paper presents the concern of LACAC member States with respect to the inclusion of a trained and armed police agent in specific flights of airlines of our region, to, from and overflying the United States. These urgent measures, requested by the *Transportation Security Administration* (TSA/USA), leave doubts about their efficacy and efficiency, thus raising technical and legal problems related to their implementation as well as to a significant operating cost.

1. INTRODUCTION

1.1 The events of 11 September 2001 brought about deep transformations in the air transportation industry, with direct repercussions on airline profitability, in addition to the negative effects on other segments of the sector, mainly in developing countries.

1.2 The reduction of demand and the increased cost of security measures for airlines and airports have been a matter of concern to ICAO contracting States, especially to countries in the Latin American region, since their governments are not capable of contributing capital to programmes for the provision of financial aid to civil aviation activities in the region.

1.3 As a direct result of this, new standards and recommended practices (SARPs) on civil aviation security were established, as described in Amendment 10 to ICAO Annex 17 (effective on July 2002).

(*) Argentina, Aruba, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominican Republic, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Mexico, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay and Venezuela.

Anexo 5

- 2 -

1.4 The States of the region have applied these new measures and have also cooperated, to the extent possible, in the unilateral and extraterritorial actions contained in the Emergency Amendments required by the TSA. Most of these requirements involve additional costs for airlines and the respective governments.

1.5 Additional initiatives are still under study within ICAO, such as:

- MANPADS monitoring and alerting system;
- transponder systems;
- general aviation measures;
- implementation of explosive detectors;
- Airborne surveillance camera systems.

1.6 In addition to these actions, the TSA has been constantly issuing, since 2003, Emergency Amendments affecting US and foreign airlines, on both passenger and cargo flights, with immediate effectiveness, inside and out its territory, based on the context of specific threat of the United States of America.

1.7 The applicability of some of these emergency amendments, especially the use of air marshalls on international flights, has been discussed and questioned by various countries and organizations related to air transport, which consider that this measure is not only premature but also of high risk for passengers and crew members.

1.8 The *International Federation of Air Line Pilots' Associations* (IFALPA) and the *International Air Transport Association* (IATA) were some of the various international organizations that expressed concern and displeasure on the immediate use of air marshalls onboard aircraft on international flights.

1.9 Within the context of the problems encountered in the application of this measure, several issues, such as, need to be discussed: *training of human resources, psychological/physiological aspects and their impact, legal considerations, and repercussions on air transport demand in the region.*

2. TRAINING OF HUMAN RESOURCES

2.1 According to requirements contained in *Emergency Amendments* EA 1546-10 and 11, and the secrecy, security and reliability characteristics of the mission, air marshalls shall be police agents trained by the States to perform the specific activity on board aircraft.

2.2 To date, most LACAC States have not recruited nor trained agents in the specialization required to fulfill this mission. Therefore, it is necessary to make a careful assessment of the conditioning factors and possible results of the implementation of air marshall programmes, taking into account international experience and the discussions held on this matter.

2.3 The main factor in the implementation of the Air Marshall Programme is the responsibility inherent to the State of guaranteeing effective flight security conditions for civil aviation users, with permission to use highly-specialized, recruited and trained police officers that follow strict norms of conduct and are subject to an ongoing review of their technical and operational performance. Of

course, such programme requires the development of a national human-resource training project, provided with large amounts of money.

2.4 Experience of the US government with the Air Marshall Programme has shown that, prior to the attacks on the twin towers (WTC) in 2001, the programme only had 50 federal police officers and an approximate annual cost of US\$ 4 million. The quick evolution of the Air Marshall Programme in the United States required the use of thousands of police officers and a budget of more than US\$ 500 million in 2003. The exact information is confidential (US Congress Report – November 2003).

2.5 Training of human resources for use as air marshalls requires the establishment of specific procedural and training patterns for this activity, based on scientific studies ensuring their efficacy and efficiency.

2.6 In the meantime, even if the matter is addressed in a confidential manner, existing literature does not show conclusive examples of use and success of this type of security measures in civil aviation, involving the intervention of air marshalls on board aircraft in activities of reaction, contention and control of terrorist actions by radical groups.

2.7 In fact, some examples cited in publications and by experts on this matter are more related to unruly passengers, and mainly highlight the power of dissuasion of air marshalls as the last link in the aviation security chain for passengers who do not represent a potential risk of unlawful acts.

2.8 In this sense, due to the high risk for passengers, crew members, police officers and flight security itself, the standardization of procedures for the use of air marshalls requires training with a high level of specialization, knowledge of aircraft operation and of its possible airworthiness configurations and characteristics, in addition to response training with simulators, use of special weapons and ammunition, handling and care of the injured and dead.

2.9 It is important to note that, even after specific training has been provided, use of air marshalls raises situations with unforeseen consequences, since radical groups have shown great capacity in planning and executing this type of terrorist action. After the attacks on the twin towers, it was clear that acts of unlawful interference by radical elements will be preceded by careful strategic and logistic planning, including the possibility of prior identification of air marshalls, and a coordinated action to seize their weapons and, thus, the aircraft and its passengers.

3. PSYCHOLOGICAL/PHYSIOLOGICAL ASPECTS AND THEIR IMPACT

3.1. Regarding the characteristics inherent to air marshall activities, the significant level of stress caused by long working hours is obvious, especially in long international flights, in which they have to remain in a confined environment under the effects of altitude (30,000 ft/10,000 m), in addition to the high and constant level of alert required. The interaction of these factors, associated with performance expectations in face of a possible occurrence, could generate unexpected reactions by the agents, thus compromising flight security.

3.2 Within this context, consideration should also be given to the need to permanently rotate the agents in the same flights, so as to avoid their identification by frequent flyers or by elements interested in carrying out acts of unlawful interference.

3.3. Furthermore, note should be taken of reports on recent difficulties in the implementation of the US air marshal programme, on aspects related to definition of work day, handling of stopovers, and the need for constant psychological monitoring, in addition to significant number of elements selected for service who drop out. Therefore, prior to its effective implementation, appropriate medical studies on air marshal activity are required, taking into account their exposure to a hypoxic, although pressurized, environment, in addition to flight fatigue due to vibration, continuous noise levels and permanent surveillance, sleeping pills, and elements that compromise their action capability.

3.5 Regarding the psychological impact on passengers, it is important to recall that, from the legal point of view, passengers cannot be deprived of information on air transportation services, especially with respect to the fact that they are on a flight that has been declared of risk. Information to passengers as to risk and the presence of air marshal on board could give them a sense of vulnerability and exposure, affecting them psychologically, and it could generate hysterical behaviours, with the aggravation of unexpected reactions.

3.6 As to the crew, the effects of this measure can be even more significant, increasing levels of stress due to the knowledge, *a priori*, of the possibility that an act of unlawful interference may occur, which surely compromises performance and, by extension, flight security. This environment of permanent stress may turn a normal incident into situations of risk on board aircraft.

4. LEGAL CONSIDERATIONS AND REPERCUSSIONS ON AIR TRANSPORT DEMAND IN THE REGION

4.1 Regarding implications on air transport demand, it is important to stress that the relationship between passenger and airline is regulated by a transportation contract, in which the State guarantees operational conditions and individual safety of each passenger, based on the legal structure of the countries of the region and the legislation on concession of air transportation public services. Thus, the passenger must be informed that the flight will be classified as of risk, so that he/she may decide whether to proceed with or cancel the aforementioned contract, i.e., to take or not the cited flight.

4.2 The presence of armed police agents, air marshalls, in Latin American countries, where the level of threat is low and the population has a distinct sensitivity towards this type of occurrence, may have an extremely harmful effect on airlines, causing a drop in demand and affecting their financial health.

4.3 It is important to stress that the cancellation of a flight entails the transfer of passengers to another flight, merely postponing the risk situation for a later occasion.

4.4 In most States, the lack of staff specifically trained in this activity will make it impossible to implement this requirement, bringing about flight cancellations and negative economic repercussions on the relations between the two countries involved. Based on the principle of reciprocity, this could generate situations of antagonism, such as protests or retaliation, due to the cancellation of other flights of the contracting State that requested the measure in question.

4.5 Within the legal aspects, there is still the possibility of a conflict of authority between the federal agent on board and the commander of the aircraft. It may be noted that, according to US experience, one of the great difficulties is the relationship between the airline and the aforementioned agents, as noted in the reports of the US programme, where arguments and lack of understanding account for 18% of total reported events (US Congress Report – November 2003).

5. ACTION BY THE ASSEMBLY

5.1 Taking into account the common characteristics of LACAC member States, the following proposals are submitted to the Assembly:

- a) The use of armed officers on board aircraft should not be an essential condition for carrying out flights of a specific risk, as a last resort to avoid acts of unlawful interference, without previously confirming the efficiency and efficacy of air marshalls;
- b) to conduct, within ICAO, specific studies on the effectivity and efficiency of using air marshalls on long-haul flights, taking into account the various specifications of the activity, including the costs involved in the training, selection and operation of programmes of this nature.
- c) to develop a mechanism to offset the costs derived from the use of air marshalls in international flights to meet specific requirements of another State.

- END -

ASAMBLEA – 35° PERIODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 15 Protección del medio ambiente

**CUESTIONES RELATIVAS A TARIFAS POR EMISIONES DE MOTORES DE
AERONAVES PARA LOS PAÍSES EN DESARROLLO**

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

RESUMEN

Este documento de trabajo resalta algunos asuntos de carácter técnico y legal relativos a la aplicación de tarifas por emisiones de motores de aeronaves, enfocando las implicaciones de este tipo de cobro a los países en desarrollo, así como reforzando la necesidad de que la Asamblea asuma una posición contraria a cualquier aplicación de tarifas relacionadas a emisiones de CO₂.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la década de 1980, evidencias científicas relacionando emisiones de gases de efecto invernadero, provenientes de las actividades humanas, con los cambios climáticos globales comenzaron a despertar preocupación pública. Dentro de este ámbito, la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) viene estudiando mecanismos para reducir las emisiones de estos gases en la aviación.

1.2 Dentro de las acciones tomadas por la OACI, se encuentran las iniciativas establecidas en el Apéndice I de la Resolución de la 33 Asamblea (A33-7), que solicita al Consejo “continúe elaborando orientación para los Estados sobre la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado a fin de reducir o limitar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente,...”. Más aún, la A33-7 insta al Consejo a evaluar los costos y beneficios de las diversas alternativas.

1.3 Con el objetivo de atender lo dispuesto en la mencionada resolución, el CAEP (Comité de Protección Ambiental en la Aviación) desarrolló estudios sobre medidas basadas en el mercado, las que constituyen herramientas políticas destinadas a alcanzar objetivos ambientales a un menor costo y de forma más flexible que las medidas tradicionales de control.

1.4 En este contexto y teniendo como base el CO₂, los estudios enfocaron, inicialmente, el análisis de las siguientes medidas: comercio de emisiones, medidas voluntarias y aplicación de tarifas.

1.5 El análisis elaborado por el FESG (*Forecasting and Economic Analysis Support Group*) presentado durante la quinta reunión plenaria del CAEP, en enero de 2001, indicó que el cobro de tarifas constituye la medida presentando la peor relación costo/beneficio.

(*) 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.

Anexo 6

- 2 -

1.6 Por lo tanto y sobre la base de los estudios de dicho Comité, la 33 Asamblea reconoció que:

- a) El comercio de emisiones constituía una medida más efectiva y de menor costo para limitar o reducir la emisión de CO₂ a largo plazo.
- b) Como un primer paso, las medidas voluntarias podrán ser aplicadas en el corto plazo.
- c) La aplicación de tarifas por emisiones, aún cuando presenta la peor relación costo/beneficio, requeriría estudios más profundos.

2. APLICACIÓN DE TARIFAS

2.1 El tema acerca de la aplicación de tarifas por emisiones, específicamente las relacionadas a CO₂, envuelve problemas tanto de orden técnico como legal, los cuales precisan ser debidamente evaluados y solucionados antes de ser iniciada la utilización de este mecanismo de cobros. Cabe destacar lo siguiente:

- a) El transporte aéreo no es el principal responsable por los cambios climáticos, ya que contribuye apenas con el 3,5% de las emisiones globales que provocan el efecto invernadero (IPCC – *Intergovernmental Panel on Climate Change*, 2000), siendo importante estudiar la contribución de los demás segmentos industriales.
- b) La actual política de la OACI con respecto a la aplicación de tarifas, basada en el Doc 9082/6 – Aeropuertos y Servicios de Navegación Aérea, está relacionada a los aeropuertos y servicios de navegación aérea, no siendo adecuada a tarifas de emisiones, ya que no fue desarrollada con esta finalidad. Emisiones CO₂ presentan una característica singular, i.e., son de naturaleza global y generan impacto a largo plazo, lo que las vuelven inconsistentes con la política existente de la OACI que trata sobre tarifas de naturaleza doméstica.
- c) En 1996, el Consejo de la OACI recomendó que los cobros relacionados a emisiones, basados en los costos de reducción del impacto ambiental generado por emisiones de motores de aeronaves, se efectuasen bajo la forma de tarifas y no de tasas, siempre y cuando esos costos fuesen identificados adecuadamente y atribuidos directamente al transporte aéreo.
- d) El FESG evaluó los costos externos de las emisiones CO₂ y presentó los resultados durante la reunión del Grupo de Dirección del CAEP, realizada en 2003, en Orlando, Estados Unidos. Los valores obtenidos variaron de US\$ 2 a US\$ 127 por tonelada de CO₂, reflejando inexactitudes en cuanto a los efectos de ese gas y a las diferentes metodologías de análisis económico.
- e) En función de la gran complejidad técnica, hasta el momento no se ha desarrollado ningún parámetro de eficiencia de aeronaves que permita fundamentar el cálculo de tarifas de emisiones de gases de motores, bajo la óptima de su operación en diversos regímenes de potencia, alcance de vuelo y fases de operación.
- f) Las empresas aéreas continúan bajo el impacto de los atentados del 11 de setiembre, de la guerra en Irak y de la epidemia SARS, hechos que generaron una reducción de tráfico aéreo y, consecuentemente, de emisiones de motores. El

estimado de la Secretaría de la OACI, presentado durante el CAEP/6 (2004) indica que, durante 2003, hubo una reducción en torno del 1 % del tráfico mundial, mientras que para el segmento regional hubo una baja del 3%. De esta forma, además de las dificultades técnicas de identificar los costos relacionados a la emisión en sí, en este momento, no sería adecuado introducir cualquier tipo de tarifa por emisiones.

3. IMPLICANCIAS DE LAS TARIFAS PARA LOS PAÍSES EN DESARROLLO

3.1 Existen varias implicancias negativas con relación a la aplicación de tarifas por emisiones para los países en desarrollo. Estas tarifas traerán un aumento en el costo operacional de las empresas aéreas que seguramente será pasado a los precios de los servicios aéreos (pasajeros y carga), dando lugar a una reducción en la demanda. Además de esto, es importante resaltar que las aeronaves tecnológicamente más modernas y con menores niveles de emisiones tienen un costo muy elevado, y no constituyen una alternativa económicamente viable para sustituir las aeronaves más antiguas.

3.2 El consecuente aumento en los costos operacionales de las empresas aéreas de los países en desarrollo tiene impacto en su viabilidad financiera. Más aún, se puede resaltar que las transportadoras de los países en desarrollo, al contrario de lo que ocurre con las empresas de los Estados desarrollados, no reciben subsidios gubernamentales, además de transportar menores cantidades de carga y pasajeros.

3.3 Estos motivos corroboran el hecho de que los países en desarrollo no concuerdan con la aplicación de tarifas por emisiones. Mientras tanto, otras situaciones merecen ser consideradas:

- a) Los países desarrollados son responsables por la mayor parte de las emisiones de gases con efecto invernadero de origen aeronáutico ya que los países en desarrollo responden por menos del 5% del número de movimientos de aeronaves en el mundo.
- b) De acuerdo con la Convención – Cuadro de las Naciones Unidas sobre el Cambio del Clima (UNFCCC - *United Nations Framework Convention for Climate Change*), artículo 3, párrafo 1, establece que “las partes deben proteger el sistema climático en beneficio de las generaciones presentes y futuras de la humanidad, con base en la equidad y en conformidad con sus responsabilidades comunes, más diferenciadas, y respectivas capacidades. En consecuencia, las Partes deben tomar la iniciativa en la lucha al cambio del clima y a sus efectos.” Más aún, el artículo 3, párrafo 2, recomienda que sean tomadas en consideración las necesidades específicas y circunstancias especiales de los países en desarrollo.
- c) En cuando al Protocolo de Kyoto, no existe solicitud para que los países en desarrollo limiten o reduzcan sus emisiones. El artículo 2, párrafo 2, determina que solamente los países que figuran en su Anexo I deben limitar o reducir emisiones de gases de efecto invernadero, no controlados por el Protocolo de Montreal, bajo los auspicios de la OACI. A su vez, el artículo 3, párrafo 2, establece que, hasta 2005, cada país incluido en el Anexo I debe demostrar progreso en los compromisos contraídos por este Protocolo. Vale resaltar que aún cuando el Protocolo de Kyoto cuenta con la aprobación de más de una centena de Estados contratantes de la OACI, los dos mayores responsables por emisiones CO₂ en el mundo (53,5% del total mundial), Estados Unidos y la Federación Rusa aún no lo han ratificado.

Anexo 6

- 4 -

3.4 Ambos documentos, la UNFCCC y el Protocolo de Kyoto, exoneran a los países en desarrollo de cualquier obligación con relación a la reducción de gases de efecto invernadero, responsabilizando, por otro lado, a los países desarrollados de tales reducciones.

4. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

4.1 Tomando en consideración lo anteriormente presentado, se propone a la Asamblea asumir una posición contraria a cualquier forma de cobro, en el ámbito doméstico, regional o global, de tarifas relacionadas a emisiones CO₂, a los países en desarrollo.

- FIN -

ASSEMBLY – 35th SESSION

EXECUTIVE COMMITTEE

Item 15: Environmental protection

**ISSUES RELATED TO CHARGES FOR AIRCRAFT ENGINE EMISSIONS
IMPOSED ON DEVELOPING COUNTRIES**

(Working paper presented by the 21 (*) member States of
the Latin American Civil Aviation Commission)

SUMMARY

This work document highlights some technical and legal matters concerning the application of charges for aircraft engine emissions, focusing on the implications of this type of charge to developing countries, and stressing the need for the Assembly to take a formal stance, opposing any application of charges related to CO₂ emissions.

1. INTRODUCTION

1.1 In the 1980s, scientific evidence connecting greenhouse-effect gas emissions from human activities to global climate changes started to generate public concern. In this regard, ICAO (International Civil Aviation Organization) has been studying mechanisms to reduce the emissions of these gases in aviation.

1.2 Action taken by ICAO include the initiatives established in Appendix I to the Resolution of the 33th Assembly (A33-7) which requests the Council to “continue developing guidance for the States on the application of measures based on market criteria, with a view to reducing or limiting the impact of aircraft engine emissions on the environment,...”. Resolution A33-7 also urges the Council to assess the costs and benefits of the various alternatives.

1.3 In order to comply with the aforementioned resolution, the CAEP (Committee on Aviation Environmental Protection) conducted studies on market-based measures, which constitute political tools for attaining environmental objectives at a lower cost and in a more flexible manner as compared to traditional control measures.

1.4 Within this context and based on CO₂, studies focused, initially, on the analysis of the following measures: trading of emissions, voluntary measures and application of charges.

1.5 The analysis made by the FESG (*Forecasting and Economic Analysis Support Group*), presented at the fifth plenary meeting of CAEP, in January 2001, revealed that the application of charges was the measure with the worst cost-benefit ratio.

(*) Argentina, Aruba, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominican Republic, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Mexico, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay and Venezuela.

Anexo 6

- 2 -

1.6 Therefore, and based on the studies conducted by said Committee, the 33rd Assembly recognised that:

- a) The trading of emissions was a more effective and less costly measure to limit or reduce CO₂ emissions in the long term.
- b) As a first step, voluntary measures can be applied in the short term.
- c) The application of charges on emissions, even though it has the worst cost-benefit ratio, would require more in-depth studies.

2. APPLICATION OF CHARGES

2.1 The issue of the application of charges on emissions, specifically CO₂-related, entails both technical and legal problems which need to be duly assessed and resolved before starting to use this charging mechanism. The following should be noted:

- a) Air transportation is not the main cause of climate change, since it only accounts for 3,5% of global emissions that cause the greenhouse effect (IPCC – *Intergovernmental Panel on Climate Change*, 2000); therefore, it is important to examine the contribution of other industrial segments.
- b) The current ICAO policy concerning the application of charges, based on Doc 9082/6 – Airports and Air Navigation Services, is related to airports and air navigation services, and is not applicable to emissions, since it was not developed for that purpose. CO₂ emissions have a unique characteristic, namely, that they are of a global nature and generate a long-term impact which makes them inconsistent with the current ICAO policy dealing with domestic rates.
- c) In 1996, the ICAO Council recommended that emission-related charges, based on costs for reducing environmental impact of aircraft engine emissions, be made in the form of charges rather than rates, provided these costs were properly identified and directly allocated to air transport.
- d) The FESG assessed the external costs of CO₂ emissions and submitted the results during the CAEP Management Group meeting, held in 2003, in Orlando, United States. Values obtained ranged from US\$ 2 to US\$ 127 per ton of CO₂, reflecting inaccuracies regarding the effects of this gas and the different methodologies of economic analysis.
- e) Due to the significant technical complexity involved, no aircraft efficiency parameter has been developed yet to support the estimate of engine gas emission charges, based on optimum operation with different power ratings, flight ranges, and operating phases.
- f) Airlines continue to suffer the effects of the attacks of September 11, the Iraq war and the SARS epidemics, events which caused a reduction in air traffic and, consequently, of engine emissions. Estimates by the ICAO Secretariat, submitted to CAEP/6 meeting (2004), indicate that, in 2003, global traffic dropped by about 1%, while, for the regional segment, the reduction was of 3%. Thus, in addition to the technical difficulties for identifying the costs related to the emissions themselves, at this moment, it would not be appropriate to introduce any type of emission charge.

3. IMPLICATIONS OF CHARGES FOR DEVELOPING COUNTRIES

3.1 The application of emission charges has several negative implications for developing countries. These charges will bring about an increase in the operating cost of airlines, which will surely be passed on to the prices for air services (passengers and cargo), resulting in a drop in demand. It is also important to note that aircraft with more modern technology and lower emission levels have a very high cost and do not represent an economically feasible alternative to replace older aircraft.

3.2 The resulting increase in the operating costs of airlines from developing countries has an impact on their financial viability. It may also be noted that carriers in developing countries, unlike what happens with companies in developed States, do not receive government subsidies, and, besides, carry smaller amounts of cargo and passengers.

3.3 The foregoing confirms the fact that the situation in developing countries is not consistent with the application of emission charges. In the meantime, other situations are worth considering:

- a) While developed countries are responsible for most of the greenhouse-effect gas emissions of aeronautical origin, developing countries account for less than 5% of the number of aircraft movements in the world.
- b) According to the Convention – United Nations Framework Convention for Climate Change (UNFCCC), article 3, paragraph 1, states that “the parties must protect the climate system for the sake of present and future generations of mankind, based on equity and in keeping with their common, more differentiated, responsibilities and their respective capabilities. Consequently, the Parties must take the initiative in the struggle against climate change and its effects.” Furthermore, article 3, paragraph 2, recommends that the specific needs and special circumstances of developing countries be taken into consideration.
- c) Regarding the Kyoto Protocol, there is no request for developing countries to limit or reduce their emissions. Article 2, paragraph 2, stipulates that only those countries listed in its Annex I must limit or reduce greenhouse-effect gas emissions which are not under the control of the Montreal Protocol, under the sponsorship of ICAO. In turn, article 3, paragraph 2, states that, up until 2005, each country included in Annex I must show progress in their commitments under this Protocol. It should be noted that, although the Kyoto Protocol has been approved by more than one hundred ICAO contracting States, the two countries that are mainly responsible for CO₂ emissions in the world (53,5% of the global total), United States and the Russian Federation, have not ratified it yet.

3.4 Both documents, the UNFCCC and the Kyoto Protocol, exonerate developing countries from any obligation regarding the reduction of greenhouse-effect gases, and rather assign the responsibility for such reductions to developed countries.

4. ACTION BY THE ASSEMBLY

4.1 In view of the above, it is suggested that the Assembly take a formal stance against any form of domestic, regional or global charges to developing countries, related with CO₂ emissions.

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES**COMITÉ EJECUTIVO**

Cuestión 16: Mejoramiento de la vigilancia de la seguridad operacional

COMISIÓN ADMINISTRATIVA

Cuestión 39: Presupuestos

REGIONALIZACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

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

RESUMEN

La presente nota de estudio tiene por objeto dar a conocer a la comunidad aeronáutica internacional el trabajo que viene desarrollando los Estados miembros de la CLAC en materia de seguridad del transporte aéreo internacional y la importancia de su regionalización en beneficio de los Estados que conforman diferentes iniciativas y/u organizaciones regionales para cumplir los SARPS de los Anexos 1, 6 y 8 al Convenio sobre aviación civil internacional.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la última década, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) ha venido trabajando arduamente en elevar el nivel de seguridad del transporte aéreo con la más alta prioridad, en cumplimiento del Artículo 5 de su Estatuto que, entre otras cosas, propicia y apoya la cooperación y coordinación entre los Estados para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo, alentando la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI y propiciando acuerdos entre los Estados que contribuyan a una mejor ejecución y adopción de especificaciones de la OACI en materia de aeronavegabilidad, mantenimiento y operación de aeronaves, licencias de personal e investigación de accidentes.

1.2 Con el marco referencial señalado, los Estados miembros de la CLAC propusieron a la OACI la suscripción de un memorando de entendimiento para impulsar un “Sistema regional de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional”. De igual manera, se ha venido alentando el trabajo desarrollado por los países de Centroamérica en la Asociación Centroamericana de Seguridad de la Aviación (ACSA).

2. SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SRVSOP)

2.1 El problema de la vigilancia de la seguridad operacional en la región cobró particular importancia y fue motivo de atención en distintos foros internacionales convocados por los Estados y por los

(*) 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.

organismos representativos de la industria del transporte aéreo en la región, así como también en la XLVI reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Asunción, Paraguay, 14 al 16 de mayo de 1996), y en la Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (Cuzco, Perú, 5 al 7 de junio de 1996). En estas últimas reuniones se reconoció la necesidad de la creación de un organismo multinacional que satisfaga las necesidades comunes de los Estados con respecto a la vigilancia de la seguridad operacional.

2.2 Algunos de los problemas presentados en esa oportunidad respecto al cumplimiento de las obligaciones de los Estados en relación con la vigilancia de la seguridad operacional se referían a la desactualización de la legislación, normas y regulaciones básicas, así como los procedimientos, guías y manuales específicos; estructura institucional operacional y administrativa inadecuada y/o no funcional o insuficiente; recursos humanos insuficientes en cantidad y con poca experiencia; recursos financieros insuficientes para sostener el sistema administrativo y la planta profesional idónea y adecuadamente calificada que se requiera, entre otros.

2.3 En virtud de lo expuesto anteriormente, el 1° de octubre de 1998, la CLAC y la OACI suscribieron un Memorando 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.

2.4 La Conferencia Mundial de Directores Generales de Aviación Civil, convocada por la OACI en octubre de 1998 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 y, precisamente tomando en cuenta la iniciativa de la CLAC, 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.

2.5 El Sistema funciona en concordancia con las disposiciones relativas a la seguridad operacional del Convenio sobre aviación civil internacional y sus Anexos y es compatible con el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI. Asimismo, 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 los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), los procedimientos conexos y los documentos correspondientes de la OACI. El sistema regional se ha reestructurado de tal forma que, la incorporación de los Estados, se hace a través de la CLAC y dispone de una Junta Directiva que, en aplicación al Reglamento, dirige las actividades a través de un Coordinador y el equipo técnico, habiéndose constituido mediante un proyecto de cooperación técnica con fondos de fideicomiso y participación igualitaria de sus miembros.

2.6 Actualmente, forman parte del sistema regional (SRVSOP) once (11) Estados (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela) y dos (2) Observadores especiales (Airbus y EMBRAER), y está abierto a los Estados miembros de la CLAC y a otros Estados de Norteamérica, Centroamérica, Sudamérica y del Caribe que deseen adherirse, a través de sus respectivas autoridades, así como a entidades estatales y/o privadas que, interesadas en la seguridad operacional, manifiesten su voluntad de integrarse en calidad de observadores especiales. En los Estados que actualmente conforman el Sistema, existen 820 explotadores de transporte aéreo comercial que transportan anualmente un promedio de 12 millones de pasajeros y 744 mil toneladas de carga. Además, tienen matriculados en sus Estados 21702 aeronaves que realizan su mantenimiento en 1148 organizaciones de mantenimiento

reconocidas.

2.7 A la fecha, las labores desarrolladas por el sistema regional son las siguientes:

- Elaboración de los siguientes reglamentos aeronáuticos armonizados:
 - LAR 1 Definiciones
 - LAR 11 Reglas para la formulación, emisión y enmienda de las LAR
 - LAR 145 Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas
 - LAR PEL Licencias al Personal
 - LAR OPS Operaciones Aéreas y Certificación
- Circular de asesoramiento CA 6.425-RVSM “Requisitos y procedimientos para la aprobación de operaciones en espacio aéreo designado con Separación Vertical Mínima (RVSM)”
- Manual del Inspector de Aeronavegabilidad
- Visitas de asesoramiento del Comité Técnico a Panamá, Ecuador, Paraguay, Venezuela y Perú
- Curso de entrenamiento de auditores con registro IRCA ISO9001:2000 Auditor Líder
- Aprobación por la Junta General de una política de implementación de las LAR

3. ASOCIACIÓN CENTROAMERICANA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (ACSA)

3.1 La Agencia Centroamericana de la Seguridad Aeronáutica (ACSA) fue creada con el objetivo de evaluar, orientar, facilitar y recomendar a sus Estados miembros (Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua) las medidas necesarias para cumplir con sus obligaciones en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos relacionados con la seguridad aeronáutica.

3.2 ACSA ayuda a los Estados participantes tanto en la preparación de auditorías de la OACI como en la realización de las mismas y de las misiones de auditoría de seguimiento, y los ha apoyado en la elaboración y ejecución de planes de medidas correctivas. La creación de ACSA y el apoyo que está proporcionando a sus Estados miembros ha tenido un impacto importante y positivo en la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional.

3.3 ACSA surge como proyecto a finales del año 1998, dada la iniciativa e inquietud que radicaba por la necesidad de contar con una oficina regional que brindara los servicios de seguridad operacional, recibiendo el aval de COCESNA. Las funciones de ACSA apuntan al cumplimiento de los Anexos 1, 6, 8, 11, 13, 14 y 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y está facultada a realizar evaluaciones en el aseguramiento de la calidad e inspecciones.

3.4 Hasta la presente fecha, ACSA ha desarrollado, entre otras, las siguientes actividades:

- Elaboración de normas, procedimientos y disposiciones armonizadas y estandarización del marco jurídico.

- Creación de mecanismos idóneos para la certificación de operadores locales del transporte aéreo, talleres de mantenimiento, centros de entrenamiento y capacitación.
- Preparación y revisión de los códigos de reglamentación aeronáutica de los diferentes países miembros, así como la elaboración de los manuales del Inspector de Operaciones y de Aeronavegabilidad.
- Promoción del fortalecimiento de un Registro Regional de Aeronaves y el desarrollo de una red de base de datos en todos los países miembros de COCESNA.
- Actualmente se vienen desarrollando dos importantes proyectos; el primero, con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) que tiene por objeto respaldar al refuerzo del marco regulador e institucional de seguridad en el transporte aéreo en Centroamérica, Belice, República Dominicana, Haití y Panamá; y, el segundo, con la Unión Europea (UE), relacionado con servicios de seguridad operacional.
- Implementación del Proyecto de automatización de la autoridad de aeronáutica civil (SIAR) como la plataforma tecnológica adecuada para la gestión de la seguridad operacional.

4. REGIONALIZACIÓN

4.1 La labor desarrollada por la OACI a través del Programa de auditorías de seguridad operacional ha sido relevante para diagnosticar la situación en el ámbito mundial sobre esta materia tan importante. Paralelamente, varias organizaciones e iniciativas regionales han venido apoyando esa labor, como es el caso de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) en Europa; el Programa de desarrollo de la cooperación en materia de seguridad operacional (COSCAP) en las regiones Pacífico meridional, Asia meridional, Asia septentrional, África occidental y central, Europa oriental y el Caribe; la Oficina de Seguridad Operacional de la Aviación en el Pacífico (PASO); y el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSO) y ACSA en Latinoamérica.

4.2 En el seno de la OACI, particularmente en la Dirección de Cooperación Técnica, tomando en cuenta cierto apoyo que se recibiría de la Comunidad Económica Europea, se ha denominado a la mayoría de estos organismos y/o sistemas como los COSCAP (Programa de desarrollo de la cooperación en materia de seguridad operacional), a excepción de la EASA de Europa y ACSA y el Sistema Regional (SRVSO) en América Latina, que no estarían recibiendo dicho apoyo. En todo caso, es importante observar que un gran número de Estados en la actualidad forma parte de estos sistemas u organismos, tal como se demuestra a continuación:

COSCAP-SEA (Asia Sureste)

Brunei Darussalam, Camboya, Hong Kong (China), Indonesia, LAO PDR, Macao (China), Malasia, Myanmar, Filipinas, Singapur, Tailandia y Vietnam.

COSCAP-SA (Asia Sur)

Bangladesh, Bhutan, India, Maldivas, Nepal, Pakistán y Sir Lanka.

COSCAP-NA (Asia Norte)

República Popular China, República Popular Democrática de Corea, Japón, Mongolia, República de Corea.

COSCAP-UEMOA (África Oeste)

Benin, Burkina Faso, Cote d'Ivoire, Guinea-Bissau, Nigeria, Senegal y Togo.

COSCAP-SADC (África Sur)

Angola, Bstwana, República Democrática del Congo, Iesotho, Malawi, Mauricio, Mozambique, Namibia, Seychelles, Sudáfrica, Swaziland, República Unida de Tanzania, Zambia y Zimbabwe.

COSCAP-AM (América)

Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

ACSA (Centroamérica)

Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, República Dominicana, Haití y Panamá.

PASO (Islas del Pacífico)

Australia, Cook Islands, Estados Federativos de Micronesia, Fiji, Kiribati, Nauru, Nueva Zelanda, Niue, Palau, Papúa Nueva Guinea, República de Islas Marshall, Samoa, Islas Salomón, Tonga, Tuvalu y Vanuatu.

EASA (Europa)

Austria, Bélgica, Chipre, República Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Latvia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Polonia, Portugal, Eslovaquia, Eslovenia, España, Suiza, Holanda y Reino Unido.

5. PROYECCIÓN A FUTURO

5.1 Como se puede apreciar, la mayoría de los Estados miembros de la OACI forman parte de los organismos y/o sistemas señalados anteriormente, los mismos que, de una u otra manera, vienen trabajando para apoyar a los Estados en la vigilancia, asistencia, auditoría y certificación en materia de seguridad aeronáutica, es decir, que algunos probablemente ya están en capacidad de una autogestión para realizar las auditorías necesarias y cumplir con los estándares de la OACI; y otros, lo estarán en el corto plazo.

5.2 Por otro lado, la OACI, tal como se observa, en el futuro apunta a convertirse en un organismo auditor, no sólo en lo concerniente a los Anexos que tienen relación a la seguridad operacional y contra actos de interferencia ilícita, sino también de otros Anexos. Con esta perspectiva, es necesario analizar con profundidad si económicamente resulta conveniente centralizar las actividades de auditoría, lo que por obvias razones, elevaría sustancialmente el presupuesto de la Organización.

5.3 Por lo tanto, es conveniente que el Consejo de la OACI estudie la posibilidad de re-planificar y reorientar los objetivos y metas de la Organización en estas materias, apoyándose en los organismos y/o sistemas regionales para que sean estos últimos los que realicen los trabajos de auditoría y la OACI se circunscriba exclusivamente al control y certificación de estos organismos; pues auditar a 188 Estados miembros en el cumplimiento de los SARPS de la mayoría de los Anexos del Convenio, probablemente se constituya en una tarea lenta y onerosa. Esto lógicamente aliviará la carga presupuestaria de la OACI y permitirá que sean los propios Estados los que, en el marco de los citados organismos y/o sistemas y, aprovechando sus propias capacidades, puedan agilizar y mantener la seguridad del transporte aéreo en niveles apropiados.

6. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

6.1 Se invita a la Asamblea a tomar conocimiento de la presente nota y encargar al Consejo que, con la celeridad que el caso amerita, estudie la posibilidad de re-planificar y reorientar los objetivos y metas de la Organización en estas materias, tomando en cuenta una adecuada regionalización del asesoramiento, vigilancia y auditorías de la seguridad del transporte aéreo, y armonizando, en el ámbito mundial, los objetivos de los organismos y sistemas señalados.

- FIN -

ASSEMBLY — 35th SESSION**EXECUTIVE COMMITTEE**

Item 16: Improvement of safety oversight

ADMINISTRATIVE COMMISSION

Item 39: Budgets

REGIONALISATION OF SAFETY

(Working paper presented by the 21(*) member States of
the Latin American Civil Aviation Commission)

SUMMARY

This working paper is intended to inform the international aeronautical community of the work being carried out by the LACAC member States in terms of international air transportation safety and of the importance of its regionalisation to benefit those States that form part of different regional initiatives and/or organisations, so that they can comply with the SARPS of Annexes 1, 6 and 8 to the Convention on International Civil Aviation.

1. INTRODUCTION

1.1 In the last decade and as a matter of priority, the Latin American Civil Aviation Commission (LACAC) has been working hard to raise the level of safety of air transport, in compliance with Article 5 of its Statute which, *inter alia*, fosters and supports cooperation and coordination among States for the orderly development and better use of air transport, encouraging the application of ICAO standards and recommended practices and favouring agreements among the States that will contribute to a better implementation and adoption of ICAO specifications in terms of airworthiness, maintenance and aircraft operations, licensing and accident investigation.

1.2 Within this framework, LACAC member States proposed ICAO the subscription of a memorandum of understanding to foster a “Regional safety oversight cooperation system”. Likewise, it has been encouraging the work carried out by Central American countries within the Central American Aviation Safety Association (ACSA).

(*) Argentina, Aruba, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominican Republic, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Mexico, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay and Venezuela.

2. REGIONAL SAFETY OVERSIGHT COOPERATION SYSTEM (SRVSOP)

2.1 The problem of safety oversight in the region gained special importance and drew attention at various international fora convened by States and organizations related with the air transport industry in the region, as well as at the XLVI meeting of the LACAC Executive Committee (Asunción, Paraguay, 14 to 16 May 1996) and at the Fifth Meeting of Civil Aviation Authorities of the SAM Region (Cuzco, Peru, 5 to 7 June 1996). The latter meetings acknowledged the need to create a multinational organisation to meet the common safety oversight needs of the States.

2.2 Some of the problems detected on that occasion with respect to the fulfillment of safety oversight obligations by States had to do, *inter alia*, with the obsolescence of legislation, basic standards and regulations, and specific procedures, guides and manuals; an inappropriate and/or non-functional or inadequate operational and administrative institutional structure; inadequate human resources in terms of numbers and experience; insufficient financial resources to support the administrative system and the required duly qualified professional staff.

2.3 In view of the above, on 1 October 1998, LACAC and ICAO signed a Memorandum of Understanding to promote the establishment of a regional safety oversight cooperation system in North American, Central American, South American and Caribbean States.

2.4 The World Conference of General Directors of Civil Aviation, convened by ICAO in October 1998 on global safety oversight strategy, stressed the need to coordinate and harmonize principles and procedures for assessing safety oversight on a global basis, while recognizing the advantages of applying a regional approach. Within this context and precisely taking into account the initiative of LACAC, the Conference recommended that ICAO should promote the establishment of regional mechanisms for long-term support of the global safety oversight capability.

2.5 The system works according to the safety provisions of the Convention on International Civil Aviation and its Annexes and is consistent with the ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP). Likewise, its mission is to provide technical assistance to participating States for the solution of common problems related to the effective fulfillment of their safety oversight responsibilities, pursuant to the standards and recommended practices contained in the Annexes to the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944), the related procedures and the corresponding ICAO documents. The regional system is structured in such a way that the incorporation of States is done through LACAC, and it has a Governing Body which, in keeping with its Regulations, directs the activities through a Coordinator and a technical team, a technical cooperation project with trust funds and egalitarian participation by its members having been established.

2.6 At present, the regional system (SRVSOP) is composed of eleven (11) States (Argentina, Bolivia, Brazil, Chile, Cuba, Ecuador, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay and Venezuela) and two (2) special observers (Airbus and EMBRAER), and is open to LACAC member States and other North American, Central American, South American and Caribbean States that wish to adhere, through their respective authorities, and to State-owned and/or private entities that are interested in safety and express their will to become special observers. There are 820 commercial air transport operators that carry an average of 12 million passengers and 744 thousand tons of cargo in the States currently part of the system; they also have 21702 aircraft registered, receiving maintenance from 1148 recognized organizations.

2.7 To date, the tasks performed by the regional system are as follows:

- Development of the following harmonized aeronautical regulations:
 - LAR 1 Definitions
 - LAR 11 Rules for the formulation, issuance and amendment of LARs
 - LAR 145 Approved maintenance organizations
 - LAR PEL Licensing
 - LAR OPS Air operations and certification
- Advisory circular CA 6.425-RVSM “Requirements and procedures for the approval of operations in airspace with vertical separation minima (RVSM)”
- Airworthiness inspector manual
- Advisory visits by the Technical Committee to Panama, Ecuador, Paraguay, Venezuela and Peru
- Registered auditor training course IRCA ISO9001:2000 Leading auditor.
- Approval of a LAR implementation policy by the Board of Directors.

3. CENTRAL AMERICAN SAFETY ASSOCIATION (ACSA)

3.1 The Central American Safety Agency (ACSA) was created with the purpose of assessing, guiding, facilitating and recommending its member States (Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras and Nicaragua) the necessary measures to comply with their safety obligations pursuant to the Convention of International Civil Aviation and its Annexes.

3.2 ACSA helps participating States both in the preparation of ICAO audits as in the conduction of such audits and follow-up missions, and has supported them in the development and implementation of plans for corrective measures. The creation of ACSA and the support provided to its member States have had a major positive impact on safety oversight capabilities.

3.3 ACSA emerged as a project in late 1998, following the initiative and concerns regarding the need to have a regional office for the provision of safety services, this initiative was endorsed by COCESNA. ACSA tasks aim at complying with Annexes 1, 6, 8, 11, 13, 14 and 17 to the Convention on International Civil Aviation and is empowered to conduct quality assurance assessments and inspections.

3.4 To date, ACSA has conducted, *inter alia*, the following activities:

- Drafting of standards, procedures and harmonized provisions, and standardization of legal framework.
- Creation of suitable mechanisms for certification of local air transport operators, maintenance shops, and training centres.
- Development and review of the aeronautical regulatory codes of the various member countries, and drafting of operations and airworthiness inspector manuals.
- Further strengthening of a Regional Aircraft Registry, and development of a database network of all COCESNA member countries.

- Currently, two important projects are underway; the first, with the support of the Inter-American Development Bank (IDB), is intended to support efforts to strengthen the safety regulatory and institutional framework for air transportation in Central America, Belize, Dominican Republic, Haiti and Panama; the second, in cooperation with the European Union (UE), deals with safety services.
- Implementation of the civil aeronautical authority automation project (SIAR), as the appropriate technological platform for safety management

4. REGIONALISATION

4.1 The work carried out by ICAO through the safety oversight audit programme has been of significance to diagnose the global situation on this very important matter. At the same time, several regional organizations and initiatives have been supporting this work, as is the case of the European Air Safety Agency (EASA) in Europe; the Safety Cooperation Development Programme (COSCAP) in the South Pacific, South Asia, North Asia, West and Central Africa, East Europe and the Caribbean; the Pacific Aviation Safety Office (PASO); and the Regional Safety Oversight Cooperation System (SRVSO) and ACSA in Latin America.

4.2 Within ICAO, particularly in the Technical Cooperation Bureau, taking into account the support to be received from the European Economic Community, most of these bodies and/or systems are known as COSCAP (Safety Cooperation Development Programme), with the exception of EASA in Europe and ACSA and the Regional System (SRVSO) in Latin America, which will not be receiving said support. In any case, it is important to note that a large number of States currently form part of these systems or organizations, as shown below:

COSCAP-SEA (South East Asia)

Brunei Darussalam, Cambodia, Hong Kong (China), Indonesia, LAO PDR, Macao (China), Malaysia, Myanmar, Philippines, Singapore, Thailand and Vietnam.

COSCAP-SA (South Asia)

Bangladesh, Bhutan, India, Maldives, Nepal, Pakistan and Sri Lanka.

COSCAP-NA (North Asia)

People's Republic of China, People's Democratic Republic of Korea, Japan, Mongolia, Republic of Korea.

COSCAP-UEMOA (West Africa)

Benin, Burkina Faso, Cote d'Ivoire, Guinea-Bissau, Nigeria, Senegal and Togo.

COSCAP-SADC (South Africa)

Angola, Botswana, Democratic Republic of Congo, Lesotho, Malawi, Mauritius, Mozambique, Namibia, Seychelles, South Africa, Swaziland, United Republic of Tanzania, Zambia and Zimbabwe.

COSCAP-AM (America)

Argentina, Bolivia, Brazil, Chile, Cuba, Ecuador, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay and Venezuela.

ACSA (Central America)

Belize, Costa Rica, Dominican Republic, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Haiti and Panama.

PASO (Pacific Islands)

Australia, Cook Islands, Federate States of Micronesia, Fiji, Kiribati, Nauru, New Zealand, Niue, Palau, Papua-New Guinea, Marshall Islands Republic, Samoa, Solomon Islands, Tonga, Tuvalu and Vanuatu.

EASA (Europe)

Austria, Belgium, Cyprus, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Malta, Poland, Portugal, Slovakia, Slovenia, Spain, Switzerland, Netherlands and United Kingdom.

5. PROJECTION INTO THE FUTURE

5.1 As may be seen, most ICAO member States are part of the aforementioned organizations and/or systems, which, in one way or another, are working to support the States in the areas of safety oversight, assistance, auditing and certification, which means that some are probably already capable of conducting the necessary audits and meeting all ICAO standards, while others will be in that position in the short term.

5.2 On the other hand, ICAO, as may be seen, is seeking to become an auditing body in the future, not only in connection with Annexes dealing with safety and acts of unlawful interference but also with other Annexes. With this in mind, an in-depth study should be made as to whether it is economically advisable to centralize audit activities, which, for obvious reasons, would substantially increase the budget of the Organization.

5.3 Consequently, it is convenient that the ICAO Council studies the possibility of reformulating and reorienting the objectives and goals of the Organization regarding these matters, relying on regional organizations and/or systems to carry out the audits and ICAO limiting itself to controlling and certifying these bodies, since auditing 188 member States for compliance of the SARPS of most of the Annexes to the Convention is probably a slow and burdensome task. This, of course, will alleviate the budgetary burden of ICAO and will allow the States themselves, within the framework of the aforementioned bodies and/or systems, and using their own capabilities, to expedite and maintain air transport safety at the appropriate levels.

6. ACTION BY THE ASSEMBLY

6.1 The Assembly is invited to take note of this paper and charge the Council with studying, as soon as required, the possibility of reformulating and reorienting the objectives and goals of the Organization on these matters, taking into account a suitable regionalization of air transportation safety advisory services, oversight and audits, while harmonizing the objectives of the cited bodies and systems on a global basis.

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 16: Mejoramiento de la vigilancia de la seguridad operacional

**GESTIÓN DE LA SEGURIDAD ATM
EN LOS ESTADOS DE LA REGIÓN LATINOAMERICANA**

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

RESUMEN

En esta nota se hace un examen de los aspectos relacionados con la gestión de la seguridad ATM en relación con la implantación por los Estados de programas de seguridad ATS en el espacio aéreo y aeródromos bajo su responsabilidad.

REFERENCIAS

- ☐ Anexo 11
- ☐ Doc 4444, PANS – ATM
- ☐ Manual sobre Gestión de la Seguridad para Aeródromos y Servicios de Tránsito Aéreo

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La OACI ha establecido un Plan Global para la Seguridad Aeronáutica (GASP) con el fin de reducir los accidentes e incidentes.

1.2 En el marco del GASP, la OACI fomenta las numerosas actividades de seguridad que se emprenden en el ámbito nivel mundial, como son la transferencia de información y experiencia entre los gobiernos y las empresas del sector aeronáutico, sobre la seguridad operacional y coordina los esfuerzos para asegurar que los distintos programas que, en ese sentido, se llevan a cabo sean complementarios y que aborden las preocupaciones que existen a escala regional en el campo de la seguridad operacional de la aviación de forma completa, integral y sistemática.

1.3 Las disposiciones del Anexo 11 (Servicios de Tránsito Aéreo) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional tienen como objetivo garantizar una circulación segura, ordenada y expedita del tránsito aéreo y señala a la seguridad como el objetivo primario de los Servicios de Tránsito Aéreo. En dicho Anexo se

(*) 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

Anexo 8

– 2 –

recomienda que los Estados establezcan el nivel apropiado de seguridad y los objetivos de la seguridad aplicables al suministro de ATS dentro de su espacio aéreo y en los aeródromos y de ser aplicables se establezcan también los niveles y los objetivos de seguridad mediante acuerdos regionales de navegación aérea.

1.4 Un Programa de Gestión de la Seguridad ATS debe contener, entre otros elementos, los siguientes:

- a) Identificación de los peligros reales y posibles y determinación de la necesidad de aplicar medidas correctivas;
- b) Verificación de que se aplican las medidas correctivas necesarias para mantener un nivel aceptable de seguridad, y
- c) Supervisión permanente y evaluación periódica del nivel de seguridad logrado.

2. ANÁLISIS

2.1 Los Estados signatarios del Convenio sobre Aviación Civil son los responsables de la implantación de los SARPS de la OACI dentro del espacio aéreo y los aeródromos bajo su responsabilidad.

2.2 Todo Programa de Gestión de la Seguridad de un Estado tiene dos componentes básicos, el componente de responsabilidad directa del Estado para normar y vigilar los aspectos de seguridad y un componente activo de gestión de la seguridad ATS implementado a través de los proveedores de servicio que, en ciertos casos, no está bajo la administración directa de los Estados.

2.3 Aunque la función normativa y suministro ATS estén ambos bajo la administración directa de un organismo controlado por el Estado, es importante que se mantenga una clara distinción entre estas dos funciones.

2.4 La mayor parte de las actividades que se llevan a cabo en la vida cotidiana implican algún grado de riesgo. Puede considerarse que una determinada actividad es “segura” cuando se estima que el riesgo es menor y aceptable. En el contexto aeronáutico, el público en general entiende la seguridad como la ausencia de accidentes; no obstante, debemos reconocer que, aunque sería deseable eliminar los mismos, una “seguridad total” es inalcanzable ya que, aún haciendo todos los esfuerzos posibles, eventualmente siempre ocurrirán fallas y errores.

2.5 Mientras no sea posible eliminar completamente el riesgo, el objetivo de los programas de seguridad debe consistir en controlar los procesos que puedan dar como resultado eventos peligrosos, a fin de reducir al mínimo la probabilidad de que se produzcan accidentes.

2.6 Los Programas de Gestión de la Calidad ATS han demostrado ser un instrumento eficaz que fomenta la implantación de diversos programas complementarios como son los programas de verificación y capacitación para la competencia ATC, de notificación e investigación de incidentes, de revisión de la fraseología y en general programas de mejora continua de los Servicios de Tránsito Aéreo.

2.7 El Material de Orientación Regional CAR/SAM para programas de Garantía de Calidad ATS aprobado por GREPECAS ha constituido una valiosa herramienta para llevar adelante el trabajo de implantación del Programa de Gestión de Calidad ATS.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Los Estados miembros de la CLAC reconocen los esfuerzos desplegados por la OACI y, en particular, por las Oficinas de las Regiones CAR/SAM, agradecen el apoyo y orientación recibida para la puesta en marcha de los programas de Garantía de Calidad, manifiestan su compromiso de continuar mejorando sus Programas Nacionales de Gestión de la Calidad ATS y, al mismo tiempo, adoptando medidas para implementar un Programa Global de Gestión de la Seguridad Operacional ATS para beneficio de la comunidad aeronáutica internacional.

4. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la presente, y
- b) apoyar los esfuerzos de la OACI en la implantación de programas sistémicos apropiados, con el fin de garantizar la seguridad en el suministro ATS.

- FIN -

ASSEMBLY — 35th SESSION

EXECUTIVE COMMITTEE

Item 16: Improvement of safety oversight

ATM SAFETY MANAGEMENT IN THE STATES OF THE LATIN AMERICAN REGION

(Paper presented by the 21(*) member States of the
Latin American Civil Aviation Commission)

SUMMARY

This paper reviews aspects related to ATM safety management in connection with the implementation of ATS safety programmes by the States in the airspace and aerodromes under their responsibility.

REFERENCES

- ❑ Annex 11
- ❑ Doc 4444, PANS – ATM
- ❑ Manual on Aerodrome and Air Traffic Services Safety Management

1. INTRODUCTION

1.1 ICAO has established a Global Aeronautical Safety Plan (GASP) with the purpose of reducing accidents and incidents.

1.2 Within the framework of the GASP, ICAO fosters the many safety activities undertaken worldwide, such as the transfer of information and experience on safety among governments and companies in the aeronautical sector, and coordinates efforts to ensure that the various programmes carried out in this respect complement each other and address existing aviation safety concerns in the region in a complete, integral and systematic manner.

1.3 The provisions of Annex 11 (Air Traffic Services) to the Convention on International Civil Aviation are intended to ensure a safe, orderly and prompt flow of air traffic, and state that safety is the primary objective of Air Traffic Services. Said Annex recommends that States establish appropriate levels of safety and safety objectives applicable to the provision of ATS within their airspace and aerodromes, and, if applicable, also establish safety levels and objectives through regional air navigation agreements.

(*) Argentina, Aruba, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Mexico, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Dominican Republic, Uruguay and Venezuela

Anexo 8

– 2 –

1.4 An ATS Safety Management Programme must contain the following elements, *inter alia*:

- a) Identification of actual and possible hazards, and determination of the need to apply corrective measures;
- b) Verification that necessary corrective measures to maintain an acceptable level of safety are applied, and
- c) Ongoing supervision and periodic assessment of the level of safety achieved.

2. ANALYSIS

2.1 The States signatory to the Convention on International Civil Aviation are responsible for the implementation of ICAO SARPS within the airspace and aerodromes under their responsibility.

2.2 Any Safety Management Programme of a State has two basic components: the component related to the direct responsibility of the State to regulate and oversee safety aspects, and an active ATS safety management component that is implemented through service providers, and which, in some cases, is not under the direct management of the State.

2.3 Although the regulatory function and ATS provision are both under the direct management of a State-controlled entity, it is important to maintain a clear distinction between these two functions.

2.4 Most activities that are carried out on a daily basis imply some degree of risk. A given activity may be considered “safe” when it is felt that the risk is less and acceptable. Within the aeronautical context, the general public understands safety as the absence of accidents. However, we must recognize that, although it would be desirable to eliminate them, “total safety” is unattainable, since, even when making all possible efforts, eventual failures and errors will always occur.

2.5 As long as risk cannot be completely eliminated, the objective of safety programmes must be to control the processes that may result in hazardous events, so as to minimize the likelihood of accidents.

2.6 ATS quality management programmes have proven an effective tool to foster the implementation of various complementary programmes, such as those on ATC proficiency verification and training, incident reporting and investigation, phraseology review and, in general, air traffic services continuous improvement programmes.

2.7 The CAR/SAM Regional Guidance Material for ATS Quality Assurance programmes, approved by GREPECAS, has been a valuable tool for the implementation of the ATS Quality Management Programme.

3. CONCLUSION

3.1 The LACAC member States recognize the efforts made by ICAO and, particularly, by CAR/SAM Regional Offices, and appreciate the support and guidance received in the initiation of quality assurance programmes. They also express their commitment to continue improving their National ATS Quality Management Programmes, while adopting measures to implement a Global ATS Safety Management Programme for the benefit of the international aeronautical community.

4. ACTION BY THE ASSEMBLY

4.1 The Assembly is invited to:

- a) take note of the above; and
- b) support ICAO efforts for the implementation of suitable system programmes, in order to ensure safety in the provision of ATS.

- END -

ASAMBLEA 35° PERIODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 20: Acrecentamiento de la eficacia de la OACI

DESCENTRALIZACIÓN DE ACTIVIDADES DE LA OACI A LAS OFICINAS REGIONALES

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

RESUMEN

Esta nota tiene por objeto proponer un mayor grado de descentralización de actividades de la sede a las Oficinas Regionales que facilite la evaluación de los resultados y acreciente la eficacia de la OACI. La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Resolución A32-1 de la Asamblea se refiere al acrecentamiento de la eficacia de la OACI. En su párrafo 3 apartado a) se pide que se 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 la protección de los vuelos en el mundo entero. En el apartado b) del párrafo 5, se invita al Consejo y al Secretario General a examinar los medios para suprimir los obstáculos que se oponen a una mayor eficiencia dentro de la Secretaría.

1.2 Por otro lado, la Resolución A33-8 “Continuación y ampliación del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), en su párrafo 4, la Asamblea pide al Secretario General que adopte un enfoque más flexible en la aplicación desprograma a largo plazo, comprendido el fortalecimiento de las Oficinas Regionales.

2. ANÁLISIS

2.1 El propósito de una estructura regional es descentralizar las actividades. La administración central debe enfocarse a la regulación, supervisión y control y la parte regional dedicarse fundamentalmente a la implementación y apoyo a los Estados acreditados ante esas Oficinas. En la Sede de la OACI debieran elaborarse normas, textos de orientación, manuales, procedimientos y supervisar su aplicación.

(*) 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.

Anexo 9

- 2 -

2.2 La sede debe desempeñar una función más directa en las actividades regionales mediante la integración funcional con las Oficinas Regionales. Más aún, las funciones de las Oficinas Regionales no deben considerarse en forma aislada y desvinculadas de los programas de la Sede, sino en el contexto de los esfuerzos permanentes de la Organización para aumentar su eficacia y eficiencia. Esto requiere una estrecha coordinación de todas las actividades regionales con las funciones de la Sede, trabajando con una planificación estratégica más horizontal y menos piramidal, asunto que también debe reflejarse en el presupuesto de la Organización dotando a las Oficinas Regionales de suficientes recursos humanos y financieros para apoyar a los Estados en todas las áreas (transporte aéreo, navegación aérea, seguridad y protección de la aviación y cooperación técnica).

2.3 La seguridad y protección de la aviación se constituyen como unos de los principales objetivos de la OACI; los respectivos SARPS van en aumento, siendo de suma importancia su aplicación. Cada vez más se recurre a las Oficinas Regionales para respaldar la labor de los grupos regionales y proyectos relativos a la seguridad. En el marco de un “enfoque sistémico” del USOAP, los funcionarios de las Oficinas Regionales deben tener un desempeño fundamental para el éxito del programa con este nuevo enfoque, siempre con una estrecha coordinación, claras instrucciones y supervisión de la Sede.

3. ESTRUCTURA PROGRAMÁTICA

3.1 El Programa Principal V (Programas Regionales y Otros, del Presupuesto por Programas de la Organización), en la práctica, se relaciona a la ubicación geográfica de las oficinas regionales y no a las actividades fundamentales que están estrechamente relacionadas con las funciones en las áreas de transporte aéreo, navegación aérea, seguridad y protección de la aviación y cooperación técnica.

3.2 Hemos observado con satisfacción que en la nota de estudio A35-WP/20 que contiene el Proyecto de Presupuesto por Programa de la Organización para 2005, 2006 y 2007, por primera vez, los Programas de Programa Principal V están relacionados con actividades específicas.

4. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) Encargar al Consejo y al Secretario General que analicen la mejor distribución de los recursos entre la Sede y la estructura regional, que permita una mayor eficacia y eficiencia en la ejecución de las actividades de la organización, dentro del Presupuesto por Programas que se apruebe para el trienio 2005-2007.
- b) Encargar a la Secretaría que realice los ajustes necesarios al presupuesto para descentralizar las funciones de todas las áreas, incluido el transporte aéreo, asignando a las Oficinas Regionales el personal profesional mínimo necesario, el cual, en ningún caso, debería ser menor a un (1) profesional por especialidad.
- c) Pedirle, igualmente, al Consejo y al Secretario General que se establezcan procedimientos que permitan una efectiva integración funcional de la Sede y las Oficinas Regionales, con una gestión más horizontal en donde la coordinación sea la principal herramienta.

ASSEMBLY 35th SESSION

EXECUTIVE COMMITTEE

Item 20: Improvement of ICAO efficiency

DESCENTRALISATION OF ICAO ACTIVITIES TO REGIONAL OFFICES

(Paper presented by the 21* member States
of the Latin American Civil Aviation Commission)

SUMMARY

The purpose of this paper is to propose a higher degree of decentralisation of activities from Headquarters to the Regional Offices, to facilitate the evaluation of results and to improve ICAO efficiency. The decision by the Assembly appears in paragraph 4.

1. INTRODUCTION

1.1 Assembly Resolution A32-1 deals with improving the efficiency of ICAO. In its paragraph 3, sub-paragraph a), a request is made to continue with the tasks that will ensure that ICAO will respond effectively to the challenges of an aeronautical sector in rapid evolution, and promote safety and flight protection throughout the world. In paragraph 5, sub-paragraph b), the Council and the Secretary General are invited to examine means to overcome the obstacles to improving efficiency within the Secretariat.

1.2 On the other hand, in Resolution A33-8 "Continuation and expansion of the ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP), paragraph 4, the Assembly requests the Secretary General to adopt a more flexible approach to the long-term application of this programme, including the strengthening of Regional Offices.

2. ANALYSIS

2.1 The purpose of a regional structure is to decentralise activities. Central management should focus on regulation, monitoring and control, and the regional segment should focus mainly on implementation and support to States accredited to said Offices. ICAO Headquarters should develop standards, guidance material, manuals, procedures, and supervise their application.

(*) Argentina, Aruba, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominican Republic, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Mexico, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay and Venezuela.

Anexo 9

- 2 -

2.2 Headquarters should have a more direct participation in regional activities through functional integration with Regional Offices. Furthermore, functions of Regional Offices should not be seen in an isolated manner, unrelated to Headquarters programmes, but rather within the context of ongoing efforts by the Organization to improve its efficiency and efficacy. This requires close coordination between all regional and Headquarters activities, based on a more horizontal and less pyramidal strategic planning, something which should also be reflected on the budget of the Organization, providing the Regional Offices with adequate human and financial resources to support the States in all areas (air transport, air navigation, safety and aviation protection and technical cooperation).

2.3 Safety and aviation protection are two of the main ICAO objectives. Respective SARPS are increasing and their application is of extreme importance. More and more, Regional Offices are requested to support the work of regional groups and safety-related projects. Within the framework of the USOAP “system approach”, officers in Regional Offices play a vital role in the success of the programme, always in close coordination with Headquarters, and under its clear instructions and supervision.

3. PROGRAMME STRUCTURE

3.1 In practice, Main Programme V (Regional and Other Programmes, of the Programme Budget of the Organization) is related to the geographical location of Regional Offices rather than to the fundamental activities that are closely related to the areas of air transport, air navigation, safety and aviation protection and technical cooperation.

3.2 We have noted with satisfaction that in working paper A35-WP/20, containing Draft Programme Budget of the Organization for 2005, 2006 and 2007, the programmes of the Main Programme V are, for the first time, related to specific activities.

4. ACTION BY THE ASSEMBLY

4.1 The Assembly is invited to:

- a) Entrust the Council and the Secretary General to analyze more profoundly the best distribution of resources between Headquarters and the regional structure which will allow a better efficacy and efficiency in the implementation of activities of the organization, within the Programme Budget to be approved for the 2005-2007 triennium.
- b) Entrust the Secretariat with making necessary adjustments to the budget in order to decentralise functions in all areas, including air transport, assigning the necessary professional staff to the Regional Offices, which, in no case, should be less than one (1) professional for each speciality.
- c) Request, as well, the Council and the Secretary General to establish procedures that will permit an effective functional integration of Headquarters and the Regional Offices, with a more horizontal management and with coordination as its main tool.

- END -

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 23: **Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)**

**IMPACTO DE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS CNS
EN LOS PAISES SUBDESARROLLADOS**

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

RESUMEN

Esta Nota contiene un análisis general del impacto económico que representa la introducción de las nuevas tecnologías CNS en los países subdesarrollados.

REFERENCIAS

- Documentación (NE y NI) de la 11na Conferencia de Navegación Aérea (Montreal, Canadá 2003)

1. INTRODUCCIÓN

1.1. En el ámbito aeronáutico actual, es de general aceptación que la infraestructura de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS) debe evolucionar a fin de dar cabida a nuevas funciones y proporcionar la capacidad, fiabilidad y calidad de los servicios apropiadas para apoyar los requisitos en evolución de la Gestión del Tránsito Aéreo (ATM).

1.2. Para ello, la OACI ha desarrollado una estrategia de implantación, que contempla una coordinación a nivel global a través del Plan Mundial de Navegación Aérea para los Sistemas CNS/ATM y la elaboración de los SARPs, PANS y textos de orientación al respecto que tratan de reflejar el ritmo de la evolución de la tecnología, pero que a su vez no logran definir una solución perdurable y homogénea para los diversos escenarios de navegación aérea a nivel regional y mundial.

1.3. El no contar aún con esta definición coloca a los países pequeños y subdesarrollados en una situación incierta de cara a la implementación de nuevas y costosas soluciones de última tecnología que constantemente aparecen en el mercado mundial, que les posibilitase mantenerse a tono con los adelantos experimentados en los sistemas CNS/ATM, teniendo en cuenta el hecho de que las características de sus

(*) 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.

maltrechas economías no les permiten el lujo de una planificación flexible y sostenida de sus recursos económicos en función del desarrollo aeronáutico.

2. DESARROLLO

2.1 Al definirse operacionalmente que el ATM mundial pueda ser conceptualmente independiente de la tecnología, se ha potenciado el surgimiento de una amplia gama de nuevos sistemas tecnológicos emergentes en materia CNS que, de acuerdo a las nuevas normas de la OACI, ha incrementado el abanico de opciones de tecnologías para la implantación CNS/ATM.

2.2 Ejemplo de esto son las diferentes variantes de implementación de:

- a) La Vigilancia Dependiente Automática por Radiodifusión (ADS-B), a través del enlace de datos VHF Modo 4 (VDL-M4), el Transceptor de Acceso Universal (UAT, o las Señales Espontáneas Ampliadas del Modo S del Radar Secundario de Vigilancia (SSR ES ó 1090).
- b) La integración de la voz y los datos en los nuevos ambientes digitales de red.
- c) Los diversos Sistemas de Aumentación Basados en Satélites (SBAS) de los Sistemas de Globales de Navegación por Satélite (GNSS) a saber: MTSAT, GAGAN, EGNOS, WAAS.
- d) Las Comunicaciones por Enlace de Datos Controlador-Piloto (CPDLC), a través de los Modos 2, 3 o 4 del VDL, del Modo S del SSR, del UAT y de tecnologías satelitales (AMSS).

2.3 Por otra parte, el acelerado desarrollo de las tecnologías en las que se basan estos sistemas aeronáuticos impone grandes retos en la planificación a mediano y largo plazo, pues con gran rapidez sistemas ya instalados dejan de cumplir los crecientes requerimientos de fiabilidad y prestaciones al volverse obsoletos respecto a nuevos sistemas que aparecen en el mercado producto a la competencia de la industria mundial.

2.4. Como consecuencia, se produce un fuerte impacto en los países subdesarrollados, donde las condiciones económicas prohíben el seguimiento consecuente y coordinado de los avances técnicos, e inclusive el mantenimiento de sistemas convencionales, dando como resultado que mundialmente aún subsistan elementos de las deficiencias en materia de CNS/ATM identificadas por el Comité FANS hace más de 10 años. Entre los factores de mayor peso a considerar se encuentran: los costos de inversión del sistema ATM (así como de los sistemas de CNS que lo soportan), los costos unitarios de aviónica, los costos operacionales directos de los usuarios, la capacitación y preparación de los recursos humanos, entre otros.

2.5 Estos países, en aras de mantenerse a tono con los requerimientos técnico-operacionales que el aumento del tráfico aéreo y los avances de la tecnología imponen al mundo de la aviación civil, están obligados a realizar inmensos esfuerzos económicos y de inversiones. Además, la posición geográfica de la Región de Información de Vuelos (FIR) asignada algunos de ellos puede colocarlos entre FIRs adyacentes de países desarrollados con unos altos niveles de calidad en ATM, por lo que para mantener estos índices a la par, deben entrar en la desenfrenada carrera tecnológica con desigualdad de condiciones respecto a países desarrollados.

3. CONCLUSIONES

3.1. Si bien es cierto que no se puede ni debe frenarse el desarrollo tecnológico, y que la OACI ha propuesto directrices para la normalización de tecnologías emergentes a fin de contrarrestar en lo posible los problemas que podrían producirse por la variedad de normas disponibles, es importante además elaborar una estrategia frente a la proliferación de nuevas tecnologías, basada en la adopción de soluciones en materia de sistemas que hayan demostrado ser seguras, beneficiosas y justificadas desde el punto de vista económico-operacional.

3.2. Aún así, se hace cada vez más imperativo el mejoramiento de los mecanismos de cooperación entre Estados, y el establecimiento de Proyectos de Colaboración Técnica a nivel regional que permitan a los países pobres y subdesarrollados el acceso a los recursos necesarios para desarrollar su infraestructura técnica aeronáutica y sus recursos humanos de manera armonizada y balanceada con el resto de la comunidad mundial, ayudándoles a superar las barrera económica que para ellos representa el acelerado desarrollo de la industria aeronáutica.

4. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información presentada;
- b) recomendar a la OACI que estudie la viabilidad de las propuestas señaladas en los párrafos 3.1. y 3.2. de esta nota de estudio.
- c) instar a los Grupos Regionales de Planificación y Ejecución (PIRGs), a tomar en cuenta objetivamente las condiciones económico-operacionales de los países subdesarrollados presentes en sus regiones respectivas, a fin de proyectar de manera balanceada la implementación de las tecnologías actuales y emergentes tomando en cuenta los escenarios de aplicación y realizando análisis de costo-beneficio y de armonización regional.

ASSEMBLY — 35th SESSION

TECHNICAL COMMITTEE

Item 23: **Revised statement of ICAO ongoing policies and methods concerning communications, navigation and surveillance/air traffic management (CNS/ATM) systems**

**IMPACT OF THE NEW CNS TECHNOLOGIES
ON UNDERDEVELOPED COUNTRIES**

(Working paper presented by 21(*) member States of
the Latin American Civil Aviation Commission)

SUMMARY

This paper contains a general analysis of the economic impact of introducing the new CNS technologies in underdeveloped countries.

REFERENCES

- Documentation (WPs and IPs) of the 11th Air Navigation Conference (Montreal, Canada 2003)

1. INTRODUCTION

1.1. In the current aeronautical environment, it is commonly accepted that the Communications, Navigation and Surveillance (CNS) infrastructure must evolve in order to accommodate new functions and provide services with the appropriate capability, reliability and quality to support the changing requirements of Air Traffic Management (ATM).

1.2. To that end, ICAO has developed an implementation strategy which contemplates global coordination through the Global Air Navigation Plan for CNS/ATM Systems, and the development of the relevant SARPs, PANS and guidance material that reflect the pace of technological evolution, but which do not manage to define a lasting and homogeneous solution for the various air navigation scenarios at the regional and global levels.

1.3. In the absence of such a definition, small and underdeveloped countries are placed in an uncertain position *vis-à-vis* the implementation of new and expensive state-of-the-art solutions which are being constantly launched into the world market and that would enable them to keep pace with CNS/ATM

(*) Argentina, Aruba, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominican Republic, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Mexico, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay and Venezuela.

developments, bearing in mind that the characteristics of their battered economies do not give them the possibility of planning their economic resources in a flexible and sustained manner, based on aeronautical development.

2. DEVELOPMENT

2.1 The operational definition that states that global ATM can be conceptually independent from technology has fostered the emergence of a broad range of new CNS technological systems which, according to the new ICAO standards, has increased the range of technological options for CNS/ATM implementation.

2.2 An example of this are the different implementation variants of:

- a) Automatic dependent surveillance-broadcast (ADS-B), through VHF Mode 4 data link (VDL-M4), universal access transceiver (UAT), or secondary surveillance radar Mode S extended squitter (SSR ES or 1090).
- b) Voice and data integration in the new digital network environments.
- c) The various satellite-based augmentation systems (SBAS) of Global Navigation Satellite Systems (GNSS), namely: MTSAT, GAGAN, EGNOS, WAAS.
- d) Controller-pilot data link communications (CPDLC), through VDL Modes 2, 3 or 4, SSR Mode S, UAT and satellite technologies (AMSS).

2.3 On the other hand, the rapid development of the technologies on which these aeronautical systems are based poses significant medium- and long-term planning challenges, since the already-installed systems quickly cease to meet the growing reliability and service requirements upon becoming outdated with respect to the new systems that appear in the market as a result of global industrial competition.

2.4 This has a significant impact on underdeveloped countries, where economic conditions hinder a consistent and coordinated follow-up of technological developments, and even the maintenance of conventional systems. As a result, CNS/ATM deficiencies identified by the FANS Committee more than 10 years ago still persist at the global level. The main factors to be considered include, *inter alia*: Investment cost of the ATM system (and of the CNS systems that support it), avionics unit costs, direct operating costs to users, and training of human resources.

2.5 In order to meet the technical and operational requirements imposed by air traffic growth and technological developments on the world of civil aviation, these countries are forced to make enormous economic and investment efforts. Likewise, the geographical position of the Flight Information Region (FIR) assigned to some of them may place them between adjacent FIRs of developed countries with high ATM quality levels, and in order to keep pace with those levels, they must engage in a wild technological race on uneven conditions with respect to developed countries.

3. CONCLUSIONS

3.1. Although technological development cannot, nor should, be restrained, and although ICAO has proposed guidelines for the standardization of emerging technologies to counteract, insofar as possible, problems which might result from the many available standards, it is important to develop a strategy in face of

the proliferation of new technologies, based on the adoption of system solutions which have proven to be safe, beneficial and justified from the economic and operational standpoints.

3.2. Furthermore, it is increasingly imperative to improve cooperation mechanisms among States, and to establish regional technical cooperation projects that will give poor and underdeveloped countries access to the necessary resources to develop their aeronautical technical infrastructure and their human resources in harmony and consistently with the global community, helping them to overcome the economic barrier that the accelerated development of the aeronautical industry represents for them.

4. **ACTION BY THE ASSEMBLY**

4.1 The Assembly is invited to:

- a) take note of the information presented;
- b) recommend ICAO to study the feasibility of the proposals contained in paragraphs 3.1. and 3.2. of this working paper;
- c) urge the regional planning and implementation groups (PIRGs) to objectively take into account the economic and operational conditions of the underdeveloped countries in their respective regions, in order to project the implementation of current and emerging technologies in a balanced manner, taking into account application scenarios and conducting cost-benefit and regional harmonization analyses.

-END-

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 23: **Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)**

**IMPACTO DE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS CNS
EN LOS PAISES SUBDESARROLLADOS**

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

RESUMEN

En esta nota de estudio se expresan consideraciones con relación a la necesidad de evaluar de forma certera y equilibrada los requisitos operacionales y las soluciones que deben ser aplicadas para lograr la introducción de un Concepto Operacional Global de Gestión del Tránsito Aéreo (ATM), teniendo en consideración las características específicas de cada Región y de los Estados.

REFERENCIAS

- ❑ Informe de la Undécima Conferencia Mundial de Navegación Aérea.
- ❑ Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM, Doc. 9750 OACI.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Undécima Conferencia Mundial de Navegación Aérea (Montreal, 22 de Septiembre – 3 de Octubre del 2003) formuló la Recomendación 1/10 - Condiciones del Plan Mundial de Navegación Aérea para los sistemas CNS/ATM (Doc 9750).

1.2 En la Recomendación anteriormente señalada se expresa que los Estados y los Grupos Regionales de Planificación y Ejecución consideren el Plan Mundial de Navegación Aérea para los sistemas CNS/ATM (Doc 9750) como un catalizador, pero permitiendo al mismo tiempo la adaptación regional o local para satisfacer eficientemente las necesidades regionales y locales.

(*) 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. ANÁLISIS

2.1 El Concepto Operacional de Gestión del Tránsito Aéreo está orientado hacia los resultados; esto significa que debemos garantizar que cumplimos con lo que diversos participantes esperan en lo que se refiere a la seguridad, eficacia y economía.

2.2 Es muy importante definir con la mayor claridad posible cuáles instalaciones, servicios y sistemas serán necesarios para que determinada cantidad de aeronaves se traslade con seguridad a través del espacio aéreo y circulen en los aeródromos de la manera más eficiente, basándose en requisitos de rendimiento.

2.3 La relación entre los adelantos tecnológicos y los requisitos debe ser debidamente equilibrada y racional. Si en el pasado los adelantos tecnológicos han impulsado a las operaciones, es necesario cambiar nuestro enfoque para que las necesidades operacionales sean satisfechas por los adelantos tecnológicos. Este nuevo enfoque estará garantizando la utilización óptima de los recursos humanos y financieros para lograr un sistema de navegación aérea operacionalmente eficaz y productivo.

2.4 La Undécima Conferencia Mundial de Navegación Aérea reconoció que los Estados y las Regiones son distintos entre sí y tienen necesidades diferentes que requieren soluciones distintas, este es un aspecto fundamental del Concepto Operacional ATM y debemos tener en consideración que mientras en algunos lugares pueden necesitarse sistemas ATM complejos para dar respuesta a los requisitos operacionales, surgidos de una considerable intensidad del movimiento aéreo, en otros lugares soluciones sencillas basadas en la armonización o la cooperación regional podrían proveer respuestas satisfactorias a corto o mediano plazos.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Pudiera considerarse útil las acciones que un Estado, un grupo de Estados o una Región determinada apliquen para dar solución a los problemas singulares que enfrentan por el aumento del tránsito aéreo. No obstante, ninguna experiencia ajena debe ser trasplantada de forma original y será importante tener en consideración, que a necesidades específicas deben aplicarse soluciones también específicas del Estado, grupo de Estados o Región en particular.

4. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la presente nota de estudio; y
- b) reconocer que los Estados y las Regiones son distintas entre sí, que cada Estado o Región tiene características y necesidades ATM diferentes y que sus problemas requieren soluciones distintas.

ASSEMBLY – 35TH SESSION

TECHNICAL COMMISSION

- Item 23:** **Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to communications, navigation, and surveillance/air traffic management (CNS/ATM) systems**

**IMPACT OF THE NEW CNS TECHNOLOGIES IN
UNDERDEVELOPED COUNTRIES**

(Working paper presented by the 21(*) member States of the
Latin American Civil Aviation Commission)

SUMMARY

This working paper presents considerations associated with the need to evaluate in an accurate and balanced manner the operational requisites and the solutions to be applied in order to achieve the introduction of an Global Operational Concept for Air Transport Management (ATM), taking into consideration specific characteristics of each region and States.

REFERENCES

- ✓ Report of the Eleventh Air Navigation Global Conference.
- ✓ Global Air Navigation Plan for CNS/ATM Systems, Doc 9750 ICAO.

1. INTRODUCTION

1.1 The Eleventh Air Navigation Conference (AN-Conf/11) (Montreal, 22 September – 3 October 2003) approved Recommendation 1/10 – Conditions of the Global Air Navigation Plan for CNS/ATM Systems (Doc 9750).

1.2 The above-mentioned Recommendation indicates that States and Planning and Implementation Regional Groups should consider the Global Air Navigation Plan for CNS/ATM Systems (Doc 9750) as a catalyst, but allowing, at the same time, regional or domestic adaptation in order to efficiently satisfy the regional and national needs.

2. ANALYSIS

2.1 The Operational Concept of Air Navigation Management is result orientated; which means that we must guarantee compliance with that which is expected by the different parties involved regarding safety, efficiency, and costs.

2.2 Based on performance prerequisites, it is very important to define as clearly as possible which facilities, services, and systems will be necessary so that a particular number of aircraft can safely travel through the airspace and move more efficiently in air terminals.

(*) Argentina, Aruba, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominican Republic, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Mexico, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay and Venezuela.

2.3 Relationship between technological development and requisites must be rational and properly balanced. If technological improvement has boosted operations in the past, it is necessary to change our focus so that the operational needs are fulfilled by technological development. This new point of view will secure optimum use of human and financial resources in order to achieve an air navigation system operating efficiently and productively.

2.4 The Eleventh Air Navigation Conference (AN-Conf/11) declared that States and Regions are different amongst them and have different needs that require diverse solutions. This is an essential characteristic of the ATM Operational Concept and we must keep in consideration that, while in some places they can need complex ATM systems in order to comply with operational requirements emerging from a great amount of air traffic, in other places, simpler solutions based on harmonization or regional cooperation could provide satisfactory answers in the short or medium term.

3. CONCLUSION

3.1 Actions taken by a State, group of States or specific Region in order to solve the unique problems they face due to growth of air traffic could be considered useful. Notwithstanding the above, others' experiences should not be transplanted in its original structure, as it is important to bear in mind that specific requirements need solutions also specific to the State, group of States or particular Region.

4. ACTION BY THE ASSEMBLY

4.1 The Assembly is invited to:

- a) take note of this working paper; and
- b) acknowledge that States and Regions are different amongst them, that each State or Region has different ATM characteristics and needs, and that their problems require different solutions.

- END -

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 27: Reglamentación de los servicios internacionales de transporte aéreo y resultado de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo

SITUACIÓN DE LA REGLAMENTACIÓN DE LOS SERVICIOS INTERNACIONALES DE TRANSPORTE AÉREO EN LOS ESTADOS LATINOAMERICANOS Y DEL CARIBE

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

RESUMEN

La presente nota informativa tiene por objetivo dar a conocer los avances del proceso de liberalización en la región latinoamericana, de conformidad a la Declaración y resultados de la Quinta Conferencia mundial de transporte aéreo y el trabajo que viene desarrollando el Grupo de política aérea en esa materia.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La CLAC como organismo especializado en materia de aviación civil ha enfocado su tarea a robustecer la interrelación de las políticas económicas con los aspectos técnicos, impulsando decisiones políticas que satisfagan el interés de los consumidores y tengan como objetivo permanente la seguridad de este modo de transporte.

1.2 Como producto de este trabajo, la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, noviembre de 2002) promulgó la Resolución A15-5 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, la cual es regularmente evaluada a fin actualizarla en función a los cambios que se van dando, teniendo como horizonte futuro la flexibilización del transporte aéreo a todo nivel y en toda la región. Así, entre las consideraciones, se señala que “dicha política debe tender a liberalizar la prestación de servicios de transporte aéreo comercial en la región,... bajo el principio de sana competencia, sustentado en un sistema seguro, ordenado y eficiente”.

1.3 La globalización económica, la integración del comercio, el desarrollo subregional de los procesos de integración y la proyección de alcanzar acuerdos de libre comercio en el nivel regional han obligado a que se desarrollen foros subregionales en los que se coordinan y concilian posiciones para caminar hacia una flexibilización de manera ordenada y eficiente en materia de transporte aéreo. En la región, las iniciativas de integración y flexibilización del tráfico continúan avanzando impulsados por autoridades aeronáuticas y de comercio, como es el caso del Acuerdo de Fortaleza, la Comunidad Andina (CAN), y la

(*) 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.

Asociación de Estados del Caribe (AEC). Estos organismos subregionales vienen trabajando, con el objetivo de armonizar políticas para flexibilizar el otorgamiento de derechos de tráfico, el acceso a los mercados y facilitar la fluidez del transporte aéreo.

2. ASOCIACIÓN DE ESTADOS DEL CARIBE - AEC
(Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominica, República Dominicana, El Salvador, Granada, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, San Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granaditas, Surinam, Trinidad y Tabago, Venezuela, Aruba, Francia, y las Antillas Neerlandesas)

2.1 En el marco de la Asociación de Estados del Caribe (AEC), se ha adoptado una Resolución sobre “Criterios de Política Común sobre Transporte Aerocomercial en la AEC”; asimismo, continúan los esfuerzos para desarrollar un documento vinculante que permita “unir al Caribe por aire por mar”, y se ha firmado un Acuerdo, mediante el cual, se flexibiliza los derechos de tráfico con el otorgamiento de las cinco libertades del aire. Hasta el momento, lo han firmado siete países (Cuba, Nicaragua, República Dominicana, Panamá, Venezuela, Surinam y Barbados) y se contempla que entrará en vigor cuando nueve países lo hayan ratificado. De igual manera, en la AEC también se viene trabajando en la armonización de los requisitos para obtener permisos de operación.

3. COMUNIDAD ANDINA - CAN
(Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela)

3.1 La Comunidad Andina (CAN), con base en el principio de “cielos abiertos”, ha venido desarrollando un transporte aéreo intrasubregional de libre acceso por parte de las líneas aéreas de sus Estados miembros. El Comité de Autoridades Aeronáuticas de la Comunidad Andina unificó las Decisiones 320, 360 y 361, habiendo promulgado la Decisión 582 relativa al “transporte aéreo en la Comunidad Andina”, considerada muy importante para el proceso de integración económica, ya que consolida en una única norma las diferentes disposiciones subregionales referentes a la política aérea, actualizándolas en consideración a las exigencias de los cambios socio-económicos, tecnológicos y de organización empresarial, registrados en los últimos años. En términos generales, la Comunidad Andina, desde hace algún tiempo, ha liberalizado su transporte aéreo intrarregional. Por otro lado, también se ha avanzado en el estudio de un reglamento común para obtener los permisos de operación. Asimismo, se está explorando la posibilidad de negociar como grupo con el MERCOSUR (Acuerdo de Fortaleza) para ampliar el ámbito de flexibilización en el otorgamiento de derechos aerocomerciales a la región sudamericana.

4. ACUERDO DE FORTALEZA
(Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay)

4.1 Con relación al Acuerdo de Servicios Aéreos Subregionales en el marco del Acuerdo de Fortaleza, se continúa impulsando la homologación en materia de otorgamiento de permisos de operación de todos los vuelos subregionales. En cuanto al avance respecto al tema de los derechos de tráfico, se está considerando eliminar la superposición de dos marcos regulatorios, el de los acuerdos bilaterales y el del sistema subregional. Dicho Acuerdo se aplica exclusivamente a aquellas rutas que no estaban siendo operadas en función de los acuerdos bilaterales. Asimismo, se ha establecido un grupo de trabajo que pretende modificar el Acuerdo, de manera tal, de convertirlo en un convenio atractivo para los países y compañías aéreas de la subregión y propender a la liberalización.

4.2 En términos generales, se podría decir que en la región se viene observando una marcada tendencia a la integración en materia de comercio y se camina hacia un mercado más amplio y económicamente más flexible. Siendo el transporte aéreo una importante herramienta de la integración comercial y del desarrollo económico, social y político, se espera que en el mediano plazo se liberalice la política de transporte aéreo.

5. LA CLAC Y LA LIBERALIZACIÓN

5.1 La CLAC impulsa los procesos señalados anteriormente, desempeñando un rol de armonización y coordinación, permitiendo el amalgamamiento de políticas y el desarrollo del transporte aéreo, de tal forma que satisfaga los intereses de la región latinoamericana, no sólo de los países desarrollados, sino principalmente salvaguardando el interés de los países de menor desarrollo. El trabajo desarrollado por la CLAC en esta materia ha sido intenso. Los pasos que se han dado para fortalecer el transporte aéreo regional y la coordinación que debe existir entre los diferentes actores en este nuevo escenario, han sido muy fructíferos.

5.2 La liberalización del transporte aéreo latinoamericano se viene dando lentamente y la CLAC, como organismo especializado, ha seguido de cerca todos estos acontecimientos, brindando todo el apoyo posible, y en la actualidad, se encuentra abocada en la concertación de posiciones de los diferentes grupos subregionales con miras a delinear una política general que ampare a todas las subregiones.

5.3 Tomando en cuenta que el objetivo de la región es llegar a una liberalización del transporte aéreo de manera paulatina, bajo los principios de sana competencia, sustentado en un sistema seguro, ordenado y eficiente, la CLAC continúa trabajando en la armonización y búsqueda de sinergias que permitan la integración de las políticas subregionales. En ese sentido, el Comité Ejecutivo, en su reciente reunión (Medellín, Colombia, 30 de junio y 1° de julio de 2004), aprobó someter a la próxima Asamblea que se llevará a cabo en noviembre de este año, un proyecto de Decisión que actualiza la Resolución A15-5 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, a la luz de los resultados de la Quinta Conferencia mundial de transporte aéreo: Retos y Oportunidades de la liberalización (Montreal, Canadá, 24 al 29 de marzo de 2003) (ATConf/5), y de las nuevas tendencias de integración. Esta nueva Decisión contiene políticas en relación a la seguridad operacional, seguridad de la aviación civil, facilitación, derechos del usuario, acceso a los mercados, aspectos comerciales, intereses convergentes, aspectos jurídicos y aspectos financieros del transporte aéreo.

5.4 En esa misma vía de camino a la liberalización, la CLAC está impulsando la integración del transporte aéreo, en base al reforzamiento de un “criterio conjunto” y un “sistema integrado”, en donde participan todos los actores que intervienen en la aviación civil latinoamericana, esto es, autoridades aeronáuticas, entes reguladores, operadores de aeropuerto y líneas aéreas.

5.5 En ese sentido, el Comité Ejecutivo resolvió desarrollar un proyecto de Resolución para que la próxima Asamblea de la CLAC apruebe el establecimiento de un “sistema de integración regional del transporte aéreo”, con un “enfoque regional común” y con el objetivo cuantitativo de incrementar en 10% el tráfico aéreo intra-regional. Este sistema de integración regional considerará no sólo los derechos de tráfico, sino otros elementos como son la infraestructura, medio ambiente, mantenimiento, capacitación, seguridad, etc.

6. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

6.1 Se invita a la Asamblea a tomar nota de la información proporcionada y apoyar el importante trabajo de la CLAC en esta materia.

ASSEMBLY – 35th SESSION**ECONOMIC COMMISSION****Item 27: Regulation of international air transport services, and outcome of the Fifth Worldwide Air Transport Conference****STATUS OF THE INTERNATIONAL AIR TRANSPORT SERVICES REGULATION IN THE LATIN AMERICAN AND CARIBBEAN STATES**

(Information paper presented by the 21 (*) member States of the Latin American Civil Aviation Commission)

SUMMARY

This information paper presents the progress achieved in the process of liberalization in the Latin American region, as per the Declaration and the results of the Fifth Worldwide Air Transport Conference and work developed to this date by the Group of Experts on Air Policy.

1. INTRODUCTION

1.1 LACAC, organization dedicated to civil aviation issues, has focused its work programme to strengthen the interrelation between economic policies and technical aspects, fostering political decisions that satisfy consumer interests, bearing in mind security as permanent objective of this transportation mode.

1.2 As a result of this work, the XV Ordinary Assembly of LACAC (Asuncion, Paraguay, November 2002) issued Resolution A15-5 “Air transport policy criteria and guidelines”, decision which is regularly examined in order to update it according to the changes observed, projecting into the future, flexibilization of air transport at all levels and in all the region. Among other considerations of this Resolution, the following can be pointed out: “said policy should aim at liberalizing the provision of commercial air transport services in the region..., under the principle of fair competition, supported on a safe, orderly and efficient system.

1.3 Economic globalization, integration of commerce, sub-regional development of integration processes, and subscription of free trade agreements at regional level in the future, have forced the creation of sub-regional fora where positions on air transport issues directed towards an orderly and efficient flexibilization of air transport are coordinated and conciliated. Initiatives for integration and flexibility of air traffic in the region are still under way, driven by aeronautical and trade authorities, as is the case of the Fortaleza Agreement, the Andean Community (CAN), and the Association of Caribbean States (ACS). These sub-regional organizations are working with the objective of harmonizing policies in order to flexibilize the granting of air traffic rights, market access, and facilitate fluidity of air transport.

(*) Argentina, Aruba, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Mexico, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Dominican Republic, Uruguay and Venezuela

2. ASSOCIATION OF CARIBBEAN STATES (ACS)
(Antigua and Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominica, Dominican Republic, El Salvador, Granada, Guatemala, Guyana, Haiti, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panama, Saint Kitts and Nevis, Saint Lucie, Saint Vincent and the Grenadites, Surinam, Trinidad and Tobago, Venezuela, Aruba, France, and The Netherland Antilles)

2.1 Within the framework of the Caribbean States Association (ACS) a Resolution on “Criteria of Common Policy about Commercial Air Transport in the CSA” has been adopted. Likewise, efforts are being made in order to develop a binding document that will allow to “join the Caribbean through air and sea”, and an Agreement has been signed by which traffic rights granting the five freedoms of the air are flexibilized. Up to this moment, seven countries have signed said Agreement (Cuba, Nicaragua, Dominican Republic, Panama, Venezuela, Suriname and Barbados) and it is foreseen that it will come into effect when nine countries ratify it. Similarly, the ACS is also working in the harmonization of requisites to obtain operation licenses.

3. ANDEAN COMMUNITY - CAN
(Bolivia, Colombia, Ecuador, Peru and Venezuela)

3.1 The Andean Community (CAN), based upon the “open skies” principle, has been working on free access of intrasubregional air transport with airlines of its member States. The Aeronautical Authorities Committee of the Andean Community merged Decisions 320, 360, and 361 into Decision 582, referring to “air transport in the Andean Community” considered to be very important for the economic integration process, as it consolidates into one unique standard the different sub-regional reglamentation referring to air policy, updating them as per recent requirements in socio-economical, technical, and entrepreneurial organization matters. In general, the Andean Community has been liberalizing its intra-regional air transport during recent years. On the other hand, progress has been made in the study of a common regulation to obtain operation licenses. Likewise, the possibility to negotiate as a group with MERCOSUR (Fortaleza Agreement) in order to broaden the flexibilization scope for granting aero-commercial rights to the South American region is under study.

4. FORTALEZA AGREEMENT
(Argentina, Bolivia, Brazil, Chile, Paraguay, Peru and Uruguay)

4.1 With respect to the Sub-regional Air Services Agreement of the Fortaleza Agreement, standardization of granting operating licenses for all the sub-regional flights is still being encouraged. Regarding proceedings in the area of air traffic rights, elimination of superposition of two regulatory frameworks is being considered -one referring to bilateral agreements and the other, to the sub-regional system. Said Agreement is exclusively applied to those routes that were not operated within the bilateral agreements. Likewise, a group working on the modification of the Agreement has been established with the purpose of making it attractive to countries and airlines of the sub-region, tending towards liberalization.

4.2 In general, it could be said that an important trend towards integration in commerce can be observed, leading towards a much larger and economically flexible market. Due to the fact that air transport is an important tool for commercial integration and economical, social, and political development, it is expected that air transport policy will be liberalized in the medium term.

5. LACAC AND LIBERALIZATION

5.1 LACAC fosters above-mentioned processes playing a harmonization and coordination role, allowing combination of policies and development of air transport, in such a way that it satisfies the interest of the Latin American region, not only of the developed countries, but specially safeguarding interests of less developed countries. The work developed by LACAC on this issue has been intense. Steps taken towards the strengthening of regional air transport and the coordination that should exist amongst the various actors in this new scenario, have been very productive.

5.2 Liberalization process of Latin American air transport is slow, and LACAC, as a specialized organization, has been closely following up all these events, granting all possible support. As of today, it is dedicated to reach agreement among the different positions of the sub-regional groups, with the purpose of designing a general policy protecting all the sub-regions.

5.3 Taking into consideration that the objective of the region is to gradually reach the liberalization of air transport under the principles of fair competition supported on a safe, organized and efficient system, LACAC keeps working in the harmonization and search of synergies that permit the integration of sub-regional policies. To this respect, the Executive Committee, in its recent meeting (Medellin, Colombia, June 31 and July 1 2004), approved on the submission to the next Assembly that will be on November 2004, a draft Decision updating Resolution A15-5 "Air Transport Policy Criteria and Guidelines", in the light of the results of the Fifth Worldwide Air Transport Conference: Challenges and Opportunities of Liberalization (Montreal, Canada, 24 - 29 March 2003) (ATConf/5), and the new integration tendencies. This new Decision contains policies related to safety oversight, civil aviation security, facilitation, users rights, market access, commercial aspects, converging interests, legal and financial aspects of air transport.

5.4 In the same manner as with liberalization, LACAC is encouraging air transport integration, based on the strengthening of a "group criteria" and an "integrated system", where all actors of Latin American civil aviation take part, i.e. aeronautical authorities, regulatory entities, airport operators, and airlines.

5.5 To this respect, the Executive Committee will present for approval, during the forthcoming LACAC Assembly, a draft Resolution on the establishment of a "regional air transport integration system", with a "common regional approach", with the quantitative objective of increasing in 10% intra-regional air traffic. This regional integration system will take into consideration not only the traffic rights but also other elements, such as infrastructure, environment, training, security, etc.

6. ACTION BY THE ASSEMBLY

6.1 The Assembly is invited to take note about the information presented and to support the important work of the LACAC on this issue.

ASAMBLEA — 35º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 27: Reglamentación de los servicios internacionales de transporte aéreo y resultado de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo

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

RESUMEN

Esta nota tiene por objeto asumir con las delegaciones presentes, la necesidad de reafirmar, el hecho de que la OACI se fundó bajo el marco del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la cual cumplirá 60 años como foro mundial necesario que, con una larga experiencia de recomendaciones efectivas, ha servido y sirve para la orientación apropiada a sus miembros en la implementación de la reglamentación económica del transporte aéreo en beneficio de toda la comunidad aérea internacional.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La OACI es una organización mundial con 188 Estados contratantes que a lo largo de casi 60 años ha propiciado los intercambios para mantener el equilibrio adecuado en correspondencia con los intereses de todos sus miembros. La OACI es un foro universal con una larga experiencia como centro de intercambio y difusión de información, además de ser una fuente de criterios y orientación apropiados para su uso extendido.

1.2 La OACI ha participado en una amplia variedad de asuntos de reglamentación económica y esta actividad se ha intensificado en los últimos años como consecuencia de que los Estados Contratantes se han dirigido a ella para la elaboración de criterios de orientación, asesoramiento, armonización y cooperación sobre asuntos de criterios de reglamentación, y como foro mundial y punto central para la comunidad de la aviación sobre cuestiones de reglamentación económica y especialmente sobre el proceso de liberalización.

1.3 Se ha acordado por abrumadora mayoría que el tema de la liberalización debe tratarse dentro del marco de la OACI, y que éste debe ser gradual y uniforme sin precipitaciones. Por ese mismo motivo, la mayoría de los miembros ha estado de acuerdo que la OMC no es el marco apropiado para tratar los asuntos de transporte aéreo, donde existe un ambiente de puro comercio sin tener en cuenta las características peculiares del transporte aéreo donde la soberanía de los Estados no se discute.

(*) 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. ANÁLISIS

2.1 Los Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) han planteado que, en los últimos años, otros sectores de la economía, incluidos los más sensibles y estratégicos con complejos regímenes reguladores, tales como las telecomunicaciones y los servicios financieros, han visto como se levantaban y modificaban sus restricciones de propiedad y control.

2.2 Una reciente sentencia de la Corte de Justicia Europea estableció que las cláusulas normales de propiedad y control de la mayoría de los acuerdos en materia de servicios aéreos convenidos con los Estados miembros de la Unión Europea (UE) se oponen a las disposiciones del derecho comunitario sobre la libertad de establecimiento. La Comunidad y sus Estados miembros están considerando los cambios que serán necesarios en sus relaciones bilaterales con otros miembros de la OACI como resultado de esta sentencia.

2.3 Concretamente esto se traduce en que: “se permitirá a un país de la UE designar líneas aéreas cuya propiedad y control no sean solamente de ese país, sino, también de los otros países miembros de esta Unión, siempre que estén establecidas en dicho país”.

2.4 En cuanto al tema del proceso de liberalización del transporte aéreo la OACI, que en todas sus actividades y, específicamente en las relacionadas con la designación, la propiedad y el control operativo de los transportistas aéreos, ha tenido en cuenta todos los criterios de sus miembros, y ha formulado en la Quinta Conferencia de Transporte Aéreo una propuesta de cláusula equilibrada que elimina los tradicionales conceptos de este tema y que representa una transición hacia delante, pero sin llegar a la plena liberalización. Es así como la OACI, recomendando políticas de transición flexibles, se encamina hacia la liberalización de una forma paulatina, gradual y uniforme.

2.5 Recordemos que hemos decidido que es en el marco de la OACI donde los Estados les será posible lograr el objetivo de una liberalización progresiva de la reglamentación del transporte aéreo.

2.6 Teniendo en cuenta estas reflexiones, debe mediar un criterio colectivo acorde con el espíritu de la OACI. Las leyes internas de los países o de las regiones deberán elaborarse o modificarse y aplicarse de forma que las mismas no afecten el equilibrio y la integralidad de otros países.

2.7 No deseamos asumir las repercusiones negativas relativas a la competencia de las líneas aéreas como consecuencia de la posible concentración en el sector de la aviación, es decir, que un grupo reducido de mega transportistas pueda dominar el sistema del transporte aéreo.

3. CONCLUSIONES

3.1 Durante la Quinta Conferencia de transporte aéreo también se acordó que los Estados deberían considerar el proyecto de cláusula modelo que fuera elaborado por el grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP/9-7), cuya copia se acompaña como **Apéndice** y que, en su momento, recibió el apoyo del Consejo, proponiendo que durante el 35º período de sesiones de la Asamblea se recomiende a los Estados aplicar dicha cláusula en las negociaciones de sus acuerdos de servicios aéreos.

3.2 Independientemente de lo expresado, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) está preparando una cláusula modelo para que sus Estados miembros la utilicen en sus acuerdos con Estados de la UE. Esta cláusula apunta a la designación que hace un Estado miembro de una línea aérea de otro Estado miembro para que explote derechos de tráfico desde y hacia UE.

4. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) examinar las conclusiones del párrafo 3;
- b) recomendar se adopte la decisión de que los Estados miembros de la OACI consideren en sus acuerdos bilaterales de servicios aéreos, la cláusula modelo consignada en el **Apéndice**, relativa a la designación y autorización (designación, propiedad y control) de las líneas aéreas.

- FIN -

Apéndice

“Artículo X: Designación y autorización.

- 1.- Cada una de las partes tendrá derecho a designar por escrito ante la otra [una línea aérea] [una o más líneas aéreas] [el número de líneas aéreas que desee] para la provisión de los servicios acordados [en el marco del presente Acuerdo) y a retirar o modificar dicha designación.
- 2.- Ante la recepción de tal designación y de la solicitud de la línea aérea designada, en la forma prescrita para el otorgamiento de la autorización de explotación [y del permiso técnico), cada una de las partes otorgará la autorización de explotación apropiada dentro de un plazo mínimo, siempre que:
 - a) la línea aérea designada tenga su oficina principal* (y residencia permanente) en el territorio de la otra parte designante;
 - b) la parte designante tenga y ejerza control de reglamentación efectivo** de la línea aérea;
 - c) la parte designante cumpla con las disposiciones establecidas en el Artículo X (seguridad operacional) y en el Artículo Y (seguridad de la aviación); y
 - d) la línea aérea designada sea apta para cumplir otras condiciones prescritas por las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la parte que recibe la designación.
3. Al recibir la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2, una línea aérea designada podrá comenzar en cualquier momento a proveer los servicios para los que haya sido designada, siempre que cumpla con las disposiciones pertinentes del presente Acuerdo.

Notas integrantes:

- * Las pruebas que acreditan la ubicación de la oficina principal se fundan en que: línea aérea está establecida y constituida en el territorio de la parte designante de conformidad con la leyes y los reglamentos nacionales pertinentes; un volumen sustancial de sus operaciones e inversiones de capital se han realizado en instalaciones físicas ubicadas en la parte designante; paga impuesto sobre la renta y sus aeronaves están matriculadas y tienen sus bases en ese territorio, y emplea a una cantidad considerable de ciudadanos de ese países en cargos de dirección, técnicos y operacionales.
- ** Las pruebas que acreditan el control de reglamentación efectivo, se fundan, entre otras cosas, en que: la línea aérea tiene licencia o permiso de explotación válidos otorgados por la autoridad competente, como por ejemplo, un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC); cumple con los criterios de la parte designante para la explotación de servicios aéreos internacionales, tales como prueba de buena situación financiera, capacidad para cumplir los requisitos de interés público y las obligaciones de la garantía del servicio; y la parte designante tiene y mantiene programas de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación, en cumplimiento de las normas de la OACI”

ASSEMBLY — 35^o SESSION

ECONOMIC COMMITTEE

Item 27: Regulation of international air transportation services and results of the Fifth World Air Transportation Conference

(Paper presented by the 21(*) member States of the Latin American Civil Aviation Commission)

SUMMARY

The purpose of this paper is to acknowledge, together with the participating delegations, the need to reaffirm the fact that ICAO was established within the framework of the Convention on International Civil Aviation, and that it will celebrate 60 years as a necessary world forum which, with its long years of experience with effective recommendations, has served and continues serving in guidance of its members in the implementation of economic regulations for air transport, in the interest of the entire international aeronautical community.

1. INTRODUCTION

1.1 ICAO is a global organization with 188 contracting States, which, throughout almost 60 years, has fostered discussions aimed at maintaining the proper balance among the interests of all its members. ICAO is a universal forum with a long experience as focal point for the exchange and dissemination of information, in addition to being a source of appropriate criteria and guidance for its extended use.

1.2 ICAO has participated in a broad range of economic regulatory matters and this activity has been intensified in recent years because contracting States have resorted to it for guidelines, advice, harmonization and cooperation on regulatory matters, and as a world forum and focal point for the aeronautical community on economic regulatory matters and, especially, on the liberalization process.

1.3 An overwhelming majority has agreed that the issue of liberalization must be addressed within the framework of ICAO, in a gradual and uniform manner, without haste. For that same reason, most of the members have agreed that the WTO is not the forum for discussing air transport issues, since it offers a purely trading environment that gives no consideration to the specific characteristics of air transportation, where State sovereignty is not under discussion.

2. ANALYSIS

2.1 Member States of the European Civil Aviation Conference (ECAC) have expressed that, in recent years, other economic sectors, including the most sensitive and strategic ones, with complex regulatory

(*) Argentina, Aruba, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominican Republic, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Mexico, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay and Venezuela

Anexo 13

– 2 –

regimes such as telecommunications and financial services, have seen their ownership and control restrictions eliminated and modified.

2.2 A recent sentence by the European Court of Justice established that the normal ownership and control clauses of most air service agreements entered into with member States of the European Union (EU) contradict common law provisions on freedom of establishment. The Community and its member States are considering the changes that will be necessary in their bilateral relations with other ICAO members as a result of this sentence.

2.3 This specifically means that “a country of the EU will be allowed to designate airlines which ownership and control belong not only to that same country but also to other countries members of this Union, provided they are established in said country”.

2.4 Regarding liberalization of air transport, ICAO, which in all of its activities, specifically those related to designation, ownership and operational control of air carriers, has taken into account all the criteria of its members, and formulated, during the 5th Air Transportation Conference, a draft clause eliminating the traditional concepts in this area, which represents a step forward, although not achieving full liberalization. Thus, ICAO promotes a gradual and uniform liberalization by recommending flexible transition policies.

2.5 Let us recall that it was decided that States will only be able to achieve gradual liberalization of air transport regulation within the framework of ICAO.

2.6 Taking into account these considerations, common criteria consistent with the spirit of ICAO should prevail. The internal legislation of the countries and regions should be developed or modified and applied in such a way that they do not affect the balance and integrity of other countries.

2.7 We do not wish to suffer the adverse repercussions of airline competition as a result of a possible concentration in the aviation sector; i.e., a small group of mega-carriers dominating the air transport system.

2.8 With respect to the designation of airlines by member States in the region for operations to and from Europe, the Latin American Civil Aviation Commission (CLAC) is drafting a model clause for use by its member States in their agreements with the EU.

3. CONCLUSIONS

3.1 The Fifth Air Transportation Conference also agreed that States should consider the draft model clause elaborated by the Air Transport Regulation Panel (ATRP/9-7) and endorsed by the Council (**Appendix**), and proposed that this 35th Assembly recommends that States apply said clause in negotiations of their air service agreement.

3.2 Notwithstanding the above, the Latin American Civil Aviation Commission (LACAC) is drafting a model clause for use by its member States in their agreements with the EU. This clause will be applied by a member State to designate an airline from another member State for operations to and from Europe.

4. ACTION BY THE ASSEMBLY

4.1 The Assembly is invited to:

- a) review the conclusions contained in paragraph 3 above;
- b) recommend adoption of the decision whereas ICAO member States consider in their bilateral air service agreements the model clause shown in the **Appendix** concerning the designation and authorization (designation, ownership and control) of airlines.

Appendix

“Article X: Designation and authorization

1. Each party shall be entitled to designate, in writing, before the other [one airline] [one or more airlines] [the number of airlines it wishes) for the provision of the services agreed upon [within the framework of this Agreement) and to withdraw or modify such designation.
2. Upon receiving such designation and the request by the designated airline, in the form prescribed for the granting of the operations permit [and the technical permit), each party will grant the appropriate operations permit as soon as possible, provided that:
 - a) the designated airline has its headquarters* (and permanent residence) in the territory of the designating party;
 - b) the designating party has and exercises effective regulatory control** over the airline;
 - c) the designating party meets the provisions established in Article X (safety) and Article Y (security); and
 - d) the designated airline can meet other conditions prescribed by the laws and regulations normally applied to international air transport operations by the party receiving the designation.
3. Upon receiving the operating permit mentioned in paragraph 2, a designated airline may start, at anytime, to provide services for which it has been designated, as long as it meets relevant provisions of this Agreement.

Notes:

- * Evidence of the location of headquarters is based on the fact that: the airline has been established and constituted in the territory of the designating party in conformity with relevant domestic laws and regulations; a substantial volume of its operations and capital investments have been carried out in physical facilities located in the designating party; it pays income taxes and its aircraft are registered and based in that territory; and it employs a significant number of nationals of that country in managerial, technical and operational positions.
- ** Evidence of effective regulatory control is based, *inter alia*, on the fact that: the airline has a valid operating license or permit issued by the competent authority, such as an air operator certificate (AOC); it meets the criteria of the designating party for the operation of international air services, such as proof of good financial standing, capability of meeting requirements of public interest and service guarantee obligations; and the designating party has and maintains safety and security oversight programmes pursuant to ICAO standards”.

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 27: Reglamentación de los servicios internacionales de transporte aéreo y resultado de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo

**DERECHOS Y DEBERES DE LOS USUARIOS
DE LOS SERVICIOS AERONAUTICOS**

(Nota presentada por Colombia)

RESUMEN

La presente nota describe algunos avances mundiales y en la región Latinoamericana en relación con los derechos y deberes de los usuarios de los servicios aeronáuticos.

1. ANTECEDENTES

1.1 Cada vez más, los intereses de los consumidores de servicios de transporte aéreo y otros servicios relacionados ocupan la atención de Gobiernos, aerolíneas, y demás organizaciones vinculadas al transporte aéreo.

1.2 La OACI ha venido elaborando textos de orientación sobre aspectos relativos a los intereses de los consumidores¹, al tiempo que efectúa un seguimiento permanente sobre la evolución de este asunto².

1.3 Este tema fue objeto de amplio análisis³ y discusión durante el Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/5) de 2003, observándose la existencia de diferentes enfoques respecto a los derechos y la protección de los consumidores, y sugiriéndose que la OACI preparara textos de orientación sobre las obligaciones de los transportistas aéreos en relación con los consumidores⁴.

¹ Como ejemplos podemos mencionar los textos de orientación incluidos en el Doc 9587 “*Criterios y textos de orientación sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional*”, el apéndice 5 al Doc 9626 “*Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional*”, el Anexo 9 al Convenio de Chicago y el Doc 9587 que contiene aspectos de protección al consumidor en la compartición de códigos, entre otros.

² Por ejemplo, durante el 33 período de sesiones de la Asamblea llevado a cabo en el año 2001, la Comisión económica convino que el Consejo de la OACI efectuara un seguimiento sobre la evolución de este asunto. Así mismo, el tema fue abordado en durante la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/5) de 2003.

³ Respecto a este tópico, se presentaron y discutieron las notas de estudio WP/13, WP/41, WP/53, WP/57, WP/63, WP/99, WP/95, WP/33 y WP/69.

⁴ Al respecto, ver el documento ATConf/5-WP/111, el cual contiene el informe sobre la cuestión 2.4 del orden del día.

Anexo 14

– 2 –

1.4 Como conclusión de dichas discusiones, la Conferencia recomendó a los Estados buscar un equilibrio apropiado entre los compromisos voluntarios y las medidas de reglamentación, e invitó a que los Estados buscaran el mayor grado de uniformidad en las medidas adoptadas y a que la OACI continuara vigilando la evolución en la materia⁵.

1.5 El interés por la satisfacción del usuario del transporte aéreo es cada día un asunto de mayor importancia para las aerolíneas, pues atañe directamente con la permanencia y la estabilidad en mercados altamente competidos y afectados en los últimos años por una crisis generalizada. Si bien algunas asociaciones y autoridades han dado prelación a las prácticas que impliquen adopción compromisos voluntarios por parte de las líneas aéreas⁶, la creciente insatisfacción de grupos de pasajeros ante la calidad de los servicios o de las medidas voluntarias ofrecidas por las líneas aéreas, han creado presión política para que se proporcione una serie mas completa de derechos para los usuarios del servicio de transporte aéreo⁷.

1.6 Otros países han adoptado una serie de medidas de reglamentación obligatorias para proteger los intereses de los pasajeros aéreos en materias tales como la compensación por denegación de embarque, cancelación o gran retraso de vuelos⁸. Sin embargo, esta aproximación ha sido objeto de un amplio debate por la posible incertidumbre jurídica que podría resultar de la aplicación extraterritorial de estos reglamentos, así como por los posibles impactos financieros y las complicaciones operacionales que pudieran surgir de la aplicación de estas medidas.

1.7 Las aerolíneas internacionales, a través de IATA, han manifestado su preferencia por la adopción de medidas que privilegien los compromisos voluntarios de las aerolíneas a las medidas de reglamentación obligatoria⁹. Respecto a este tipo de medidas, si bien comparten la conveniencia de las compensaciones en cuanto corresponden a áreas bajo su control, han cuestionado la legalidad de las reglamentaciones que buscan responsabilizar a las aerolíneas por demoras que ocurren fuera de su control, presentando incluso acciones legales en su contra¹⁰.

1.8 Se debe tener en cuenta la complejidad de la actividad aérea, que reclama una coordinación de políticas del transporte aéreo internacional, así como la adopción de un marco que responda a las necesidades de los usuarios y a la realidad e intereses de la industria aeronáutica en general.

⁵ Ibid.

⁶ Al respecto, ver la Resolución 724 y la Práctica Recomendada 1724 de la IATA.

⁷ Una visión sobre la evolución reciente en la materia puede encontrarse en el documento ATConf/5-WP/13, presentado por la Secretaría de la OACI.

⁸ Por ejemplo, el pasado 17 de febrero de 2004, el Diario Oficial de la Unión Europea publicó el Reglamento (CE) No. 261/2004 del Parlamento europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de vuelo, el cual entrará en vigor el 17 de febrero de 2005, en cuyo momento quedará derogado el vigente Reglamento CEE No. 295/91, del 4 de febrero de 1991.

⁹ Al respecto, ver por ejemplo el documento “*IATA comments on air passenger rights on the European Union*” de marzo de 2000.

¹⁰ Al respecto, ver nota de estudio CLAC/GEPEJTA/14-NE/18 presentada por la IATA en la XIV Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo, Caracas, Venezuela, 14 al 26 de agosto de 2004.

2. DESARROLLOS REGULATORIOS EN AMERICA LATINA

2.1 La CLAC ha considerado que los Estados deben jugar un rol preponderante para garantizarle a los usuarios unas garantías mínimas en términos de protección, atención e información, para lo cual promulgó la Recomendación A14-2 sobre “*Derechos del Usuario*”, en la cual además de recomendar a sus estados miembros la adopción de unos estándares mínimos sobre la materia, incluyó un texto de orientación denominado “*Cartilla de derechos de los usuarios del transporte aéreo*”¹¹.

2.2 De igual manera, la CLAC promulgó la Resolución A15-7 denominada “*Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total*”, en la cual además de recomendar el reconocimiento de una serie de garantías y derechos a los pasajeros, establece una serie de deberes a su cargo y recomienda la implementación de sistemas de atención al usuario por parte de las líneas aéreas, privilegiando los mecanismos de arreglo directo¹².

2.3 Un gran avance de la Resolución A15-7, consistió en incluir un capítulo relativo a los derechos y deberes de los usuarios y de los operadores de servicios aeroportuarios, buscando una visión mas equilibrada que preste la debida atención a los intereses de los diferentes actores del mercado.

2.4 De otro lado, el Comité Andino de Autoridades Aeronáutica de la CAN viene efectuando un seguimiento permanente sobre este tema para cumplir con el mandato contenido en el artículo 24 y en una disposición transitoria de la Decisión 582 de la CAN sobre “*Transporte aéreo en la Comunidad Andina*”¹³, de acuerdo con la cual “Antes del 30 de junio de 2005, la Secretaría General presentará a la Comisión de la Comunidad Andina, con la opinión previa del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA), una Propuesta para la adopción de una norma comunitaria que establezca los derechos y obligaciones de los usuarios de los servicios que prestan las líneas aéreas de la Comunidad Andina”.

2.5 En adición y siguiendo las recomendaciones y mandatos antes mencionados, diferentes países de la región latinoamericana han adoptado medidas relativas a la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo. A continuación se describen algunas de ellas a manera de ejemplo.

2.6 **Bolivia:** La Superintendencia de Transportes es el órgano regulador que surge como resultado de la privatización para atender las fallas del mercado; y que, dentro de esta gestión, se ha creado la oficina de atención al consumidor para atender los reclamos y se ha publicado una “Guía del Usuario”, que orienta a los pasajeros y a usuarios de la infraestructura sobre sus derechos y obligaciones¹⁴. Por otro lado, de acuerdo a lo dispuesto por la Superintendencia(1)¹⁵, todos los operadores de transporte aéreo, ferroviario y servicios aeroportuarios deben contar con Oficinas de Atención al Consumidor o Usuario (ODECO) propias, con el objeto de que los usuarios dispongan de canales más expeditos para la atención de sus reclamaciones.

¹¹ El texto de las decisiones de la CLAC puede consultarse en la página web <http://clacsec.lima.icao.int>.

¹² Ibid.

¹³ El texto completo de la Decisión 582 de la CAN puede encontrarse en <http://www.comunidadandina.org/normativa/dec/D582.htm>.

¹⁴ Ver <http://www.suptrans.gov.bo/usuarios.html>.

¹⁵ Ver R.A. 0003/2001 del 24 de enero de 2001, elaborada en concordancia con el D.S. Nro. 24505.

2.7 **Brasil:** La principal herramienta de apoyo al pasajero es la Resolución Ministerial 676/ C5 del 13/11/00, que trata sobre las condiciones generales del transporte aéreo. En ella figuran derechos y deberes de los pasajeros y de las empresas aéreas. Adicionalmente se han expedido 11 resoluciones ministeriales relacionadas con el tema¹⁶. De otro lado, se publicó una guía del pasajero, que ha sido distribuida en los aeropuertos del Brasil y se encuentra disponible en el portal de internet de la Dirección de Aviación Civil del Brasil¹⁷. Adicionalmente a la información sobre sus derechos y deberes, los usuarios pueden registrar sus reclamos en un formulario *on line*¹⁸.

2.8 **Chile:** Las regulaciones relacionadas con los derechos y deberes de los usuarios se encuentran diseminada en diversos textos tales como el Código Aeronáutico, Decreto Ley 2.564, Decreto Nro. 113 del Ministerio de Transportes, DFL 241 de 1960, entre otros. Adicionalmente, la página web de la DAC de Chile ha publicado la Carta de Derechos de los usuarios¹⁹ y ha establecido vínculos que permiten la presentación de reclamos *on line*²⁰.

2.9 **Colombia:** La Autoridad Aeronáutica de Colombia incorporó a la parte tercera de los Reglamentos Aeronáuticos de dicho país, los aspectos relativos a los Derechos y Deberes de los Usuarios del Transporte Aéreo Regular de Pasajeros, toda vez que mediante Resolución Nro. 04498 del 15 de noviembre de 2001, se expidió dicha normatividad. Adicionalmente ha publicado una “Guía de Pasajeros”; y a partir de noviembre de 2001, existe en la página Web de la DAC un lugar para “quejas de los usuarios”²¹. Asimismo, se ha establecido un esquema de compensación automática para los pasajeros para casos especiales y existe un procedimiento de sanciones aplicables a las aerolíneas.

2.10 **Costa Rica:** Los criterios y orientaciones contenidas en la Resolución A15-7 han sido implementados principalmente en lo relacionado con los servicios aeroportuarios.

2.11 **Cuba:** El Instituto de Aviación Civil de Cuba se ha encargado de adelantar un proyecto de gestión de calidad en el ámbito nacional a través de las normas ISO 9000. Asimismo, ha estructurado un documento denominado CACSA”, el cual recoge los aspectos que deben tener en cuenta cada una de las empresas cubana para establecer, documentar, implementar y mantener su propio sistema de protección al consumidor.

2.12 **Ecuador:** La resolución No. 002 de 2004 establece las instrucciones que de forma general deberán ser observadas para los contratos de transporte aéreo de pasajeros cuyo origen de vuelo es el Ecuador independiente del lugar de emisión o pago. Dicha resolución implementa algunos aspectos relativos a los derechos de los usuarios y se encuentra disponible en la pagina web de la Dirección de Aviación Civil de dicho país²².

2.13 **Perú:** Aspectos relacionados con los derechos y deberes de los usuarios de los servicios de transporte aéreo se encuentran incluidos en la Ley de Aeronáutica civil 27261 y en su respectivo reglamento²³.

¹⁶ Ver <http://www.dac.gov.br/legislacao/legemp.asp>.

¹⁷ Ver <http://www.dac.gov.br/passageiros/passageiros2.asp>.

¹⁸ Ver <http://www.dac.gov.br/sugestoes/reclamacoes.asp>.

¹⁹ Ver http://www.dgac.cl/pasajeros/carta/carta_final_ciu.pdf.

²⁰ Ver http://www.dgac.cl/pasajeros/dd_reclamos.asp.

²¹ Ver <http://www.aerocivil.gov.co/FrameQ.htm>.

²² Ver www.dgac.gov.ec.

²³ Ver http://www.mtc.gob.pe/dgac/normas_legales/principales_normas/ley/27261.pdf.

2.14 **Uruguay:** La Dirección General de Aviación Civil expidió la Resolución Nro. 165/97, por la cual implementó la cartilla del Usuario, la cual es consultable en la página web de la autoridad aeronáutica²⁴.

2.15 **Venezuela:** El Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC) se encuentra desarrollando lo referente a los Derechos y Deberes de los Usuarios y los Operadores Aéreos, contenidos en el Capítulo II de la Ley de Aviación Civil vigente, así como también mediante la Resolución conjunta de los Ministros de Transportes, Comunicaciones y Ministerio de Fomento N° 079 y 0839, respectivamente, la cual establece los procedimientos que regulan las reservaciones y los cupos otorgados por las líneas aéreas.

3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

3.1 Se invita a las delegaciones a tomar nota de la evolución que el tema de los derechos y deberes de los usuarios de los servicios aeronáuticos presenta a nivel mundial y en particular en la región Latinoamericana.

3.2 Se destaca la importancia de que la OACI continúe vigilando la evolución mundial sobre la materia, con miras a garantizar la uniformidad y armonía de las medidas adoptadas.

3.3 Se considere la conveniencia de que la OACI decida si es viable o necesaria alguna forma de intervención multilateral, tal como la posible elaboración de un código de conducta mundial sobre la materia.

²⁴ Ver http://www.dinacia.gub.uy/espanol/download/CARTILLA_USUARIO.doc.

ASSEMBLY — 35th SESSION

ECONOMIC COMMITTEE

Item 27: Regulation of international air transport services and results of the Fifth Global Air Transport Conference

**RIGHTS AND DUTIES OF
AERONAUTICAL SERVICE USERS**

(Working paper presented by Colombia)

SUMMARY

This paper describes some global and Latin American developments related to the rights and duties of aeronautical service users.

1. BACKGROUND

1.1 Interests of consumers of air transport and other related services are increasingly drawing the attention of governments, airlines, and other organizations related to air transport.

1.2 ICAO has been preparing guidance material on aspects related to customer interests¹, while constantly following-up of the evolution of this issue².

1.3 This topic was extensively analyzed³ and discussed at the Fifth Global Air Transportation Conference (ATConf/5) held in 2003, where note was taken of the different approaches to consumer rights and protection, and it was suggested that ICAO develop guidance material on the obligations of air carriers *vis-à-vis* consumers⁴.

¹ As an example, mention could be made of the guidance material included in Doc 9587 “*Policy and guidance material on the economic regulation of international air transport*”, appendix 5 to Doc 9626 “*Manual on the regulation of international air transport*”, Annex 9 to the Chicago Convention, and Doc 9587, which contains, *inter alia*, aspects related to consumer protection in the field of code sharing.

² For example, at the 33rd session of the Assembly, held in 2001, the Economic Committee agreed that ICAO Council should follow up the evolution of this matter. The topic was also addressed at the Fifth Global Air Transport Conference (ATConf/5) held in 2003.

³ On this issue, working papers WP/13, WP/41, WP/53, WP/57, WP/63, WP/99, WP/95, WP/33, and WP/69 were presented and discussed.

⁴ In this regard, see document ATConf/5-WP/111, containing report on agenda item 2.4.

Anexo 14

– 2 –

1.4 As a result of its discussions, the Conference recommended States to seek an appropriate balance between voluntary commitments and regulatory measures, and invited them to seek a higher degree of uniformity in the measures adopted, and that ICAO continue monitoring the evolution of this matter⁵.

1.5 Satisfaction of air transport users is a matter of growing importance for airlines, since it has a direct impact on survival and stability in highly competitive markets that have been affected by a general crisis in recent year. Although some associations and authorities have favoured practices involving the adoption of voluntary commitments by airlines⁶, the increasing lack of satisfaction of passenger groups with the quality of services or the voluntary measures offered by airlines has generated political pressure for the provision of a more complete series of rights to air transport service users⁷.

1.6 Other countries have adopted a series of compulsory regulatory measures to protect the interests of air passengers in areas such as compensation for denied embarkation, cancellation of, or significant delay, in flights⁸. However, this approach has been extensively debated due to the legal uncertainty that might result from the extra-territorial application of these regulations, and to the possible financial impact and operational complications that might arise from the application of these measures.

1.7 International airlines, through IATA, have expressed their preference for the adoption of measures that favour voluntary commitment by airlines to compulsory regulatory measures⁹. Regarding this type of measures, although they agree to the convenience of applying compensations inasmuch they correspond to areas under their control, they have questioned the legality of regulations aimed at holding airlines responsible for delays that are not under their control, even facing legal actions taken against them¹⁰.

1.8 Consideration should be given to the complexity of the aeronautical activity which requires coordination of international air transport policies, as well as the adoption of a framework that responds to user needs and the reality and interests of the aeronautical industry in general.

⁵ Ibid.

⁶ In this respect, see Resolution 724 and Recommended Practice 1724 of IATA.

⁷ A vision of the recent evolution in this regard may be found in document ATConf/5-WP/13, presented by ICAO Secretariat.

⁸ For example, last 17 February 2004, the official gazette of the European Union published (EC) Regulation No. 261/2004 of the European Parliament and the Council, dated 11 February 2004, establishing common standards on compensation and assistance to air passengers in the event of denied embarkation and cancellation or significant delay of flights, effective 17 February 2005, at which time the current Regulation CEE No. 295/91, of 4 February 1991, will be revoked.

⁹ In this respect, see, for example, document “*IATA comments on air passenger rights on the European Union*” of March 2000.

¹⁰ In this regard, see working paper CLAC/GEPEJTA/14-WP/18 presented by IATA at the XIV meeting of the Air Transport Political, Economic and Legal Aspects Panel, held in Caracas, Venezuela, from 14 to 26 August 2004.

2. REGULATORY DEVELOPMENTS IN LATIN AMERICA

2.1 LACAC feels that States should play a more significant role in order to give users minimum guarantees in terms of protection, service and information. To that end, it promulgated Recommendation A14-2 on “*User Rights*”, which, in addition to recommending its member States the adoption of minimum standards on the subject, included a guidance text entitled “*Booklet on air transport user rights*”¹¹.

2.2 LACAC also promulgated Resolution A15-7, entitled “*Policy and guidelines on customer service and total quality*”, which, in addition to recommending the recognition of passenger guarantees and rights, established a series of passenger duties and recommended the implementation of customer service systems by airlines, favouring direct settlement mechanisms¹².

2.3 A significant development in Resolution A15-7 was the inclusion of a chapter on rights and duties of airport users and operators, seeking a more balanced vision that will take into account the interests of the different market actors.

2.4 On the other hand, the CAN Andean Committee of Aeronautical Authorities is conducting a constant follow-up of this topic in order to comply with the mandate contained in article 24 and in a transitory provision of CAN Decision 582 on “*Air transport in the Andean Community*”¹³, by virtue of which “By 30 June 2005, the General Secretariat shall submit to the Andean Community Commission, prior approval by the Andean Committee of Aeronautical Authorities (CAAA), a proposal for the adoption of a common standard establishing the rights and obligations of the users of services provided by the airlines of the Andean Community”.

2.5 Furthermore, and in keeping with the aforementioned recommendations and mandates, various Latin American countries have adopted measures for the protection of the interests of air transport users. By way of example, some of them are described below.

2.6 **Bolivia:** The Transport Superintendency is the regulatory body that emerged as a result of privatization to address market deficiencies. Within the Superintendency, a customer service office has been created to respond to complaints and a “User Guide” has been published to orient passengers and infrastructure users on their rights and obligations¹⁴. On the other hand, as established by the Superintendency (1)¹⁵, all air transport, railroad and airport service operators must have their own Customer or User Service Offices (ODECO), so that users may have more expeditious channels available to resolve their complaints.

2.7 **Brazil:** The main support tool for passengers is Ministerial Resolution 676/ C5 of 13/11/00, which deals with air transport general conditions and lists the rights and duties of passengers

¹¹ Text of LACAC decisions may be seen in the web page <http://clacsec.lima.icao.int>.

¹² Ibid.

¹³ Complete text of CAN Decision 582 may be found in <http://www.comunidadandina.org/normativa/dec/D582.htm>.

¹⁴ See <http://www.suptrans.gov.bo/usuarios.html>.

¹⁵ See R.A. 0003/2001 of 24 January 2001, developed in conformity with D.S. No. 24505.

Anexo 14

– 4 –

and airlines. Furthermore, 11 ministerial resolutions on the subject have been issued¹⁶. On the other hand, a passenger guide was published and distributed to Brazilian airports, and is available at the web site of the Brazilian Civil Aviation Directorate¹⁷. In addition to information on their rights and duties, users may file their complaints in an on-line form¹⁸.

2.8 **Chile:** Regulations concerning user rights and duties are scattered in different texts, such as the Aeronautical Code, Decree Law 2.564, Decree No. 113 of the Ministry of Transport, DFL 241 of 1960, among others. Furthermore, the web page of the Chilean CAA has published the Chart of User Rights¹⁹ and has established links that permit on-line filing of complaints²⁰.

2.9 **Colombia:** The Aeronautical Authority of Colombia incorporated aspects concerning Rights and Duties of Regular Passenger Air Transport Users into the Aeronautical Regulations of said country, pursuant to Resolution No. 04498 of 15 November 2001. Likewise, it has published a “Passenger Guide”; and, since November 2001, the CAA web page includes a section for “user complaints”²¹. Furthermore, an automatic compensation system for passengers has been established for special cases, and there is a penalty procedure applicable to airlines.

2.10 **Costa Rica:** Criteria and guidelines contained in Resolution A15-7 have been implemented mainly with respect to airport services.

2.11 **Cuba:** The Civil Aviation Institute of Cuba has been responsible for developing a quality management project at national level, through ISO 9000 standards. Likewise, it has structured a document entitled “CACSA”, which contains those aspects that should be borne in mind by Cuban companies when establishing, documenting, implementing and maintaining their own customer protection system.

2.12 **Ecuador:** Resolution No. 002 of 2004 provides instructions to be followed, in general, for passenger air transport contracts originating in Ecuador, irrespective of the place of issuance or payment. This resolution deals with some aspects concerning user rights, and is available on the web page of the Civil Aviation Directorate of said country²².

2.13 **Peru:** Aspects related to rights and duties of air transport service users are included in Civil Aeronautics Law 27261 and respective regulations²³.

2.14 **Uruguay:** The General Civil Aviation Bureau issued Resolution No. 165/97 implementing user’s guide, which can be found in the web page of the aeronautical authority²⁴.

2.15 **Venezuela:** The National Civil Aviation Institute (INAC) is developing all concerned with Rights and Duties of Users and Air Operators, as contained in Chapter II of the Civil Aviation Law in force, and in the joint Resolution by the Ministers of Transport, Communications and the Ministry of

¹⁶ See <http://www.dac.gov.br/legislacao/legemp.asp>.

¹⁷ See <http://www.dac.gov.br/passageiros/passageiros2.asp>.

¹⁸ See <http://www.dac.gov.br/sugestoes/reclamacoes.asp>.

¹⁹ See http://www.dgac.cl/pasajeros/carta/carta_final_ciu.pdf.

²⁰ See http://www.dgac.cl/pasajeros/dd_reclamos.asp.

²¹ See <http://www.aerocivil.gov.co/FrameQ.htm>.

²² See www.dgac.gov.ec.

²³ See http://www.mtc.gob.pe/dgac/normas_legales/principales_normas/ley/27261.pdf.

²⁴ See http://www.dinacia.gub.uy/espanol/download/CARTILLA_USUARIO.doc.

Development N° 079 and 0839, respectively, which sets forth procedures regulating reservations and quotas granted by airlines.

3. CONCLUSIONS AND RECOMMENDATIONS

3.1 Delegations are invited to take note of the evolution of rights and duties of aeronautical service users at global level; particularly, in the Latin American region.

3.2 It is important that ICAO continues monitoring the global evolution of this issue, in order to ensure the uniformity and harmonization of measures adopted.

3.3 Consider whether it would be advisable for ICAO to decide on the feasibility of or need for some type of multilateral intervention, such as development of a global code of conduct on this matter.

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

Cuestión 36: Informe sobre el establecimiento de un marco jurídico respecto a los sistemas CNS/ATM, incluyendo el GNSS

CONSIDERACIONES SOBRE EL INFORME FINAL DEL GRUPO DE ESTUDIO DE LA SECRETARÍA DE LA OACI SOBRE LOS ASPECTOS JURÍDICOS DE LOS SISTEMAS CNS/ATM

NECESIDAD DE UN MARCO JURÍDICO VINCULANTE

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

RESUMEN

En esta nota se presenta a la Asamblea las consideraciones de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil sobre el Informe Final elaborado por el Grupo de Estudio de la Secretaría de la OACI sobre los aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM, así como propuestas para la elaboración de un marco jurídico vinculante principalmente para el GNSS.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, en su XI Asamblea Ordinaria celebrada en Manaus en noviembre de 1994, adoptó la Conclusión A11-1, donde en su numeral III consigna lo siguiente: “Necesidad de contar con un marco legal e institucional que preserve la implementación de los GNSS”.

1.2 La necesidad de elaboración de un marco legal internacional que garantice entre otras condiciones, el acceso indiscriminado y la continuidad del servicio con salvaguardas en la utilización de los GNSS, ha sido tarea permanente (desde la XI hasta su XV Asamblea) en los Programas de Trabajo bienales de la CLAC.

1.3 Por otra parte el GREPECAS ha considerado la necesidad de estudiar y elaborar los aspectos jurídicos requeridos para la implementación del Plan Regional de Navegación Aérea (CNS/ATM), creando para ello un Grupo de Tareas sobre Aspectos Institucionales, que entre sus términos de referencia tiene “Analizar aquellos aspectos del Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM que requerirían de arreglos multinacionales”.

(*) 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.

1.4 En el 32º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI se adoptó la Resolución A32-20, la que encargaba al Consejo y al Secretario General, dentro de sus respectivas competencias y comenzando con un Grupo de Estudio de la Secretaría, que consideraran, entre otras cosas, el desarrollo y elaboración de un marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la explotación de los sistemas GNSS, incluyendo la posibilidad de un Convenio internacional. A tenor con la Resolución A32-20, a finales de 1998 se constituyó el Grupo de Estudio de la Secretaría sobre los aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM.

1.5 Posteriormente, en el 33º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI se decidió se realizaran ulteriores trabajos sobre los aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM, con miras a ultimar el concepto de un marco contractual para los sistemas CNS/ATM como marco provisional y proporcionar una vía para su implantación.

1.6 El Secretario General presentó al Consejo de la OACI en su 171º Período de Sesiones, la nota C-WP/12197 contentiva de un informe final sobre la labor de dicho Grupo de Estudio, adoptando el Consejo la Decisión de presentar a la Asamblea una nota de estudio con el contenido del Informe Final del Grupo de Estudio, cuyo proyecto sería visto en el 172º Período de Sesiones del Consejo.

1.7 De igual forma, la Secretaría de la OACI presentó el Informe Final del Grupo de Estudio, mediante el documento LC/32-WP/5-1 en el 32º Período de Sesiones del Comité Jurídico celebrado en Montreal del 15 al 21 de marzo del 2004, en cuyo WP se invitaba al Comité Jurídico a tomar nota del mismo.

2. CONSIDERACIONES SOBRE EL INFORME FINAL DEL GRUPO DE ESTUDIO DE LA SECRETARÍA DE LA OACI SOBRE LOS ASPECTOS JURÍDICOS DE LOS SISTEMAS CNS/ATM

2.1 El Grupo de Estudio en su Informe, entre otras cosas, se refirió a las cuestiones siguientes:

- responsabilidad civil,
- marco contractual,
- Convenio Internacional

2.2 Consideraciones con relación a la responsabilidad civil

2.2.1 En el Informe del Grupo se señala que la responsabilidad, según se establece en el Artículo 28 del Convenio de Chicago, no debe considerarse equivalente a responsabilidad civil, ya que sólo rige la relación entre Estados y no reconoce a las personas de derecho privado una causa para reclamar una indemnización por daños. Señala el informe que esas reclamaciones deben tramitarse en el ámbito del derecho interno aplicable.

2.2.2 Si bien es cierto que actualmente algunos aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM se rigen por el derecho interno aplicable, en particular lo relacionado con la responsabilidad civil, coincidimos con el análisis del Grupo en que las normas de procedimiento aplicables con relación a la jurisdicción no son adecuadas para entablar acciones jurídicas.

2.2.3 Consideramos que no es solución suficiente la posición intermedia que adoptó el grupo consistente en explorar el enfoque de un marco contractual para la cuestión de la responsabilidad civil, y por otra parte, recomendar la incorporación, en el marco contractual vinculante entre el o los proveedores de señales y el Estado con jurisdicción, de un conjunto de elementos comunes, algunos de los cuales se relacionan con la responsabilidad civil (ver punto 3.4.2 incisos a, b, c, d y e del informe).

2.2.4 Se plantea en el propio informe del Grupo, que dichos elementos comunes deberían ser obligatorios para todas las partes en el marco contractual y por consiguiente incorporarse en el Acuerdo Marco (Adjunto G de dicho informe). Ahora bien la inclusión de los elementos comunes que se plantean incluir están condicionados, ya que cada una de las partes se puede reservar la libertad de decidir su participación o no en el marco contractual, entonces ¿qué garantía existiría en lo referido a la responsabilidad civil?

2.2.5 Analizado lo expresado precedentemente, coincidimos con lo expuesto por “parte del Grupo” y que aparece en el numeral 3.4.2. del Informe del Grupo en lo referido a que para lograr la universalidad y certeza del nuevo sistema de navegación aérea, la cuestión de la responsabilidad civil se debe tratar en el marco de un régimen universal y no debe quedar librada al derecho interno de cada Estado.

2.3 Consideración del Marco Contractual

2.3.1 Se plantea en el Informe del Grupo, que en las deliberaciones quedó claro que, en principio, un marco contractual no tendría carácter obligatorio, y además fue aceptado el proyecto de marco contractual establecido en el Adjunto F del Informe Final.

2.3.2 En lo referido a este asunto, nos inclinamos por la propuesta alternativa, que considera la inclusión de un Acuerdo Marco entre los Estados a escala gubernamental, principalmente para definir los elementos comunes obligatorios que deberían aplicarse. Coincidimos con el criterio que el Acuerdo no debe centrarse sólo en la relación entre los Estados, sino también regir ciertos aspectos de las relaciones contractuales que afectan a los explotadores del sistema y a los proveedores del servicio. (Ver contenido del Adjunto G).

2.4 Consideración de un Convenio Internacional

2.4.1 En relación con este asunto, estamos plenamente de acuerdo con lo expresado por algunos miembros del Grupo y que se recoge en el punto 5.2.2. del Informe Final, teniendo en cuenta que la mayoría de los países en desarrollo han defendido en todos los foros donde ha sido analizado este tema, la necesidad de un marco jurídico institucional vinculante.

2.4.2 Consideramos que la propuesta elaborada y presentada al Grupo por algunos miembros del mismo, relativa a los elementos principales de un convenio internacional y que figura como Adjunto H al Informe a título informativo, aunque no represente la opinión de la mayoría del Grupo, sí responde a los intereses de la mayoría de los Estados, principalmente, en desarrollo.

2.4.3 Por consiguiente la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil considera necesario que ese Adjunto H sea analizado, estudiado y perfeccionado nuevamente, con la finalidad que, de mediano a largo plazo, pueda contarse con un proyecto de Convenio Internacional que establezca los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios del GNSS.

3. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

3.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) mantener en el programa general de trabajo del Comité Jurídico el asunto de la consideración del establecimiento de un marco jurídico respecto a los sistemas CNS/ATM, incluyendo el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS);

- b) mantener la labor del Grupo de Estudio de la Secretaría sobre los aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM;
- c) encargar al Grupo de Estudio de la Secretaría el análisis, estudio y perfeccionamiento de los elementos principales, presentados como Adjunto H del Informe Final del Grupo, para tener en cuenta en la proyección de un Convenio Internacional.;
- d) encargar al Grupo de Estudio continuar el estudio y preparación del marco contractual provisional, teniendo en cuenta el Adjunto G del Informe Final del Grupo;
- e) proporcionar cualquier otra información que se considere necesaria.

ASSEMBLY – 35TH SESSION

LEGAL COMMISSION

Item 36: Report on the establishment of a legal framework with regard to CNS/ATM systems including GNSS

**CONSIDERATIONS ON THE FINAL REPORT OF THE SECRETARIAT
STUDY GROUP ON LEGAL ASPECTS OF CNS/ATM SYSTEMS**

NEED OF A BINDING LEGAL FRAMEWORK

(Working paper presented by the 21(*) member States of the
Latin American Civil Aviation Commission)

SUMMARY

This working paper presents to the Assembly considerations by the Latin American Civil Aviation Commission on the Final Report prepared by the ICAO Study Group regarding legal aspects of CNS/ATM systems, as well as proposals for the elaboration of a long-term legal framework, mainly for GNSS.

1. INTRODUCTION

1.1 The Latin American Civil Aviation Commission, during its XI Ordinary Assembly, celebrated in Manaus on November 1994, adopted Conclusion A11-1, which in para. III states: “Need to count with a legal and institutional framework that preserves GNSS implementation”.

1.2 The need to formulate an international legal framework that guarantees, among others, indiscriminate access and continuity of the service safeguarding the use of the GNSS has been a permanent task (from the XI until the XV Assembly) in the biennial LACAC Work Programmes.

1.3 On the other hand, GREPECAS has considered the need to study and formulate legal aspects required for the implementation of the Regional Air Navigation Plan (CNS/ATM) thus creating a Task Group on Institutional Aspects with terms of reference which, among others, include “Analyze those aspects of the CAR/SAM Regional Air Navigation Plan that would require multinational coordinations”.

1.4 The 32nd period of Sessions of the ICAO Assembly adopted Resolution A32-20, whereas it entrusted the Council and Secretary General, under their respective responsibilities and starting with a Secretariat Study Group, to consider, among others, the development and preparation of an adequate long-term legal framework to regulate the use of GNSS systems, including the possibility of celebrating an international Convention. As per Resolution A32-20, by the end of 1998, the Secretariat Study Group on legal aspects of CNS/ATM systems was established.

(*) Argentina, Aruba, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominican Republic, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Mexico, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay and Venezuela.

1.5 Subsequently, during the 33rd Period of Sessions of the ICAO Assembly, it was decided to further analyze the legal aspects of CNS/ATM systems with the purpose of finalizing analysis of a provisional contractual framework for CNS/ATM systems in order to foster its implementation.

1.6 The Secretary General presented to the ICAO Council, during its 171^o Period of Sessions, working paper C-WP/12197 containing a final report on the work of the above-mentioned Study Group. The Council decided to present to the Assembly a working paper including the Final Report of the Study Group, which project would be analyzed during the 172^o Period of Sessions of the Council.

1.7 Similarly, the ICAO Secretariat presented the Final Report of the Study Group (LC/32-WP/5-1) during the 32nd Period of Sessions of the Legal Committee, held in Montreal, 15 – 21 March 2004. This working paper invited the Legal Committee to take note of same.

2. CONSIDERATIONS ON THE FINAL REPORT OF THE SECRETARIAT STUDY GROUP ON LEGAL ASPECTS OF CNS/ATM SYSTEMS

2.1 In its report, the Study Group referred, among other things, to the following matters:

- Liability
- Contractual framework
- International Convention

2.2 Considerations regarding liability

2.2.1 The Group's Report points out that responsibility, according to Article 28 of the Chicago Convention, should not be considered equivalent to liability, because it regulates the relationship between States only and does not give a cause of action to private persons to claim compensation for damage. Such claims should rather be handled at the level of the applicable domestic law.

2.2.2 Although it is quite clear that at present some legal aspects of the CNS/ATM systems are regulated by the applicable national law, particularly in the issue related to liability, we concur with the analysis made by the Group whereby the applicable standards of procedure related to jurisdiction are not adequate to initiate legal actions.

2.2.3 We consider an insufficient solution the middle ground adopted by the Group, namely to explore the approach of a contractual framework with respect to liability and on the other side, recommend the inclusion in the contractual framework between the providers of signals and the States with jurisdiction, a group of common elements, several of which are related with liability (paragraph 3.3.4, subpara. a, b, c, d, and e of the report).

2.2.4 Furthermore, it is proposed in the Group's Report that those common elements should be mandatory for all the parties involved in the contractual framework; consequently, they should be included in the Framework Agreement (Annex G of said report). However, the of common elements suggested to be included is restrictive, inasmuch as each part can reserve the freedom to determine its participation not in the contractual framework; then, what guarantee would there be regarding liability?

2.2.5 After analyzing the aforesaid, we concur with that expressed by "part of the Group" as appearing in para. 3.3.4 of the Group's Report, it mentions that in order to achieve the universality and certainty of the new air navigation system, the issue of liability should be dealt with under a universal regime and should not be left to national law of each State.

2.3 Consideration of the Contractual Framework

2.3.1 The Report of the Group indicates that during deliberations it had been clear that, in principle, a contractual framework would not be mandatory; furthermore, the draft contractual framework included as Annex F of the Final Report was accepted.

2.3.2 Regarding this matter, we support the alternative proposal, which takes into consideration inclusion of a Framework Agreement between the States at a governmental level, mainly to define the common mandatory elements that should be applied. We agree with the criterion that the Agreement must not be centered only on relationships between States, but should also regulate certain aspects of the contractual relationships affecting users of the system and service providers (see contents of Annex G).

2.4 Consideration of an International Convention

2.4.1 With respect to this matter, we fully agree with what has been said by some members of the Group, as appears in paragraph 5.2.2 of the Final Report, taking into consideration that most developing countries have defended, at all fora where this topic has been analyzed, the need for an binding institutional legal framework.

2.4.2 We believe that the proposal prepared and presented to the Group by some of its members related with the most important elements of an international convention, included as Annex H of the Report, even though it does not represent the opinion of the Group's majority, does respond to the interest of the largest number of developing States.

2.4.3 Therefore, the Latin American Civil Aviation Commission considers necessary that Annex H be once more analyzed, studied, and improved with the purpose of counting with, in the medium to long-term, a draft International Convention establishing the rights and obligations of States related to GNSS services.

3. ACTION BY THE ASSEMBLY

3.1 The Assembly is invited to:

- a) maintain in the general work programme of the Legal Committee the agenda item on the establishment of a legal framework on CNS/ATM systems, including the Global Navigation Satellite System (GNSS);
- b) maintain the tasks of the Secretariat Study Group regarding legal aspects of CNS/ATM systems;
- c) assign the Secretariat Study Group the analysis, study and improvement of the main elements presented as Annex H of the Final Report of the Group, in order to consider an International Convention in the future;
- d) assign the Study Group the continuous study and preparation of a provisional contractual framework, taking into consideration Annex G of the Final Report of the Group;
- e) provide any other information considered necessary.

ASAMBLEA 35° PERIODO DE SESIONES

COMISIÓN ADMINISTRATIVA

Cuestión 39: Presupuestos

Cuestión 39.1: Presupuesto por programas para 2005, 2006 y 2007

ARREGLOS REGIONALES Y DESCENTRALIZACIÓN PRESUPUESTARIA

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

RESUMEN

La presente nota refleja la preocupación de los Estados miembros de la CLAC por la centralización de funciones en la Sede de la OACI y la distribución del presupuesto, requiriendo del Consejo y la Secretaría se adopten las medidas necesarias para descentralizar la gestión, **sin alterar el monto de presupuesto que apruebe la Asamblea.**

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Como establece el Preámbulo del Convenio de Chicago, los Estados 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.

1.2 Entiéndase, por tanto, la interactiva complementariedad de los aspectos técnicos con los económicos, políticos y jurídicos de esta importante actividad. Consecuentemente, funcional y presupuestariamente, la OACI debería considerar de manera equitativa y equilibrada las áreas señaladas.

1.3 La Resolución A32-1 de la Asamblea, referida al acrecentamiento de la eficacia de la Organización, entre otras cosas, solicita al Consejo y a la Secretaría General proseguir con la labor de garantizar que la OACI responda eficazmente a los retos del sector aeronáutico e invita a examinar los medios para suprimir los obstáculos que se oponen a una mayor eficiencia de la Secretaría.

1.4 La Resolución A33-8 encarga al Secretario General la adopción de un enfoque más flexible en la aplicación a largo plazo en materia de seguridad operacional, comprendiendo el fortalecimiento de las Oficinas Regionales.

2. ANÁLISIS

2.1 Los Estados miembros de la CLAC están concientes de los problemas financieros que viene atravesando la Organización, originados por el tipo de cambio, el uso de los excedentes de efectivo, la demanda creciente de servicios y el incremento de los costos.

(*) 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.

2.2 En el proceso de planificación estratégica se debería mirar a la OACI como un todo, tanto en la programación financiera como en su estructura orgánico programática, sería conveniente considerar todas los programas de las diferentes áreas todas sus actividades incluidas las de las Oficinas Regionales y no considerar a estas últimas como elementos separados, funcional y presupuestariamente.

2.3 Las Oficinas Regionales de la OACI son de suma importancia para los Estados a ellas adscritos y no se puede brindar un adecuado apoyo a los mismos si no se dispone de personal apropiado y suficiente en todas las disciplinas.

2.4 Ya en el anterior periodo de sesiones, los Estados miembros de la CLAC expresaron su preocupación por el debilitamiento de las oficinas regionales y actualmente se observa que ha mermado su capacidad operativa. A modo de ejemplo, se acompaña la situación de las oficinas regionales de Lima y México, respecto a cambios introducidos desde 1995.

2.5 La centralización de actividades y el traslado y/o eliminación del personal de las Oficinas Regionales afecta sustancialmente a los Estados disminuyendo el apoyo que recibirían de la OACI, corriendo el riesgo de que los servicios se deterioren y comprometiendo la seguridad del transporte aéreo.

2.6 Las reducciones aplicadas al presupuesto dará como resultado una disminución de personal al finalizar el presente trienio (2002-2004), a lo que se sumaría la reducción de 19 profesionales y 25 miembros de servicios generales que se propone para el presupuesto (2005-2007).

2.7 En el ámbito regional, las reducciones propuestas tendrán graves repercusiones y un impacto negativo en la gestión operativa. A continuación se presenta una tabla que ilustra la tendencia de centralización que se ha venido dando en los últimos períodos, en lo que a recurso humano se refiere:

PUESTOS DEL PROGRAMA REGULAR DE ACUERDO A LOS PRESUPUESTOS 1999-2007						
Año	Total OACI Montreal			Oficinas Regionales		
	P	GS	Total No. Puestos	P	GS	Total No. Puestos
1999	309,00	385,00	694,00	95,00	98,00	193,00
2000	309,00	385,00	694,00	95,00	98,00	193,00
2001	309,00	385,00	694,00	95,00	98,00	193,00
2002	319,00	396,00	715,00	95,00	98,00	193,00
2003	319,00	396,00	715,00	95,00	98,00	193,00
2004	319,00	396,00	715,00	95,00	98,00	193,00
2005	277,03	358,69	635,72	75,00	81,22	156,22
2006	274,08	352,64	626,72	72,58	79,22	151,80
2007	270,53	351,80	622,33	70,58	81,22	151,80
Variación 1999-2007	-12,45	-8,62	-10,33	-25,71	-17,12	-21,35

Fuente: A35-WPI/20, Doc 9787, Doc 9699

2.8 Como se puede observar, del total de puestos que en 1999 era de 694, en el año 2007 sería de 622.33; lo que significaría una disminución del 10.33%. Mientras que en 1999, las Oficinas Regionales participaban del 27% del total de recursos humanos, en el año 2007 participará del 24%. Asimismo, en 1999, el personal profesional (PS) total de la OACI era de 309 funcionarios y para el

año 2007 será de 270.53 - lo que significaría una reducción del 12.45%. En lo que al personal de servicios generales (GS) se refiere, en 1999 era de 385 funcionarios y en el año 2007 sería de 351.8; lo que significaría una disminución del 8.62%.

2.9 En lo concerniente a la asignación de las oficinas regionales, mientras que en 1999 el personal profesional ascendía a 95 funcionarios, en el año 2007 sería de 70.58, produciéndose una disminución del 25.71%. En los mismos años, el personal de servicios generales disminuiría de 98 a 81.22; es decir, una reducción del 17.12%; y, del total de puestos, la disminución a los mismos años ascendería al 21.35%.

2.10 Si consideramos el comportamiento de reducción que se ha venido dando en la Sede y lo comparamos con lo sucedido en las Oficinas Regionales, asumiendo la distribución del presupuesto en un promedio de 75% y 25%, respectivamente, se observa con preocupación que, a lo largo del tiempo, la disminución de personal en las Oficinas Regionales ha sido muy superior a las de la Sede, en una relación de 5 a 1 (21.35% en las Oficinas Regionales y 4.4% en la Sede). Esto demuestra la tendencia de la centralización que se viene dando en la gestión de la OACI.

2.11 La centralización se acentuaría si se aplica el concepto de “escritorios regionales” que atenderían a los Estados desde la Sede. Al apoyar a los Estados con misiones, seminarios, reuniones, etc. Y se tenga que movilizar funcionarios desde la Sede, recorriendo grandes distancias, en la práctica, aumentaría sustancialmente los costos si se toma en cuenta las normas de transporte y alojamiento que se aplica en estos casos en el sistema de Naciones Unidas, y mermaría la posibilidad de atender con mayor frecuencia a las administraciones de aviación civil de los Estados.

2.12 Con el nuevo Proyecto del Presupuesto, también se verían afectados los Organismos Regionales, pues se prevé “disminuir el apoyo a la CLAC y a la CAFAC” a partir del 31 de diciembre de 2006. Al respecto, los Estados miembros de la CLAC consideran que no se ha tomado en cuenta la importante contribución que dichos organismos han brindado al programa de trabajo de la OACI a través de su gestión, apoyo y productividad.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Los Estados miembros de la CLAC resaltan el importante trabajo que las Oficinas Regionales desarrollan en apoyo a los Estados y reiteran que es necesario descentralizar la gestión de la OACI proveyendo a dichas Oficinas de recursos suficientes para que puedan continuar brindando su apoyo en el cumplimiento del Convenio de Chicago y sus Anexos.

4. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

4.1 Se propone a la Asamblea solicitar al Consejo y la Secretaría General que, **sin alterar el presupuesto que apruebe la Asamblea:**

- a) Se efectúe una redistribución funcional y presupuestaria, tomando en cuenta como principal elemento la descentralización, y dotando a todas las Oficinas Regionales de una planta de profesionales que satisfaga los intereses de los Estados adscritos.
- b) Se adopten las medidas necesarias para que el presupuesto refleje la descentralización propuesta y se optimice la coordinación entre la Sede y las Oficinas Regionales, a través de una gestión más horizontal y menos piramidal.

Apéndice

Oficina de Lima:

- Congelamiento de la vacante de Subdirector de la Oficina Regional (P-5).
- Congelamiento de la vacante del Oficial de Recursos Humanos y Capacitación de Personal (P-4).
- Inseguridad en la renovación del contrato del Oficial de Cooperación Técnica (P-4), que estuvo incluido en el presupuesto del programa regular hasta marzo de 2004. En la actualidad, con contrato de dos años financiado por fondos del AOSC.
- Interrupción del proceso de selección, en su última fase, del Oficial II de Transporte Aéreo (P-3). En primera instancia se transfirió a la Oficina de México, y posteriormente se dejó sin efecto.
- Eliminación de una asistente (G-6) del área de Cooperación Técnica.
- Inseguridad del contrato del Asistente de Automatización (G-6).
- Eliminación de una secretaria (G-4) del área de Cooperación Técnica.

Oficina de México:

- Eliminación del puesto de Oficial de Cooperación Técnica (P-4) y traslado de sus funciones a la Sede.
- Eliminación de la vacante del Oficial Regional ATM-SAR (P-4) y traslado de sus funciones a la Sede. En la actualidad, en proceso de selección.
- Traslado del puesto del Oficial de Transporte Aéreo a la Sede (P-4).
- Rescisión de contratos de tres personas de servicios generales para recontratarlos a tiempo parcial.

De aprobarse el presupuesto en las condiciones propuestas en el WP/20, adicionalmente, se produciría:

- Eliminación del puesto de Oficial de Transporte Aéreo (P-5) a partir del 31 de diciembre de 2006. En la actualidad, el Oficial también cumple las funciones de Secretario de la CLAC.
- Permanecería congelado el puesto de Sub-Director (P-5), ya que esta vacante está siendo ocupada interinamente por el Oficial CNS (P-4). En el momento que se convoque públicamente a cubrir la vacante, no se sabe qué sucedería con la vacante del Oficial CNS (P-4).
- Traslado del Oficial Regional de Meteorología (P-4) de la Oficina de Lima a la Oficina de México para atender las dos regiones.
- Congelamiento del puesto de Oficial Regional de Seguridad Operacional (P-4) de la Oficina de Lima a partir de julio de 2005.
- Eliminación de las funciones de Coordinador Regional del Programa de cooperación técnica (P-4) a partir de abril de 2006, fecha en la que se termina el contrato (fondos del AOSC).
- Eliminación del puesto de operador de imprenta (G-3) a partir del mes de marzo de 2005.
- Eliminación del puesto de chofer/mensajero (G-2) de la Oficina de Lima a partir de diciembre de 2004.

DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LAS REUNIONES DE COORDINACIÓN DE LA CLAC EN LAS ASAMBLEAS Y CONFERENCIAS MUNDIALES DE LA OACI

INTRODUCCIÓN

1. Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros de la CLAC tradicionalmente mantienen reuniones de coordinación antes y durante las reuniones más importantes que convoca la OACI a nivel mundial, entiéndase en este caso, Asambleas y Conferencias Mundiales. Tomando en consideración la experiencia del trabajo realizado durante los últimos años y la necesidad de establecer ciertas pautas para optimizar las tareas de coordinación y armonización de posiciones, el Comité Ejecutivo ha creído conveniente promulgar la siguiente Directriz de Procedimiento.

MARCO LEGAL

2. De conformidad a los Artículos 15 y 39 del Estatuto y del Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC, respectivamente, le corresponde al Comité Ejecutivo administrar, coordinar y dirigir el programa de trabajo establecido por la Asamblea y puede formar Comités y Grupos de Trabajo o de Expertos cuando sea necesario.

FINALIDAD

3. Las reuniones de coordinación tienen como finalidad la discusión y concertación de acuerdos por parte de las Autoridades de los Estados miembros de la CLAC en materias de interés común, para presentar armónica y organizadamente una posición regional en las Conferencias Mundiales convocadas por la OACI.

PARTICIPANTES

4. En las reuniones de coordinación podrán participar los delegados de los Estados miembros, de los Estados y organismos calificados como observadores e invitados especiales, estos últimos cuando así lo decida el Comité Ejecutivo o los propios participantes de la reunión de coordinación.

5. Los participantes deberán tener presente que este tipo de reuniones no implica representación oficial alguna y que fundamentalmente apuntan a la armonización de políticas, acuerdo de posiciones y establecimiento de estrategias para alcanzar objetivos de interés regional.

6. Las reuniones de coordinación serán públicas; aunque, si deciden los representantes de los Estados miembros y el tema a discutirse así lo requiere, éstas podrían realizarse a puerta cerrada.

CONVOCATORIA

7. Luego de la respectiva aprobación por parte del Comité Ejecutivo, las reuniones de coordinación serán convocadas por la Secretaría, tomando en cuenta el programa de trabajo de la CLAC, los temas a tratar y los acuerdos alcanzados en el seno del Organismo en eventos o reuniones preparatorias. De igual manera, la Secretaría preparará un Orden del Día Provisional, la documentación pertinente y realizará todos los arreglos necesarios para establecer lugar y fechas de la reunión de coordinación.

MESA

8. Coordinación: Actuará como Coordinador en las reuniones de coordinación, la máxima autoridad del Estado que en ese momento ejerza la Presidencia de la CLAC; en ausencia de éste, le seguirán en orden de precedencia las máximas autoridades de los Estados que ostentan las Vicepresidencias del Organismo Regional.

9. Secretaría: Actuará como secretario de las reuniones de coordinación el Secretario de la CLAC.

METODOLOGÍA DE TRABAJO

10. Con el objeto de pasar revista a las instrucciones que haya promulgado el Comité Ejecutivo y a los documentos preparados por la Secretaría, las sesiones de trabajo comenzarán por lo menos un día antes de que se inicie la Conferencia convocada por la OACI y se realizarán cuantas sesiones sean necesarias mientras dure dicho evento.

11. Tanto los participantes como la Secretaría podrán presentar documentos de trabajo, de conformidad al Orden del día.

12. Durante las reuniones se evitarán los formalismos, fomentando la libertad de expresión indispensable para conseguir los objetivos planteados.

13. Las propuestas en consenso que formulen los participantes de las reuniones de coordinación deberán reflejar su criterio regional y serán presentadas en el seno de las Conferencias de la OACI por el Coordinador o el Estado que haya sido elegido para tal efecto.

14. Considerando que en este tipo de reuniones regularmente se deben realizar contactos y acercamientos para acordar posiciones con otros Estados, Organismos Regionales o grupos de Estados, el Coordinador someterá a consideración de los participantes la estrategia a aplicar para cada caso.

15. Si se tratara de acercamientos de orden político, el Coordinador, apoyado por los representantes de los Estados que estime conveniente, se encargará de llevar la voz y la posición de la Región, previamente acordada en la reunión de coordinación.

16. Si se tratara de participar en grupos especiales o de trabajo constituidos durante la Conferencia Mundial de la OACI, el Coordinador, considerando la mejor representación de la Región, designará entre los participantes a quienes actuarán como “puntos focales”, en los citados Grupos.

17. Los denominados “puntos focales” serán quienes se encarguen de llevar los criterios de la Región a esos foros y de informar a la reunión de coordinación en pleno, sobre los acuerdos alcanzados y demás asuntos tratados en las reuniones de los grupos.

DEL INFORME

18. Terminada la reunión de coordinación, la Secretaría elaborará un informe que contenga una relación sucinta del trabajo realizado y de los principales acuerdos alcanzados, el mismo que será sometido a consideración del Comité Ejecutivo en su próxima reunión.