

TELEFONO: (51 1) 575-3664  
WEB SITE: [clacsec.lima.icao.int](http://clacsec.lima.icao.int)  
E-mail: [clacsec@lima.icao.int](mailto: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/GEPEJTA/14-NE/02  
16/08/04

**DÉCIMA CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,  
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/14)**

(Caracas, Venezuela, 24 al 26 de agosto de 2004)

**Cuestión 1 del  
Orden del Día:**

**Guía de orientación y notas de estudio que serán presentadas por la CLAC  
durante el 35° período de sesiones de la Asamblea de la OACI (28 de  
septiembre al 8 de octubre de 2004)**

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

**Antecedentes**

1. Como se recordará, durante la reciente reunión del Comité Ejecutivo (Medellín, Colombia, 30 de junio y 1 de julio de 2004), se sometió a consideración la “Guía de orientación” y los proyectos de notas de estudio presentados pero, considerando el poco tiempo disponible en esa oportunidad, se trasladó el análisis de dichos temas para esta reunión y se exhortó a los Estados, que aún no lo habían hecho, que informen a la Secretaría si presentarán notas de estudio y si requieren del apoyo del resto de los Estados.

2. Asimismo, se acordó que, como en oportunidades anteriores, los Estados miembros de la CLAC mantengan una reunión ampliada del Comité Ejecutivo dos días antes de la citada Asamblea y varias reuniones matutinas de coordinación mientras dure la misma; esto con el propósito de definir posiciones y concretar acciones respecto a los temas que se vayan a discutir en el transcurso de la Asamblea, tomando en cuenta la “Directriz de procedimientos para las reuniones de coordinación de la CLAC en las Conferencias Mundiales de la OACI”.

### **Guía de orientación y notas de estudio que serán presentadas por los Estados miembros**

3. En dicha oportunidad, algunos representantes sugirieron presentar notas de estudio adicionales, particularmente en el tema que se refiere a gravámenes por emisiones de gases de los motores, defendiendo el principio de oponerse a cualquier medida unilateral por parte de algún Estado.

4. Asimismo, se acordó encargar a la Secretaría el envío de una carta a los Estados recordando la posición que mantuvo la región respecto a los pasaportes de lectura mecánica, para que, durante la Asamblea de la OACI, adopten una posición común a fin de mantener la fecha del 1 de abril de 2010 para su implementación.

5. Conforme lo acordado, se recibieron Notas de estudio e informativas por parte de Cuba y Colombia, referidas a los temas de seguridad operacional, sistemas CNS/ATM, reglamentación de los servicios internacionales de transporte aéreo, y modernización del Convenio de Roma, las mismas que figuran como Anexos a la Guía de Orientación y que se presentan a consideración de la presente reunión, a efectos de recibir el apoyo del resto de Estados, si así lo estiman pertinente.

6. De igual forma, se acordó que la CLAC debería presentar notas de estudio sobre medio ambiente y seguridad de la aviación, encargadas a Brasil y Colombia, respectivamente.

7. Tomando en cuenta todas estas consideraciones, la Secretaría actualizó la “Guía de orientación” (**Adjunto**) e incorporó nuevos proyectos de notas de estudio, los mismos que figuran como **Anexos** a la Guía de Orientación y que se presentan a consideración de la presente reunión, a efectos de recibir el apoyo del resto de Estados, si así lo estiman pertinente.

### **Medidas propuestas al Grupo de Expertos**

8. Se invita al Grupo de Expertos a analizar la presente y sus **adjuntos**, intercambiar criterios y adoptar las medidas que estime pertinente respecto a:

- a) La Guía de Orientación elaborada por la Secretaría.
- b) Los proyectos de notas de estudio, con el fin de analizarlos y obtener el apoyo de los demás Estados miembros.

**PROYECTO DE 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.

| <b>Cuestión</b>                                                                              | <b>Asunto a tratar</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <b>Posición / Acción</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Cuestión 10:<br>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. | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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:<br/> Parte I: Brasil<br/> Parte II: Argentina, México y Colombia.<br/> Parte III: Chile, Honduras, Perú y Santa Lucía.</li> <li>• Presentar una nota de estudio dando 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 (<a href="#">Anexo 1</a>).</li> <li>• 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:<br/><br/> <u>Estados CAFAC</u><br/> Parte II: Egipto, Sudáfrica y Nigeria<br/> Parte III: Camerún, Mozambique, Ghana, Túnez y Etiopía<br/><br/> <u>Estados CEAC</u><br/> Parte I: Alemania, Francia, Italia y Reino Unido<br/> Parte II: España, Finlandia y Austria<br/> Parte III: Hungría</li> </ul> |

| Cuestión                                                                                                                                                                                                                                                       | Asunto a tratar                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Posición / Acción                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <p><u>Estados CAAC</u><br/>           Parte II: Arabia Saudita y Egipto<br/>           Parte III: Túnez y Líbano</p> <p>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.</p> |
| <p>Cuestión 12:<br/>           Cumplimiento por parte de los Estados contratantes de sus obligaciones financieras respecto de la Organización.<br/>           Cuestión 12.1:<br/>           Informe sobre los arreglos para liquidar las cuotas atrasadas.</p> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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, se debería alentar la suscripción de convenios de pago en condiciones aceptables entre los Estados deudores y la OACI.</li> </ul>                       |
| <p>Cuestión 12.2:<br/>           Medidas que han de ser tomadas en el caso de que los Estados contratantes no cumplan sus obligaciones financieras con respecto a la Organización</p>                                                                          | <p>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.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tomar en cuenta los problemas que puedan ser presentados durante las elecciones, en el caso que se niegue el derecho de votar a los Estados que no cumplieron sus obligaciones con la OACI, y, con esto, habiendo la posibilidad de que pueda colocar en riesgo la elección de los Estados miembros de la CLAC.</li> </ul>                                                                                                       |
| <p>Cuestión 13.2:<br/>           Transición para una nueva política de cooperación técnica</p>                                                                                                                                                                 | <p>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</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reiterar la necesidad de los países en desarrollo de tener acceso a los recursos de cooperación técnica y ayuda complementaria, en condiciones preferentes.</li> <li>• Buscar el apoyo de los otros Organismos regionales para sustentar la posición mencionada.</li> <li>• Presentar una nota de estudio sustentando la importancia de</li> </ul>                                                                               |

| Cuestión                                                                                                                                  | Asunto a tratar                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Posición / Acción                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                           | resolución refundida relativa a todas las actividades y los programas de cooperación técnica.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | la región en el campo de la cooperación, ya que nuestra región es la que mayor cooperación recibe por parte de OACI ( <a href="#">Anexo 2</a> ).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <p>Cuestión 14:<br/>Seguridad de la aviación</p> <p>Cuestión 14.1:<br/>Evolución posterior al 33º período de sesiones de la Asamblea.</p> | <p>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 33º 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).</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentar 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 (<a href="#">Anexo 3</a>).</li> <li>• Presentar una nota de estudio en la que se plantee 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 (<a href="#">Anexo 4</a>).</li> <li>• Presentar una nota de estudio que aborde 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 (<a href="#">Anexo 5</a>).</li> </ul> |
| Cuestión 14.2:<br>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.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mantener una posición de apoyo a la continuación del Programa de auditorías de la OACI, reiterando la posición de los Estados de disponer de la información necesaria para llevar a cabo exitosamente los procesos de auditoría sobre la base de las normas del Anexo 17.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Cuestión 15:<br>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 enfoque equilibrado para la gestión del ruido; y b) limitar o reducir las repercusiones ambientales de las emisiones de los motores de aeronave,                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Durante los debates, reiterar la necesidad de que la OACI se</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

| Cuestión                                                                                                                                                                                                                          | Asunto a tratar                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Posición / Acción                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                                                                                   | 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).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <p>asegure de ser el organismo responsable por la política del medio ambiente; de esta manera, reforzar la defensa del mantenimiento de la discusión del tema en el seno de la OACI y del establecimiento de medidas a favor de los países en desarrollo. Que el tema de medio ambiente no se transforme en restricciones para las aerolíneas de la región, cuyas aeronaves no cumplen con los dictámenes tan restrictivos como los de Europa.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentar 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 <b>(Anexo 6)</b>.</li> </ul> |
| <p>Cuestión 16:<br/>Mejoramiento de la seguridad operacional.<br/>Cuestión 16.1:<br/>Informe sobre la situación de la ejecución del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)</p> | <p>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 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.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentar una nota de estudio por medio de la cual se dé a conocer la actual situación del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, así como la situación de la región centroamericana (ACSA) <b>(Anexo 7)</b>.</li> <li>• Cuba presentará 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 <b>(Anexo 8)</b>. Esta nota de estudio requiere del apoyo de los Estados miembros de la CLAC.</li> </ul>                                                                                                                                                              |
| <p>Cuestión 16.2:<br/>Transición a un enfoque en función de los sistemas para las auditorías del Programa universal OACI de auditoría de</p>                                                                                      | <p>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</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tomando en consideración la importancia del tema, se debe mantener una posición de total apoyo a las actividades de auditoría y a los sistemas regionales.</li> <li>• La CLAC debería respaldar el nuevo programa, siempre y</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |

| <b>Cuestión</b>                                                                          | <b>Asunto a tratar</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <b>Posición / Acción</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)                                        | 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. | cuando se disponga del financiamiento pertinente.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Cuestión 17:<br>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.                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se debería apoyar la tendencia hacia simplificar las normas de la OACI y elaborar normas generales, dejando las especificaciones técnicas a cargo de la industria y sectores de investigación.</li> </ul>                                                                                                                         |
| Cuestión 18:<br>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.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Apoyar la labor que desarrolla el IFFAS en la región.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Cuestión 19:<br>Salud y bienestar de los pasajeros y las tripulaciones                   | El Consejo informará sobre la labor realizada a fin de elaborar medidas posibles para proteger la salud y el bienestar de los pasajeros y tripulaciones y para minimizar los riesgos para la salud asociados con los viajes de larga distancia por avión.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Colombia presentará 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 (<b>Anexo 9</b>). Esta nota requiere del apoyo de los Estados miembros de la CLAC.</li> </ul> |

| Cuestión                                                                                                                                                                                           | Asunto a tratar                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Posición / Acción                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Cuestión 20:<br>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.                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durante los debates deberá ser sustentada la posición de apoyo a la descentralización, resaltando la labor de las Oficinas Regionales, buscando coordinar este apoyo con la CAFAC, CEAC y CAAC.</li> <li>• Presentar una nota de estudio de respaldo que refleje también la preocupación de la CLAC por el debilitamiento de las Oficinas Regionales, así como por el error al pretender retirar el apoyo a la CLAC, cuando en realidad, la OACI se ha beneficiado del trabajo de la CLAC para cumplir su programa de trabajo (<b>Anexo 10</b>).</li> </ul>                                                                                                                                                       |
| Cuestión 23:<br>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.                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cuba presentará dos notas de estudio, la primera sobre un análisis general del impacto económico que representa la introducción de las nuevas tecnologías CNS en los países subdesarrollados (<b>Anexo 11</b>); y en la segunda 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 (<b>Anexo 12</b>). Estas notas de estudio requieren del apoyo de los Estados miembros de la CLAC.</li> </ul> |
| Cuestión 24:<br>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). | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Apoyar las propuestas de la OACI en esta materia.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Cuestión 27:<br>Reglamentación de los servicios internacionales de                                                                                                                                 | 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                                                                                                                                                                                                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentar 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</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

| Cuestión                                                                          | Asunto a tratar                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Posición / Acción                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| transporte aéreo y resultado de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo | 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.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <p>de transporte aéreo y el trabajo que viene desarrollando el Grupo de política aérea en esa materia (<b>Anexo 13</b>).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sobre este tema, Cuba presentará tres notas de estudio. En la primera se exponen reflexiones y la experiencia de Cuba acerca del comportamiento y el impacto que ha tenido la inclusión de servicios de transporte aéreo en el AGCS (<b>Anexo 14</b>). La segunda nota tiene por objeto brindar una síntesis de la experiencia cubana en el desarrollo gradual del transporte aéreo (<b>Anexo 15</b>); y la tercera nota 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 (<b>Anexo 16</b>). Estas notas de estudio requieren del apoyo de los Estados miembros de la CLAC.</li> </ul> |
| Cuestión 29:<br>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. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Presentar una posición regional en esta materia (la CLAC está a la espera del input de los Estados miembros).</li> <li>La CLAC deberá 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.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Cuestión 33:<br>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.<br>A este respecto, cabe recordar que la Comisión preparatoria del                                                                                                                                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Reforzar, junto a los Estados miembros, la necesidad de ratificar los instrumentos de derecho internacional que aún no fueron ratificados y el apoyo a la labor de la OACI, en coordinación con las otras Comisiones Regionales.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |

| Cuestión                                                                                                                | Asunto a tratar                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Posición / Acción                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                         | 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 34:<br>Informe sobre la situación de la modernización del Convenio de Roma de 1952                             | El Consejo presentará un informe sobre la situación de la labor relativa al asunto <i>Consideración de la modernización del Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, firmado en Roma el 7 de octubre de 1952</i> , del programa de trabajo del Comité Jurídico.                                                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Colombia presentará una nota de estudio con una propuesta para implementar un capítulo acerca de las medidas cautelares que garanticen que otro Estado, en donde se ejecuten dichas medidas, no sufra daños (<a href="#">Anexo 17</a>). Esta nota de estudio requiere del apoyo de los Estados miembros de la CLAC.</li> </ul>                                                                                                                                                  |
| Cuestión 35:<br>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.                                                                                                                                                                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Se debería apoyar la labor de la OACI respecto a este asunto.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Cuestión 36:<br>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> . | <ul style="list-style-type: none"> <li>Durante los debates, reforzar la necesidad de establecer el marco jurídico para el Sistema CNS/ATM.</li> <li>Presentar 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 (<a href="#">Anexo 18</a>).</li> </ul> |
| Cuestión 39:<br>Cuestión 39.1:<br>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.                                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Sustentar la posición descrita en la cuestión 20 del Orden del Día.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Cuestión 40.3:<br>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.                                                                                                                                                                                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>Conciliar una posición al respecto.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

| <b>Cuestión</b>                                                                                                                          | <b>Asunto a tratar</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <b>Posición / Acción</b>                                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Cuestión 41:<br/>Cuestiones financieras.</p> <p>Cuestión 41.1:<br/>Aspectos financieros de la<br/>cuestión de las notas atrasadas</p> | <p>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.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sustentar la posición que facilite a los Estados de la CLAC.</li> </ul>                                                      |
| <p>Cuestión 41.4:<br/>Distribución del superávit de efectivo</p>                                                                         | <p>De conformidad con el Artículo 6.2 del Reglamento financiero, el Consejo informará sobre la forma de disponer del superávit de efectivo.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Apoyar al Consejo en la búsqueda de medidas que permitan flexibilizar la administración financiera del Organismo.</li> </ul> |

**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 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 ..... (Estado de El Caribe).
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

## ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

## COMITÉ EJECUTIVO

**Cuestión 13:**        **Cooperación técnica**

**Cuestión 39:**       **Presupuestos**

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

(Nota presentada por 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”*.

---

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

- 4 -

| <b>PROYECTO</b>                                                                                    | <b>PAIS(ES)</b>                                     | <b>INICIO</b> | <b>DURACIÓN /<br/>FINALIZACION</b> | <b>MONTO</b> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|---------------|------------------------------------|--------------|
| <b>RLA/99/901</b> - 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    |
| <b>RLA/00/009</b> - Ensayo Regional de Aumentación GNSS                                            | ARG/BOL/COL/ECU/PAN/PAR/PER/URU/T&T/VEN/COCESNA     | Julio/01      | Jun 2004                           | 188,936      |
| <b>A/03/901 - Sistema de Gestión de la REDDIG</b>                                                  | ARG/BOL/BRA/CHI/COL/ECU/FRA/GUY/PAR/PER/SUR/URU/VEN | 01/07/03      | Dic 2007                           | 1,943,800    |
| <b>RLA/03/902</b> - Egnos Trials in the CAR/SAM Region                                             |                                                     | 01/03/03      | Dic 2004                           | 158,369      |

**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 objetivo plantear 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.

**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 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 coberturas de los gastos con 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 y 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 de la región.

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 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.

**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 propuesta aborda una 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.

---

(\*) 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 5

- 2 -

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).

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 organización 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, de seguridad y de 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 las informaciones sobre las recientes dificultades en la implantación del programa *Air Marshall* norteamericano, en los 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.

3.4.1. 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 cuando 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.

3.5.1 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 protesta 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. DECISIÓN 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.
- c) desarrollar un mecanismo de compensación de costos derivados del empleo de *Air Marshalls* en vuelos internacionales para atender requisitos específicos de otro Estado.

**ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 16: Mejoramiento de la vigilancia de la seguridad operacional****REGIONALIZACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

(Nota de estudio 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 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.

**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 memorándum 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).

---

(\*) 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. 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 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 (Cusco, 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 Memorándum de Entendimiento para promover el establecimiento de un sistema regional de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional en los Estados de Norteamérica, Centroamérica, Sudamérica y del Caribe.

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; y 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 Las labores desarrolladas por el Sistema regional a la presente fecha 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,

**Anexo 7**

– 4 –

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 en Centroamérica, que estarían recibiendo dicho apoyo. Cabe aclarar que, en el caso del SRVSO, tampoco se ha recibido el apoyo mencionado. 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, Maldives, 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, Guinee-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)*

Belize, 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.

**Anexo 7**

– 6 –

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, sería 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 -

**ASAMBLEA — 35º PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 16: Mejoramiento de la vigilancia de la seguridad operacional**

(Nota informativa presentada por Cuba)

|                                                                                                                                                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>RESUMEN</b>                                                                                                                                                                                                                         |
| 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. |
| <b>REFERENCIAS</b>                                                                                                                                                                                                                     |
| <ul style="list-style-type: none"><li>❑ Anexo 11.</li><li>❑ Doc. 4444, PANS – ATM.</li><li>❑ Manual sobre Gestión de la Seguridad para Aeródromos y Servicios de Tránsito Aéreo.</li></ul>                                             |

**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 a 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 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.

**Anexo 8**

– 2 –

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 están 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 llevamos a cabo en nuestra 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 herramienta muy valiosa para llevar adelante el trabajo de implantación del Programa de Gestión de Calidad ATS en Cuba.

2.8 El Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba ha establecido la política a nivel nacional para la ejecución de Programas de Gestión de Calidad en la actividad aérea y particular importancia le ha concedido a la Gestión de la Calidad en los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS). El principal objetivo de dicho Programa es

disminuir los incidentes ATS y mantener el perfeccionamiento constante de los servicios para lograr un flujo de tránsito aéreo seguro, rápido y ordenado.

2.9 Un programa de Garantía de Calidad ATS ha sido iniciado por la Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos (ECASA). El Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba ha delegado en dicha Empresa la prestación de los servicios de tránsito aéreo dentro de la Región de Información de Vuelos de la Habana. Durante el año 2002 se realizó la evaluación integral del sistema y se inició la implantación del programa.

2.10 Después de una profunda evaluación de los procesos contenidos en la prestación de los servicios de tránsito aéreo y en general en el funcionamiento de las instalaciones y servicios a la navegación aérea en Cuba, fueron iniciados los seminarios al personal involucrado, teniendo en consideración que la implantación eficaz de un sistema de Garantía de Calidad solo se alcanza cuando existe una clara comprensión por todo el personal, desde la alta gerencia hasta el personal de menos jerarquía, de la importancia de este trabajo para mantener la mejoría constante.

2.11 La Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos (ECASA) ya ha puesto en marcha durante el año 2003 el Programa de Garantía de Calidad ATS. Actualmente se aplican dentro del referido programa:

- ⇒ La ficha del Proceso;
- ⇒ 5 procedimientos específicos;
- ⇒ 1 Instrucción técnica.

2.12 En todas las Dependencias ATS se han designado responsables del control de la calidad y se hacen verificaciones periódicas de los procedimientos. El Programa se mantiene en permanente proceso de perfeccionamiento y cumple con la Serie 9000 del 2001 de la Organización Internacional de Normalización (ISO).

### **3. CONCLUSIÓN**

3.1 El Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba reconoce los esfuerzos desplegados por la OACI y en particular por las Oficinas de las Regiones CAR/SAM, agradece el apoyo y orientación recibida para la puesta en marcha de los programas de Garantía de Calidad, manifiesta su compromiso de continuar mejorando permanentemente su Programa Nacional de Gestión de la Calidad ATS y al mismo tiempo toma acciones 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 Nota Informativa, 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.

## ASAMBLEA — 35º 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 PAÍSES SUBDESARROLLADOS**

(Nota presentada por Cuba)

**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 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).

2.2. 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.

2.3. 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.

2.4. 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. ACCION SUGERIDA**

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información presentada en esta Nota de Estudio;
- 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.

-FIN-

**ASAMBLEA — 35º 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 presentada por Cuba)

**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.

## **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 cuales instalaciones, servicios y sistemas serán necesarios para que determinada cantidad de aeronaves se trasladen 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. ACCIÓN SUGERIDA**

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.

## 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 21(\*) Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

**RESUMEN**

La presente nota 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

---

(\*) 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.

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 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.

**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**

**ACUERDO GENERAL SOBRE EL COMERCIO DE SERVICIOS (AGCS)**

(Nota presentada por Cuba)

**RESUMEN**

En esta nota se exponen nuestras reflexiones y experiencias acerca del comportamiento y el impacto que ha tenido la inclusión de servicios de transporte aéreo en el AGCS.

Las medidas propuestas a la Asamblea figuran en el párrafo 5

**REFERENCIAS**

- Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional (Doc 9626)
- Informe de la Conferencia mundial de transporte sobre reglamentación del transporte aéreo internacional: presente y futuro (Doc. 9644)
- Resoluciones de la 33 Asamblea de la OACI
- Criterios y texto de orientación sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc. 9587).
- Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios.
- OMC. Consejo del Comercio de Servicios S/C/W/59, 120, 129; 163, 188, 41, 59, 42 , 92 y Job. 2451.
- Ponencia presentada por Cuba en la Comisión de Bienes y Servicios y de los Productos Básicos. Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD) Reunión de Expertos en Servicios de Transporte Aéreo Ginebra, 21 a 23 de junio de 1999.
- Nota de estudio presentada por Cuba en la 5ta. Conferencia mundial de Transporte aéreo.
- Ponencia presentada por Cuba en el seminario que antecedió la 5ta. Conferencia de transporte aéreo.

## **1. INTRODUCCIÓN**

1.1 Queremos exponerles nuestras consideraciones y experiencias acerca del comportamiento y el impacto que ha tenido para Cuba la inclusión, en el Acuerdo General sobre Comercio de Servicios (AGCS), de varios servicios de transporte aéreo internacional. Esta nota se presentó en la 5ta. Conferencia Mundial de Transporte Aéreo que hubo de celebrarse del 24 al 29 de marzo de 2003. Ha transcurrido más de un año de la celebración de este importante evento y pensamos que las circunstancias que motivaron la elaboración de esta nota se mantienen y es por esta razón que la ponemos a consideración de esta Asamblea donde se toman los acuerdos y decisiones que emanan mandatos para el análisis detallado y profundo en los órganos competentes de la estructura de la OACI.

1.2 Nos referiremos a los servicios que brindan los Sistemas de Reservas por Computación (SRC), servicio este incluido en el Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo del AGCS (en lo adelante Anexo), junto con otros dos servicios, los de Reparación y Mantenimiento de Aeronaves y la Venta y Comercialización del transporte aéreo. También nos referiremos a una controversia donde la OACI fungió como intermediario y que esta muy relacionada con este tema.

1.3 Antes de hablar de estas experiencias, quisiéramos reflexionar con Uds. lo que pensamos sobre la ampliación de los servicios de transporte aéreo dentro del Anexo y al papel que le otorgamos a la OACI en este ámbito.

## **2. EXAMEN DE LA EFICACIA DEL ANEXO CON VISTA A SU AMPLIACION.**

2.1 La tendencia actual de los servicios de transporte aéreo y su marco regulatorio está dirigida hacia una proyección de liberalización, globalización y privatización.

2.2 Esta tendencia mundial, entre otros elementos, ha resultado ser una de las bases para que en un primer momento el Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), que se firmó en la ciudad de La Habana, Cuba el 24 de marzo de 1948, comenzará a considerar la actividad de los servicios y entre ellos, parcialmente, la del transporte aéreo. Tal consideración concluyó con la firma del AGCS formándose así, con este nuevo acuerdo, la Organización Mundial del Comercio (OMC). Dentro del AGC existe un Anexo sobre los servicios de transporte aéreo.

2.3 Durante el examen de este Anexo se ha constatado que aún existen serias dudas de lo que se consideran servicios de transporte aéreos relacionados directamente con el ejercicio de los derechos de tráfico. Con relación a estos servicios no existe una definición que resulte operacionalmente indiscutible, para excluirlos de la aplicación del AGCS, entonces no conocemos cuáles no están relacionados, por lo que no sabemos tampoco con cuáles servicios ampliaremos el Anexo de servicios.

2.4 En relación con las exenciones aplicadas al principio de la Nación Más Favorecida (NMF), observamos que existen dos en los servicios de mantenimiento y reparación, diecisiete a los de ventas y comercialización y dieciséis a los de servicios de reservación por computadoras.

2.5 Estas exenciones, en total 35 en solamente tres servicios, evidentemente limitan un acceso real a los mercados, entonces de ¿qué liberalización estamos hablando dentro de la OMC con la aparición de estos nuevos obstáculos que se suman a los ya existentes?.

### **3. UNA EXPERIENCIA SOBRE OBSTÁCULOS PARA UNA LIBERALIZACIÓN GRADUAL Y REAL DEL TRANSPORTE AEREO.**

3.1 El bloqueo que se impone por los Estados Unidos contra Cuba es un obstáculo al libre acceso al mercado.

3.2 En la actualidad las líneas aéreas cubanas no tienen acceso a los SRC más importantes del mundo como SABRE y GALILEO debido, en primer lugar, a ese bloqueo y en segundo lugar porque en su lista de compromisos específicos EE.UU., ha planteado una exención al trato NMF para el acceso de estos sistemas.

3.3 Lo expresado en los numerales 3.1 y 3.2 está en franca contradicción con los principios del AGCS y sus artículos, ya que limita y restringe los objetivos de este Acuerdo, respecto a la eliminación progresiva de los obstáculos que interfieren la liberalización del comercio de servicios.

3.4 El Consejo de la OACI adoptó un Código de Conducta para los SRC el 25 de junio de 1986, el cual fue consultado con los Estados, transportistas, agentes de viajes, proveedores de SRC y organizaciones internacionales como la OMC, la cual cuenta también con un código de conducta para estos sistemas que recogen en principio, la necesidad de una participación justa y sin discriminación en los mismos.

3.5 Existen entonces dos organizaciones diferentes que regulan la misma actividad, lo que puede crear conflicto y confusión al diferenciar en un mismo marco las relaciones entre los Estados. En nuestro caso, esta problemática no la podemos analizar en la OMC al existir esa exención; pero también consideramos que no existe madurez en esa organización en el tratamiento de estos asuntos, por lo que hemos preferido analizarlo en el seno de la OACI, donde el enfoque en relación con el transporte aéreo, tiene en cuenta los problemas de desarrollo y establece peculiaridades con vista a lograr una participación justa, uniforme y equitativa en correspondencia con lo estipulado en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

3.6 En ese sentido tenemos la experiencia de cómo la OACI, en función mediadora y aplicando los principios, sus regulaciones, normas y estructura pudo solucionar una controversia entre Cuba y los EE, UU referida a la discriminación de que eran objeto nuestras líneas aéreas al no permitírseles sobrevuelos por el territorio de ese país en sus rutas hacia Canadá, siendo ambos firmantes del Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales.

3.7 Una vez más quedó demostrada la capacidad de entendimiento y la competencia que posee la OACI en los asuntos relacionados con los servicios del transporte aéreo y su papel rector, la autoridad y el prestigio de la misma en el campo de la aviación civil y la vigencia del Convenio de Chicago.

### **4. CONCLUSIONES**

4.1 La OACI ha creado todo un sistema, a través de sus casi 60 años de fundada, de regulaciones, orientaciones sobre las políticas económicas para la reglamentación del transporte aéreo internacional, lo que ha permitido, en estrecha coordinación y colaboración conjuntamente con la IATA, un gran desarrollo del transporte aéreo desde su fundación,

4.2 Hoy en día la OACI está compuesta por 188 Estados. Son cientos las aerolíneas que brindan sus servicios a más de 1,5 billones de pasajeros anuales, apoyándose a la vez en una extensa red de acuerdos bilaterales (mas de 3500) que es una importante herramienta que utilizan nuestros países en las negociaciones.

**Anexo 14**

– 4 –

4.3 Consideramos que no deben existir dos organizaciones, la OMC y la OACI, que regulen un mismo sistema de reglamentación del transporte aéreo internacional. Estamos convencidos que la OACI debe continuar rigiendo los destinos de esta actividad.

4.4 El AGCS, como resultado del examen realizado, no ha llegado a un consenso en cuanto a si debería emprenderse la tarea de ampliar el Anexo y la forma en que se realizaría, lo que resulta evidente por la complejidad de esta actividad tratada en un marco puramente comercial. Consideramos que el Anexo no se debe ampliar.

4.5 En el marco de la OACI se dan los pasos para la liberalización del transporte aéreo de forma gradual, progresiva, ordenada, preservando intercambios para el acceso al mercado, equilibrándose adecuadamente con los intereses de los Estados para mantener una efectiva y sustancial participación.

4.6 No podemos aceptar el acceso a nuestros mercados de forma automática (aplicación del principio de NMF, postulado básico de la OMC) lo que no siempre equivale al potencial y a la magnitud de los recursos económicos – comerciales de las líneas aéreas de los países en desarrollo.

4.7 El presente y el futuro del transporte aéreo está dentro de la OACI, organización competente para asumir los complejos desafíos y aprovechar las enormes oportunidades que nos brinda el transporte aéreo en el desarrollo de las economías de nuestra países.

**5. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

5.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) Examinar y adoptar las conclusiones que figuran en el párrafo 4.
- b) Recomendar al Consejo de la OACI que se tomen en cuenta las consideraciones de esta nota en el análisis de la repercusión que tiene el AGCS en la aviación civil.

- FIN -

**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****DESARROLLO GRADUAL DEL TRANSPORTE AÉREO: UNA EXPERIENCIA.**

(Nota informativa presentada por Cuba)

**RESUMEN**

Esta nota tiene por objeto brindarles una síntesis de nuestra experiencia en el desarrollo gradual del transporte aéreo.

1. En la 5ta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo celebrada en Canadá, Montreal del 24 al 29 de marzo de 2003, nuestro país presentó una nota informativa con este mismo título. Hasta esa fecha, habíamos firmado Acuerdos o Memorandos de Entendimientos bilaterales flexibles sobre servicios aéreos con más de 80 países de diferentes regiones del mundo sobre la base de la competencia leal y del equilibrio de oportunidades en condiciones justas para las líneas aéreas nacionales y extranjeras.
2. Ha transcurrido más de un año de celebrada esta Conferencia Mundial y hemos concertado nuevos acuerdos bilaterales en los cuales ha primado como principio la flexibilización. Esta política ha proporcionado un mayor acceso a nuestros mercados y con ello un mayor desarrollo de nuestras líneas aéreas y la de los países que operan hacia y desde Cuba.
3. Quintas libertades, parada de estancias (stopover), múltiple designación, tarifa del país de origen, doble desaprobación tarifaria, operaciones chárteres a nuestra capital, autorizaciones de códigos compartidos entre líneas aéreas de terceros países, y otros, que estaban especialmente restringidos, se han plasmado en los Acuerdos y Memorandos de Entendimiento que se han negociado y suscrito.
4. En el año 1995 hacia y desde nuestro país operaban 43 líneas aéreas extranjeras en operaciones regulares y chárteres. Hasta el año 2002 habían operado 79 de ellas, lo cual representó un crecimiento del 54,4 % en el transcurso de apenas 7 años. Se han ampliado para estas líneas aéreas las facilidades con la intención de que puedan brindar sus servicios de una forma segura y eficiente.
5. En el año 2003 operaron a Cuba mas de 90 aerolíneas extranjeras entre regulares y chárteres que representó un aumento con relación al año 2002 de un 3%.

**Anexo 15**

– 2 –

6. Los volúmenes de crecimiento que han alcanzado nuestros aeropuertos internacionales debido a la transportación de pasajeros y carga de las líneas aéreas extranjeras, que operan el destino Cuba, durante el año 2003 están en el orden del 25.1%

7. En cuanto a la infraestructura aeroportuaria, podemos decir que solo en el año 2002 se han puesto en explotación, en el aeropuerto Jardines del Rey en Cayo Coco, una nueva terminal aérea con su nueva torre de control, una nueva torre de control en el aeropuerto José Martí, y un nuevo Centro de Control del Tráfico Aéreo de la República de Cuba que durante el año 2004 comenzará a funcionar.

8. Todos estos objetivos que nos propusimos se han logrado no obstante al criminal bloqueo económico-comercial impuesto por los EE.UU. a Cuba hace ya 44 años. En el ámbito del transporte aéreo, esto ha significado, entre otros, el no-acceso a los Sistemas de Reserva por Computadora y el arrendamiento de aeronaves.

9. Este crecimiento y evolución continua del transporte aéreo en nuestro país, se ha obtenido debido a la aplicación de una política de desarrollo, gradual y flexible en las negociaciones que hemos llevado a cabo, basándonos sobre todo, en la reglamentación y recomendaciones de la OACI. En el orden interno, hemos incorporado estos cambios en la normativa nacional, atemperando éstas a las necesidades del desarrollo económico del país.

10. Como expresión de política flexible y gradual del transporte aéreo, Cuba firmó el 12 de febrero de este año el acuerdo Multilateral sobre Transporte Aéreo en el marco de la Asociación de Estados del Caribe. Este es un acuerdo que recoge las experiencias del transporte aéreo de todos estos países, cuyas estructuras económicas poseen distintos niveles de desarrollo. Consideramos que deberíamos tenerlo muy en cuenta a la hora de elaborar de forma definitiva el Modelo de Acuerdo de Servicios Aéreos.

**DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

11. Se invita a la Asamblea a tomar nota de esta información.

- FIN -

**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**

(Nota presentada por Cuba)

**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 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.

**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 forum universal con una larga experiencia como centro de intercambio y difusión de información, además de ser una fuente de criterios y de 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 Hemos acordado por abrumadora mayoría que el tema de la liberalización debe tratarse dentro del marco de la OACI, y que esta debe ser gradual y uniforme sin precipitaciones. Por ese mismo motivo la mayoría de los miembros han estado de acuerdo que la OMC no es el marco donde se puedan tratar los asuntos del 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.

## 2. ANÁLISIS

2.2 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.

2.3 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 UE, se oponen a las disposiciones del derecho comunitario sobre la libertad de establecimiento. La Comunidad y sus Estados miembros están considerando qué cambios serán necesarios en sus relaciones bilaterales con otros Miembros de la OACI como resultado de esta sentencia.

2.4 Concretamente esto se traduce en que: “se permitirá a un país de la Unión Europea 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”.

2.5 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, ha formulado en la 5ta. 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, encamina la liberalización de una forma paulatina, gradual y uniforme.

2.6 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.

2.7 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 afectan el equilibrio y la integralidad de otros países.

2.8 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 un grupo reducido de mega transportistas pueda dominar el sistema del transporte aéreo.

2.9 Si para renegociar los acuerdos bilaterales con la UE., como condición es necesario modificar los artículos relacionados con la **designación, la propiedad y el control operacional** para que estén acorde con sus leyes, se deberá aprovechar este momento para replantearse los capítulos relacionados con la **cantidad de transportistas a designar y las capacidades a operar** para cada uno de los mercados de la UE sobre la base del cálculo de la demanda real.

### 3. CONCLUSIONES

3.1 La 5ta. Conferencia de transporte aéreo 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) y que en su momento recibió el apoyo del Consejo, proponiendo que esta 35 Asamblea recomiende a los Estados aplicar, en las negociaciones de sus acuerdos de servicios aéreos, dicha cláusula.

#### 3.2 “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:

- i) \* 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”**

#### **4. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

##### **4.1 Se invita a la Asamblea a:**

- a) examinar las conclusiones del párrafo 12;
- 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 párrafo 3.2 relativa a la designación y autorización (designación, propiedad y control) de las líneas aéreas.

- FIN -

## ASAMBLEA — 35º PERÍODO DE SESIONES

### COMISIÓN JURÍDICA

#### Cuestión 34: Informe sobre la situación de la modernización del Convenio de Roma de 1952

#### COMENTARIOS SOBRE DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE POR AERONAVES EXTRANJERAS

(Nota de estudio presentada por Colombia)

#### 1. INTRODUCCIÓN

1.1. El proyecto propuesto por la OACI, para la modernización del *Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras*, contiene, como puede observarse, una modificación del Convenio de Roma de 1952 y su protocolo modificadorio de 1978 e incluye algunos aspectos similares a los regulados en el *Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional*, firmado en Montreal en 1999, con el propósito de adecuar sus normas a las circunstancias actuales.

1.2. La modernización del convenio resulta de vital importancia en las condiciones existentes, y por la necesidad inminente de estructurar adecuadamente el convenio y armonizar dichas reglas con el resto de la normatividad jurídica internacional.

#### 2. VISIÓN

2.1. El análisis hecho al proyecto de Convenio, permite concluir a primera vista que este plasma los aspectos esenciales contenidos en el convenio de Roma de 1952, recogiendo nuevos postulados fruto de la evaluación reciente del Derecho Aeronáutico Internacional, los que a su vez suplirían las posibles deficiencias que en algún momento pudieron haber impedido una mayor aceptación al Convenio de Roma mencionado.

2.2. El convenio proyectado habiendo eliminado la expresión “*en la superficie*” amplía su ámbito a cualquier daño causado a terceros, abarcando así en forma por demás acertada, los daños a otras aeronaves como consecuencia de colisión o abordaje u otro tipo de interferencias. Siendo evidente que al extenderse el proyecto a este nuevo tópico vendría a llenar un gran vacío, no lo es menos que este no había sido objeto en el pasado de ninguna regulación internacional adoptada por los Estados, como si lo fue en su momento el tema de los daños en la superficie. En este sentido, el nuevo aspecto contemplado, quizá no habría tenido internacionalmente la amplia decantación jurídica que si ha tenido el tema de los daños en la superficie en razón de lo cual, creemos que dicha cuestión relativa a otros daños como la colisión entre aeronaves, quizá ameritaría un análisis mas detenido.

2.3. El proyecto consagra claras disposiciones que permiten aplicar la jurisdicción y el procedimiento judicial propios del Estado parte donde ha ocurrido el daño, así como también disposiciones encaminadas al reconocimiento y ejecución de las sentencias de sus tribunales. No obstante, creemos que bien habría valido la pena considerar la inclusión de disposiciones que faciliten la adopción y cumplimiento de medidas cautelares, encaminadas en este evento a asegurar la efectividad de las sentencias. Tal sería el caso de un embargo decretado por el tribunal del Estado Parte donde ha ocurrido daño, que debería hacerse efectivo en el Estado de matrícula de la aeronave o en estado de su operador, decretado para garantizar que el demandado, llegado el momento cumpla con lo que decida la sentencia.

2.4. Para dar cumplimiento a lo anterior, se sugiere incluir los siguientes artículos, los cuales, de acuerdo a la estructura lógica del proyecto deberían ubicarse a continuación del Artículo 17 del proyecto, que está referido a “Primacía de las acciones judiciales del Estado del suceso”. Dado que los artículos subsiguientes a este están referidos a la ejecución de las sentencias. El texto en cuestión sería el siguiente:

#### **Artículo #-Medidas cautelares**

Las autoridades jurisdiccionales de los estados partes en esta convención darán cumplimiento a las medidas cautelares que, decretadas por jueces o tribunales de otro estado parte, competentes en la esfera internacional, tengan por objeto:

- a. El cumplimiento de medidas necesarias para garantizar la seguridad de las personas, tales como custodia de hijos menores o alimentos provisionales, y
- b. El cumplimiento de medidas necesarias para garantizar la seguridad de los bienes, tales como embargos y secuestros preventivos de bienes inmuebles y muebles, inscripción de demanda y administración e intervención de empresas.

#### **Artículo #-Ley aplicable**

La procedencia de la medida cautelar se decretará conforme a las leyes y por los jueces del lugar del proceso. Pero la ejecución de la misma, así como la contracautela o garantía, serán resueltas por los jueces del lugar donde se solicita su cumplimiento, conforme a las leyes de este último lugar.

La garantía que debe prestar el solicitante, así como la que ofrezca prestar el afectado en el lugar en que se haga efectiva la medida, se regirán por la ley del lugar de cumplimiento de la medida.

#### **Artículo #- Definición (esta definición podría incluirse en el Art. 1°.)**

Para los efectos de esta convención las expresiones “medidas cautelares” o “medidas de seguridad” o “medidas de garantía” se consideran equivalentes cuando se utilizan para indicar todo procedimiento o medio que tienda a garantizar las resultas o efectos de un proceso actual o futuro en cuanto a la seguridad de las personas, de los bienes o de las obligaciones de dar, hacer o no hacer una cosa específica, en procesos de naturaleza civil, comercial, laboral y en procesos penales en cuanto a la reparación civil. Los estados partes podrán declarar que limitan esta convención solamente a alguna o algunas de las medidas cautelares previstas en ella.

### **3. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

3.1 Se invita a la Asamblea a tomar nota de los comentarios contenidos en la presente nota y a apoyar la adición propuesta.

## 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 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.

**Anexo 18**

– 2 –

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.

**Anexo 18**

– 4 –

**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.

- FIN -