

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/31-NE/03
26/06/13

**TRIGÉSIMA PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/31)**

(Santiago de Cali, Colombia, 26 al 28 de junio de 2013)

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Transporte y Política Aérea

**Cuestión 1.2 del
Orden del Día:**

Guía de Orientación 38 período de Sesiones de la Asamblea de la OACI

(Nota de estudio presentada por el Grupo *ad hoc* encargado de elaborar una Guía de Orientación para el 38 período de sesiones de la Asamblea de la OACI – Ponente Colombia)

Antecedentes

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

2. En la Reunión del GEPEJTA/30 (Lima, Perú, Enero de 2013) Colombia como punto focal de la macro tarea transporte y política aérea, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/30-NE/10 referida a la Guía de Orientación para el 38° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, en la cual, sugirió al GEPEJTA:

- Analizar punto por punto el Orden del Día provisional de la Asamblea aprobado por el Consejo, con las notas explicativas de cada cuestión y que se consignan en el formato de “Guía de Orientación” que acompañaba la NE, el cual fue validado y actualizado de conformidad con la comunicación SA 38/1-12/65 del 7 de diciembre de 2012 de la OACI.

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

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

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

Desarrollo

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

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

7. Así mismo, la FAA hizo entrega en medio físico tres borradores de notas de estudio que serán presentadas por Estados Unidos en la próxima Asamblea OACI y que serán debatidas en esta reunión.

8. Durante la segunda reunión del Grupo ad hoc (Santiago de Cali, 25 de junio de 2013), se revisaron un total de trece (13) notas de estudio que se acompañan a la guía de orientación, diez (10) para la cuestiones 12, 17, 18, 27, 28, 29, 30, 31, 40 y 42 del orden del día previsto para la Asamblea y tres (3) presentadas por COCESNA. De igual manera, se pasó revista a cada punto de la guía de orientación actualizándola con los comentarios pertinentes, la misma que se acompaña a la presente nota (Adjunto).

9. La Secretaria de la CLAC por su parte, comunicó que el Grupo AVSECFAL CLAC/OACI, está trabajando en notas de estudio de su competencia, las mismas que hará llegar a la Secretaría para el trabajo pertinente.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

10. Se invita al GEPEJTA/31 a tomar conocimiento de la información presentada, emitir comentarios y aprobar los proyectos de notas de estudios aportadas por: Brasil, Colombia, Ecuador, Guatemala, Perú y COCESNA; a fin de ser presentadas a la Asamblea de la OACI como bloque regional.

GUÍA DE ORIENTACIÓN CLAC

38º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA DE LA OACI

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
SESIONES PLENARIAS		
Cuestión 1: Apertura del período de sesiones por el Presidente del Consejo	La apertura del período de sesiones por el Presidente del Consejo tendrá lugar el martes, 24 de septiembre de 2013 a las 1100 horas en la Sala de Asambleas y estará precedida por una reunión oficiosa de los jefes de delegaciones de los Estados miembros que comenzará a las 0945 horas.	No requiere acción
Cuestión 2: Aprobación del orden del día	Tan pronto como sea posible después de iniciarse el período de sesiones, se invitará a la Asamblea a aprobar el orden del día provisional preparado por el Consejo (Artículo 12).	No requiere acción
Cuestión 3: Creación de los Comités y Comisiones	De conformidad con los Artículos 6, 14 y 18 del Reglamento interno permanente de la Asamblea, la Asamblea creará un Comité de Credenciales, un Comité Ejecutivo, un Comité Coordinador y una Comisión Administrativa. Se prevé que la Asamblea creará también otras tres Comisiones, a saber: la Comisión Técnica, la Comisión Económica y la Comisión Jurídica.	<ul style="list-style-type: none"> • Se recomienda que los Estados designen un buen número de personas a fin de poder atender las diversas áreas y comisiones que sesionan en paralelo. Lo aconsejable es contar con especialistas en áreas jurídica, del transporte y política aérea, técnicos. En tal sentido se ilustrará al Comité Ejecutivo.
Cuestión 4: Traslado de asuntos a los comités y comisiones	Se invitará a la Asamblea a trasladar cuestiones del orden del día al Comité Ejecutivo y a las Comisiones Técnica, Económica, Jurídica y Administrativa, para que las estudien y presenten los correspondientes informes (Artículo 20).	No requiere acción.
Cuestión 5: Elección de los Estados miembros que estarán representados en el Consejo	Respecto a esta cuestión se presentarán a la Asamblea documentos en los que se expondrá el procedimiento de votación para la elección del Consejo, los precedentes de	<ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una nota de estudio con la plancha de sus Estados miembros que postularán al Consejo de la OACI.

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	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 (Artículos 54-58).	
Cuestión 6: Elección del Presidente de la Asamblea	La Asamblea elegirá a su presidente, quien presidirá las sesiones plenarias de la Asamblea. Hasta que dicha elección se lleve a cabo, el Presidente del Consejo actuará como Presidente de la Asamblea (Artículo 8).	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinar con Presidente del Consejo/OACI y Secretario General para elegir presidente de la Asamblea. (PRESIDENCIA/SECRETARÍA)
Cuestión 7: Elección de los cuatro vicepresidentes de la Asamblea y de los presidentes de las comisiones	La Asamblea elegirá a cuatro vicepresidentes, así como a los presidentes de las comisiones antes mencionadas (Artículos 9 y 22).	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinar para obtener una de las vicepresidencias de las comisiones a favor de un especialista de la región. (PRESIDENCIA/SECRETARÍA)
Cuestión 8: Declaraciones de las delegaciones de los Estados miembros	De preferencia, las declaraciones de las delegaciones deberían remitirse al Presidente del Consejo diez días antes de la apertura del período de sesiones y ser publicadas. Excepcionalmente, para las declaraciones verbales, si así se desea, deberían hacerse los arreglos necesarios con el Presidente del Consejo a quien se le debe notificar con un mínimo de diez días civiles de antelación a la apertura del período de sesiones, la intención de un Estado de hacer una declaración verbal. Las declaraciones verbales deberían centrarse en las cuestiones del orden del día o en temas relacionados con los principales asuntos que serán objeto de debate dentro de la Organización, y no deberían exceder de cinco minutos.	<ul style="list-style-type: none"> • Consultar a los Estados miembros CLAC si realizarán declaraciones verbales y/o escritas. Las declaraciones no exceden de 5 minutos y son una mezcla de aspectos técnicos y políticos. (SECRETARÍA)
Cuestión 9: Informes de las Comisiones y Comités de la Asamblea y decisiones al respecto	Se trata de los informes finales de los Comités y Comisiones sobre cada cuestión, junto con los proyectos de resoluciones presentados para su adopción por la Asamblea.	<ul style="list-style-type: none"> • Los informes finales se presentan en la segunda semana, los puntos focales que se definan deberán verificar que los informes contengan los acuerdos alcanzados durante el debate en las respectivas comisiones y que los intereses de la

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
		CLAC estén reflejados en los mismos. (PUNTOS FOCALES – CLAC – ASAMBLEA)
COMITÉ EJECUTIVO		
Cuestión 10: Cuotas atrasadas	De conformidad con la Resolución A37-32 de la Asamblea, esta cuestión permitirá examinar la situación del derecho de voto de los Estados atrasados en el pago de sus cuotas desde hace largo tiempo.	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar situación de Estados CLAC. Exhortar a los Estados que aún no han cumplido con los pagos a la OACI, que lo hagan para evitar que se les impida el voto. (SECRETARÍA)
Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012	Se invitará al Comité Ejecutivo a examinar en su totalidad los Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012 y el informe suplementario que abarca los seis primeros meses de 2013 (Docs 9952, 9975 y 10001 y Suplemento) que correspondan a su esfera de competencia.	No requiere acción
Cuestión 12: Cooperación técnica — Política y actividades de cooperación técnica y de asistencia	<p>Basándose en su decisión de establecer una clara distinción entre las actividades de cooperación técnica y de asistencia técnica de la Organización, el Consejo informará sobre las definiciones convenidas para asistencia técnica y cooperación técnica en el contexto de la Organización, incluidas las líneas de responsabilidad, la coordinación y el financiamiento de estas actividades</p> <p>El Consejo también presentará un informe en el que se ilustrarán los resultados de la actuación del Programa de Cooperación técnica en el trienio de 2010 a 2012 desde la perspectiva financiera y la operacional no cuantificable. El informe contendrá información detallada sobre las medidas de seguimiento y otros acontecimientos pertinentes relacionados con la Resolución A36-17 de la Asamblea.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una nota de estudio sobre el cumplimiento de los resultados de los proyectos de cooperación técnica (Anexo 1).
Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política	El Consejo presentará un informe sobre los acontecimientos en el ámbito de la seguridad de la aviación, incluidos los avances realizados en la aplicación	<ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una nota de estudio sobre este asunto, misma que será entregada a la Secretaría por un Estado del Grupo AVSEC/FAL

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	de la Declaración sobre seguridad de la aviación y la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS), así como en relación con las importantes iniciativas en materia de política y los acontecimientos relacionados con los resultados de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación que se llevó a cabo en septiembre de 2012 y las iniciativas para aplicar sus recomendaciones. La Asamblea considerará la adopción de una versión revisada de la <i>Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita</i> (Resolución A37-17 de la Asamblea).	<p>CLAC/OACI, antes de la Reunión del Comité Ejecutivo.</p> <ul style="list-style-type: none"> Los Estados que forman parte de COCESNA, miembros de la CLAC, presentarán una nota de estudio sobre intercambio de información de seguridad de la aviación (Anexo 2).
<p>Cuestión 14: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)</p>	<p>En cumplimiento de la Resolución A37-17, Apéndice E, el Consejo presentará un informe general sobre la conclusión del segundo ciclo del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP). Se proporcionará información sobre la ejecución global del Programa, los principales resultados de las auditorías realizadas, un análisis del grado de cumplimiento de los elementos críticos de los sistemas estatales de vigilancia de la seguridad de la aviación. El Consejo también presentará un informe en el que presentará propuestas en relación con el futuro del USAP después de 2013, junto con un plan de ejecución de la transición a la siguiente fase del Programa.</p>	<ul style="list-style-type: none"> La CLAC presentará una nota de estudio sobre elementos críticos de los Estados miembros de la región en materia AVSEC y alternativas de solución a nivel regional, misma que será entregada a la Secretaría por un Estado del Grupo AVSEC/FAL CLAC/OACI, antes de la Reunión del Comité Ejecutivo.
<p>Cuestión 15: Seguridad de la aviación — Apoyo a la implantación</p>	<p>De conformidad con la Resolución A37-17 de la Asamblea, Apéndices C y F, el Consejo presentará un informe sobre las actividades de seguridad de la aviación del Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD-SEC) y el progreso realizado en la aplicación de la Estrategia de asistencia y creación de capacidades. Se proporcionará información sobre las iniciativas, esfuerzos coordinados y asociaciones emprendidas o previstas a fin</p>	<ul style="list-style-type: none"> La CLAC presentará una nota de estudio o informativa, misma que será entregada a la Secretaría por un Estado del Grupo AVSEC/FAL CLAC/OACI, antes de la Reunión del Comité Ejecutivo.

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	<p>de ayudar a los Estados en el cumplimiento de las disposiciones de los Anexos 9 y 17. Asimismo, el Consejo proporcionará información sobre las actividades de capacitación, la situación de la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) y la elaboración de material didáctico.</p>	
<p>Cuestión 16: Facilitación y los documentos de viaje de lectura mecánica</p>	<p>El Consejo informará sobre las actividades relacionadas con el Programa de facilitación, comprendido un informe sobre el progreso alcanzado en relación con la protección de la seguridad e integridad de los pasaportes y otros documentos de viaje y presentará información actualizada sobre el Directorio de claves públicas (DCP). Además, el Consejo presentará un informe sobre la evolución e implantación del Programa de documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una nota de estudio sobre el avance de la región en la implementación de los pasaportes de lectura mecánica y otros documentos de viaje, misma que será entregada a la Secretaría por un Estado del Grupo AVSEC/FAL CLAC/OACI, antes de la Reunión del Comité Ejecutivo.
<p>Cuestión 17: Protección del medio ambiente</p>	<p>El Consejo presentará informes sobre las actividades con respecto a: a) ruido de las aeronaves, incluyendo la prohibición de vuelos nocturnos; b) emisiones de los motores de las aeronaves que afectan la calidad del aire local; c) la aviación internacional y el cambio climático, incluyendo el progreso logrado con respecto a una nueva norma en materia de emisiones de CO2 para aeronaves, planes de acción de los Estados y asistencia a los Estados, combustibles de aviación alternativos sostenibles, medidas basadas en criterios de mercado y metas mundiales a las que se aspira; y d) la evaluación de tendencias del impacto del ruido de las aeronaves y las emisiones y los modelos y herramientas que se están elaborando con esta finalidad. Se proporcionará información sobre la cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas y principales acontecimientos en este ámbito que revisten importancia para la aviación. En este contexto, el Consejo presentará propuestas para actualizar la <i>Declaración consolidada de las políticas y</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una nota de estudio sobre marco de referencia para el impulso y seguimiento en materia de medio ambiente y aviación civil internacional (Anexo 3)

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	<i>prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local (Resolución A37-18 de la Asamblea) y – Cambio climático (Resolución A37-19 de la Asamblea).</i>	
Cuestión 18: Cooperación con organizaciones regionales y organismos regionales de aviación civil	El Consejo presentará un informe sobre la aplicación global de la Política de cooperación regional de la OACI y los avances realizados.	<ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una nota de estudio sobre la importancia de la participación de los organismos regionales en el programa de trabajo de transporte aéreo en el seno de la OACI (Anexo 4)
Cuestión 19: Duración de los mandatos del Secretario General	De conformidad con la decisión del Consejo (C-DEC 193/6) de que la duración de los nombramientos del Secretario General debería ser de tres años y no debería variar entre tres y cuatro años o ser de cuatro años en casos excepcionales, se invitará a la Asamblea a adoptar una nueva Resolución enmendada para sustituir la Resolución A36-28.	<ul style="list-style-type: none"> • La posición sobre este tema la decidirá el Comité Ejecutivo de la CLAC antes de la Asamblea.
Cuestión 20: Propuesta de celebrar los periodos de sesiones de la Asamblea cada dos años	El Consejo informará sobre una propuesta formulada por Arabia Saudita de celebrar los períodos de sesiones de la Asamblea cada dos años. El Consejo también informará sobre su evaluación de la posibilidad de reducir el número de períodos de sesiones del Consejo, de tres a dos, durante el año en que se convoque la Asamblea.	<ul style="list-style-type: none"> • La posición sobre este tema la decidirá el Comité Ejecutivo de la CLAC antes de la Asamblea.
Cuestión 21: Propuesta de enmendar el Artículo 50 (a) del Convenio de Chicago para aumentar a 39 el número de miembros del Consejo	El Consejo informará sobre una propuesta formulada por Arabia Saudita de enmendar el Artículo 50 (a) del <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> para aumentar el número de miembros del Consejo de 36 a 39.	<ul style="list-style-type: none"> • La posición sobre este tema la decidirá el Comité Ejecutivo de la CLAC antes de la Asamblea.
Cuestión 22: Gestión de recursos humanos	El Consejo presentará un informe sobre la marcha de la reforma y la modernización en curso de las políticas, prácticas, procesos y sistemas de gestión de los recursos humanos en la Organización que tienen como objetivo aumentar la justicia, equidad, transparencia, eficacia y eficiencia, así como velar por que la OACI continúe siendo	No requiere acción

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	un empleador de primer orden con la capacidad de atraer, conservar y motivar los talentos requeridos para alcanzar sus metas.	
Cuestión 23: Situación relativa al personal de la OACI	De conformidad con las Resoluciones A24-20 y A36-27 de la Asamblea, el Consejo presentará un informe sobre la composición del personal de la OACI al 31 de diciembre para los años 2010, 2011 y 2012, incluida la situación de la representación geográfica equitativa (RGE) y las cuestiones relativas al género, así como un análisis de los nombramientos de personal de las categorías profesional y superior. Asimismo, se incluirán datos de recursos humanos, tales como edad, tiempo de permanencia en el servicio, proyecciones relativas a jubilaciones y grupos ocupacionales. Se presentarán observaciones basadas en las estadísticas proporcionadas y las medidas futuras relacionadas con la planificación de la fuerza laboral y la mayor diversidad.	No requiere acción
Cuestión 24: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI	El Consejo presentará un informe sobre el progreso en curso para mejorar la eficiencia y eficacia de la Organización en las áreas de administración y gestión de servicios, incluidos los idiomas y las publicaciones, los servicios a las conferencias y la tecnología de la información.	<ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una nota de estudio sobre disponibilidad de documentos de la OACI en sus idiomas oficiales (Anexo 5)
Cuestión 25: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo	Esta cuestión tiene como finalidad tratar los temas relacionados con cuestiones de alta política que no sean aquéllos que están comprendidos en cuestiones específicas del orden del día que requieren la consideración de la Asamblea.	<ul style="list-style-type: none"> • Si hubiera temas a discutir en este asunto, la posición de la CLAC deberá asumirse en las reuniones de coordinación durante la Asamblea.
COMISIÓN TÉCNICA		
Cuestión 26:	Se invitará a la Comisión Técnica a examinar las partes de	No requiere acción.

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012	los Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012 y el informe suplementario que comprende los primeros seis meses de 2013 (Docs 9952, 9975 y 10001 y Suplemento) que correspondan a su esfera de competencia.	
Cuestión 27: Seguridad operacional de la aviación - Política	Se sigue mejorando la seguridad operacional de la aviación mediante procesos de gestión de la seguridad operacional, vigilancia de la seguridad operacional y de evaluación continua de riesgos. Esto exige ajustes tácticos del programa de trabajo organizados en torno al ciclo de acción del marco de seguridad operacional de la OACI y revisiones de las políticas del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP). El GASP oficializa las iniciativas mundiales de seguridad operacional (GSI) y los objetivos convenidos de forma colaborativa. Se han preparado enmiendas del GASP para someterlas al examen y aprobación de la Asamblea de la OACI. Se efectúan ajustes tácticos anuales al programa de trabajo del GASP basándose en las tendencias en materia de seguridad operacional consignadas en el Informe de situación de la seguridad operacional de la aviación mundial. En el marco de esta cuestión del orden del día, el Consejo presentará un GASP revisado para su aprobación.	<ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una nota de estudio sobre el trabajo que vienen realizando los Estados de Sudamérica respecto a una declaración que se promulgará en la próxima RAAC (diciembre, 2013) (Anexo 6)
Cuestión 28: Seguridad operacional de la aviación — Normalización	La normalización mundial es una de las funciones primordiales de la OACI. En el marco de esta cuestión del orden del día, el Consejo presentará un informe sobre el nuevo Anexo sobre gestión de la seguridad operacional, que contiene disposiciones relacionadas con la implantación de los programas estatales de seguridad operacional (SSP) y los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) para los Estados y proveedores de servicios de la industria, respectivamente. Se presentará un informe de situación sobre los últimos acontecimientos, así como las enmiendas previstas del nuevo Anexo que tienen como finalidad	<ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una nota de estudio sobre el rol de la cooperación regional en Latinoamérica en materia de seguridad operacional (Anexo 7)

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	<p>asegurar que las disposiciones respondan a las necesidades de los Estados y de los proveedores de servicios.</p> <p>El Consejo también presentará una nota de información en la que se resumirán las normas y métodos recomendados (SARPS) que la OACI prevé elaborar en los próximos cinco años.</p>	
<p>Cuestión 29: Seguridad operacional de la aviación — Control y análisis</p>	<p>Las actividades de análisis comprenden la integración de la información sobre la seguridad operacional mundial recibida de diversas fuentes por intermedio de los Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG). La OACI coordina la información relativa a los análisis y los resultados se comparten con los Estados, las organizaciones regionales de seguridad operacional y los asociados de la aviación para efectuar una evaluación integral del riesgo en materia de seguridad operacional. Las iniciativas de control comprenden actividades que tienen por finalidad constatar la implantación de los programas estatales de seguridad operacional (SSP) y de los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) por parte de los Estados y los asociados de la industria, respectivamente. Las auditorías operacionales son realizadas principalmente por los Estados y la industria mientras que la situación de la reglamentación mundial y la continua observación de las capacidades de vigilancia de los Estados es realizada en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP).</p> <p>El Consejo presentará un informe sobre la ejecución del USOAP de la OACI en el marco del enfoque de observación continua (CMA), en el que se proporcionará información sobre la gestión y funcionamiento globales del Programa; las auditorías realizadas; las medidas correctivas adoptadas por los Estados; la situación relativa a la aplicación de los SARPS;</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una nota de estudio sobre el rol de la cooperación regional en Latinoamérica en materia de seguridad operacional (Anexo 7)

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	<p>y los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional.</p> <p>El Consejo también presentará una nota sobre la implantación de un conjunto integral de herramientas en línea para el análisis y presentación de informes relativos a la seguridad operacional para finalizar la transición de los actuales informes, presentados en formato impreso, a los informes presentados en línea, en formato electrónico.</p> <p>El Consejo presentará también un informe de situación relativo a la protección de la información sobre seguridad operacional y al intercambio de dicha información.</p>	
<p>Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación — Apoyo a la implantación</p>	<p>El logro de los objetivos de mejoramiento de la seguridad operacional, plasmados en el GASP, se consigue con la colaboración de los Estados, las organizaciones regionales de seguridad operacional y los asociados de la industria. Sus iniciativas se coordinan por medio de los RASG. Los RASG también sirven de “agentes impulsores” regionales, que se esfuerzan continuamente por lograr los objetivos de seguridad operacional y consolidar los análisis e informar sobre los resultados regionales, los cuales se comparten en línea con los Estados, organizaciones regionales de seguridad operacional y asociados de la industria. Estos resultados regionales se analizan más a fondo en la Sede de la OACI con miras a establecer tendencias mundiales y la transparencia se logra mediante la publicación del Informe anual de la OACI sobre seguridad operacional. El Consejo presentará un informe sobre el establecimiento de los RASG y los avances realizados por los mismos a escala mundial, así como los programas de trabajo previstos para los próximos tres años.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una nota informativa sobre el apoyo a la implementación en materia de seguridad operacional, referente a los Estados miembros que forman parte de COCESNA (Anexo 8)

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
Cuestión 31: Seguridad operacional de la aviación — Cuestiones emergentes	Basándose en los datos recopilados y el análisis de los mismos, el Consejo presentará un informe sobre las cuestiones emergentes en materia de seguridad operacional que deberían abordarse a escala mundial por intermedio de la OACI. Estas cuestiones, que incluyen entre otras, el mayor grado de automatización en el puesto de pilotaje y su efecto en la actuación humana, son factores contribuyentes de los tipos de accidentes que representan un porcentaje predominante de muertes en los últimos años, que comprenden, por ejemplo, la pérdida de control y el impacto contra el suelo sin pérdida de control. En el informe se presentarán recomendaciones sobre la mejor manera de destinar recursos para resolver las cuestiones identificadas.	<ul style="list-style-type: none">• Brasil presentará una nota de estudio sobre su experiencia en Protección de las informaciones de seguridad operacional de vuelo (Anexo 9)
Cuestión 32: Navegación aérea — Política	<p>Las mejoras de navegación aérea se planifican y coordinan por intermedio de la OACI y los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) utilizando el Plan mundial de navegación aérea (GANP) como base. El Plan mundial de la OACI enmendado organiza los requisitos de modernización de infraestructuras y procedimientos para optimizar la eficiencia en una serie de módulos de mejoras operacionales con plazos de implantación flexibles cuya descripción se detalla en las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU). La estrategia ASBU tiene como objetivo lograr un sistema mundial de navegación aérea sin discontinuidades mediante una estructura convenida de áreas de gestión del tránsito aéreo (ATM) homogéneas y corrientes principales de tránsito y áreas de encaminamiento.</p> <p>Las mejoras de navegación aérea se basan principalmente en el marco ASBU elaborado en colaboración con los Estados y la comunidad aeronáutica. Se están preparando revisiones más significativas de política relacionadas con el GANP para someterlas a la aprobación del Consejo y la ratificación por la Asamblea de la OACI.</p>	No hay posición

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	<p>El Consejo presentará un informe global sobre los resultados de la Duodécima Conferencia de navegación aérea así como las recomendaciones de la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo relacionadas con criterios no técnicos que son cruciales para la implantación sostenible de las ASBU. En el marco de esta cuestión del orden del día, se solicitará la aprobación con respecto a varios de los resultados de las Conferencias. El Consejo también solicitará la ratificación por la Asamblea del GANP revisado. En el marco de esta cuestión del orden del día pueden analizarse cuestiones relacionadas con las ASBU que corresponden al ámbito del Plan mundial, por ejemplo, la navegación basada en la performance, y la información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE).</p>	
<p>Cuestión 33: Navegación aérea — Normalización</p>	<p>Se ha finalizado la elaboración de todas las normas para los módulos del Bloque 0 de las ASBU y se ha iniciado el proceso de aplicación. Los módulos del Bloque 1 de las ASBU están en proceso de evaluación con el objeto de determinar la necesidad de añadir, suprimir o elaborar nuevos SARPS.</p> <p>El Consejo presentará, como parte de las medidas de seguimiento de la Duodécima Conferencia de navegación aérea, una estrategia de alto nivel para la elaboración de los SARPS necesarios para abordar los módulos del Bloque 1 de las ASBU.</p>	<p>No hay posición</p>
<p>Cuestión 34: Navegación aérea — Control y análisis</p>	<p>Los seis PIRG de la OACI se encargan de la planificación e implantación de sistemas regionales de navegación aérea. Los programas de trabajo regionales se derivarán del Plan mundial de navegación aérea (GANP) basándose en las necesidades operacionales. Se efectuarán continuamente ajustes tácticos a los programas de trabajo y se presentarán</p>	<p>No hay posición</p>

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	<p>informes en línea sobre una base regional. El análisis de los datos notificados se efectúa en forma colaborativa. Los resultados se publican posteriormente en el Informe mundial anual de capacidad y eficiencia de la navegación aérea, de la OACI, que luego facilita la determinación de los ajustes tácticos anuales a los programas de trabajo regionales.</p> <p>El Consejo someterá un plan para la presentación de informes de los PIRG y de las actividades regionales asociadas con las tareas de implantación de navegación aérea, que comprenderá información sobre los beneficios ambientales que se logran mediante dicho trabajo. Asimismo, el Consejo presentará una propuesta para la armonización de las actividades de los PIRG en todas las regiones a fin de hacerlas coincidir con los ciclos de planificación y presentación de informes del GANP.</p> <p>El Consejo presentará una Declaración consolidada sobre las políticas permanentes de la OACI y métodos conexos específicamente relacionados con la navegación aérea y presentará la política de la OACI en asuntos del espectro de radiofrecuencias (CMR-15 de la UIT).</p> <p>El Consejo también presentará una nota de estudio sobre la implantación de un conjunto integral de herramientas para el análisis y la presentación de informes de navegación aérea para finalizar la transición de los actuales informes, presentados en formato impreso, a los informes presentados en línea, en formato electrónico.</p>	
<p>Cuestión 35: Navegación aérea — Apoyo a la implantación</p>	<p>Los PIRG sirven de “agentes impulsores” regionales, que se esfuerzan continuamente por lograr los objetivos de seguridad operacional, consolidar los análisis e informar sobre los resultados regionales, los cuales se comparten en línea con los Estados y asociados de la industria.</p>	<p>La CLAC presentará una nota informativa sobre el apoyo que vienen dando los Estados de la Región Sudamericana a la implantación del plan mundial de navegación aérea (Anexo 10)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los Estados de la CLAC miembros de COCESNA, presentarán una nota informativa sobre el avance de la implementación PBN en Centroamérica (Anexo 11)

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	El Consejo presentará un informe sobre las actividades de planificación, los retos relacionados con la ejecución y una estructura para hacer el seguimiento del avance a escala regional y nacional de las mejoras en bloque del sistema de aviación en el GANP.	
Cuestión 36: Navegación aérea — Cuestiones emergentes	Basándose en los datos recopilados y el análisis de los mismos, el Consejo presentará un informe sobre las cuestiones emergentes que requieran ser abordadas durante el trienio, incluidas la actualización de las disposiciones relacionadas con los programas de optimización de los Estados y las ASBU.	No hay posición
Cuestión 37: Progreso realizado en la implantación del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI)	De conformidad con la Resolución A37-7 de la Asamblea, el Consejo informará sobre la situación de la implantación del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI).	No hay posición
Cuestión 38: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Técnica	Esta cuestión está destinada a temas que no son los que cuentan con una cuestión específica del orden del día y que deben someterse a la consideración de la Asamblea.	No hay posición
COMISIÓN ECONÓMICA		
Cuestión 39: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012	Se invitará a la Comisión Económica a examinar las partes de los Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012 y el informe suplementario que comprende los primeros seis meses de 2013 (Docs 9952, 9975 y 10001 y Suplemento) que correspondan a su esfera de competencia.	No hay posición
Cuestión 40: Desarrollo económico del transporte aéreo — Política	El Consejo presentará una definición de desarrollo sostenible del transporte aéreo, que engloba todos las partes interesadas del sector del transporte aéreo con	<ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una nota de estudio sobre la implementación de las conclusiones ATConf/6, relacionada a la “Priorización del trabajo para el

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	<p>miras a lograr servicios aéreos eficientes y fiables, así como un informe preliminar en el que se evaluará el desarrollo sostenible del transporte aéreo. El Consejo también presentará un informe sobre los resultados de la Sexta conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) celebrada del 18 al 22 de marzo de 2013. La Asamblea considerará la adopción de una versión revisada de la <i>Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo</i> (Resolución A37-20 de la Asamblea).</p>	<p>próximo trienio en la reglamentación económica del transporte aéreo” (Anexo 12)</p>
<p>Cuestión 41: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional</p>	<p>El Consejo presentará un informe sobre la evolución en materia de reglamentación económica de los servicios de transporte aéreo internacional. Basándose en los resultados generales de las Conferencias de la OACI sobre negociaciones de servicios aéreos (ICAN), el Consejo también presentará un informe sobre la función de la OACI y las actividades destinadas a facilitar y apoyar el proceso de liberalización.</p>	<p>No hay posición</p>
<p>Cuestión 42: Aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea</p>	<p>El Consejo informará sobre la evolución de los aspectos económicos y de organización de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea y sobre el progreso realizado en la aplicación por los Estados de las políticas y orientaciones de la OACI sobre derechos impuestos a los usuarios. El Consejo también informará sobre la financiación y gestión de la infraestructura aeronáutica.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La CLAC presentará una nota de estudio sobre nuevos elementos para inversión en infraestructura aeroportuaria, navegación aérea e impuestos sobre el transporte aéreo (Anexo 13)
<p>Cuestión 43: Datos de Aviación — Seguimiento y análisis</p>	<p>El Consejo presentará un informe sobre la evolución de las actividades de pronóstico de tráfico. El Consejo también presentará un informe sobre las actividades de análisis económico de la Organización, comprendida la evolución del Programa de estadísticas como resultado de la aplicación de las recomendaciones formuladas por la Décima reunión departamental de la estadística (STA/10). Se proporcionará información sobre la implantación del</p>	<p>No hay posición</p>

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	sistema integrado de las Naciones Unidas de recopilación, procesamiento y difusión de estadísticas internacionales como acción concertada para ayudar a los países en desarrollo en el fortalecimiento de sus sistemas estadísticos.	
Cuestión 44: Otras cuestiones que se someterán a examen de la Comisión Económica	Esta cuestión está destinada a temas que no son los que cuentan con una cuestión específica del orden del día y que deben someterse a la consideración de la Asamblea.	No hay posición
COMISIÓN JURÍDICA		
Cuestión 45: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012	Se invitará a la Comisión Jurídica a examinar las partes de los Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012 y el informe suplementario que comprende los primeros seis meses de 2013 (Docs 9952, 9975 y 10001 y Suplemento) que correspondan a su esfera de competencia.	<ul style="list-style-type: none"> • Nota de estudio pendiente (URUGUAY)
Cuestión 46: Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los actuales instrumentos de derecho aeronáutico	El Consejo presentará un informe sobre la labor jurídica relacionada con la modernización del Convenio de Tokio (1963). Asimismo, presentará un informe sobre el avance realizado en relación con las notificaciones de los instrumentos de Beijing.	<ul style="list-style-type: none"> • Nota de estudio pendiente (URUGUAY)
Cuestión 47: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica	El Consejo presentará un informe sobre el progreso de la labor relativa a otros asuntos del programa general de trabajo del Comité Jurídico que no estén comprendidos en la Cuestión 46 y presentará recomendaciones para el futuro programa de trabajo.	<ul style="list-style-type: none"> • Nota de estudio pendiente (URUGUAY)
Cuestión 48: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Jurídica	Esta cuestión está destinada a temas que no son los que cuentan con una cuestión específica del orden del día y que deben someterse a la consideración de la Asamblea.	<ul style="list-style-type: none"> • Nota de estudio pendiente (URUGUAY)
COMISIÓN ADMINISTRATIVA		

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
Cuestión 49: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012	Se invitará a la Comisión Administrativa a examinar las partes de los Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011, 2012 y el informe suplementario que comprende los primeros seis meses de 2013 (Docs 9952, 9975 y 10001 y Suplemento) que correspondan a su esfera de competencia.	No hay posición
Cuestión 50: Presupuestos para 2014, 2015 y 2016	En el Artículo 49 e) del Convenio se estipula que la Asamblea aprueba los presupuestos anuales y determina el régimen financiero de la Organización. En cumplimiento de esta disposición, el Consejo presentará el Presupuesto de la OACI para 2014, 2015 y 2016, así como consignaciones suplementarias, de ser necesario. El Consejo someterá también el Presupuesto indicativo de los gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) del Programa de cooperación técnica, así como del Fondo de generación de ingresos auxiliares.	No hay posición
Cuestión 51: Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el Fondo general y los anticipos al Fondo de capital circulante de los Estados que se hayan adherido al Convenio	De conformidad con los párrafos 6.9 y 7.5 del Reglamento financiero, el Consejo tomará una decisión con respecto a la cuota de todo Estado que se adhiera al Convenio antes de la apertura del 38° período de sesiones de la Asamblea. La decisión del Consejo se someterá a la aprobación de la Asamblea.	No hay posición
Cuestión 52: Cuotas atrasadas de la ex República Federativa Socialista de Yugoslavia	El Consejo informará a la Asamblea acerca de las cuotas atrasadas vencidas de la ex República Federativa Socialista de Yugoslavia correspondientes a 1990, 1991 y 1992.	

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
<p>Cuestión 53: Cuotas atrasadas</p>	<p>El Consejo informará sobre los arreglos que se hayan concertado para liquidar las contribuciones atrasadas de los Estados miembros y las medidas que se tomarán en el caso de los Estados miembros que no cumplan con su obligación financiera para con la Organización.</p> <p>De conformidad con el párrafo 6.8 del Reglamento financiero y la Resolución A37-32 de la Asamblea, el Consejo presentará un informe sobre los resultados de las medidas adoptadas, con efecto a partir del 1 de enero de 2011, para vigilar las cuotas pendientes de pago y examinar la eficacia del plan de incentivos, teniendo en cuenta las medidas adicionales aplicadas a los Estados contratantes cuyos derechos de voto han sido suspendidos en las Cláusulas dispositivas 9 y 10.</p> <p>Se informará a la Asamblea de las decisiones adoptadas de conformidad con la Resolución A35-27, Cláusula dispositiva 1.</p> <p>Se examinará la aplicación de la Resolución A35-27, Cláusula dispositiva 2.</p> <p>De conformidad con la Resolución A35-27 de la Asamblea, Cláusula dispositiva 3, con efecto a partir del 1 de enero de 2005, únicamente la parte del pago efectuado por los Estados contratantes que sea superior a la suma de las cuotas de los tres años precedentes y todos los pagos a plazos que deban en virtud de acuerdos concertados de conformidad con la Cláusula dispositiva 4 de la Resolución A37-22 de la Asamblea se retendrán en una cuenta separada para financiar gastos de actividades relativas a la seguridad de la aviación y de proyectos nuevos e imprevistos relacionados con la seguridad operacional de la aviación y/o con una mayor eficiencia en la realización de los programas de la OACI, decisión que quedará bajo el control del Consejo. El Consejo</p>	<p>No hay posición</p>

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
	<p>informará sobre las decisiones adoptadas y formulará las recomendaciones que estime apropiadas a este respecto.</p> <p>De conformidad con la Resolución A35-27 de la Asamblea, Cláusula dispositiva 4, el Consejo informará sobre los resultados de los esfuerzos realizados para vigilar de cerca la cuestión de las cuotas pendientes de pago y los efectos de los planes de incentivos en el pago de las cuotas atrasadas por los Estados, así como otras medidas que deban considerarse.</p>	
Cuestión 54: Contribuciones al Fondo general para 2014, 2015 y 2016	<p>Esta cuestión está regida por la Resolución A36-31 de la Asamblea, Cláusula dispositiva 3.</p> <p>De conformidad con la Resolución A37-32 de la Asamblea, el Consejo informará acerca de sus resultados y recomendaciones después de examinar la metodología empleada para calcular las escalas de cuotas y, en particular, el principio de limitación, que se define en la Resolución A36-31, Cláusula dispositiva 1 e).</p>	No hay posición
Cuestión 55: Informe sobre el Fondo de capital circulante	<p>De conformidad con la Resolución A37-28, el Consejo informará sobre la situación del Fondo de capital circulante.</p>	No hay posición
Cuestión 56:	<p>De conformidad con el párrafo 6.2 del Reglamento</p>	No hay posición

CUESTIÓN	ASUNTOS A TRATAR	POSICIÓN / ACCIÓN
Disposición del superávit de efectivo	financiero, el Consejo informará sobre la forma de disponer del superávit de efectivo.	
Cuestión 57: Enmienda del Reglamento financiero	De conformidad con el párrafo 14.1 del Reglamento financiero, el Consejo informará a la Asamblea sobre las medidas que ha adoptado para enmendar el Reglamento financiero.	No hay posición
Cuestión 58: Examen de los gastos, aprobación de las cuentas y examen de los informes de auditoría correspondientes a los ejercicios económicos de 2010, 2011 y 2012	En esta cuestión se incluirán los informes de auditoría y los estados de cuentas de cada uno de los ejercicios económicos y los relativos a la Organización, comprendidos los fondos de financiamiento colectivo, los fondos del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, los fondos del servicio de compras de la aviación civil y otros fondos administrados por la OACI, así como los informes que traten de las transferencias entre programas principales del Presupuesto, las consignaciones complementarias y los pagos a título gratuito, en caso de haberlos.	No hay posición
Cuestión 59: Nombramiento del Auditor externo	De conformidad con el párrafo 13.1 del Reglamento financiero, el Consejo presentará un informe sobre el nombramiento del Auditor externo.	No hay posición
Cuestión 60: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Administrativa	Esta cuestión está destinada a temas que no son los que cuentan con una cuestión específica del orden del día y que deben someterse a la consideración de la Asamblea.	No hay posición



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A38-WP/xxxx

AD/xx

.../.../13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES**COMISIÓN ADMINISTRATIVA****Cuestión 12: Cooperación técnica –Política y actividades de cooperación técnica****TÍTULO**

Apoyo a las Actividades de la Cooperación Técnica en Región CAR/SAM
(Nota presentada por Estados Región CAR/SAM)

RESUMEN

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

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

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

1. ANTECEDENTES

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

- a) *Sistema regional de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional (RLA/99/901).* -Financiado por Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, Panamá, Paraguay, Peru, Uruguay y Venezuela, además de AIRBUS, EMBRAER y la DGAC de España como observadores así como un aporte de la Comisión Europea, este proyecto tiene por objeto establecer un sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional en la Región Sudamérica con el apoyo técnico, logístico y administrativo necesario. Se inició el 2002 con una duración prevista de 5 años, prorrogables por iguales períodos. Sus actividades contribuyen a mejorar la cooperación entre las administraciones de aviación civil en la vigilancia de la seguridad operacional y a armonizar las

reglamentaciones nacionales de licencias al personal, operación de aeronaves y aeronavegabilidad.

b) *Sistema de gestión de la REDDIG y administración del segmento satelital (RLA/03/901)*.-La finalidad de este proyecto es establecer un mecanismo multinacional para la administración de la red digital Sudamérica (REDDIG), teniendo en cuenta los acontecimientos regionales y la necesidad de modernizar las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico para que sea homogéneo, interconectable e interfuncional con otras redes digitales. Financiado por Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Francia, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Surinam, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela. Se inició el 2003 y tiene una duración prevista de 5 años. Trinidad y Tobago pasó a ser miembro de la REDDIG el 2005. Tuvo como antecedente el proyecto *Implantación de la Red Digital SAM - REDDIG (RLA/98/019)*, ejecutado entre 1999 y el 2003 cuyo objeto fue el prestar asistencia a los Estados en la adquisición, instalación, puesta en funcionamiento y gestión inicial de una red digital en Sudamérica, destinada a modernizar las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico a nivel regional.

c) *Asistencia en la Implantación de un Sistema Regional de ATM Considerando el Concepto Operacional ATM y el Soporte de Tecnología Comunicaciones, Navegación y Vigilancia correspondiente (RLA/06/901)* cuyo objetivo es proveer asistencia a las autoridades de aviación civil de los Estados y organizaciones participantes para el desarrollo de iniciativas del plan mundial de navegación aérea que contribuyan a la implantación de un sistema regional de gestión del tránsito aéreo, considerando el concepto operacional de ATM mundial y el soporte de tecnología CNS correspondiente, incluyendo los elementos AGA, AIS y MET que sean necesarios, el intercambio de experiencias en los procesos y la capacitación de personal en las materias involucradas. Este proyecto se encuentra financiado por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

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

2. SITUACION ACTUAL

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

2.2 Si bien es cierto que en las oficinas regionales existe personal asignado a la Cooperación Técnica en apoyo a diversos proyectos. Este apoyo en general se ofrece sobre los aspectos técnicos y operativos de los mismos, sin embargo, en muchas oportunidades, debido a la alta demanda de coordinaciones administrativas con la Oficina de Cooperación Técnica en Montreal, se retrasan ciertos aspectos que pudieran ser muchos más ágiles y efectivos si se tuvieran descentralizadas estas labores a través de las oficinas regionales.

3 CONCLUSION

- 3.1 La Oficina de Cooperación Técnica está efectuando una excelente labor en el apoyo a los países de la Región en el desarrollo de los proyectos especiales y los proyectos nacionales, sobre todo en la parte técnico y operativa de los proyectos.
- 3.2 Es necesario proporcionar mayor apoyo a la parte administrativa de los proyectos para que el desarrollo de estos sea el más eficiente posible, con medidas tales como la descentralización de las actividades administrativas a través de las oficinas regionales con el objeto de agilizar la toma de decisiones y apostar por un desarrollo aun más eficiente y eficaz de todos los proyectos en la región.

4. RECOMENDACIÓN

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

— FIN —



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A38-WP/yyyy

EX/yy

.../.../13

(Nota de información)

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección al Medio Ambiente

MARCO DE REFERENCIA PARA EL IMPULSO Y SEGUIMIENTO EN MATERIA DE MEDIO AMBIENTE Y AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

(Nota de estudio presentada por Guatemala en nombre de los veintidós miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil “CLAC”)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta un análisis de las deliberaciones llevadas a cabo y los avances en torno a la temática de Medio Ambiente y Aviación Civil, así mismo, exhorta a tomar participación activa y el impulso de iniciativas que impacten positivamente en la mejora de la calidad del medio ambiente global como un derecho inalienable de todos los pueblos del mundo.

Se invita a la Asamblea a respaldar las conclusiones propuestas para el próximo trienio, la adopción de un acuerdo global que permita avanzar en la inclusión de medidas técnicas, medidas complementarias y un aumento de la participación en los entes relacionados a la aviación y medio ambiente. Todo esto, debe impulsarse bajo el marco de las circunstancias especiales y capacidades específicas de los Estados.

Objetivos estratégicos:	<i>Protección al medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.</i>
Repercusiones financieras:	Se prevé que la mayoría de actividades relacionadas en torno al análisis de la temática ambiental se llevarán a cabo con recursos existentes, no obstante, al proceso de diseño de un Marco Global de MBM y los programas de asistencia a los Estados, podría requerir recursos adicionales.
Referencias:	<ul style="list-style-type: none"> • Doc 9958 Resoluciones Vigentes de la Asamblea al 2010 • Doc 9975 Informe Anual del Consejo 2011 • Resolución A37-19 “<i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático</i>”

ANTECEDENTES:

1. Actualmente, se estima que el transporte aéreo representa únicamente el 2.2% de las emisiones globales de CO₂, con un aumento promedio de tráfico aéreo de 4.5% anual, esto dimensiona el nivel de participación en el aporte de emisiones a nivel global y el nivel de presión en el sector para encontrar maneras de reducir este impacto en

el cambio climático. Si bien es cierto, Latinoamérica no es la región más contaminante, es una de las regiones más afectadas a nivel mundial por el fenómeno de cambio climático. Es por ello, que como región existe un compromiso para afrontar el calentamiento global bajo el desarrollo progresivo y gradual de acciones que permitan impulsar formas proactivas para afrontar este fenómeno global.

2. Sin duda, el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en el 2010, representó un avance importante para abordar el tema de las emisiones de gases de efecto invernadero provenientes de la aviación civil internacional. Si bien es cierto, existieron reservas en la Resolución A37-19 relacionada al tema de Cambio Climático, se estableció un precedente importante al propiciar un escenario de metas aspiracionales globales en el sector de la aviación internacional para estabilizar los niveles de las emisiones de CO2 hacia el año 2020.

3. Posterior a la 37 Asamblea de la OACI, a nivel global se han llevado a cabo importantes foros como la Cumbre sobre la Estrategia de Desarrollo de Rutas Mundiales, las reuniones de los comités de protección ambiental, la participación en Rio +20, las deliberaciones en el CAEP, la Reunión de Alto Nivel sobre Aviación Civil Internacional y Cambio Climático (HGCC), los diferentes simposios sobre aviación y Cambio Climático, los talleres sobre sostenibilidad y combustibles alternativos, los diferentes programas de asistencia a los Estados de parte de la OACI, los diferentes deliberaciones del consejo de la OACI y los grupos ad hoc especializados, las diferentes reuniones que establecieron precedentes como las las Declaraciones de Cartagena, la Declaración Conjunta de Nueva Delhi, la Reunión de Moscú , las iniciativas en Washington , las reuniones de la industria a través de IATA y ALTA, y otras reuniones sobre navegación aérea, optimización de servicios de infraestructura , protección ambiental y cambio climático, sin duda alguna, dimensionan el precedente de la importancia que el tema ambiental ha establecido en la agenda de la aviación civil internacional.

ANÁLISIS:

4. Esta importancia brindada en la agenda de la aviación internacional, se ve reflejada en diferentes iniciativas a nivel mundial. Por parte de Latinoamérica, a través de la Macrotarea de Medio Ambiente de la CLAC, se ha venido trabajado en el proyecto de Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil, el cual, incluye como líneas orientadoras la especificaciones temáticas plasmadas de acuerdo a las directrices y elementos principales contenidos dentro de los objetivos del desarrollo del milenio planteados por la Organización de Naciones Unidas, las estrategias ambientales de la OACI, el PNUMA, así como otras iniciativas de la industria del transporte aéreo impulsadas por IATA y ALTA; esto fundamentado en los principios de “Gradualidad”, “Integralidad”, “Competitividad”, entre otros, los cuales conjugados dimensionan que aun cuando somos países en vías de desarrollo con un nivel de emisiones bajo respecto a los países desarrollados, existe una fuerte iniciativa por estimular un desarrollo sostenible de la aviación regional que permitirá afrontar el calentamiento global generado por las emisiones, al mismo tiempo, que se estimula la modernización y el crecimiento de la aviación y el desarrollo socio-económico, bajo un marco de desarrollo sostenible integral.

5. En ese sentido, el proyecto de Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil, es una iniciativa que representa una manifestación del compromiso de los Estados de la región, pero que también requiere para su implementación el acompañamiento de parte de los organismos multilaterales competentes y/o entes especializados que puedan surgir en la región, de acuerdo a esta nueva coyuntura. Así mismo este proyecto de política ha convergido con el acompañamiento de las aerolíneas regionales dadas las renovaciones que han venido realizando de su flota, estimulando la modernización del transporte aéreo, medida que impacta directamente en el aumento de eficiencia del consumo de combustible y en las emisiones de gases de efecto invernadero.

6. Sin duda, en este 38 ° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se tiene prevista en agenda, abordar aspectos respecto al ruido de las aeronaves, emisiones de los motores de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local, y el tema de la aviación internacional y el cambio climático, entre otros. En este contexto, es evidente que el Consejo buscará presentar propuestas para actualizar la Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local (Resolución A37-18 de la Asamblea) y – Cambio climático (Resolución A37-19 de la Asamblea, para continuar avanzando. Adicionado a ello, y por la coyuntura temática, el seguimiento a los planes de acción para la reducción de emisiones y las discusiones alrededor de otras medidas como las Medidas Basadas en el Mercado (MBM) serán un punto importante en la agenda ambiental de la Asamblea.

7. Los planes de acción de los Estados contribuirán al cumplimiento del objetivo de OACI en la protección del medio ambiente y la promoción de una aviación sostenible, por lo cual, existe un alto compromiso por la región latinoamericana en promover de acuerdo a las capacidades de cada Estado, la aplicación de un plan estratégico para que coadyuve a contrarrestar el Cambio Climático generado por el calentamiento global. El desarrollo de un Plan de Acción para la Reducción de Emisiones, representa sin duda una valiosa opción para los Estados latinoamericanos para fortalecer la integración regional, y para contribuir positivamente en la labor por afrontar el calentamiento global.

8. Como región, los Estados miembros de CLAC reconocemos los esfuerzos de la OACI para avanzar en un acuerdo para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los viajes aéreos internacionales. Sin duda alguna, los Planes de Acción para la reducción de emisiones (APER) han sido una estrategia importante porque permite adoptar medidas a corto y mediano plazo, con altos beneficios a largo plazo en la temática del cambio climático, y además, permiten a los Estados establecer medidas de acuerdo a sus capacidades y condiciones territoriales, permitiendo obtener acciones más proactivas y contundentes.

9. Esto se verá reflejado en la creación de planes de acción a nivel global y ha permitido el desarrollo de valiosas iniciativas como la elaboración de un Plan de Acción para la Reducción de Emisiones (APER) regional en Centroamérica a través del Estado de Guatemala como punto focal, lo cual, por el hecho de compartir los servicios de navegación aérea, permite generar dos escenarios importantes: uno que permite establecer acciones para reducir las emisiones de las operaciones generadas en cualquiera

de los Estados, y el segundo que las estrategias aplicadas a nivel regional, contribuyan a reducir las emisiones de todos los operadores que aun cuando no aterricen en aeropuertos de la región, utilizan el espacio aéreo superior

10. Por otro lado, el otro tema importante de la agenda ambiental, es la propuesta de un marco mundial de Medidas Basadas en Mercado (MBM) en el tratamiento de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación. Los trabajos técnicos y de análisis en la OACI, así como la reciente resolución de IATA sobre un acuerdo mundial de carbono, reflejan la viabilidad técnica para desarrollar este marco. El informe sobre este asunto obtenido de la Reunión Grupo de Alto Nivel sobre Aviación Civil Internacional y Cambio Climático (HGCC), describe ampliamente diversos criterios claves necesarios para avanzar hacia un marco global, no obstante, es importante remarcar que este marco global de MBM's debe reconocer las circunstancias especiales y capacidades respectivas de cada Estado, priorizando las acciones de asistencia y apoyos financieros hacia los países en vía de desarrollo.

CONCLUSIÓN:

11. Por lo anterior, es evidente que esta 38° Asamblea proporciona una importante oportunidad para deliberar sobre las acciones para dar seguimiento a la temática de protección ambiental y de cambio climático, permitiendo identificar algunos elementos claves que permitan avanzar hacia un acuerdo global para hacer frente a las emisiones provenientes de la aviación civil internacional.

12. Es importante reconocer que aun cuando se ha avanzado en materia de cambio climático a través de los planes de acción, también es importante establecer mecanismos de seguimiento y mejora que permita actualizar y medir la efectividad y alcance de dichos planes respecto a los objetivos aspiracionales a nivel global, en ese sentido los Estados deberían también ser alentados a promover la transparencia y la actualización periódica de los planes de acción de reducción de emisiones. Lo anterior en un marco de flexibilidad de acuerdo a las condiciones y capacidades de cada Estado en particular.

13. La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil CLAC, reconoce los esfuerzos de lo OACI, por llevar la temática del medio ambiente y cambio climático, de la periferia, al centro del debate global en lo que respecta al sector de la aviación civil. Por lo cual, se recomienda continuar con estas acciones sin perder el horizonte de las capacidades específicas y circunstancias especiales de todos los estados principalmente de aquellos que están en vías de desarrollo.

14. Adicional a ello, se considera importante que estos países en vías de desarrollo tengan una mayor representación en la instancias de discusión en torno a la temática ambiental, incluyendo el CAEP, por ser los países más vulnerables a los efectos generados por la afección del medio ambiente y del fenómeno global del cambio climático.

15. Dada la importancia de la temática de cambio climático en el mundo y de antecedentes, los país de la región latinoamericana no incitan a que no se apoyen medidas unilaterales y de carácter extraterritorial de parte de los Estados debido a que esto es contradictorio con el objetivo del foro, por ello, es necesario a lo interno del foro se

estímule el debate sobre propuestas de carácter incluyente y participativo, donde se reconozcan prioridades y se promueva la cooperación entre todos los actores a través de diversos mecanismos de facilitación y el acompañamiento de la OACI en instancias relacionadas el medio Ambiente y la Aviación Civil.

16. Así mismo, los Estados miembros de la CLAC reconocen la importancia y apoyan el diseño de medidas complementarias de compensación y el diseño de un MBM en un marco global, no obstante, ese acuerdo debe ser acompañado por una agenda de trabajo con sus fases de implementación y análisis para definir elementos claves como el alcance geográfico, la necesidad de acuerdo mutuo, diferencias y capacidades respectivas, entre otros.

17. Es importante remarcar, que estas medidas complementarias deben apoyarse con la adopción de políticas proactivas que fomenten desarrollo, la utilización de medidas técnicas que coadyuven a la mejora de la calidad del medio ambiente global y que contemplen un mecanismo de evaluación continua para analizar su efectividad con los objetivos de reducción de emisiones, esto cimentado en que sostenibilidad ambiental de transporte aéreo debe buscar un balance entre los aspectos e impactos económicos, ambientales y sociales.

18. La medidas e iniciativas impulsadas debe promover medidas encaminadas a estimular la reducción de emisiones pero también estimular el crecimiento y modernización del transporte aéreo, por lo cual, ese marco global debe establecer un mecanismo para que el cálculo de las compensaciones individuales debe atenderse al criterio de responsabilidad compartida por el total de las emisiones de CO₂ aportadas por la industria, lo que significa que todas las líneas aéreas paguen una compensación proporcional al de sus propias emisiones, no así a aquellas medidas económicas que sean distorsivas del mercado como pueden ser las medidas de compensación que se basen en el crecimiento individual de de las aerolíneas.

MEDIDA PROPUESTA

19. Se invita la Asamblea a tomar nota de la información contenida y emprender una resolución que permita el avance de las medidas técnicas y complementarias relacionadas al tema de protección ambiental y cambio climático. Así mismo, estimula a que los Estados continúen desarrollando acciones direccionadas al cumplimiento de los objetivos aspiraciones para coadyuvar a mejorar la calidad del medio ambiente global.



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A38-WP/xxxx

EX/xx

.../.../13

PROYECTO

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

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

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

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

RESUMEN

La presente Nota de estudio plantea la necesidad de que la OACI se apoye en los organismos regionales de aviación civil internacional (CLAC, CEAC, CAFAC, y ACAC) para implementar el plan estratégico sobre “Desarrollo Económico del Transporte Aéreo”.

1. INTRODUCCIÓN

- 1.1 Como se establece en el Preámbulo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago), los Estados miembros de la OACI acordaron principios y arreglos con el fin de que la aviación civil internacional se desarrolle de manera segura y ordenada, y que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico. Entiéndase, por tanto, la interactiva complementariedad de los aspectos técnicos con los políticos, económicos y jurídicos de esta importante actividad. Consecuentemente, funcional y presupuestariamente, la OACI debería considerar de manera equitativa y equilibrada las áreas señaladas.
- 1.2 La Resolución A27-17 referente a la Relación entre la OACI y los Organismos Regionales de Aviación Civil, entre otras cosas, establece que la OACI apoye la labor y las actividades de todo organismo regional existente o futuro de aviación civil siempre que el organismo regional en cuestión solicite dicho apoyo y el mismo se apruebe debidamente, teniendo en cuenta los recursos de la OACI y el cumplimiento de su programa de trabajo.
- 1.3 Por otro lado, la Resolución A37-21 sobre Cooperación con Organizaciones regionales y Organismos regionales de Aviación Civil, entre otras cosas, alienta Organizaciones regionales y Organismos regionales de Aviación Civil a que concierten arreglos adecuados con la OACI, de conformidad con la política y el marco de la OACI sobre cooperación regional. Asimismo, encarga al consejo que se asegure, mediante arreglos de cooperación que tanto la OACI como los Organismos regionales de Aviación civil alienten a los estados a armonizar sus reglamentos,

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

requisitos y procedimientos operacionales basándose en las normas y métodos recomendados. De igual forma, pide al Secretario General que establezca sinergias entre la OACI y cada uno de los organismos regionales de aviación civil de conformidad con los acuerdos reflejados en los memorandos de cooperación concertados por ellos, evitando así la duplicación del trabajo.

- 1.4 Sobre la base de lo expuesto, los Organismos Regionales (CLAC, CEAC, CAFAC, y ACAC) y la OACI suscribieron memorandos de Cooperación mutua, con motivo del 37° periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI (Montreal 27 de Septiembre de 2010) con el objetivo de fortalecer la cooperación mutua a través de fuertes vínculos de trabajo, compartir información, y desarrollar acuerdos para mejorar la comunicación y cooperación, identificando áreas de cooperación mutua.
- 1.5 En función de lo expuesto, los organismos regionales de aviación civil han colaborado en diferentes temas con la OACI, por ejemplo, en el caso de nuestra región se conformó un solo grupo regional de trabajo AVSEC/FAL CLAC/OACI, el mismo que viene desarrollando directrices de procedimiento para los Estados miembros y establecer políticas regionales. La CLAC y la OACI, conjuntamente, han organizado seminarios talleres para divulgar y preparar a los Estados en materias de Navegación Aérea, Seguridad de la Aviación Civil y Transporte Aéreo.
- 1.6 En el campo de la seguridad operacional, sobre la base de un Acuerdo entre la CLAC y la OACI se constituyó el Sistema Regional de la Seguridad Operacional (SRVSOP), el cual ha contribuido en la armonización de normas y brindado apoyo a sus Estados miembros. De igual manera, la Secretaría de la CLAC ha apoyado a la OACI en la convocatoria de diferentes eventos destinados a Transporte Aéreo.
- 1.7 Se debe también tener en cuenta la visión y el mandato general de la OACI, centrado en lograr un sistema sostenible de transporte aéreo mundial, mediante la elaboración de políticas y textos de orientación destinados a asistir a los Estados miembros, creando un objetivo estratégico claro para el "Desarrollo económico del transporte aéreo", con características de solidez y viabilidad desde el punto de vista económico.
- 1.8 La Sexta Conferencia Mundial de transporte aéreo ratificó que es una prioridad, como ya lo ha reconocido el Consejo de la OACI, el "Desarrollo económico del transporte aéreo" a través de la reglamentación económica del mismo y la preparación de una orientación íntegra en materia de políticas, para asistir a los Estados en la creación de un entorno normativo favorable.
- 1.9 También se destaca la necesidad de iniciar la armonización regulatoria del transporte aéreo, para lo cual, la OACI debe crear un entorno mundial propicio estableciendo políticas y orientaciones sobre reglamentación económica, gestión de la infraestructura y economía de las actividades aeronáuticas, incluidos los impuestos y los derechos que se imponen a los usuarios. Este objetivo se puede lograr mediante la cooperación y coordinación internacional con el apoyo de los Organismos Regionales.

2 ANÁLISIS

- 2.1 Con el transcurrir de los años, los organismos regionales de aviación civil han absorbido en una buena parte las tareas referentes al área de Transporte Aéreo incluyendo en sus respectivos Planes Estratégicos, temas de índole normativo, económico, de acceso a los mercados, de servicios de carga, propiedad control de los transportistas aéreos, protección al consumidor, competencia, etc. Esto se debe, entre otras cosas, a que la OACI ha dedicado mayores esfuerzos

a las áreas de navegación aérea y seguridad de la aviación civil y operacional, lo que se refleja en el presupuesto asignado a esta última frente al área de Transporte Aéreo.

- 2.2 Los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) consideran que ha llegado el momento de aumentar la cooperación CLAC/OACI sobre la base del acuerdo alcanzado, desarrollando una coordinación más efectiva, planificada y tangible. Es decir, estableciendo procedimientos apropiados para la comunicación, entrega de información, trabajo en equipo y mecanismos de consulta.
- 2.3 Por desarrollar lo indicado se hace necesario mantener reuniones de coordinación apropiadas en las que se establezca con claridad las formas y mecanismos de cooperación mutua, a través de un programa de trabajo conjunto con evaluación apropiada de los costos y recursos, que permitan a los organismos regionales apoyar a la OACI. Esto sin desvirtuar la autonomía de gestión de cada Organismo.

3. SE INVITA A LA ASAMBLEA A

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

— FIN —



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A38-WP/xxxx

TE/xx

.../.../13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES**COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 24:****DISPONIBILIDAD DE DOCUMENTOS DE LA OACI EN SUS IDIOMAS OFICIALES**

(Presentada por Cuba)

RESUMEN

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

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

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

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

<i>Objetivos estratégicos:</i>	<i>Esta nota de estudio se relaciona con los todos los Objetivos estratégicos y especialmente con el de Seguridad Operacional:</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	<i>La organización deberá disponer de los recursos financieros necesarios dentro de su presupuesto del Programa Regular.</i>
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • HLSC 2010-WP/49, 12/3/2010. • C/CAR/DCA/11 – NE/16, 09/7/2010. • A37-WP134, 23/9/2010. • C/CAR/DCA/12 – NE/22, 06/7/2012.

	<ul style="list-style-type: none">• Doc. 9935, HLSC 2010.• Resolución A36-13 de la 36 Asamblea de la OACI.• Resolución A37-15 de la 37 Asamblea de la OACI.• Resolución A37-25 de la 37 Asamblea de la OACI.• Doc. 7300, Convenio sobre Aviación Civil Internacional.• Doc. 7231, Regulaciones de las Publicaciones de la OACI.• ICAO Portal Loguin, Relación de Documentos.
--	--

1. Introducción.

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

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

La Asamblea:

1. Reafirma que el multilingüismo constituye uno de los principios fundamentales para que la OACI logre sus objetivos en calidad de organismo especializado de las Naciones Unidas;
2. Reafirma sus anteriores resoluciones relativas a la consolidación de los idiomas de trabajo de la OACI;
3. Reconoce que los servicios de idiomas son parte integrante de todos los programas de la OACI;
4. Resuelve que la paridad y la calidad de los servicios proporcionados en todos los idiomas de trabajo de la OACI sean el objetivo continuo de la Organización;

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

1.4 En el Doc. 7231, Regulaciones de las Publicaciones de la OACI, en su Artículo VII, Idiomas, señala que con independencia de otras decisiones que pueda adoptar el Consejo, las publicaciones de carácter universal, como manuales, circulares y el Vocabulario de Aviación Civil Internacional deberán publicarse en todos los idiomas oficiales. Aún cuando el Resuelvo No 4 de la Resolución A37-25 señala como objetivo continuo de la Organización la paridad y la calidad de los servicios proporcionados en todos los idiomas de trabajo de la OACI, la realidad es diferente, pues desde hace varios años, muchos documentos se publican solamente en idioma inglés.

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

2 Desarrollo.

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

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

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

2.3 Cuba ha estado insistiendo sobre este asunto a partir de la Conferencia de Alto Nivel sobre seguridad operacional (HLSC 2010) celebrada en Montreal en el año 2010. También hemos enfocado este tema a través de Notas de Estudio sobre este tema, tanto presentadas en el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI y en eventos regionales como en las Reuniones 11, 12 y 13 de Directores de Aeronáutica Civil del Caribe Central, las cuales han tenido aceptación general. En la referida HLSC 2010, se adoptó la Recomendación 3/3, inciso e), punto 1, Disponibilidad de material guía de la OACI en todos los idiomas oficiales de la OACI. De las 47 recomendaciones allí adoptadas, la referida 3/3 ha quedado sin una respuesta de solución, pues a pesar de que se han traducido muchos de los documentos mencionados en aquellos momentos, en el actual listado que aparece en ICAO NET con nuevos documentos, aún se mantiene un alto número de ellos sin traducir a los idiomas oficiales.

2.4 Acorde con las experiencias obtenidas en el presente trienio, se hace imprescindible continuar fortaleciendo la disponibilidad de documentos OACI en todos los idiomas oficiales por medio de la modificación de las Resoluciones de la Organización, tales como la A37-15 y A37-25. En

este sentido, a través de esta nota, Cuba propone una enmienda a las citadas Resoluciones, cuyo contenido aparece en el “Apéndice B” de esta nota de estudio.

3 Conclusiones.

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

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

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

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

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

APÉNDICE B

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

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

.....

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

.....

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

.....

Apéndice E, Manuales y circulares técnicos de la OACI

.....

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

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

.....

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

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

.....



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIOA38-WP/xxxx
TE/xx
.../.../13**ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 28: Seguridad operacional de la aviación — Control y análisis****Cuestión 29: Seguridad operacional de la aviación — Apoyo a la implantación****El rol de la cooperación regional en Latinoamérica**

(Nota presentada por los Estados miembros de la CLAC)

RESUMEN

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

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

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

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

1. INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. ANÁLISIS

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

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

3. ACCIÓN SUGERIDA

3.1 Se invita la Asamblea a:

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



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A38-WP/xxxx
TE/xx
.../.../13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 31: Seguridad operacional de la aviación — Temas emergentes

Sistema de reporte de ocurrencias con mercancías peligrosas

(Nota presentada por los Estados miembros de la CLAC)

RESUMEN

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

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

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

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

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Instrucciones Técnicas, Parte 7, Capítulo 4 (Doc 9284) presentan los requisitos para los operadores aéreos respecto al reporte de accidentes e incidentes aeronáuticos, así como otras ocurrencias¹

¹ ***Dangerous goods accident.*** An occurrence associated with and related to the transport of dangerous goods by air which results in fatal or serious injury to a person or major property or environmental damage.

Dangerous goods incident. An occurrence, other than a dangerous goods accident, associated with and related to the transport of dangerous goods by air, not necessarily occurring on board an aircraft, which results in injury to a person, property or environmental damage, fire, breakage, spillage, leakage of fluid or

con mercancías peligrosas, tales como mercancías peligrosas no declaradas o declaradas de manera equivocada.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

radiation or other evidence that the integrity of the packaging has not been maintained. Any occurrence relating to the transport of dangerous goods which seriously jeopardizes the aircraft or its occupants is also deemed to constitute a dangerous goods incident.

4. Acciones en Brasil

4.1 Brasil promocionó una diversidad de iniciativas para aumentar el conocimiento sobre los reglamentos internacionales que tratan del transporte de mercancías peligrosas entre todas aquellas organizaciones y entidades que de alguna manera están involucradas en el tema. Algunas de las acciones ejecutadas son las siguientes: cursos y seminarios sobre el asunto que cuentan con la participación de agencias estatales; investigaciones de diversas ocurrencias; establecimiento y mantenimiento de una base de datos sobre eventos con mercancías peligrosas; publicaciones; reglamentaciones específicas; y la coordinación del Proyecto para la Vigilancia Coordinada de Mercancías Peligrosas, en el ámbito del Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP). Apéndice B contiene un lista detallada de las acciones desarrolladas por la autoridad de aviación civil de Brasil (ANAC).

5. Acciones en el Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP)

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

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

5.3 El sistema integrado proveerá todos los Estados miembros de un interumento estandarizado para el inmediato reporte de ocurrencias con mercancías peligrosas. Sin embargo, en que pese los considerables beneficios proporcionados por el sistema integrado regional, las ventajas de un sistema global son aún más relevantes. Informaciones adicionales sobre el sistema latino-americano pueden ser accedidas en el siguiente website: <http://www1.lima.icao.int/srvsop/>.

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

6.1 Las notificaciones de ocurrencias con mercancías peligrosas y la necesidad de se desarrollar un sistema global de reporte fue discutida por los miembros del Panel de Mercancías Peligrosas de la OACI (*Dangerous Goods Panel – DGP*) en encuentros del panel y en reuniones del *DGP Working Group of the Whole (GW)*. Dos notas de estudio fueron presentadas en el GW/12, realizado en octubre 2012. Aún que ambos documentos hayan bien aceptos por los miembros, no se ha percibido grandes avances en el tema. Informaciones adicionales sobre los progresos del DGP pueden ser vistos en el Apéndice C.

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

7.1 El crecimiento del transporte aéreo de mercancías peligrosas combinada con el intenso desarrollo tecnológico hacen necesario la creación de nuevas herramientas para la garantía de niveles aceptables de seguridad operacional. Un ejemplo: testes ejecutados por algunos países y los recientes

eventos relacionados con el transporte de baterías de *lithium* o con su utilización en el vuelo alertan para los riesgos existentes en este tipo de material.

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

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

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

8. ACCIÓN SUGERIDA

8.1 Se invita la Asamblea a:

- a) Tomar nota de la información contenida en esta nota de estudio; y
- b) Inste la OACI a desarrollar un sistema global de reporte de ocurrencias con mercancías peligrosas.

— FIN —

APPENDIX A

NOTIFICATION REQUIREMENTS ESTABLISHED ON DOC. 9284 AND ITS SUPPLEMENT

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

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

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

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

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

APPENDIX B

ACTION PROMOTED BY ANAC

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

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

APPENDIX C

ACTIONS AT THE DANGEROUS GOODS PANEL

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

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

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

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

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

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

APPENDIX D

EXAMPLE OF APPLICATION

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

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

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

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

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

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

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

APPENDIX E

STEPS REQUIRED TO DEVELOP THE GLOBAL DANGEROUS GOODS REPORTING SYSTEM

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

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



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA INFORMATIVA

A38-WP/xxxx
TE/xx
.../.../13

Cuestión 35: Navegación Aérea- Apoyo a la implantación

TÍTULO

Apoyo de la Región SAM a la Implantación del Plan mundial de navegación aérea
(Nota presentada por los 22 Estados miembros de la CLAC)

RESUMEN

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

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

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

1. INTRODUCCION

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

1.2 Las operaciones del proyecto constituyeron un instrumento importante en la reestructuración de la red de rutas ATS mediante rutas de navegación de área (RNAV), involucrando 64 rutas RNAV implantadas, la realineación/extensión de 44 rutas ATS, la eliminación de 19 rutas ATS y la implantación de 12 segmentos de rutas ATS, así como el plan de implantación de la separación

vertical mínima reducida (RVSM) y la implantación de la performance de navegación requerida (RNP 10) en el tramo Santiago de Chile-Lima. Se realizaron tres seminarios sobre aspectos institucionales de los sistemas CNS/ATM, estudios para apoyar al Sub-Grupo de Aspectos Institucionales del GREPECAS sobre las posibles alternativas de arreglos institucionales, misiones de asesoramiento a los Estados para verificar la situación de la implantación del sistema geodésico mundial WGS- 84 y cuatro seminarios sobre coordenadas WGS-84 y temas de información aeronáutica, capacitándose a más de 150 especialistas en estas materias, entre los más de 1,400 profesionales de las regiones CAR y SAM que participaron en distintos seminarios y talleres de trabajo organizados por el proyecto.

- 1.3 La Novena Reunión de Autoridades de Aviación Civil de Sudamérica (RAAC/9), celebrada en Santiago de Chile del 18 al 20 de abril de 2005, al analizar los resultados del Proyecto RLA/98/003 sobre Transición a los Sistemas CNS/ATM en las regiones CAR y SAM y las conclusiones de la AN-Conf/11, consideró necesario el establecimiento de un nuevo proyecto regional de cooperación técnica para guiar a los Estados SAM en la implantación de un sistema regional de ATM considerando el concepto operacional de la ATM mundial y el soporte de CNS correspondiente.
- 1.4 Desde el año 2007 se viene realizando el Proyecto Regional RLA/06/901 “*Asistencia en la Implantación de un Sistema Regional de ATM Considerando el Concepto Operacional ATM y el Soporte de Tecnología Comunicaciones, Navegación y Vigilancia correspondiente*” cuyo objetivo es proveer asistencia a las autoridades de aviación civil de los Estados y organizaciones participantes para el desarrollo de iniciativas del plan mundial de navegación aérea que contribuyan a la implantación de un sistema regional de gestión del tránsito aéreo, considerando el concepto operacional de ATM mundial y el soporte de tecnología CNS correspondiente, incluyendo los elementos AGA, AIS y MET que sean necesarios, el intercambio de experiencias en los procesos y la capacitación de personal en las materias involucradas.
- 1.5 Los Estados que forman parte del proyecto RLA/06/901 son: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. La participación en este proyecto está abierta a los Estados de la región SAM que quieran formar parte del mismo y apoyar en su financiamiento. El financiamiento de este proyecto se efectúa con el aporte voluntario de los Estados participantes.

2. SITUACIÓN ACTUAL

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

Región. Asimismo, se ha desarrollado el Plan de acción para la implantación del e-TOD y las especificaciones Técnicas y el Modelo de acuerdo para Nivel de Servicio (SLA)

2.3 Actualmente ha iniciado el proceso de adquisición del servicio RAIM para la Región SAM lo que significara un apoyo en la implementación PBN de la Región. Asimismo dentro de las actividades de capacitación se ha enfatizado en la generación de conocimiento del personal de Aeródromos de la región (tanto operadores como autoridades) con la finalidad de facilitar el cumplimiento de los requerimientos de certificación de aeródromos.

2.4. Para llevar a cabo los logros anteriores el Proyecto ha apoyado en el desarrollo y realización de 25 reuniones de trabajo y alrededor de 28 seminarios y cursos, los cuales contaron con la participación de más 1,400 personas, siendo 1,206 de la Región SAM; emitiéndose 404 becas.

3. SITUACIÓN PREVISTA AL FINALIZAR EL PROYECTO

3.1 Se habrá logrado la planificación e implantación de varias iniciativas del plan mundial de navegación aérea en forma coordinada y homogénea en la Región SAM, así como el intercambio de experiencias durante el proceso y de información y conocimientos a través de reuniones, seminarios y otros eventos de capacitación, incluyendo:

- a) La aplicación del concepto de navegación basada en la performance (PBN), con la incorporación de capacidades avanzadas de navegación de aeronaves en la infraestructura del sistema de navegación aérea, incluyendo la implantación de un servicio regional de predicción de la disponibilidad RAIM para la Región SAM a través de un sitio web en apoyo de los procedimientos PBN en ruta, área terminal y aproximación.
- b) La aplicación de medidas de gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM), a escala regional.
- c) La evolución de la infraestructura de comunicaciones aeronáuticas móviles y fijas,
- d) La implantación de un plan de direccionamiento de protocolos de interfaz (IP) para compatibilizar las aplicaciones de la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN) a nivel regional.
- e) La elaboración de un plan de instalaciones del GNSS a mediano y largo plazo.
- f) La implantación operacional de la vigilancia basada en el enlace de datos.
- g) La implantación de estrategias de gestión y diseño de aeródromos.
- h) La difusión de información electrónica de calidad asegurada en tiempo real
- i) La optimización de la red de rutas ATS de la Región SAM.
- j) La propuesta de un Plan Regional de Implantación de Navegación Aérea basada en la Performance para la Región SAM (SAM ANIP).
- k) El adoctrinamiento de las autoridades concernientes y la capacitación del personal técnico involucrado en los temas tratados por el proyecto.

3.3 Se habrán establecido sistemas de garantía de calidad en los servicios MET y AIS

3.4 Los Estados habrán establecido programas de seguridad operacional y exigirán que los proveedores de servicios aéreos ponga en práctica un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) aprobado por el Estado.

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

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

4. CONCLUSION

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

5. RECOMENDACIÓN

5.2 Se inste a los Estados de otras regiones, a seguir el modelo del Proyecto RLA /06/901 para la implantación de las instalaciones y servicios necesarios, incluyendo aquellos sistemas que requieran de mecanismos de tipo multinacional para su operación y mantenimiento con miras a la implementación del ASBU.



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A38-WP/xxxx
EC/xx
.../.../13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 40: Desarrollo económico del transporte aéreo - Política

**PRIORIZACION DEL TRABAJO PARA EL PROXIMO TRIENIO EN LA
REGLAMENTACIÓN ECONÓMICA DEL TRANSPORTE AÉREO**

(Nota presentada por Colombia en nombre de los veintidós Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil “CLAC”)ⁱ

RESUMEN

En esta nota se analizan los mandatos contenidos en la Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo (Resolución A37-20 de la Asamblea). Igualmente se destacan las principales recomendaciones de la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6) celebrada del 18 al 22 de marzo de 2013. La nota concluye proponiendo la necesidad de que la OACI priorice su labor en el ámbito del transporte aéreo, lo cual va en línea con el nuevo objetivo estratégico que ha reconocido el Consejo: Desarrollo Económico del Transporte Aéreo.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a: Respalda las prioridades propuestas para el trienio 2014-2016, de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo 3 y siguientes dentro de la adopción de una versión revisada de la Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo
<i>Repercusiones financieras:</i>	Se prevé que la mayoría de las medidas subsiguientes de la ATConf/6 se emprenderán haciendo uso de los recursos existentes. No obstante, para ejecutar algunas de las tareas se podría requerir recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	Doc 9958 Resoluciones Vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 2010) Doc 9975 Informe Anual del Consejo 2011 Informe de la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATCon/6-WP/104, http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Pages/WorkingPapers.aspx) C-WP/14044 del 19/4/13

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Convenio sobre Aviación Civil Internacional establece los principios esenciales que deben seguir los gobiernos para asegurar que los servicios de transporte aéreo internacional puedan desarrollarse

de manera ordenada, regular, eficiente y sostenible; bajo este contexto, una de las finalidades de la OACI es apoyar a los Estados miembros en la implementación de estos principios a fin de permitir que dichos servicios se establezcan sobre la base de igualdad de oportunidades, bajo una explotación sana y económica y por tanto las orientaciones y medidas tomadas por la Organización deben ayudar a los Estados en la elaboración de políticas y prácticas para la promoción del desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional y la facilitación de la liberalización.

1.2 Así mismo, el programa de trabajo en el ámbito del transporte aéreo para el trienio 2011- 2013, se enmarca dentro de lo establecido en Resolución A37-20, Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo, así como en el desarrollo del objetivo estratégico “Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo”, cuya finalidad es promover el desarrollo armonizado y económicamente viable de la aviación civil internacional sin dañar el medio ambiente.

1.3 De otra parte y como complemento de la labor que desarrolla la OACI, recientemente la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo, adoptó un conjunto amplio e integral de conclusiones y recomendaciones, que debe orientar las políticas y medidas futuras de los Estados y la Organización. Entre los logros importantes podemos citar: a) se señaló al transporte aéreo como parte integrante del sistema de aviación civil; b) se reafirmó el objetivo de liberalización y la función de liderazgo de la OACI; c) se abrieron nuevos caminos en el avance hacia la modernización del marco normativo mundial; y d) se proporcionó una base para la adopción de medidas concretas por la OACI en su labor futura en el ámbito del transporte aéreo. Las recomendaciones de la Conferencia se dividen en medidas que han de adoptar los Estados y las que ha de adoptar la OACI.ⁱⁱ

1.4 De acuerdo con lo anterior y, en línea con el nuevo objetivo aprobado por el Consejo, “*Desarrollo Económico del Transporte Aéreo*”, exige un mejor entorno regulatorio a fin de lograr un transporte aéreo sostenible, además de la elaboración de estrategias innovadoras para contratar y mantener la próxima generación de profesionales aeronáuticos, garantizando el número suficiente de profesionales de la aviación cualificados para explotar, administrar y mantener el sistema de transporte aéreo internacional, acorde con el crecimiento de la industria y finalmente, pero no menos importante, el refuerzo del nuevo programa de estadísticas de la OACI. Para lograr lo anterior, es necesario revisar los principales mandatos contenidos en la Resolución A37-20 de la Asamblea, a fin de determinar cuáles de ellos deben preservarse, articulándolos con las recomendaciones de la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6) y así priorizar la labor futura de la OACI, en el ámbito del transporte aéreo.

2. APLICACIÓN DE LA RESOLUCION A37-20 DE LA ASAMBLEA

2.1 En el año 2011, la OACI comenzó a aplicar sistemáticamente las Resoluciones adoptadas por la Asamblea en su 37º período de sesiones. En el Informe Anual del Consejo (Doc 9975), se presentan los logros y retos de la OACI, primordialmente en los tres Objetivos estratégicos definidos en dicha Asamblea: seguridad operacional; seguridad de la aviación; protección del medio ambiente y desarrollo sostenido del transporte aéreo.

2.2 Con relación al desarrollo sostenido del transporte aéreo, el informe señala que las acciones realizadas, entre otras, fueron ampliar los esfuerzos encaminados a crear un entorno favorable de reglamentación mundial para el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional. Lo anterior a través del diálogo entre los Estados miembros y proporcionando innovadores instrumentos de datos en línea. Paralelamente, la OACI facilitó la conclusión de acuerdos bilaterales y multilaterales de servicios aéreos, ofreciendo al mismo tiempo orientación para la adopción y aplicación de políticas y prácticas encaminadas a mejorar el desarrollo sostenible de la aviación civil internacional.

2.3 En materia de políticas sobre transporte aéreo el informe resalta que la liberalización de la reglamentación relativa al transporte aéreo internacional siguió evolucionando a nivel bilateral y regional. Diversos Estados concertaron nuevos acuerdos bilaterales de servicios aéreos y acuerdos de “cielos abiertos”, generalmente encaminados a introducir mayor flexibilidad respecto a designaciones, derechos de ruta, capacidad, frecuencias, compartición de códigos y tarifas. A nivel multilateral, la Organización Mundial del Comercio (OMC) prosiguió la segunda revisión del Anexo sobre los servicios de transporte aéreo, del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS). La Secretaría siguió de cerca la evolución en la OMC donde continúan bajo examen propuestas para ampliar el alcance del Anexo.

2.4 Así mismo, el informe reporta la organización de la cuarta conferencia de negociación de servicios aéreos (ICAN/2011) en Mumbai, donde se concertaron más de 120 acuerdos y arreglos bilaterales de servicios aéreos.

3 Prioridades y Resultados Trienio 2014-2016

3.1 Revisados los principales mandatos contenidos en la Resolución A37-20 y evaluadas las recomendaciones de la Sexta conferencia Mundial de Transporte Aéreo, para la adopción de medidas por parte de la OACI, por consenso como bloque regional, se propone a la Asamblea las prioridades en los tareas a desarrollarse dentro de este nuevo objetivo de la Organización, a fin de obtener los resultados que los Estados demandan durante el próximo trienio.

3.2 Las labores de Prioridad Alta (1), son aquellas de mayor importancia para los Estados; las de Prioridad Media (2) son aquellas que continúan a partir del trabajo existente; en tanto que las tareas de Prioridad Baja (3) se refieren a las que emprenderían cuando lo permitan los recursos y que se podrían extender un poco más en el tiempo.

Nota: 1= Prioridad Alta, 2= Prioridad Media 3= Prioridad baja

No.	Recomendación	Prioridad
1	Formular, en el corto plazo, un conjunto de principios básicos de protección del consumidor, de alto nivel y sin carácter prescriptivo. Estos principios básicos deberían ser coherentes con los instrumentos vigentes, en particular el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999. (Nueva Tarea)	1
2	Elaboración un acuerdo internacional específico para facilitar un mayor grado de liberalización de los servicios de carga aérea. (Nueva Tarea)	1
3	Desarrollar un acuerdo internacional para que los Estados liberalicen el acceso a los mercados (Nueva Tarea)	1
4	Preparación de un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos. (Nueva Tarea).	1
5	Preparación de un compendio de políticas y prácticas de competencia que se apliquen a niveles nacional o regional. (Nueva tarea)	1
6	Emprender el análisis de los costos y beneficios de la conectividad del transporte aéreo. (Nueva Tarea)	1
7	Colaborar con las asociaciones de la industria para brindar a los Estados análisis y orientación sobre el efecto que tienen los impuestos y demás gravámenes en el transporte aéreo. (Nueva Tarea)	1
8	Establecimiento de un grupo de trabajo multidisciplinario para considerar los retos asociados con el establecimiento de incentivos operacionales y económicos, como la prioridad del servicio, a fin de obtener tecnologías y procedimientos nuevos, tal como	1

	se describe en los módulos de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU).	
9	Continuar ofreciendo a los Estados orientación y asistencia para facilitar la liberalización del acceso a los mercados, aprovechando recursos como la Conferencia de la OACI sobre negociaciones de servicios aéreos (ICAN).	1
10	Establecer un fondo de transporte aéreo voluntario de conformidad con las normas pertinentes de la OACI (Nueva Tarea)	1
11	Cooperar con las organizaciones internacionales y regionales y con la industria con el fin de supervisar los impedimentos a un sistema de transporte aéreo sostenible y definir, de manera conjunta, estrategias claves para superar los obstáculos.	1
12	Debe considerarse el restablecimiento del sistema estadístico de la OACI, con el apoyo de los organismos regionales; así mismo se requiere la definición de variables claras en el tema ambiental; se solicita el desarrollo de análisis de impacto en la economía aspectos estyos de vital importancia para los Estados.	
PRIORIDAD MEDIA		
13	Desarrollar herramientas, como un foro de intercambio para mejorar la cooperación, el diálogo y el intercambio de información entre los Estados miembros para promover enfoques normativos más compatibles para el transporte aéreo internacional. (Nueva Tarea)	2
14	Explorar posibilidades de establecer nuevos mecanismos para garantizar la financiación sostenible de las funciones de supervisión a nivel regional y de los Estados, incluidos los impuestos a los usuarios, conformes a las Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y servicios de navegación aérea (Doc 9082). (Nueva Tarea)	2
15	Considerar otros medios para perfeccionar las políticas que elabora la OACI en relación con el desarrollo económico sostenible del sistema del transporte aéreo y evaluar la utilidad de un posible nuevo Anexo al Convenio de Chicago sobre este tema, u otras soluciones aceptables. (Nueva Tarea)	2
16	Monitorear el desarrollo del acceso al mercado, la protección del consumidor, la competencia y salvaguardias; mantener actualizada su orientación en materia de política sobre reglamentación y liberalización del transporte aéreo. En particular, continuar actualizando los modelos de acuerdo de servicios de aéreos (MASA) con arreglo a la evolución de la reglamentación y los indicadores de liberalización. La OACI debería continuar creando bases de datos pertinentes, como la Database of the World's Air Services Agreements (Base de datos de los acuerdos de servicios aéreos, Doc 9511) y efectuar estudios de casos sobre las experiencias de liberalización.	2
17	Dar a conocer las políticas de la OACI y textos de orientación sobre la financiación de la infraestructura, y desarrollar material de orientación sobre la financiación de las funciones de supervisión de seguridad operacional y protección de la aviación a nivel de los Estados y controlar la financiación de la supervisión económica, asegurándose que no se cobre múltiples veces a los usuarios por dichas funciones.	2
18	Dar la más amplia difusión y conocimiento a las políticas sobre los derechos que se aplican a los usuarios y sus textos de orientación sobre gobernanza y sobre propiedad, control y gestión de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), y mantenerlas pertinentes, actuales y en sintonía con los cambios que se vayan produciendo.	2
19	Vigilar de cerca la evolución en lo relativo a la comercialización y privatización de aeropuertos y ANSP, recogiendo información de los Estados sobre el grado de aplicación de las políticas sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea, y publicar actualizaciones periódicas de dicha información en forma de suplemento del Doc 9082.	

PRIORIDAD BAJA		
20	Continuar elaborando orientaciones sobre criterios para los Estados con respecto a la reglamentación económica del transporte aéreo y cuestiones emergentes de importancia mundial, comprendida la aviación corporativa	3
21	Prestar asistencia con la ratificación del MC99, si así lo solicita un Estado	3

^{i i} Argentina, Aruba, Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

ⁱⁱ Nota de Estudio C-WP/14044 del 19/4/13, CONSEJO — 199º PERÍODO DE SESIONES Asunto núm. 15.2: Reglamentación de los servicios de transporte aéreo internacional - RESULTADOS DE LA SEXTA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO- (Nota presentada por el Secretario General)

Organización de Aviación Civil Internacional
NOTA DE ESTUDIO

Cuestión 42:**Aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea**

**NUEVOS ELEMENTOS PARA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA
AEROPORTUARIA, NAVEGACIÓN AÉREA, E IMPUESTOS SOBRE EL
TRANSPORTE AÉREO**

(Nota presentada por Ecuador)

RESUMEN:

La presente nota, señala las condiciones y afectación de los cargos por servicios en la aplicación de los derechos aeroportuarios, de navegación aérea e impuestos para el usuario final; es esencial determinar nuevos enfoques y medidas, que permitan fortalecer y potenciar el sistema del transporte aéreo dentro de nuevas perspectivas, directamente reflejadas ante la implantación e inversión de infraestructura aeroportuaria y de navegación aérea por parte de sus administradores y de parte de los Estados, así como los impuestos sobre el transporte aéreo. Al respecto, se hace necesario considerar los conceptos de responsabilidad social y servicio aéreo amigable; es así que los mercados de negocios y turísticos aprecian los vuelos de bajo costo, conectividad, continuidad y accesibilidad de puntos de conexión no atendidos y hacia lugares de atracción turística.

Propuestas a la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a. Considerar la presente Nota de Estudio;
- b. Apoyar los esfuerzos de los Estados para establecer nuevos enfoques para la gestión y administración de infraestructura de aeropuertos y de los servicios de navegación aérea, con relación de la transparencia de costos en relación al desarrollo del sistema de transporte aéreo; y,
- c. Propender y recomendar para que la OACI a través del Grupo de Expertos, considere los elementos de: responsabilidad social, servicio aéreo amigable y de adecuada conectividad en los textos de modificación y actualización de orientación documental.

Referencia:

Doc. 9082.- Políticas OACI Sobre Derechos Aeroportuarios y Servicios de Navegación Aérea
Doc. 9161.- Manual OACI sobre Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea
Doc. 9562.- Manual OACI sobre Aspectos Económicos de los Aeropuertos

1. INTRODUCCION

1.1. La vigilancia económica tiende al equilibrio entre los intereses en el suministro de servicios aeroportuarios y de los ANSP, donde los proveedores de servicios aeroportuarios y de navegación aérea, responden con los objetivos de política pública que pretenden y obtienen: minimizar prácticas anticompetitivas o abuso de la posición dominante que puedan tener; evitar la discriminación y lograr la aplicación de transparencia en la aplicación de los derechos; propender que las inversiones y capacidad de servicios aeroportuarios y de navegación aérea respondan a la demanda actual y futura de manera eficiente, capaz proteger los intereses de los usuarios.

2. ANALISIS

2.1. La mayoría de aeropuertos y proveedores servicios de navegación aérea aplican procedimientos impositivos que les permiten aumentar los derechos aeroportuarios y de navegación aérea, por momentos de manera indiscriminada; siendo más notorio en el caso de los aeropuertos concesionados, en lo cuales se calcula una mayor magnitud de recargos e impuestos para incrementar sus ingresos tanto de fuentes aeronáuticos como no aeronáuticos, por ende estos en el comportamiento de tráfico reflejan la reducción en la demanda y la limitación de mercados aéreos. La importancia del transporte aéreo es lograr la conectividad y el desarrollo económico de los países.

2.2. Es substancial, examinar enfoques, perspectivas y ordenamientos para que los operadores y usuarios logren enfrentar estos impedimentos, a fin de que no se limiten en la selección de determinados aeropuertos y un número condicionado de rutas.

2.3. El establecimiento de políticas y procedimientos, se deben enfocar con elementos como es el manejo del negocio del transporte aéreo o con un perfil nuevo en el concepto de responsabilidad social y amigable, es así que los mercados de negocios y turísticos aprecian los vuelos de bajo costo, continuidad de frecuencias y accesibilidad de puntos de conexión y lugares de atracción turística. Mercados que actualmente se incorporan como uno de los niveles para el desarrollo del transporte aéreo, para que los Estados provengan con cautela al tratar de compensar déficits de ingresos, sin dejar de tener en cuenta el impacto del aumento de los derechos para los explotadores de aeronaves y los usuarios finales.

2.4. Respetando el equilibrio de intereses de los administradores de los aeropuertos y de los ANSP, de los explotadores de aeronaves y los usuarios finales, dado lo trascendental y vital del sistema de transporte aéreo para los Estados, así como su predominio en el desarrollo y reciprocidad económica, cultural y social entre Estados. Esto se aplica particularmente en períodos de problemas económicos. Los Estados deben enfocar una mayor cooperación entre los aeropuertos y proveedores de la navegación aérea, operadores aéreos, para asegurar que las conflictos económicos que todos enfrentan sean compartidas en forma razonable.

- 2.5. Los explotadores aéreos podrán acceder a más mercados proveyendo un buen servicio a los pasajeros para fidelizar a sus usuarios, con operaciones seguras, puntuales, ofreciendo continuidad de frecuencias, deben incentivar ingreso efectivo de clientes potenciales con una adecuada accesibilidad tarifaria, posibilitando incrementar los niveles de ocupación de las aeronaves, reduciendo costos, las rutas dejarían de ser poco atractivas llegando a ser razonablemente rentables, de esta forma se mejoraría la conectividad del país.
- 2.6. Es importante considerar que los aeropuertos responden a la conectividad de países y las diferentes regiones, de ahí la importancia, de allí que es trascendente considerar nuevos conceptos en el manejo de infraestructura aeroportuaria y aeronáutica en la administración de aeropuertos con aplicación ambiental y amigables, capaz que reflejen la reducción de costos, para que se establezca el manejo de cargos y tarifas en el concepto de responsabilidad social y que permitan en el mediano plazo fidelizar el mercado.
- 2.7. Mejorar la conectividad interna y externa, que se constituye como un elemento fundamental en el desarrollo ordenado y sostenido del transporte aéreo. La operación de rutas bajo el concepto de conciencia social desarrollando nuevos mercados la contribución sería enorme, mejorando conectividad, entre varios puntos, no es precisamente para enriquecerse, se entiende que la operación de rutas rentables o tráficos vertebrales deberían estimular la continuidad y accesibilidad del transporte aéreo, mediante la explotación con aeronaves de menor capacidad para incentivar aquellos puntos con demanda exploratoria o mercados no atendidos o con rentabilidad mínima; aspectos estos, que representan desafíos para algunos Estados.
- 2.8. La capacidad de las flotas de aeronaves y un determinado número de equipos deberían ser ajustados en proporción a la cantidad de la demanda; generalmente en rutas que son con baja rentabilidad y donde hay poca demanda; por consiguiente, convendrían ser operadas con aviones pequeños, sin desperdiciar espacio, ni combustible.
- 2.9. Es importante establecer prioridades para la economía de los Estados y del sector privado la inversión aeroportuaria, considerando que a veces resulta insuficiente la cantidad de aeropuertos y servicios de navegación aérea, por su elevado costo de y el conflicto para contar, contratar y mantener suficiente personal especializado. De ahí lo trascendental de que la imposición de derechos, únicamente sean con respecto a servicios y funciones que se proporcionan para operaciones de aviación civil, o con relación directa a los servicios provistos y en que en definitiva son de beneficio para los Estados y para sus usuarios.

3. RECOMENDACIÓN:

Se invita a la Asamblea a:

- a) Tomar nota de la información contenida en esta Nota de Estudio.

- b) Establecer y apoyar esfuerzos para que el sistema del transporte aéreo se desarrolle dentro del ámbito de la responsabilidad social, amigable y propiciando una adecuada conectividad.

- c) Propender y solicitar a la Asamblea para que la OACI a través del Grupo de Expertos, analice y considere los elementos de: *responsabilidad social, servicio aéreo amigable y de adecuada conectividad* en los documentos, manuales, circulares y resoluciones OACI durante la modificación y actualización de orientación documental, entre otros:

Doc. 9082.- Políticas OACI Sobre Derechos Aeroportuarios y Servicios de Navegación Aérea.

Doc. 9161.- Manual OACI sobre Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea

Doc. 9562.- Manual OACI sobre Aspectos Económicos de los Aeropuertos