

**DÉCIMA NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/19)**

(Río de Janeiro, Brasil, 25 al 27 de abril de 2007)

RESUMEN

Lugar y fecha de la reunión

1. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) celebró su décima novena reunión entre los días 25 y 27 de abril de 2007 en los Salones Bronze, Ouro y Prata del Hotel Novo Mundo, de la ciudad de Río de Janeiro, Brasil.

Ceremonia de apertura

2. El Sr. Franklin Nogueira Hoyer, Gerente General de Relaciones Internacionales de la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil (ANAC), presentó el discurso de orden, dando la bienvenida a todos los participantes y declarando inaugurada la reunión (**Adjunto 1**).

Coordinación, Secretaría y participantes

3. El Sr. Franklin Nogueira Hoyer, también fue elegido Coordinador de la reunión, la Secretaría estuvo a cargo del señor Marco Ospina, Secretario de la CLAC y participaron en la reunión 60 delegados representando a 12 Estados miembros, 1 Estado observador, 3 organismos internacionales y 2 líneas aéreas. La lista completa de participantes figura como **Adjunto 2**.

Orden del Día

4. El Grupo de Expertos adoptó el Orden del Día presentado por la Secretaría, tal como se detalla en el **Adjunto 3** del presente Informe.

Cuestión 1 del
Orden del Día: **Transporte y Política Aérea.**

Cuestión 1.1 del
Orden del Día: **Liberalización intrarregional de derechos de tráfico**
• *Actualización de la Resolución A16-15 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo” (Colombia)*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19–NE/02

5. El Experto de Colombia, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19–NE/02, en la que se sometía a consideración del Grupo un examen preliminar de las políticas de transporte aéreo de algunos Estados miembros de la CLAC y se invitaba, tanto a las Delegaciones como a la Secretaría, a decidir sobre la dirección en que debía orientarse la labor futura en esta importante materia.

6. Durante la presentación de la nota, destacó que a nivel mundial se observa un progreso considerable en la liberalización de acceso a los mercados, tendencia que, con mayor énfasis se lograba a nivel regional y subregional. Destacó asimismo, que la experiencia del último decenio también había confirmado que los regímenes de reglamentación bilateral, regional y multilateral, basados en el Convenio de Chicago, podían coexistir y adaptarse a los diferentes enfoques de la reglamentación del transporte aéreo y sobre la base de los mismos, se podía perseguir la liberalización en función de las necesidades, objetivos y circunstancias de cada Estado.

7. Además, realizó una evaluación numérica de los acuerdos “cielos abiertos” concertados a nivel mundial, los mismos que generalmente preveían derechos de ruta y explotación sin restricciones y de tercera, cuarta, quinta y sexta libertades del aire. Muchos de ellos también comprendían derechos de séptima libertad, especialmente en los servicios de carga exclusiva. En resumen, se notaba una tendencia paulatina a la liberalización del transporte aéreo.

8. En lo relacionado a la región latinoamericana, destacó las iniciativas de integración y flexibilización del tráfico y los acuerdos alcanzados en Fortaleza, la Asociación de Estados del Caribe y la Comunidad Andina de Naciones. Resaltó que todavía existen algunos Estados con políticas conservadoras, sin embargo, la tendencia a la liberalización se veía irreversible.

9. Informó al Grupo que Colombia, en su calidad de Punto Focal, con apoyo de la Secretaría, había solicitado a los Estados miembros información respecto a la política aérea de cada uno y sus intereses en materia de suscripción de acuerdos del transporte aéreo, habiendo recibido respuesta de 10 Estados (Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, Honduras, Panamá, Perú y Paraguay) y presentó una tabla que contenía el resumen de la información recibida, producto de la cual se concluía que cuatro Estados promovían una política aérea de gran libertad (Chile, Paraguay, Panamá y Perú), otros cuatro (Argentina, Brasil, Colombia y Cuba) mantenían esquemas mas regulados con control de acceso a los mercados y negociación de derechos de tráfico sobre la base de reciprocidad. De los otros dos Estados que contestaron (Ecuador y Honduras), no se disponía de información en el primer caso porque estaban en proceso de reestructuración de su política y en el otro porque se solicitó mayor información.

10. Terminó la presentación de la nota invitando a los Expertos a intercambiar criterios sobre la política aerocomercial latinoamericana, discutir los temas de mayor interés aerocomercial y presentar propuestas para actualizar la Resolución A16-15. De igual manera, observó que esta carga de trabajo del Grupo exigía la realización de otra reunión del GEPEJTA en el presente período y que se encargue a la Secretaría las coordinaciones pertinentes.

11. Durante el debate, los Expertos observaron la necesidad de homogeneizar el cuadro presentado por Colombia como adjunto de su nota de estudio sobre acceso a los mercados y establecer, si es necesario, escenarios de gradualidad en camino a la liberalización.

12. Por otro lado, varios Estados, al tiempo de reconocer el trabajo desarrollado por Colombia informaron que estaban cambiando sus políticas y los tratados bilaterales suscritos, en todo caso, dichos cambios en su mayoría apuntaban a una mayor apertura y flexibilización.

Conclusión:

13. El GEPEJTA, luego del debate, resolvió lo siguiente:

- a) Encargar a Colombia (Punto Focal) la reestructuración del cuadro sobre “acceso a los mercados-Estados miembros de la CLAC”, con las sugerencias recibidas durante el debate, en lo concerniente a homogeneización y estandarización de los rangos de flexibilización;
- b) encargar a los Estados que revisen sus acuerdos bi y multilaterales para que, en la próxima reunión sus Expertos, puedan informar sobre la situación actual y sus perspectivas a futuro;
- c) encargar a la Secretaría el desarrollo de una matriz que concentre, de forma estructural y gráfica, la información de los Estados, de tal forma que permita analizar el comportamiento de la tendencia a nivel regional;
- d) en base a la información señalada anteriormente proceder, en la próxima reunión, a la modificación de la Resolución A16-15; y,
- e) encargar a la Secretaría que coordine una nueva reunión del GEPEJTA para finales del 2007 o principios del 2008, teniendo en cuenta la carga de trabajo del presente período.

Cuestión 1.2 del**Orden del Día:****Sistema Estadístico Integrado****Informe de la primera reunión del Grupo *ad hoc* encargado de desarrollar un “Sistema Estadístico Integrado”**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/03

14. Por decisión del GEPEJTA, el día lunes 23 de abril se reunieron los miembros del Grupo *ad hoc* encargado de desarrollar un “Sistema Estadístico Integrado” y sobre la base de la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/03 presentada por la Secretaría, en su calidad de Ponente, resolvieron someter al GEPEJTA las siguientes conclusiones:

- a) Encargar a Colombia, en su calidad de “Punto Focal”, la elaboración de los “términos de referencia” para el trabajo del Grupo, considerando: Información requerida, Variables a tener en cuenta, Definición de parámetros, Fuentes de información (principal líneas aéreas), Coordinación interna de usuarios del sistema, Automatización del envío y recepción de datos y Simplificación de procedimientos;
- b) que los términos de referencia preparados por Colombia se envíen a la Secretaría, a más tardar el 6 de julio de 2007, y que, por la misma vía, los Expertos hagan llegar sus comentarios, hasta el 6 de agosto. Se mantendrá una nueva reunión del Grupo aprovechando la realización del Tercer Coloquio de Transporte Aéreo previsto a realizarse en Isla Margarita, Venezuela, entre el 16 y 18 de octubre de 2007;
- c) COCESNA se ofrece a contribuir con Colombia realizando las pruebas técnicas de información estadística de tránsito aéreo e información de vuelo, así como, sobre el flujo de pasajeros, que viene realizando con TACA y COPA, esto como herramientas para la preparación del Sistema; y,

- d) la Secretaría tomó nota de la información proporcionada por los Expertos de Cuba, Bolivia y Uruguay para verificar y actualizar el registro de reportes del sistema estadístico de la CLAC e introducirlo en su página web.

Cuestión 1.3 del
Orden del Día:

Venta de Pasajes por Internet
Informe de la primera reunión del Grupo *ad hoc* encargado de analizar el
tema de “Venta de Pasajes por Internet”

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/04

15. Por decisión del GEPEJTA, el día martes 24 de abril se reunieron los miembros del Grupo *ad hoc* encargado de analizar el tema de “Venta de Pasajes por Internet” y, sobre la base de la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/04 presentada por Brasil en su calidad de “Ponente”, resolvieron someter al GEPEJTA las siguientes conclusiones:

- a) Que este tema debía ser estudiado con más profundidad. Los Miembros del Grupo *ad hoc* deberán enviar al Ponente del Grupo (Brasil), con copia a la Secretaría, hasta el 16 de julio (intercambio de información) y 19 de septiembre (verificación final) de la información sobre los siguientes temas: Condiciones de venta, Relaciones con organismos de defensa del consumidor, Incumplimiento del contrato, Responsabilidad de la venta, Fiscalización del “site”, Transparencia, Jurisdicción y competencia; y,
- b) que la próxima reunión del Grupo *ad hoc* se realizará aprovechando la reunión del Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo (Isla Margarita, Venezuela, 16 al 18 de octubre de 2007).

Cuestión 1.4 del
Orden del Día:

Participación de la CLAC en el 36° período de Sesiones de la Asamblea de la
OACI (Montreal, Canadá, 18 al 28 de septiembre de 2007) (Secretaría).

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/05

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/19-NI/01

16. Al tratar este punto del Orden del día, la Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/05, la cual incluía la “Directriz de procedimientos para las reuniones de coordinación de la CLAC en las Conferencias Mundiales de la OACI” y el proyecto de “Guía de Orientación” que, de manera resumida, permitirá a las delegaciones orientarse respecto a las posiciones y/o acciones a tomar en la discusión de temas de interés regional, tomando como base el Orden del Día de la Asamblea de la OACI (Montreal, Canadá, 18 al 28 de septiembre de 2007) y los acuerdos alcanzados en el seno de la CLAC con anterioridad a la Asamblea.

17. Al analizar la “Guía de orientación” (**Adjunto 4**), instó a los Estados que deseen preparar Notas de estudio, lo hagan con suficiente antelación y presentarlas en la próxima reunión del Comité Ejecutivo (Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, julio 2007) con el propósito de definir posiciones y concretar acciones respecto a los temas que se vayan a discutir en el transcurso de dicha Asamblea.

18. Sobre este particular, informó también que el día 28 de noviembre de 2006, una Delegación de la CLAC se reunió por separado con Representantes de la Conferencia Europea de Aviación Civil, de la Comisión Africana de Aviación Civil y de la Comisión Árabe de Aviación Civil para

discutir, entre otras cosas, el apoyo mutuo para los Estados de sus respectivas regiones que se presentarán en las Elecciones del Consejo de la OACI. Respecto a las “Cuotas atrasadas” con la OACI, exhortó a los Estados a que se pongan al día lo antes posible para evitar que se les impida el voto durante la Asamblea.

19. Informó asimismo, que el Presidente de la CLAC ya había remitido a los Presidentes de los otros Organismos la lista de Estados miembros que participarán en las elecciones del Consejo de la OACI, de conformidad al siguiente detalle:

Grupo I	Brasil
Grupo II	México, Argentina y Venezuela
Grupo III	Ecuador, Uruguay, El Salvador y República Dominicana

20. Por otro lado, sobre la política de cooperación técnica de la OACI, recordó que la Asamblea de la CLAC aprobó un pedido de Panamá, en el sentido de presentar una nota de estudio tendiente a que se modifique la Resolución sobre la asistencia que dicha Organización brinda a Organismos independientes que no forman parte de la autoridad aeronáutica, esto debido a que, en muchas oportunidades la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI suscribió acuerdos y desarrolló proyectos en algunos Estados directamente con el organismo, sin informar a la autoridad aeronáutica.

21. Considerando que el Ecuador forma parte de la plancha de la CLAC, la Experta de dicho país agradeció el apoyo de los Estados miembros e informó que la Autoridad Aeronáutica estaba trabajando sobre este tema y que en los próximos meses se designará a la persona que representará al Ecuador. Asimismo, dio a conocer que la estructura orgánica o funcional de la Autoridad Aeronáutica Ecuatoriana se había modificado, constituyéndose el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y una Subsecretaría de Aeropuertos y Transporte Aéreo, de la cual pasaba a depender el Consejo y la Dirección Nacional de Aviación Civil.

22. A continuación la Representante de la FAA (*Federal Aviation Administration*) se refirió a la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/19-NI/01 en la que se hacía relación al “Sistema Europeo de Comercio de Emisiones y los Operadores Aéreos no Europeos” (**Adjunto 5**) que, entre otras cosas, cuestionaba la propuesta de legislación para extender el sistema europeo de comercio de emisiones a la aviación civil (ETS en sus siglas en inglés); el objetivo de esta propuesta sería la participación obligatoria de operadores aéreos de Estados no miembros de la Unión Europea (UE) volando hacia y desde los territorios de dicha unión en el año 2012 ó un año después de que la medida entre en funcionamiento para los vuelos que operan dentro de la UE. Esto se consideraba como una medida unilateral y se alejaba de la política de la OACI pues se pretendía establecer un esquema de comercialización de emisiones de manera extraterritorial.

23. También se hacía notar que la propuesta de la UE adolecía de muchos cuestionamientos sobre derecho internacional público que incumplía el Convenio de Chicago, convenios bilaterales de transporte aéreo y la soberanía de los Estados, ignorando además los principios de consenso que a lo largo del tiempo ha desarrollado la OACI, afectando a aerolíneas de los países en vías de desarrollo a cumplir metas que se apartaban del Protocolo de Kyoto.

24. Al tomar conocimiento de la nota presentada por la representante de la FAA, la Experta de Panamá sugirió que la CLAC, en consideración de la preocupante situación de este tema exprese su preocupación a través de una comunicación de la Presidencia sobre la afectación que puede causar a los Estados miembros y sus aerolíneas la decisión de la Unión Europea, resaltando además el rol que debe cumplir la OACI en este tema y cuestionando cualquier medida unilateral que afecte al transporte aéreo. Esta propuesta fue acogida favorablemente por el Grupo de Expertos y se acordó solicitar al Presidente de

la CLAC que, previa coordinación con los Miembros del Comité Ejecutivo, envíe una comunicación a la Unión Europea expresando la preocupación de los Estados miembros sobre este asunto.

Conclusión

25. Luego de tomar conocimiento de la información proporcionada, el GEPEJTA acordó:

- a) Que en las reuniones que medien entre ésta y la Asamblea de la OACI (LXXII Comité Ejecutivo), los Estados aporten ideas para introducirlas en la “Guía de Orientación” e intercambien criterios para fijar la posición regional en cada punto del Orden del Día;
- b) que es necesario disponer, con suficiente antelación, las notas de estudio que los Estados miembros pretendan presentar a la Asamblea de la OACI, con el fin de gestionar el apoyo del restos de Estados;
- c) encargar a Brasil y Argentina la preparación de un proyecto de Nota de estudio, en su calidad de Estados miembros del CAEP, y hacerla llegar a la Secretaría hasta finales del mes de junio, antes de la reunión del Comité Ejecutivo;
- d) sugerir al Comité Ejecutivo que inste a los Estados a pagar las cuotas pendientes con la OACI, si las tuvieran, de tal forma que puedan ejercer su derecho al voto sin complicaciones;
- e) sugerir al Comité Ejecutivo la aplicación de la “Directriz de Procedimientos para las reuniones de coordinación de la CLAC en las Conferencias Mundiales de la OACI” durante la próxima Asamblea y que, en su próxima reunión, designe a los Puntos Focales para las diferentes comisiones de la Asamblea de la OACI; y,
- f) Solicitar al Presidente que, en coordinación con los miembros del Comité Ejecutivo, envíe una comunicación a la UE expresando la preocupación de la CLAC sobre el ETS.

Cuestión 1.5 del Orden del Día:

Coloquio del transporte aéreo 2007

- *Arreglos para la realización del Tercer Coloquio regional del transporte aéreo (Isla de Margarita, Venezuela, mayo de 2007) (Secretaría).*

26. En este punto del Orden del Día, la Secretaría informó al Grupo de Expertos que, por razones ajenas a la voluntad del país sede, el Coloquio se había pospuesto para realizarse entre el 16 y el 18 de octubre de 2007. De igual manera, informó que Brasil, Chile y Paraguay habían enviado propuestas de temas a incluirse en la agenda del citado Coloquio.

Conclusión

27. El Grupo tomó nota de la información proporcionada y algunos Expertos se comprometieron a enviar a la Secretaría sus sugerencias respecto a los temas a considerar en la agenda del Coloquio.

Cuestión 2 del**Orden del Día:** **Gestión aeroportuaria y medio ambiente.****Cuestión 2.1 del****Orden del Día:** **Posición CLAC en materia de medio ambiente (Asamblea OACI)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/07

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/08

28. La Secretaría, en representación de México, Punto Focal sobre gestión aeroportuaria y medio ambiente, presentó las Notas de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/07 y CLAC/GEPEJTA/19-NE/08. En la primera, se consideraba conveniente tener un diagnóstico sobre las actividades de carácter voluntario que vienen desarrollando los Estados miembros para reducir o mitigar los GHG de la aviación regional y disponer de información que permita establecer una posición regional para la Asamblea de la OACI en base a un cuestionario elaborado por dicha Organización. Las respuestas a dichos cuestionarios, según el Punto Focal, también podrían tenerse en cuenta para la elaboración de una nota más amplia sobre la posición regional en materia de medio ambiente.

29. La segunda Nota, presentada por el Punto Focal, se refería al informe de la Séptima reunión sobre el Comité de Protección del Medio Ambiente en la Aviación (CAEP/7) y en ella, se hacía referencia a las 16 reglamentaciones que propuso la reunión, entre las que se destacaban las propuestas de enmienda al Anexo 16, Volumen 1 y Volumen 2 cuya intención era la actualización de procedimientos de certificación. El texto de las recomendaciones de enmienda del CAEP sobre normas, métodos recomendados y procedimientos (RSPP) se acompaña al presente informe como **Adjunto 6**. De igual manera, la Nota de estudio presentada se refirió a la labor futura del CAEP, que destaca la importancia de mejorar la comunicación de las actividades ambientales de la OACI y la forma en que deberían presentarse las orientaciones sobre el comercio de derechos de emisión en cuyo documento debería constar que la mayoría de los Estados miembros del Consejo de la OACI habían rechazado el enfoque no basado en acuerdos mutuos para la inclusión de la aviación en planes de comercio de derecho de emisión. Esta nota de estudio proponía a los Expertos sus opiniones sobre las recomendaciones hechas por el CAEP, particularmente aquellas no referidas a enmiendas del Anexo 16 (Tabla de referencia se adjunta como **Adjunto 7**).

30. Por otro lado, el Experto de Brasil se refirió a la Nota Informativa CLAC/GEPEJTA/19-NI/02 sobre la Séptima reunión plenaria del Comité de Protección del Medio Ambiente en la Aviación (CAEP/7) e hizo alusión, uno por uno, a los ítems de la agenda, esto es: cambios en el volumen II del Anexo 16, medidas basadas en el mercado, cobro de tarifas relacionadas a las emisiones, ruido aeronáutico, trabajos futuros del CAEP y pasos que seguirá Brasil en el seno de dicho Comité.

31. De igual manera, el Grupo tomó conocimiento de la nota informativa CLAC/GEPEJTA/19-NI/09 presentada por la IATA en la que informaba que dicha asociación venía liderando la respuesta de la industria en los temas medioambientales para ser un llamado a los Gobiernos proveedores de combustible y fabricantes para que asuman su rol en el tema, teniendo en cuenta el cambio climático y que las emisiones CO₂ constituyen apenas el 2 % del total de emisiones generadas a nivel mundial. Informó que se ha creado un grupo de acción que viene desarrollando una campaña de comunicación a nivel mundial para impulsar un lobby político y relaciones públicas en el que tenían apoyo de ACI, CANSO, AEA y la industria manufacturera. De igual manera, invitaban a la CLAC a expresar su preocupación y rechazo a una eventual aplicación de la UE/ETS a las líneas Latinoamericanas que operan hacia y desde Europa.

Conclusión

32. El Grupo de Expertos tomó nota de la información presentada y decidió lo siguiente:
- a) Encargar a la Secretaría que recopile la información de las encuestas propuestas en la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/07;
 - b) solicitar a los Expertos sus opiniones respecto a las recomendaciones del Comité de Protección del Medio Ambiente y la Aviación (CAEP); y,
 - c) encargar a Brasil y Argentina que, hasta finales del mes de junio, haga llegar a la Secretaría un proyecto de nota de estudio que recoja la posición regional en materia de medio ambiente, para presentar durante el 36° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI.

Cuestión 3 del Orden del Día:

Capacitación.

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/10

33. La Experta de Panamá inició su presentación recordando que la XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Ciudad de Panamá, Panamá, 6 al 9 de noviembre de 2006) había incluido en el Plan Estratégico de Actividades (2007-2008) la “capacitación profesional” del personal de los Estados y actividades conexas al transporte aéreo. Recordó asimismo, que ésta había sido una tarea permanente de la CLAC, que fue asignada a Panamá como Punto Focal.

34. Destacó que la formación y perfeccionamiento del personal aeronáutico debía cumplir estándares internacionales y constituía un prerrequisito indispensable para la que la aviación civil regional continúe desarrollándose de manera segura y ordenada, en cumplimiento de la responsabilidad del Estado.

35. En ese orden de ideas, Panamá presentó a consideración del GEPEJTA las prioridades que debían responder a un diagnóstico regional sobre centros de instrucción, armonización de programas, divulgación de cursos y reactivación del Instituto Panamericano de Aviación Civil (IPAC). Durante la presentación, destacó que era necesario sacar provecho de los distintos mecanismos de financiamiento y de organizaciones que patrocinen becas para funcionarios de los Estados miembros e igualmente que era necesario lograr que la CLAC genere ingresos adicionales como producto de la capacitación para apuntalar su presupuesto, evitando erogaciones adicionales de los Estados.

36. En función de lo expuesto, propuso que la CLAC se constituya, entre otras cosas, como gestor de cursos y seminarios para los Estados miembros desarrollando un diagnóstico de las necesidades de capacitación, en función de la cual debería determinarse las prioridades para desarrollar los eventos que sean necesarios. Asimismo, se comprometió a apoyar a la Secretaría en el desarrollo de una encuesta que identifique las necesidades de tal forma que sean los propios Estados los que determinen la priorización de los cursos y seminarios deseados.

37. En la misma línea, se refirió a las becas para los funcionarios de las autoridades de aviación civil, particularmente en la divulgación y seguimiento de las mismas para evitar que se pierdan, por lo que era muy importante la identificación de necesidades que permitiría coordinar con los organismos oferentes, becas en eventos relacionados a la prioridad de necesidades de la región.

38. Sugirió asimismo crear una base de datos en la Secretaría de la CLAC con el levantamiento de información sobre instructores, cursos disponibles, infraestructura y demás recursos, comprometiéndose a enviar durante el mes de mayo, a la Secretaría, un formato para recopilar la información del tema.

39. Para terminar, sugirió que se establezcan directrices sobre la gestión de los puntos focales y los Estados que apoyan a los mismos en el desarrollo de las Macrotareas.

40. A continuación, el Sr. Jorge Zavala, representante del Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica (ICCAE) (**Adjunto 8**) realizó una presentación sobre el trabajo que desarrolla COCESNA (Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea), en el marco de la cual se constituyó la unidad de formación con sede en El Salvador y como producto de éste, la conformación del ICCAE. Presentó información detallada del Plan Maestro Estratégico 2005-2009, sus servicios de capacitación, asistencia técnica y tecnológica, así como por cada uno de los programas y modalidades de capacitación en cada una de las áreas que ofrecen cursos. Para terminar, detalló la infraestructura disponible y el convenio realizado con la IATA. Como corolario se comprometió a proporcionar a la CLAC un número de becas dentro del programa de trabajo del Instituto.

Conclusión

41. Como conclusión de este punto del Orden del Día, el Grupo de Expertos acordó:

- a) que Panamá, en su calidad de Punto Focal, hará llegar a la Secretaría durante el mes de mayo una encuesta para desarrollar un diagnóstico sobre las necesidades de capacitación a nivel regional;
- b) que Panamá hará llegar a la Secretaría durante el mes de mayo una propuesta para crear una base de datos sobre instructores, planes de estudio, infraestructura y demás recursos para la capacitación; y,
- c) que COCESNA, con su afán de apoyar las iniciativas capacitación regional, pondrá a disposición de la Secretaría de la CLAC un número de becas para cursos que se dicten dentro de su programa de trabajo.

Cuestión 4 del

Orden del Día: Navegación aérea.

42. En este punto del Orden del día, el Experto de COCESNA realizó una presentación (**Adjunto 9**) denominada “ejemplo de integración y cooperación regional” mediante la cual se dio a conocer los resultados obtenidos por COCESNA en la gestión y prestación de servicios de navegación aérea en el espacio aéreo centroamericano destacando los beneficios, oportunidades, niveles de seguridad y retos. Enmarcó su presentación en aspectos constitutivos, organizacionales, presentación CNA/Seguridad Operacional y conclusiones, destacando el sistema integrado de gestión de COCESNA (SIGC) que partía de la premisa de que *“como organización no debemos gestionarnos y prepararnos solamente para cumplir con las auditorías, cuando la gestión de seguridad, calidad y eficiencia debe ser parte de la cultura del día a día de la organización, actuando proactivamente”*.

43. A continuación, el Director General del Departamento de Control del Espacio Aéreo de Brasil (DECEA) realizó una presentación (**Adjunto 10**) sobre el Sistema de Control del Espacio Aéreo Brasileiro y sobre el Instituto de Control del Espacio Aéreo, cuya misión era la capacitación del recurso humano que presta sus servicios en la navegación aérea. Su presentación se circunscribió a dar una visión general del organismo central, la distribución geográfica, el área de responsabilidad, las características del espacio aéreo, la relación sistémica y la integración civil/militar. Asimismo, se refirió al sistema X-4000, al equipamiento, a la FIR brasilera y sus alteraciones y los sistemas CNS/ATM con sus programas CGNA, CARSMMA, GNSS, DATACOM, ADS/CPDLC y el cronograma de implantación. Para terminar se refirió a la formación del recurso humano sobre la base del instituto de control del espacio aéreo.

44. Durante el debate, el representante de IATA expresó su preocupación por los problemas que las líneas aéreas internacionales venían enfrentando respecto a la transición civil-militar, los mismos que abarcaban temas de índole laboral, político y técnico. Además del incremento del 13 % en las tasas de protección al vuelo durante el 2005 y el 36 % en el 2006.

45. Con respecto al crecimiento, el Experto de Brasil refirió que se tenía un planeamiento del crecimiento del 6 % al 8 % al año, y que no se podía incrementar más el número de controladores en la fuerza aérea ya que la ley no lo permitía. En cuanto el Congreso de Brasil no permita que haya una mayor cantidad de militares para el control de tránsito aéreo no podían incrementar el número que establece la Ley. Asimismo, informó que Brasil tiene un déficit de aproximadamente 600 controladores, por lo cual se están formando para el 2007, 340 y aproximadamente 300 para el año próximo. Se debía tener en cuenta además, que los resultados se verán recién en el 2009, pues no es posible formar personal en más corto tiempo caso contrario se comprometería la seguridad.

46. Por otro lado, informó que la capacidad de servicio de protección al vuelo era de 2100 por día y no era posible atender mayor número. Asimismo, dio a conocer que las decisiones eran tomadas conjuntamente por ANAC e INFRAERO, y que IATA puede participar en este grupo para coordinar los vuelos internacionales.

47. En función de lo expuesto por el Experto de Brasil, el Representante de las líneas aéreas agradeció la explicación y ofreció su participación para buscar una solución urgente a este problema, enfrentando las limitantes políticas.

48. El Grupo, teniendo en cuenta que el objetivo principal de la Macrotarea referida a la navegación aérea constituía el desarrollar un “sistema regional de cobro unificado”, solicitó a Brasil que en su calidad de Punto Focal de este tema, prepare para una próxima reunión una propuesta sobre la mejor alternativa para desarrollar dicho sistema para aplicación en América Latina.

Conclusión

49. El Grupo tomó nota de la importante información presentada por los dos expositores y acordó encargar a Brasil, que en su calidad de Punto Focal de este tema, prepare para una próxima reunión una propuesta sobre la mejor alternativa para desarrollar el “sistema regional de cobro unificado” para aplicación en América Latina.

Cuestión 5 del
Orden del Día:

Seguridad Operacional.

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/17

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/06

50. El Experto de Chile, en su calidad de Punto Focal, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/17 referente al análisis de la seguridad operacional en la región y la proposición para el cumplimiento del Plan Estratégico de Actividades aprobado por la XVII Asamblea de la CLAC (Panamá, noviembre de 2006). Durante su presentación, se refirió al análisis de la seguridad operacional en la región, teniendo en cuenta el origen del sistema de seguridad operacional y la situación actual del sistema y su relación con la CLAC; asimismo, presentó propuestas al Grupo de Expertos referidas a la definición de responsabilidades y atribuciones de los Puntos Focales, la modificación del Memorandum de Entendimiento OACI/CLAC, el estudio sobre la creación de una agencia de seguridad operacional, la creación de base de datos de cooperación técnica de la región (fase inicial de un futuro sistema de información aeronáutica), la búsqueda de acuerdos de seguridad operacional y la promoción y difusión de las acciones de seguridad operacional de la región. En consideración de la importancia de los temas planteados, se acompaña como **Adjunto 11** inextenso la nota presentada.

51. A continuación, el Representante de la IATA y ALTA presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/06 mediante la cual, ponía a consideración del Grupo el programa de auditoría de la seguridad operacional de IATA (IOSA), cuyo objetivo fundamental era mejorar la seguridad operacional de las aerolíneas y su eficiencia. Destacaba que IOSA ha adquirido una creciente importancia pues ya había realizado más de 280 auditorías hasta marzo de 2007. Este sistema se basaba en las disposiciones contenidas en los Anexos 1, 6 y 8 del Convenio de Chicago, así como en lo más relevante contenidos de las JAR/FAR (*Joint Aviation Regulations / Federal Aviation Regulations*) y en las mejores prácticas de la industria. Dio a conocer además, que el informe de la auditoría IOSA realizada a una aerolínea contiene información valiosa, no solamente para las demás aerolíneas que están iniciando o continuando acuerdos comerciales, sino también para los Estados; y recordó que durante el 35° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI se había enfatizado en la importancia de que los Estados hagan uso de los resultados de las auditorías realizados por IOSA para apoyar su rol de fiscalizadores de la seguridad operacional.

52. Terminó su presentación, solicitando a la CLAC que recomiende a sus Estados miembros adoptar las auditorías de IOSA como una herramienta complementaria de sus propios programas regulatorios de fiscalización de las DGAC's y exigir la auditoría de IOSA a todas las aerolíneas que operan hacia y desde sus respectivos Estados.

Conclusiones:

53. Durante el debate, la nota de estudio presentada por Chile recibió apoyo unánime del Grupo y acordó lo siguiente:

- a) Que la Secretaría elabore una propuesta donde se establezca claramente la responsabilidad y función de los "Puntos Focales", que deberá también considerar el procedimiento de coordinación con el sistema. Esta propuesta, debería presentarse a consideración del Comité Ejecutivo en su próxima reunión;
- b) Que Chile, en su calidad de Punto Focal, hará llegar a la Secretaría una proposición sobre la coordinación en materia de seguridad operacional;

- c) que los Expertos analicen las modificaciones propuestas del Memorándum de Entendimiento CLAC/OACI y envíen sus comentarios a la Secretaría;
- d) que se tome en cuenta como ejemplo, el “acuerdo constitutivo de una OMR” del GREPECAS como una aproximación, entre otras, para definir la institucionalidad de una futura Agencia de Seguridad Operacional, lo cual requeriría ser analizado con detenimiento para determinar si cumple o no con las expectativas en lo que a seguridad operacional se refiere y/o eventualmente mejorarlo;
- e) encargar a Chile que, como Punto Focal, envíe a los Estados una proposición más concreta respecto a la iniciativa señalada en el párrafo anterior antes de la próxima reunión del Comité Ejecutivo, previo opinión del resto de Estados para lo que debería establecerse un plazo de 30 días;
- f) exhortar a los Estados que envíen a la Secretaría la información necesaria para completar la base de datos sobre especialistas de seguridad operacional (operaciones, aeronavegabilidad y licencias), incluyendo de ser posible, la capacidad disponible, costos y condiciones. Esta información debería ser completada en un plazo no mayor de 45 días;
- g) que la CLAC, en conjunto con el Sistema Regional, elabore un plan de trabajo y una estrategia para iniciar conversaciones con otros Organismos, como la FAA y EASA, para suscribir acuerdos de reconocimiento en materia de seguridad operacional. Una vez aprobada dicha estrategia, debería conformarse una comisión integrada por el Presidente y Secretario de la CLAC, Presidente de la Junta de Sistema Regional de Seguridad Operacional y el Coordinador General y Estado Punto Focal de Seguridad Operacional;
- h) que el Plan de trabajo señalado debería estar concluido antes de la próxima reunión del Comité Ejecutivo y que la Secretaría se desempeñe como coordinador de esta tarea;
- i) encargar a Chile la elaboración de un programa de difusión esquematizado que se ejecutaría a partir del segundo semestre de 2007 como complemento a las acciones que realiza el sistema regional de la vigilancia de la seguridad operacional previo coordinaciones pertinentes; y,
- j) que la CLAC recomiende a sus Estados miembros considerar las auditorías IOSA como una herramienta complementaria de sus propios programas regulatorios de fiscalización.

Cuestión 6 del
Orden del Día:

Facilitación y Seguridad (FAL/AVSEC)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/12

54. En este punto del Orden del Día, el Sr. Daniel Riveiro, Experto de Brasil, realizó una presentación sobre el “Sistema de Gerenciamiento de Inspección Aeroportuaria” (SIGIA) cuyo objetivo

era dar a conocer a los especialistas de la región el funcionamiento y software que utiliza la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) en las inspecciones aeroportuarias y su aplicación (**Adjunto 12**).

55. Luego de una pequeña introducción, el expositor se refirió a la configuración de una inspección, los cuestionarios utilizados, el equipo de inspectores, el registro de las deficiencias, el seguimiento de la inspección y el informe de la inspección aeroportuaria (RIA) y el plan de acciones correctivas (PAC). De igual manera, se invitó a los participantes a observar objetivamente el procedimiento del sistema de gerenciamiento y la versatilidad del mismo en un computador instalado en la sala de reuniones.

56. Los Expertos, al observar el funcionamiento del sistema, consideraron de suma importancia para el desarrollo de las actividades e inspecciones aeroportuarias que contemplan conjuntamente los temas relativos a la seguridad y a la facilitación. En ese orden de ideas, y teniendo en cuenta el importante trabajo desarrollado por Brasil podía hacerse extensivo al resto de Estados, se sugirió que se ponga a disposición de la Secretaría de la CLAC el sistema, para implementarlo, si así se requiere, en otros Estados miembros, esto dentro del “programa de cooperación horizontal” que la CLAC viene desarrollando en su nuevo esquema de trabajo.

57. A continuación, el Representante de la Casa de la Moneda de Brasil, efectuó una presentación sobre elementos de seguridad que contienen los pasaportes brasileiros. Tema del cual tomó nota el Grupo de Expertos.

Conclusión

58. En consideración de lo expuesto, el Grupo acordó que Brasil ponga a disposición de la Secretaría de la CLAC el “Sistema de Gerenciamiento de Inspección Aeroportuaria” (SISGIA) para implementarlo, si así se requiere, en otros Estados miembros, esto dentro del “programa de cooperación horizontal” que la CLAC viene desarrollando en su nuevo esquema de trabajo.

Cuestión 6.1 del

Orden del Día:

Registro regional de auditores y especialistas FAL/AVSEC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/19

59. La Experta de Bolivia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/19 con los antecedentes de este tema, recordando que en la XVII Asamblea de la CLAC (Ciudad de Panamá, Panamá, noviembre de 2006) se aprobó el plan estratégico de la Comisión, cambiando la estructura tradicional de trabajo y encomendando a los Vicepresidentes liderar las Macrotareas en su calidad de “Puntos Focales”. Estos deberían establecer las prioridades notificando a la Secretaría los temas que deberían ser considerados en las diferentes reuniones estableciendo cronogramas de trabajo y presentando las notas de estudio pertinentes.

60. En función de lo expuesto, Bolivia, como Punto Focal de Facilitación y Seguridad, presentó a consideración del GEPEJTA la necesidad de contar con un registro regional de especialistas FAL/AVSEC, teniendo en cuenta que a partir del presente año la CLAC trabajará conjuntamente las dos materias. En ese orden de ideas, sometió al Grupo dos formatos para mantener una base de datos de los puntos de contacto de Facilitación y Seguridad.

Conclusión

61. Durante el debate, el GEPEJTA consideró que era necesario estandarizar y unificar los formularios, motivo por el cual solicitó a la Secretaría que realice esta tarea e informe al respecto antes de la próxima reunión del Comité Ejecutivo.

Cuestión 6.2 del Orden del Día:

Documentos de Viaje de Lectura Mecánica DVLM

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/20

62. La Experta de Bolivia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/20 recordando que durante el GEPEJTA/17 (La Habana, Cuba, abril de 2006) se acordó analizar con mayor profundidad el tema relacionado a la implementación de los pasaportes de lectura mecánica en la región y se solicitó a la Secretaría programar un Seminario-Taller sobre esta materia para el cual República Dominicana había ofrecido sede. Recordó asimismo que el Anexo 9 del Convenio de Chicago, entre otras cosas, establece que los Estados contratantes comenzarán a expedir únicamente pasaportes de lectura mecánica con arreglo a las especificaciones que figuran en el Doc. 9303, parte 1, antes del 1° de abril de 2010.

63. Con la nota de estudio, también presentó información sobre las nuevas especificaciones de la OACI establecidas en el Doc. 9303 y las nuevas normas y métodos recomendados del Anexo 9. Terminó su presentación recomendando al Grupo la recolección de información sobre avances y tecnología aplicada en la región, así como, gestionar la realización del Seminario-Taller sobre “DVLM” mencionado anteriormente.

Conclusión

64. Luego de la presentación de dicha nota, el Grupo de Expertos acordó:

- a) Solicitar a los Estados miembros que envíen a la Secretaría información referente a los avances y tecnología aplicada a la región sobre pasaportes de lectura mecánica; y,
- b) encargar a la Secretaría la realización de un Seminario sobre DVLM considerando el ofrecimiento de República Dominicana o aprovechando la realización de la Conferencia Latinoamericana FAL/AVSEC prevista a realizarse en el mes de noviembre.

Cuestión 6.3 del Orden del Día:

Posición de la CLAC con relación a los temas incluidos sobre FAL/AVSEC, en el Orden del Día Provisional del 36° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI (Montreal, Canadá, 18-28 de septiembre de 2007)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/21

65. La Experta de Bolivia, en su calidad de Punto Focal, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/21 recordando que, como en oportunidades anteriores, la CLAC participará en el 36° Período de Sesiones de la OACI y llevará una posición sobre diferentes temas del Orden del Día, presentando notas de estudio en los puntos de interés para la región. En ese sentido, sugirió al Grupo que

en los puntos relativos a la Facilitación y Seguridad la CLAC debería presentar una nota de estudio que de a conocer, entre otros asuntos, el trabajo desarrollado en la región, especialmente la nueva modalidad de trabajar conjuntamente los temas de Facilitación y Seguridad. En ese sentido, ofreció que en su calidad de Punto Focal elaboraría un proyecto de nota de estudio que lo presentaría en la próxima reunión del Comité Ejecutivo para incluir este tema en la “Guía de Orientación” que elabora la Secretaría antes de la Asamblea.

Conclusión

66. Luego de analizar la Nota de estudio, el Grupo de Expertos acordó:

- a) Encargar a la Secretaría que incluya los temas FAL/AVSEC en la “Guía de Orientación”;
- b) encargar a Bolivia que, en su calidad de Punto Focal, elabore un proyecto de nota de estudio y lo someta a consideración del Comité Ejecutivo en su próxima reunión; y,
- c) solicitar a los Estados que envíen sus comentarios al Punto Focal y a la Secretaría para la elaboración del proyecto de nota de estudio antes señalado.

Cuestión 6.4 del

Orden del Día:

Control de Calidad FAL/AVSEC en la Región

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/22

67. En su calidad de Punto Focal, la Experta de Bolivia sometió a consideración del Grupo la nota de estudio CLAC/GEPEJAT/19-NE/22, recordando que en la última reunión (La Habana, Cuba, abril de 2006), los Expertos coincidieron en disponer de una “Lista de Chequeo FAL/AVSEC”, la misma que fue elaborada por un Grupo *ad hoc*.

68. Recordó asimismo que durante la XVII Asamblea (Panamá, noviembre de 2006) se aprobó la Recomendación A17-02 referente a “Medidas para contribuir a la aplicación de una lista de chequeo FAL/AVSEC en las regiones CAR/SAM”, que contenía además la lista de chequeo antes señalada.

69. A continuación el Experto de la IATA presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/11 referente a los sistemas de administración de la seguridad (SEMS), documento en el que se explicaba el enfoque adoptado por la IATA para asegurarse que sus líneas aéreas adopten el SEMS en sus operaciones. Destacó, que el documento considera el rol de la administración en el ambiente de seguridad e identifica los beneficios que conlleva la aplicación de dicho sistema y destaca los beneficios que puede proporcionar en apoyo a la sostenibilidad del transporte aéreo y el cumplimiento del Anexo 17 del Convenio de Chicago.

70. Por propuesta del Experto de Brasil, el Grupo, al considerar las propuestas de la IATA, sugirió que la propia IATA organice seminarios en cada uno de los Estados que permita conocer con mayor profundidad el SEMS, de tal forma que los Estados, a futuro si lo estiman conveniente, puedan aprovechar el trabajo de la IATA como una herramienta adicional de inspección en materia AVSEC.

Conclusión

71. El Grupo acordó lo siguiente:

- a) que se aplique la Lista de Chequeo FAL/AVSEC en cada uno de los Estados miembros y que estos hagan llegar los resultados y comentarios con el propósito de establecer un diagnóstico de la situación en la región; y,
- b) que la propia IATA organice seminarios en cada uno de los Estados que permita conocer con mayor profundidad el SEMS, de tal forma que los Estados, a futuro y si lo estiman conveniente, puedan aprovechar el trabajo de la IATA como una herramienta adicional de inspección en materia AVSEC.

Cuestión 6.5 del Orden del Día:

Conferencia Latinoamericana FAL/AVSEC (Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, noviembre 2007)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/23

72. Con respecto a este tema, la Experta de Bolivia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/23 que contenía los antecedentes que motivaron la programación y realización de la “Conferencia Latinoamericana FAL/AVSEC” y dio a conocer que dicha Conferencia se llevaría a efecto la tercera semana del mes de noviembre en Santa Cruz, Bolivia, siendo la finalidad de la misma evaluar la situación actual de Facilitación y Seguridad de los Estados miembros de la CLAC, planificar e implementar las medidas necesarias enfocadas hacia el desarrollo de acciones que respondan a los desafíos actuales y futuros en esta materia, así como, reunir a todos los especialistas, empresas, autoridades, etc. que participan en la Seguridad y la Facilitación.

73. A continuación, explicó que la Conferencia, a parte de las presentaciones, se desarrollarán Paneles con expositores internacionales en los que se discutirán temas de relevancia y actualidad, esperando obtener, al término de la misma, recomendaciones que permitan optimizar las acciones que toman los Estados para el control de los actos de interferencia ilícita y la facilitación aeroportuaria.

74. Terminó su presentación solicitando a los Expertos sugerencias respecto a los temas que deberían incluirse en el temario de la Conferencia, así como, nombres de los expositores. Asimismo, que las autoridades aeronáuticas, al interior de sus respectivos Estados, realicen las gestiones necesarias para asegurar que en dicho foro participen todos los involucrados en estos temas, es decir, aquellas entidades que forman parte de los comités nacionales y aeroportuarios de facilitación y seguridad, entiéndase, migración, aduana, sanidad, policía, etc.

75. Seguidamente, el Experto de República Dominicana presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/19-NE/12 referente a la Integración FAL/AVSEC, informando que en su país funciona una Comisión Nacional que trata conjuntamente los dos temas y elaboró un calendario de actividades con una visión sistémica para estudiar los puntos de convergencia en la implementación de las normas y métodos recomendados contenidos en los Anexos 9 y 17 del Convenio de Chicago

76. Expresó también que, como consecuencia de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, las medidas de seguridad se han incrementado afectando, de alguna manera a la facilitación, lo que cobraba mayor relevancia, si se toma en consideración la Recomendación 2.3 del Anexo 9, en el sentido que: “Cada Estado contratante debería disponer que, en la medida de lo posible, los controles y

procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos”.

77. Por otro lado, expresó que su país ofrecía todo su apoyo a Bolivia y a la Secretaría en la organización de la Conferencia Latinoamericana FAL/AVSEC y sugirió que, en la nota de estudio que presente la CLAC en la Asamblea de la OACI, se haga notar la necesidad de contar lo antes posible con “textos de orientación” para implementación y cumplimiento de las normas, pues se requiere con suma urgencia la promulgación del Manual de Facilitación en idioma español a más del Manual de Seguridad contra actos de interferencia ilícita.

78. Por otro lado, solicitó que se la Secretaría considere la realización de los siguientes eventos: un seminario sobre “Inspección de Pasajeros, Equipajes de mano, Inspección de líquidos, gels y aerosoles, seminario sobre “Control de calidad AVSEC/FAL” y un taller sobre “Programa de Seguridad de la Carga e Inspección de Bodega” y un seminario sobre el “Manejo de discapacitados en el aeropuertos” (aeropuertos 100% accesibles).

79. Seguidamente, el Experto de Uruguay felicitó a Bolivia y República Dominicana por las notas de estudio presentadas y manifestó la necesidad imperante de que se trabajen en conjunto los temas de Facilitación y Seguridad; en ese sentido, sugirió que los Estados que disponen de un plan nacional de facilitación y otro de seguridad lo remitan al Grupo a través de la Secretaría, para estandarizar las medidas de esos temas, en aras del desarrollo ordenado, seguro y económico del transporte aéreo.

80. También se sumó a las felicitaciones el Experto de Brasil por el excelente trabajo y la presentación de las notas de estudio, reiterando que se deben trabajar conjuntamente los dos temas y se refirió a la base de datos propuesta por Bolivia sugiriendo que la misma clasifique a los especialistas por temas y que posibilite la realización de un foro por Internet en el que participen los especialistas de los Estados intercambiando criterios y creando conceptos uniformes. Resaltó asimismo, lo expresado por el Experto de República Dominicana en el sentido de presentar a la OACI, durante su próxima Asamblea, el enfoque conjunto que venía desarrollando la CLAC.

81. Por su parte, el Experto de República Dominicana reiteró el deseo de realizar un seminario-taller sobre pasaportes de lectura mecánica en su país, para lo cual se comprometió a consultar con las autoridades de pasaportes, respecto a la disposición de la fecha y lugar, asunto que lo coordinaría con Bolivia, en su calidad de Punto Focal, y la Secretaría.

Conclusión

82. En función de la propuesta el GEPEJTA acordó lo siguiente:

- a) Solicitar a los Expertos que, lo antes posible, hagan llegar al Punto Focal y a la Secretaría sus sugerencias respecto a los temas que deberían considerarse en la agenda de la Conferencia Latinoamericana AVSEC/FAL, así como, nombres de expositores que estimen conveniente;
- b) encargar a las administraciones de aviación civil que, al interior de cada uno de sus Estados, realicen las gestiones necesarias para asegurar que en dicho foro participen todos los involucrados en estos temas, es decir, aquellas entidades que forman parte de los comités nacionales y aeroportuarios de facilitación y seguridad, entiéndase, migración, aduana, sanidad, policía, etc.;

- c) que los Expertos de los Estados miembros hagan llegar a la Secretaría y al Punto Focal la lista de autoridades, operadores aeroportuarios, empresas, etc. relacionados con los temas de Facilitación y Seguridad para remitirles la invitación pertinente; y,
- d) que el Grupo FAL/AVSEC mantenga una reunión un día antes del Comité Ejecutivo y, en esa oportunidad, Bolivia presente el proyecto de nota de estudio que llevaría la CLAC a la Asamblea de la OACI. El Grupo FAL/AVSEC, en su próxima reunión deberá trabajar en sus términos de referencia y preparar la Conferencia Latinoamericana (noviembre de 2007, Santa Cruz, Bolivia).

Cuestión 7: **Otros Asuntos**

83. En este punto del Orden del Día, el Experto de la IATA realizó una presentación referente a los “Combustibles de Aviación en América Latina”, refiriéndose en primer término al impacto económico de la industria del transporte aéreo en el producto interno bruto en América Latina y en segundo término al problema político que generan los costos del combustible frente a la distribución del mercado de las empresas que comercializan el carburante y la incidencia de los incrementos en los costos de operación de las líneas aéreas.

84. De igual manera, realizó otra presentación y una Nota informativa CLAC/GEPEJTA/19-NI/03 referida a los “Cambios en la Reglamentación Mundial de las Tarifas Aéreas” e información básica sobre consultas tarifarias de la IATA, esto con el propósito de dar a conocer el trabajo que se desarrolla en las conferencias de coordinación tarifaria de pasajeros y carga de la IATA, explicando su funcionamiento, así como, el sistema interlineal, el estado actual de las inmunidades, las tarifas flexibles, el porque de las mismas y su modo de cálculo.

85. La Experta de Panamá sugirió que en los temas que se discutan a futuro se considere el tema relacionado a los precios de los sistemas de reserva por computadora, teniendo en cuenta, la diferencia sustancial que existe entre los mismos y en diferentes países.

Conclusión

86. Sobre la base de las presentaciones realizadas, el Grupo acordó lo siguiente:

- a) Que en la agenda de la próxima reunión del GEPEJTA se incluya el tema relacionado a los precios del sistema de reservas por computadora y que el mismo sea analizado previamente por Colombia, en su calidad de Punto Focal y que la Secretaría lo incluya en el programa de trabajo vigente; y,
- b) que para la próxima reunión, la Secretaría coordine con IATA y ALTA, la presentación de algún experto sobre reservas por computadora que permita identificar con claridad el porque se suscitan las diferencias de precios en este tipo de servicios.

87. Al concluir la reunión, el Secretario de la CLAC expresó agradecimiento a las autoridades de Brasil por el apoyo brindando en la organización de la reunión e invitó a los Expertos a continuar impulsando el trabajo de la CLAC, teniendo en cuenta el nuevo Plan Estratégico de Actividades. Acto seguido, el Coordinador de la reunión, Sr. Franklin Nogueira Hoyer, agradeció la presencia de los Expertos y al personal que, de una u otra manera, contribuyó en el desarrollo de la reunión y clausuró la misma deseando un feliz retorno a los participantes extranjeros.

**DÉCIMA NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO
(GEPEJTA/19)**

(Río de Janeiro, Brasil, 25 al 27 de abril de 2007)

**Palabras del Sr. Franklin Nogueira Hoyer, Gerente General de Relaciones Internacionales
de la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil (ANAC)**

Es con mucha alegría que siempre recibimos a nuestros amigos del GEPEJTA.

Además de las tareas que vamos a desarrollar a partir de hoy, esta reunión nos permite estrechar lazos de amistad y renovar nuestras esperanzas de progreso en la realización de las misiones atribuidas al Grupo.

Brasil se encuentra en un momento de grandes transformaciones en el campo de la Aviación Civil, ya que hubo la transferencia de las responsabilidades para una agencia reguladora que es hoy el órgano normativo y fiscalizador de esta actividad en nuestro país (ANAC). Esta transformación, como es natural, involucra un largo proceso de adaptación, principalmente al pasar del control militar al civil.

Nuestra reunión tiene una temática de gran densidad y nos satisface que los asuntos a ser tratados por el Grupo involucren cuestiones de gran importancia para la región y para el mundo, como es el caso de la discusión respecto a las consecuencias de las acciones humanas sobre el medio ambiente.

Asimismo se nos presenta, en septiembre, la participación regional en la trigésima sexta asamblea de OACI, cuya importancia es siempre oportuno resaltar.

Como es del conocimiento de ustedes, las cuestiones de los asuntos a tratarse constituirán informaciones que serán utilizadas por el Comité Ejecutivo de la CLAC, previo a la Asamblea del órgano máximo, las cuales orientarán a los participantes de nuestra región en dicho evento.

Por eso deseamos a todos una activa participación en los trabajos que ahora empiezan y tengan una feliz estadía en nuestra ciudad.

**DÉCIMA NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO – GEPEJTA/19**

(Río de Janeiro, Brasil, 25 al 27 de abril de 2007)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC

ARGENTINA

Rubén Jorge Ordás
Jefe de Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas
CRA - Comando de Regiones Aéreas
Av. Comodoro Pedro Zanni 250, Piso 1, Oficina 180 Verde, 1104 Buenos Aires
T: (54 11) 4317 6010
F: (54 11) 4317 6724
rjordas@hotmail.com

Roberto Federico Címbaro
Departamento Transporte Aero comercial
CRA - Comando de Regiones Aéreas
Av. Comodoro Pedro Zanni 250, 1º Piso - Of. 183, Sector Verde, 1104 Buenos Aires
T: (54 11) 4317 6097
F : (54 11) 4317 6411
bucroa@faa.mil.ar

Enrique José Muñoz
Dirección Tránsito Aéreo
CRA - Comando de Regiones Aéreas
Av. Pedro Zanni 250, Piso 1, Of. 182 (verde), CP 1104, Buenos Aires
T: (54 11) 4317 6775
F : (54 11) 4317 6775
buertdif@faa.mil.ar

Héctor Luis Sánchez
Sección Reglamentación de Vuelo –
Departamento de Control Operativo
(Dirección de Tránsito Aéreo)
CRA - Comando de Regiones Aéreas
Av. Comodoro Pedro Zanni 250, Piso 1, Of. 180 Verde, 1104, Ciudad Autónoma Buenos Aires
T: (54 11) 4317 6502
F : (54 11) 4317 6502
subdireccion@dna.org.ar / bucroas@faa.mil.ar / hector1san@yahoo.com.ar

Horacio E. Knobel
Director de Legislación y Acuerdos
STA - Subsecretaría de Transporte Aerocomercial
Av. Hipólito Irigoyen N° 250, Piso 12, Of. 1206, Buenos Aires
T: (54 11) 4349 7306
F: (54 11) 4349 7206
hknobe@mecon.gov.ar

Hugo Gustavo Di Risio
Subdirector Nacional de Aeronavegabilidad
DNA - Dirección Nacional de Aeronáutica
Junín 1060, Piso 5, Buenos Aires
T: (54 11) 4576 6405
F : (54 11) 4576 6405
subdireccion@dna.org.ar

BOLIVIA

Shirley Mackay Flores
Inspectora de Facilitación
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal Santa Cruz 1278
Edificio Palacio de Comunicaciones, 4° Piso, La Paz
T: (591 2) 2115515
F: (591 2) 211 5515 / 239 1370
smackay@dgac.gov.bo

Rodrigo Velásquez Molina
Encargado de Estadísticas
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal Santa Cruz 1278
Edificio Palacio de Comunicaciones, 4° Piso, La Paz
T: (591 2) 2115515
F: (591 2) 2391370
rvelasquez@dgac.gov.bo

Abdón Porcel Arancibia
Director de Regulación
SUPTRANS - Superintendencia de Transportes
Calle 21 decalacoto #17
T.: (59 12) 277 2461
F: (59 12) 277 2421
aporcel@suptrans.gov.bo

BRASIL

Franklin Nogueira Hoyer
Gerente General de Relaciones Internacionales
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Avenida Marechal Câmara Nº 233, Piso 12, Rio de Janeiro.
T: (55 21) 2139-9674
F: (55 21) 2139-9678
franklin@anac.gov.br

Valdir Lemos Padilha
Gerente de Asuntos internacionales
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Rúa Santa Luzia, 651, Sala 1001, Río de Janeiro
T: (55 21) 3814 6997
F: (55 21) 2544 7378
padilha@anac.gov.br

Jose Dolabela Portela
Gerente de Coordinación con Organizaciones Internacionales
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Rua Marechal Câmara 233, Piso 12, Andar Castelo, Río de Janeiro
Tel.: (55 21) 2139 9674 / 75
Fax: (55 21) 2139 9678
jose.dolabela@anac.gov.br

Guttembergb Rodrigues Pereira
Asesor Técnico de Relaciones Internacionales
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Av. Marechal Câmara Nº 233, Piso 12, Andar – Río de Janeiro – 20.020-80
T: (55 21) 2139-9676
F: (55 21) 2139-9678
guttemberg@anac.gov.br

Clarice Bertoni L. Rodrigues
Gerente Geral de Acompanhamento de Serviços Aéreos
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Rua Santa Luzia Nº 651 / 904
Tel.: (55 21) 3814 6714 / 9979 2503
Fax: (55 21) 2544 6750
chpl3@anac.gov.br

Luis Cláudio da Silva Antunes
Gerente de Procesamiento y Divulgación de la Información
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Av. Alm. Silvio de Noronha 369/3º Andar Castelo, Río de Janeiro
T.: (55 21) 2444 6619
F: (55 21) 2444 6900
ger.luizclaudio@anac.gov.br

Rosane Gervásio Neves Rondinelli
Gerente de Capacitación y Recursos Humanos
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Av. Almirante Silva de Noronha Nº 373, Piso 7 Andar Castelo, Río de Janeiro
T.: (55 21) 2510 9325
F: (55 21) 2533 9741
Rosane.rondinelli@anac.gov.br

Wilton Vilanova Filho
Gerente de Infra-estrutura e Meio Ambiente
ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil
Av. Almirante Silvio de Noronha, Nº 373 – Centro – Rio de Janeiro
T: (55 21) 2510 9304
F: (55 21) 2220 5727
wwilaf@anac.gov.br

Rogério Benevides Carvalho
Gerente General de Seguridad y Facilitación
ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil
Rua Santa Luzia 559, SL515, Rio de Janeiro CEP - 20030-040
T: (55 21) 3814 6944
F: (55 21) 3814 6828
benevides@anac.gov.br

Luis Antônio Deiró Hahn
Assessor da Gerência de Capacitação de RH
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Av. Almirante Silva de Noronha, nº 373, sl. 201 – Centro - Rio de Janeiro
T.: (55 21) 2245 9545
F: (55 21) 2533 9744
luiz.hahn@anac.gov.br / luishahn@uol.com.br

Paulo Jayme Pereira Abdala
Engenheiro
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Av Almirante Silvio de Noronha Nº 373 Centro Rio de Janeiro
T.: (55 21) 2530 9352
F: (55 21) 2569 9464
pauloabdala@anac.gov.br

Fernando Nepomuceno Cerdeira
Asesor de Facilitación
ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil
Rua Santa Luzia, 651, Río de Janeiro
T.: (55 21) 3824 7013
F: (55 21) 3814 6902
cerdeira@anac.gov.br

Cláudio Jose Guimarães de Vasconcellos
Administrador
DECEA Departamento de Controle de Espaço Aéreo
ANAC - Agencia Nacional de Aeronáutica Civil
Av. General Justo Nº 160 Rio de Janeiro
T.: (55 21) 2101 6308 / 9979 2503
F: (55 21) 2101 6196
vasconcellos68260@yahoo.com.br

Sérgio Luis Conforto
Asesor de Planeamiento de Asuntos Económicos de la División de Tarifas
DECEA- Departamento de Control de Espacio Aéreo
Av.General Justo Nº 160, Sala 69, 3er Piso, Rio de Janeiro
T.: (55 21) 2101 6496
F: (55 21) 2101 6604
projector@domain.com.br

Antonio Sérgio Pereira da Silva
Técnico de Planeamiento de Asuntos Económicos de la División de Tarifas
DECEA- Departamento de Control de Espacio Aéreo
Av. General Justo Nº 160 Centro Rio de Janeiro
T.: (55 21) 2101 6496
F: (55 21) 2101 6496
Tar3-2@decea.gov.br

Renny Apolinário da Silva
Gerente de Capacitação de RH
ICEA - Instituto de Controle do Espaço Aéreo
Pça Mal. Eduardo Gomes Nº 50 V. das Acácias
T.: (55 12) 39 45 9344
F: (55 12) 3945 9039
epl@icea.gov.br

Luiz Medeiros
Asistente de la Dirección
VARIG
Av Almirante Silvio de Noronha 365 C, 407 Rio de Janeiro
T: (55 21) 3814 5590
F: (55 21) 3814 5103
luiz.medeiros@varig.com

Sergio Kuczynski
Gerente de Desarrollo de Mercado
Aviação Comercial Latino Americano
EMBRAER - BRASIL
Av Brigadeiro Faria Lima Nº 2.170
12227 – 901 – S. J. dos Campos - São Paulo
T.: (55 12) 39 27 2349
F: (55 12) 3921 2394
kuczynski@embraer.com.br

Luis Fernando Vicente Lopes
Gerente Estrategia Mercado
EMBRAER - BRASIL
Av Brigadeiro Faria Lima Nº 2.170
12227 – 901 – S. J. dos Campos - São Paulo
T.: (55 12) 3927 3073
F: (55 12) 3927 3099
llopes@embraer.com.br

Alexandre Jorge de Lima
Diplomático
Ministerio de Relaciones Exteriores
Explanada dos Ministerios, Bloco H, Anexo 1, Sala 507, Río de Janeiro
T: (5561) 34118897
F: (5561) 34118897
delima@mre.gov.br

CHILE

Lorenzo José Sepúlveda Biget
Director de Seguridad Operacional
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Edificio Aeronáutico Central
Av. Miguel Claro 1314
Apartado 3, Correo 9, Providencia, Santiago
T: (56 2) 410 7498 / (56 2) 4392000 anexo 2498
F: (56 2) 410 7635
dir.dso@dgac.cl

Iván Galán Martínez
Jefe Subdepartamento Planes y Proyectos
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (562) 439 2510
F: (562) 439 2454
igalan@dgac.cl

Viviana Marianela Iturriaga Piña
Jefa Subdepartamento Comercial
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Edificio Aeronáutico Central
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (562) 439 2250
viturriaga@dgac.cl

Paulina Radrigán
Asesor Jurídico
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Edificio Aeronáutico Central
Av. Miguel Claro 1314; Piso 5
Apartado 3, Correo 9, Providencia, Santiago
T: (562) 410 7463
F: (562) 439 2459
pradrigan@dgac.cl

Eduardo Alvarado Cáceres
Jefe Departamento Técnico Económico
JAC - Junta de Aeronáutica Civil
Amunátegui N° 139, Piso 7, Santiago
T: (56 2) 421 3709
F: (56 2) 698 3148
ealvarado@mtt.cl

Alvaro Lisboa Montt
Asesor Legal
JAC - Junta de Aeronáutica Civil
Amunátegui 139, Piso 7, Santiago
T: (56 2) 6986945 / 673-1021
F: (56 2) 698 3148
alisboa@mtt.cl

COLOMBIA

Enrique José Nates Guerra
Jefe Oficina de Transporte Aéreo
UAEAC - Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional El dorado, Of. 403, Piso 4, Santa Fe de Bogotá
T: (571) 2662206
F: (571) 2663779
enrique.nates@aerocivil.gov.co

Jorge Alonso Quintana Cristancho
Jefe Grupo Estudios Sectoriales
UAEAC - Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional El dorado, Of. 403, Piso 4, Santa Fe de Bogotá
T: (57 1) 413 9598 / 266 2262
F: (57 1) 266 3779
jorge.quintana@aerocivil.gov.co

COSTA RICA

Ernesto Gutiérrez
Director de Transporte Aéreo
Grupo TACA
Apartado Aéreo 1531 - 1000
San José
Costa Rica
T: (506) 231 6064
F: (506) 242 1255
egutierrez@taca.com

CUBA

Concepción Martínez Miranda
Especialista en Transporte Aéreo
IACC - Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba
Calle 23 N° 64, Vedado, La Habana
T: (537) 838 1123 / 838 1170
F: (537) 834 4577
Concepcion.martinez@iacc.avianet.cu

ECUADOR

Carmen Amelia Torres Vivanco
Secretaria General
CNAC – Consejo Nacional de Aviación Civil
Buenos Aires 149 y Av. 10 de Agosto, Quito
T: (593 2) 250 4531
F: (593 2) 250 4531
cnac@dgac.gov.ec

PANAMÁ

Lilmarie Langmaid
Subdirectora de Transporte Aéreo
AAC - Autoridad de Aeronáutica Civil
Edificio 805, Albrook, Ciudad de Panamá,
Panamá 5
T:(507) 501 9073
F:(501 9079
lilmarie@aeronautica.gob.pa

Arlene Fábrega Conte
Jefa de la Unidad Ambiental, Peligro Aviario y Fauna
AAC - Autoridad de Aeronáutica Civil
Edificio 870, Albrook, Ciudad de Panamá,
7501 y 7615, Panamá 5
T: (507) 501 9181
F: (507) 501 9181
afabrega@aeronautica.gob.pa

PARAGUAY

María Liz Viveron de Bazán
Gerente de Transporte Aéreo y Regulación Aerocomercial
DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Ministerio de Defensa Nacional
Av. Mariscal López y 22 de Setiembre, 3 Piso, Asunción
T: (595 21) 210764
F: (595 21) 213365
gta_rac@dinac.gov.py

Nancy Ainda Sosa delgadillo
Gerente de Estudios Económicos Transp. Aereo
DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Ministerio de Defensa Nacional
Av. Mariscal López y 22 de Setiembre, 3 Piso, Asunción
T: (595 21) 210764
F: (595 21) 213365
estudios_economias@dinac.gov.py

REPÚBLICA DOMINICANA

Carlos A. Veras
Sub Director General del IDAC
IDAC – Instituto Dominicana de Aviación Civil
Av. México, esq. 30 de Marzo, Santo Domingo
T: (1 809) 221 7909 ext. 237
F: (1 809) 221 8816
cveras@idac.gov.do

José Valdez
Director Legal
IDAC – Instituto Dominicana de Aviación Civil
Av. México, Esq. 30 de Marzo, Santo Domingo
T: (1 809) 221 7909 Ext. 306 / 301
F: (1 809) 221 7909
Subdireccion_jv@dgac.gov.do
Jjvaldez-m@hotmail.com

Osiris M. Ramírez Ponce de León
Secretario
JAC - Junta de Aviación Civil
Av. México Esq. 30 de Marzo, San Carlos, Santo Domingo, R.D.
T: (1 809) 221 7909 Ext. 237
F: (1 809) 221 8616
Omrpl_1@yahoo.com / omrpl_1@hotmail.com

Pablo Líster Marín
Consultoría Jurídica Poder Ejecutivo
Miembro de la Junta de Aviación Civil
Av. México, esq. 30 de Marzo, Santo Domingo
T: (1 809) 902 2921
F: (1 809) 698 9145
pablolister@presidencia.gov.do / geremias17@hotmail.com

Jocelyn Castillo
Consultora Jurídica Departamento Aeroportuario
JAC - Junta de Aviación Civil
Av. Luperon esq. Av. 27 de Febrero 4º planta – Santo Domingo
T: (1 809) 530 1310
F: (1 809) 534 4480
jocelyncastilloda@hotmail.com

Luis E Tonos
Miembro JAC
Representante Secretaría de Turismo
JAC - Junta de Aviación Civil
Calle Mexico esq. 30 de Marzo, Edificio D, 2do Piso, Santo Domingo
T: (1 809) 689 4049
F: (1 809) 689 2929
fmtonos@hotmail.com

URUGUAY

Jose Luis Vilardo
Director Nacional
DINACIA - Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica
Camino Carrasco 5519, Montevideo
T: (5982) 6019044
F: (598 2) 604 0408 Int. 4053
dinacia@adinet.com.uy

Daniel Olmedo
Director General de Aviación Civil
DINACIA – Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica
Av. Del las Industrias Wilson Ferreira Aldunate, 5511
T: (5982) 600 4531
F: (5982) 604 0427
dgacuru@dinacia.gub.uy

José Palermo
Asesor y Asesor en Normas Aeronáuticas
CNPA - Comisión Nacional Política Aeronáutica
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519, (Ex. Cno. Carrasco), Canelones
T: (598 2) 6040408 Ext. 4230
F: (598 2) 6040408 Ext. 4232
jopalerm@adinet.com.uy

Roberto Perdomo Protti
Coordinador Comités Nacionales de Facilitación
DTAC - Dirección de Transporte Aéreo Comercial
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519, (Ex. Cno. Carrasco), Montevideo
T.: (598 2) 6040408 Ext. 4041
F: (598 2) 6040424
rperdomo@adinet.com.uy / dtacuru@adinet.com.uy

Rodolfo Braselli Alves
Director Div. Economía de Los Transportes
DTAC - Dirección de Transporte Aéreo Comercial
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519, (Ex. Cno. Carrasco), Montevideo
T.: (598 2) 6040408 Ext. 4043
F: (598 2) 6040424
dtacuru@adinet.com.uy / brapu@montevideo.com.uy

Vicente Foggia
Jefe Departamento Estadístico
DTAC - Dirección de Transporte Aéreo Comercial
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519, (Ex. Con. Carrasco), Montevideo
T: (5982) 604-0408 Ext. 4043 / 4063
F: (5982) 604-0408 Ext. 4062
vicentefoggia@gmail.com

VENEZUELA

María Gabriela Guillén
Abogado de la Coord. de Derecho Aeronáutico de la Consultoría Jurídica
INAC - Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Torre Británica, Altamira Piso 5, Caracas
T: (58 212) 277 4429
F: (58 212) 277 4578
ma.guillen@inac.gov.ve

Jessica López
Jefe de la Coordinación de Relaciones Aeronáuticas Nacionales e Internacionales
INAC - Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Torre Británica, Altamira Piso 2, Caracas
T: (58 212) 277 4576
F: (58 212) 277 4438
j.lopez@inac.gov.ve

Rodolfo Espinel
Analista de Operaciones Internacionales
INAC - Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Av. José Félix Sosa, Torre Británica de Seguros Altamira Sut. CCS/Vzla
T: (58 212) 277 4437
F: (58 212) 277 4438
r.espinel@inac.gov.ve

Carmen Lanza
Gerente de Operaciones de Aviación Civil
INAC - Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Av. José Félix Sosa, Altamira, Torre Británica Piso 3
Caracas
T: (58212) 277 4537
F: (58212) 277 4509
c.lanza@inac.gov.ve

Somys R. Landaeta V.
Profesional Aeronáutico III
INAC - Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Av. José Félix Sosa, Altamira, Torre Británica Piso 3, Gerencia General de Transporte Aéreo
Caracas
T: (58212) 277 4506
F: (58212) 277 4507
s.landaeta@inac.gov.ve

Gabriela Dorta
Profesional Aeronáutico III
INAC - Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Av. José Félix Sosa, Altamira, Torre Británica Piso 3, Gerencia General de Transporte Aéreo
Caracas
T: (58212) 277 4566
F: (58212) 277 4507
g.dorta@inac.gov.ve

ESTADOS OBSERVADORES

ESTADOS UNIDOS

Cecilia Capestany
Acting Director, Western Hemisphere Office
FAA – Federal Aviation Administration
600 Independence Ave, Sw, Washington, DC, 2059
T: (1 202) 3858864
F: (1 202) 2675032
cecilia.capestany@faa.gov

Mayte Ashby
Senior Representative, Western Hemisphere Office
FAA – Federal Aviation Administration
1500 NW 58 Street - Miami FL. 33166
T: 1 (305) 716 174
F: 1 (305) 716-1718
mayte.ashby@faa.gov

Carl Burleson
Director
Office of Environment and Energy
FAA – Federal Aviation Administration
800 Independence Ave. SW, Washington, D.C. 20591
T: (1 202) 267 3576
F: (1 202) 267 5594
Carl.burleson@faa.gov

ORGANISMOS OBSERVADORES

ALTA - Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo

Alex de Gunten
Director Ejecutivo
6355 NW 36th St. Suite 601
Miami, FL 33166, USA
T: (1 786) 3880222
F: (1 786) 262-2654
adegunten@alta.aero

Gonzalo Yelpo
General Counsel
Colonia 1066 Piso 3 - Montevideo
T: (5989) 9436430
F: (5982) 9084115
gyelpo@alta.aero

COCESNA – Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea

Jorge Zavala
Gerente de Tecnología y Mercadeo
120 Mts. Al Sur del Aeropuerto de Toncotín, Tegucigalpa
Honduras
T: (504) 2343360
F: (504) 2323360
jzavala@cocesna.org

IATA – Asociación de Transporte Aéreo Internacional

Patricio Sepúlveda
Regional Vice President Latin America & Caribbean
703 Waterford Way
NW 62nd Ave, Suite 600
Miami, FL 33126,
USA
T: 1 (305) 269 0755
F: 1 (305) 262 2654
sepulvedap@iata.org

Luis Felipe de Oliveira
Sub Director
Rovie D´Aeroporto, 33 - 1206 Geneve
Switzerland
T: (41 22) 770 2803
F: (41 22) 770 2862
deoliveirl@iata.org

Alban Sato
Manager, Tariff Meetings, Interline & Revenue Management Solutions
Route de l'Aéroport 33, P.O. Box 416
1215 Geneva 15 Airport, Switzerland
T: (41 22) 770 2878
F: (41 22) 770 2684
satoa@iata.org

Simone Franco Di Ciero
Legal Advisor
Av. Almirante Barroso No. 97, Grupo 807, Centro R.J.
T: (55 21) 9996 0561 / 2220 0488
F: (55 21) 2220 0560
Simone@dcmf.com.br

Luisa Medina
Legal Advisor
Av. Almirante Barroso No. 97, Grupo 807, Centro R.J.
T: (55 21) 7836 8969 / 2220 0488
F: (55 21) 2220 0560
luisa@dcmf.com.br

**DÉCIMA NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/19)**

(Río de Janeiro, Brasil, 25 al 27 de abril de 2007)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por la Secretaría)

Cuestión 1: Transporte y política aérea
Punto Focal: Colombia

- Cuestión 1.1: Liberalización intrarregional de derechos de tráfico
- Actualización de la Resolución A16-15 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo” (Colombia).
- Cuestión 1.2: Sistema estadístico integrado
- Informe de la primera reunión del Grupo *ad hoc* encargado de desarrollar un “Sistema estadístico integrado” (Secretaría – Ponente).
- Cuestión 1.3: Venta pasajes por *Internet*
- Informe la primera reunión del Grupo *ad hoc* sobre “venta de pasajes por *internet*” (Brasil – Ponente).
- Cuestión 1.4: Participación Asamblea OACI (Reestructuración de la OACI).
- Participación de la CLAC en el 36° período de Sesiones de la Asamblea de la OACI (Montreal, Canadá, 18 al 28 de septiembre de 2007) (Secretaría).
 - Presentación FAA (Estados Unidos) – “Sistema europeo de comercio de emisiones y las operadoras aéreas no europeas.”
- Cuestión 1.5: Coloquio del transporte aéreo 2007
- Arreglos para la realización del Tercer Coloquio regional del transporte aéreo (Isla de Margarita, Venezuela, octubre de 2007) (Secretaría).

Cuestión 2: Gestión aeroportuaria y medio ambiente
Punto Focal: México

- Cuestión 2.1:
- Presentación Medio Ambiente (Brasil)
 - Posición de la CLAC en materia de medio ambiente (Asamblea OACI)
- Cuestión 2.2: Impacto Económico en la región respecto a medidas de medio ambiente.
- Cuestión 2.3: Cooperación Regional en materia de medio ambiente.
- Cuestión 2.4: Eficiencia aeroportuaria.

Cuestión 3: Capacitación
Punto Focal: Panamá

Cuestión 3.1: Presentación COCESNA.

Cuestión 3.2: Capacitación en el marco de la CLAC.

Cuestión 3.3: Becas para los funcionarios de AAC de los Estados miembros.

Cuestión 3.4: Cooperación intraregional en materia de capacitación.

Cuestión 4: Navegación aérea
Punto Focal: Brasil

Cuestión 4.1: Sistema regional de cobro unificado
• Presentación de sobre el Sistema de control del espacio aéreo brasileiro (Brasil).

Cuestión 4.2: Presentación de COCESNA.

Cuestión 5: Seguridad operacional
Punto Focal: Chile

Cuestión 5.1: Modificación Acuerdo CLAC/OACI
• Proposición de modificación del Memorando de Acuerdo CLAC/OACI (Chile).

Cuestión 5.2: Registro regional de auditores
• Proposición de un Registro regional (Base de datos) de auditores líderes y especialistas en seguridad operacional (Chile).

Cuestión 6: Facilitación y seguridad (FAL/AVSEC)
Punto Focal: Bolivia

Cuestión 6.1: Registro Regional de auditores y especialistas FAL/AVSEC.

Cuestión 6.2: Documentos de Viaje de Lectura Mecánica DVLM (Cumplimiento de la norma 3.10 del Anexo 9 Facilitación).

Cuestión 6.3: Posición de la CLAC con relación a los temas incluidos sobre FAL/AVSEC, en el Orden del Día Provisional del 36° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI (Montreal, 18 –28 de septiembre de 2007).

Cuestión 6.4: Control de Calidad FAL/AVSEC en la Región.

Cuestión 6.5: Conferencia Latinoamericana FAL/AVSEC 2007.

Cuestión 7: Otros Asuntos

Presentaciones IATA:

- Precio del Combustible.
- Tarifas Flexibles.

GUÍA DE ORIENTACIÓN
TRATAMIENTO DE LOS ASUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL
DEL 36° PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA DE LA OACI

El presente documento tiene por objeto guiar a los Estados miembros de la CLAC para su participación en el 36° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI y de manera resumida sugiere posiciones y/o acciones a tomar en las discusión de asuntos de interés regional que consten en los puntos del Orden del Día.

Cuestión	Asunto a tratar	Posición / Acción
Plenario		
Cuestión P4: Elección del Presidente y de los Vicepresidentes de la Asamblea.	En los artículos 8 y 9 del reglamento interno permanente de la asamblea se prevé lo relativo a la elección de un presidente y cuatro vicepresidentes.	Procurar que este representada la región en algunas dignidades.
Cuestión P6: Creación de las Comisiones, del Comité Coordinador y elección de los presidentes de las comisiones.	En el artículo 14 se dispone que la asamblea creara una Comisión Administrativa. Se prevé que la asamblea creara también otras tres Comisiones, a saber: la Comisión Técnica, la Comisión Económica, y la Comisión Jurídica. También debe crearse un Comité Coordinador. Las Comisiones podrán a su vez instituir, de ser necesario, grupos de trabajo que se ocupen de determinadas cuestiones.	Designación de “Puntos Focales” para cada comisión.
Cuestión P8: Presupuesto por programas para 2008, 2009 y 2010	El presupuesto por programas propuestos para el trienio 2008 – 2010 se remitirá íntegramente a la Comisión Administrativa y sus diferentes sesiones se remitirán a las Comisiones, según se estime apropiado.	Se debe establecer una posición de la CLAC sobre el presupuesto procurando la descentralización.
Cuestión P10: Elección de los estados contratantes que estarán representados en el consejo.	Respecto a esta cuestión se presentara a la Asamblea documentos en los que se expondrá el procedimiento de votación para la elección del Consejo, los precedentes de las elecciones en los años anteriores y demás información pertinente. Se hara referencia también a la resolución A4-1 de la asamblea, en la que se especifican las obligaciones de los estados miembros del Consejo.	• Apoyar las candidaturas presentadas por los países miembros de la CLAC, procurando que se conserven los puestos que actualmente mantiene la región Latinoamericana en el Consejo de la OACI en base a las negociaciones preliminares realizadas por la CLAC con la CAFAC, la CEAC y la CAAC, y de acuerdo a las estrategias diseñadas para lograr este objetivo: Parte I: Brasil Parte II: Argentina, México y Venezuela. Parte III: Ecuador, El Salvador, Republica Dominicana y Uruguay. • Preparar Nota de estudio presentando la candidaturas.

Cuestión	Asunto a tratar	Posición / Acción
Comité Ejecutivo		
Cuestión X1: Cuotas atrasadas	Esta cuestión permitirá considerar la situación del derecho de voto de los Estados con cuotas atrasadas desde hace largo tiempo. La Resolución A35-26 de la Asamblea se refiere a este asunto. Las partes con respecto a las medidas relacionadas con las cuotas atrasadas se remitirán a la Comisión Administrativa.	Previo a la Asamblea los Estados de la CLAC que tengan cuotas atrasadas, deberán pagar o realizar acuerdos de pago.
Cuestión X2: Cooperación técnica — Actividades y criterios relativos a la cooperación técnica proporcionada en el marco del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y mediante acuerdos de fondos fiduciarios (FF) durante el período 2004-2006	El Consejo presentará a la Asamblea un informe en el que se relaten los antecedentes relativos a las actividades de la Dirección de cooperación técnica (TCB). La información incluirá una comparación entre los ingresos y gastos del Programa de cooperación técnica, e indicará la envergadura del programa por tipo de fondos. La nota también contendrá información detallada sobre las actividades de cooperación técnica, comprendidos los expertos, las becas y las adquisiciones correspondientes al período 2004-2007.	
Cuestión X3: Transición a una nueva política de cooperación técnica	El Consejo presentará un informe sobre el seguimiento relativo a las Resoluciones A35-20 y A35-21 de la Asamblea. En la nota se informará acerca del modo en que el Programa de cooperación técnica se ajusta a los Objetivos estratégicos de la OACI, y se informará a la Asamblea sobre las medidas adoptadas por el Secretario General para la eliminación del financiamiento cruzado entre el Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) y el Presupuesto del Programa Regular. El Consejo también informará a la Asamblea sobre las decisiones adoptadas a modo de seguimiento con respecto a la Resolución A33-9 en las que se solicita que la garantía de calidad en los proyectos de cooperación técnica sea realizada por una oficina independiente de la OACI. En la nota se propondrá una actualización de la nueva política de cooperación técnica, y se presentará una resolución refundida relativa a todas las actividades y los programas de cooperación técnica.	- Considerando que la región latinoamericana es la que mayor participación tiene en la cooperación técnica de la OACI, es necesario que se analice el tema en el GEPEJTA y Comité Ejecutivo para presentar una nota de estudio. - Presentar una nota de estudio para cambiar la Resolución pertinente sobre procedimiento de cooperación técnica a entidades independientes de la Autoridad Aeronáutica (Panamá)
Cuestión X4:	En cumplimiento de la Resolución A35-7, el Consejo presentará un informe sobre el progreso en la implantación del USP de la OACI,	

Cuestión	Asunto a tratar	Posición / Acción
Informe sobre el progreso en la implantación del Programa de la estrategia unificada (USP)	abordando las decisiones adoptadas desde el último período de sesiones de la Asamblea. El informe se concentrará en la asistencia proporcionada a los Estados para resolver las deficiencias relacionadas con la vigilancia de la seguridad operacional así como en las medidas adoptadas por algunos grupos de Estados en relación con la implantación de organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO). Se proporcionará asimismo una actualización relativa a las decisiones adoptadas con respecto a los Estados identificados como candidatos posibles para que se comunique, en virtud del Artículo 54 j) del Convenio de Chicago, que presentan importantes carencias de cumplimiento con respecto a las normas y métodos recomendados (SARPS) relacionados con la seguridad operacional. Se incluirá una actualización en el sitio web del servicio de intercambio de información sobre seguridad de vuelo (FSIX) como herramienta para facilitar el intercambio de información relativa a la seguridad operacional. El Consejo también propondrá la integración del USP en el Presupuesto del Programa regular de la Organización.	Es necesario que se presente una nota de estudio, como en oportunidades anteriores, que procure la descentralización de las autoridades apoyándose en sistemas regionales ya establecidos para disminuir costos.
Cuestión X5: Informe sobre la marcha de la implantación del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) en el marco del enfoque sistémico global	En cumplimiento de la Resolución A35-6 de la Asamblea, el Consejo presentará un informe general sobre la implantación del USOAP de la OACI en el marco del enfoque sistémico global, abordando los antecedentes históricos y la información sobre la gestión general y el funcionamiento del programa; las auditorías completadas por lo que respecta a las disposiciones relativas a la seguridad operacional contenidas en todos los Anexos relacionados con la seguridad operacional; los principales resultados de las auditorías basándose en información extraída de la Base de datos de las constataciones y diferencias emanadas de las auditorías (AFDD); las medidas correctivas adoptadas por los Estados; el estado de aplicación de los SARPS; y los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional.	
Cuestión X6: Programa de seguridad de la aviación	El Consejo presentará un informe sobre las actividades de la Organización relativas a la seguridad de la aviación, que abarcará el Programa de asistencia y desarrollo coordinados establecido a partir de marzo de 2006, la integración del Plan de acción de seguridad de la aviación en el Presupuesto del Programa regular, y las propuestas relativas a la actualización de la <i>Declaración refundida de los criterios</i>	Presentar nota informativa sobre trabajo del grupo AVSEC de la CLAC.

Cuestión	Asunto a tratar	Posición / Acción
	<i>permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita</i> (Resolución A35-9 de la Asamblea). También se proporcionará información sobre las amenazas actuales y nuevas, y propuestas relativas a la adopción de medidas por la OACI, comprendidas las medidas programadas para el próximo trienio.	
Cuestión X8: Protección del medio ambiente	El Consejo presentará informes sobre las actividades con respecto a: a) ruido de las aeronaves, incluyendo la elaboración de orientación para ayudar a los Estados a poner en práctica el concepto de enfoque equilibrado para la gestión del ruido; b) emisiones de los motores de las aeronaves, incluyendo los resultados de la labor sobre medidas basadas en criterios de mercado para reducir las emisiones; y c) la evaluación de la repercusión 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 en este ámbito. En este contexto, el Consejo presentará propuestas para actualizar la <i>Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente</i> (Resolución A35-5 de la Asamblea).	• Presentar nota de estudio fijando la posición de la CLAC en este tema.
Cuestión X10: Salud y bienestar de los pasajeros y las tripulaciones y prevención de la propagación de enfermedades transmisibles	El Consejo presentará un informe sobre el cumplimiento de la Resolución A35-12 de la Asamblea, comprendidos todos sus aspectos.	Hay que evaluar la posibilidad de presentar nota de estudio.
Cuestión X11: Acrecentamiento de la eficacia de la OACI	El Consejo presentará un informe sobre las decisiones adoptadas en respuesta a las recomendaciones del Comité Ejecutivo del 35º período de sesiones de la Asamblea con respecto a la Cuestión 20 del orden del día, como parte del proceso en curso para mejorar la eficacia y eficiencia de la Organización. El informe proporcionará una actualización relativa a la formulación de los Objetivos estratégicos y el Plan de actividades (incorporando los planes de actividades de las Oficinas regionales y su integración en el Plan de actividades de la Organización), las mejoras a los métodos de trabajo de la Organización,	

Cuestión	Asunto a tratar	Posición / Acción
	y la labor llevada a cabo por la Oficina de evaluación de programas, auditoría y examen administrativo.	
Comisión Técnica		
Cuestión T4: Estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación	El Consejo presentará propuestas para la elaboración de una declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relativos a una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación resultante de la Declaración así como de las Conclusiones y Recomendaciones de la <i>Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad aeronáutica</i> celebrada del 20 al 22 de marzo de 2006. También se informará a la Asamblea acerca de las decisiones del Consejo por lo que respecta a los resultados de la conferencia.	
Cuestión T8: Cooperación entre los Estados en las investigaciones de ciertos accidentes de aviación	De conformidad con la Resolución A35-14 de la Asamblea, Apéndice V, se recomendó que los Estados contratantes cooperaran en la investigación de accidentes de aviación de gran magnitud. Por consiguiente, el Grupo de estudio sobre financiación de los costos de investigación de accidentes (FAICSG) ha elaborado un Memorando de acuerdo (MOU) modelo. Se invitará a la Asamblea a tomar nota de la preparación de dicho MOU modelo que puede ser utilizado por los Estados para la cooperación mutua durante la investigación de accidentes de aviación de gran magnitud.	Respaldar el proyecto de MOU en base al proceso de integración regional.
Comisión Económica		
Cuestión E1: Reglamentación de los servicios internacionales de transporte aéreo	El Consejo informará acerca de la evolución de la liberalización del transporte aéreo internacional y de la reglamentación económica de los transportistas aéreos, en particular con referencias a las repercusiones relacionadas con la seguridad operacional y la seguridad de la aviación.	Presentar nota informativa sobre el proceso de liberalización en la CLAC.
Cuestión E2: Reglamentación del suministro de aeropuertos y servicios de navegación aérea	El Consejo informará sobre la evolución de la gestión financiera y las formas de organización para la infraestructura del transporte aéreo, incluyendo comercialización y globalización, derechos a los usuarios e impuestos, la performance del sistema y los arreglos de servicios de navegación aérea multinacionales.	

Cuestión	Asunto a tratar	Posición / Acción
Cuestión E3: Facilitación	El Consejo informará sobre las actividades relacionadas con la 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, el establecimiento de un Directorio de claves públicas (DCP) y la implantación de pasaportes electrónicos. El Consejo también informará sobre los avances adicionales en cuanto a la implantación de la Resolución A35-19 sobre la prevención de la introducción de especies exóticas invasoras.	Preparar nota informativa sobre trabajo FAL/AVSEC de la CLAC.
Comisión Jurídica		
Cuestión L1: Informe sobre la situación de la modernización del Convenio de Roma de 1952	El Consejo presentará un informe sobre la situación de la labor relativa al asunto “ <i>Consideración de la modernización del Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras</i> , firmado en Roma el 7 de octubre de 1952”, del programa de trabajo del Comité Jurídico.	Hay que fijar una posición de la CLAC en base a nota de estudio.
Comisión Administrativa		
Cuestión A1: Presupuestos para 2008, 2009 y 2010	En el Artículo 49 e) del Convenio se estipula que la Asamblea aprueba los presupuestos anuales y determina el régimen financiero de la Organización. En cumplimiento de esta disposición, el Consejo presentará el Presupuesto por programas de la OACI para 2008, 2009 y 2010, 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 auxiliar de generación de ingresos.	
Cuestión A4: Cuotas atrasadas	De conformidad con el párrafo 6.8 del Reglamento financiero y la Resolución A35-26 de la Asamblea, el Consejo presentará un informe sobre los resultados de las medidas adoptadas, con efecto a partir del 1 de enero de 2005, 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.	

Cuestión	Asunto a tratar	Posición / Acción
	Se informará a la Asamblea de las decisiones adoptadas de conformidad con la Resolución A35-27, Cláusula dispositiva 1. Se examinará la aplicación de la Resolución A35-27, Cláusula dispositiva 2. 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 o plazos que deban en virtud de acuerdos concertados de conformidad con la Cláusula dispositiva 4 de la Resolución A35-26 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 aeronáutica o con una mayor eficiencia en la realización de los programas de la OACI, decisión que quedará bajo el control del Consejo. El Consejo informará sobre las decisiones adoptadas y formulará las recomendaciones que estime apropiadas a este respecto. 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.	
Cuestión A5: Contribuciones al Fondo general para 2008, 2009 y 2010	Esta cuestión está regida por la Resolución A21-33 de la Asamblea, Cláusula dispositiva 3, y enmendadas por las Resoluciones A23-24 y A31-20 de la Asamblea. De conformidad con la Resolución A35-24 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 A21-33, Cláusula dispositiva 1 e).	

**DÉCIMO NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/19)**

(Río de Janeiro, Brasil, 25 al 27 de abril de 2007)

**Cuestión 1.4 del
Orden del Día:**

Participación Asamblea OACI.

(Presentación *Federal Aviation Administration* - FAA)

**SISTEMA EUROPEO DE COMERCIO DE EMISIONES Y LAS OPERADORAS AÉREAS NO
EUROPEAS**

1. El 20 de diciembre de 2006, la Comisión Europea emitió su propuesta de legislación para extender el sistema europeo de comercio de emisiones (ETS, en sus siglas en inglés) a la aviación civil. La propuesta tendría como objetivo la participación obligatoria de operadoras aéreas de Estados no miembros de la Unión Europea (UE) volando hacia y desde la UE en el año 2012, o un año después de que la medida entre en funcionamiento para los vuelos que operan dentro de la UE. Las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) durante la totalidad del vuelo serían contadas. En este esquema, por ejemplo, tanto un vuelo de Londres a Río de Janeiro como uno de Londres a Estocolmo estarían incluidos. Las operadoras aéreas no europeas estarían incluidas unilateralmente, sin el consentimiento de sus respectivos gobiernos. Aunque la propuesta estipula que el trabajo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en materias relacionadas con las emisiones de la aeronáutica serán tomadas en cuenta, esto responde solo parcialmente a una seria y fuerte objeción elevada por países alrededor del mundo que no apoyan la inclusión de la aviación internacional en cualquier esquema de comercialización de emisiones tomadas de manera unilateral en vez de consensual.

2. Se espera que los países europeos como también los no europeos podrán comprar y vender créditos (permisos para crear cierta cantidad de emisiones) en el ETS. Aunque la Comisión estima que al incluir la industria aeronáutica en el ETS el coste adicional por pasajero alcanzará los nuevos euros, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA, en sus siglas en inglés) estima que los costes por pasajero serán mucho más altos. Además, la Comisión no ha hecho ningún análisis económico sobre el impacto del ETS sobre las economías no europeas. Por último, el esquema europeo de comercio de emisiones tampoco le otorga protección alguna a las aerolíneas internacionales con respecto a otras posibles tarifas, impuestos y otros costes que se pudiesen exigir, de manera duplicativa, para pagar por el impacto medioambiental.

Marco Internacional

3. El Protocolo de Kioto excluye las emisiones de la aviación internacional y requiere que sus signatarios trabajen a través de la OACI para limitar o reducir las emisiones de CO₂.

4. La asamblea de la OACI de 2004 ordenó al Consejo a que elaborara un plan para la aplicación del comercio de emisiones a la aviación civil de los países miembros y la mayoría (no miembros de la UE) del consejo de la OACI indicó tanto en el otoño de 2006 como más recientemente en marzo de 2007 que el incorporar las aerolíneas de un Estado en el esquema de comercio de emisiones de otro Estado sólo debería hacerse en base del mutuo consentimiento entre esos Estados. El comité de la OACI que trata sobre materias de la Protección Medioambiental de la Aviación Civil (CAEP, en sus siglas en inglés) completó su plan de orientación sobre las emisiones en febrero, y en marzo el Consejo lo aprobó como un borrador de documento, incluyendo en su preámbulo una nota que señala el rechazo de la mayoría de los países miembros a cualquier esquema que no provenga de un convenio realizado en conjunto. Este documento será presentado para que la asamblea lo considere durante el otoño de 2007. La OACI es el foro internacional apropiado para discutir este tema tan importante.

5. Al querer abarcar unilateralmente a las operadoras aéreas de países no miembros, la propuesta de la UE plantea serias cuestiones sobre derecho internacional con respecto a la soberanía de los Estados, la convención de Chicago, y los convenios bilaterales de servicio aéreo. La propuesta se impone sobre los derechos soberanos de otros Estados, se anticipa a las recomendaciones que la OACI pueda emitir respecto al comercio de emisiones, no toma en cuenta los esfuerzos hasta la fecha de otros países sobre el tema, e ignora los principios básicos de consenso y reciprocidad que han pautado la aviación civil por más de 60 años. Además, sometería a los países en desarrollo y a sus aerolíneas a cumplir con metas de emisiones que no fueron acordadas en el Protocolo de Kioto.

Perspectivas distintas y el camino por delante

7. Las emisiones de gases de efecto invernadero de la industria aeronáutica representan 2 a 3% de todas las emisiones (el transporte terrestre es hasta siete veces mayor). Las aerolíneas ya tienen un gran incentivo para reducir sus emisiones ya que el combustible representa del 20 al 30% de los gastos de explotación. Además, en las últimas tres décadas, las emisiones por kilómetro por pasajero se han reducido en un 70% (alrededor de un 60% por milla por pasajero). Las aeronaves modernas actuales utilizan, en promedio, 3,5 litros por cada 100 kilómetros por pasajero, lo equivalente a lo que utiliza un automóvil muy pequeño.

8. En los últimos años, hemos visto una gran divergencia en la expansión de emisiones en varias regiones del mundo—en Europa se nota un aumento, en los Estados Unidos de América se ha observado una disminución. Es más, las aportaciones y beneficios de la industria aeronáutica a la economía e integración mundial son generalmente apreciadas. Por último, el resto del mundo no comparte la opinión europea de que la propuesta de “talla única” sea la más eficiente para enfrentar los efectos de la aviación sobre los cambios climáticos.

9. Europa se niega a colaborar con el resto del mundo en este asunto: consecuentemente, será importante para la asamblea de la OACI aclarar que para progresar en este campo se necesitará un acuerdo de amplio alcance geográfico en el uso del comercio de emisiones. Aquellos países y aerolíneas que no son europeos deberían recomendarle a la UE y a sus Estados miembros que diseñen un ETS que (a) incluya únicamente a los vuelos internos de la UE (85% de los vuelos diarios de la UE son internos) y (b) que tenga como objetivo la aprobación de los gobiernos de países terceros (i.e. negociar con gobiernos extranjeros en la inclusión de sus operadoras de aeronaves) para la inclusión de las aerolíneas no europeas.

10. Será importante afirmar una estrategia positiva para administrar el crecimiento a largo plazo de las emisiones ocasionadas por la aviación civil. Nosotros creemos que una táctica enfocada en

incentivar cambios de tecnología e innovación, que tradicionalmente han provocado cambios, funcionaría mejor.

11. Esto requerirá un enfoque para que:

Se fomente un mejor conocimiento científico. Es importante comprender y cuantificar los posibles impactos de las emisiones aéreas para ayudar a aquellos responsables de desarrollar políticas a que tomen en cuenta el clima y otros impactos asociados con la aviación. Esto asegurará que identifiquemos los temas apropiados, cómo medir su impacto, y cómo diseñar medidas apropiadas para mitigar sus efectos.

Se aceleren las mejoras a la eficiencia del tráfico aéreo. Es fundamental acelerar la implementación de cambios y mejoras operacionales del manejo del tráfico aéreo (ATM, en sus siglas en inglés) para reducir el consumo del combustible (y, por lo tanto, las emisiones del sector de aviación). Esto tiene el doble beneficio de mejorar rendimientos financieros y medioambientales del sector a corto plazo. Es importante incluir a todos los afectados en la administración de la eficiencia del sistema de la aviación, es decir a los gobiernos, las aerolíneas, los proveedores de servicios de navegación aérea, y los aeropuertos.

Se fomente la eficiencia energética en las aeronaves y en los motores. Debemos acelerar el desarrollo y la integración de mejoras prometedoras en la ingeniería y el diseño de los motores y fuselajes dentro de las flotas de la aviación civil para aumentar la eficiencia energética del sector de la aviación. Estos avances complementarán las mejoras operacionales.

Se explore el desarrollo de fuentes de combustibles alternativos. Es imprescindible explorar el potencial de combustibles alternativos en la aviación que sirvan para mejorar la seguridad del abastecimiento de combustible, para aumentar el rendimiento medioambiental, y que sean factibles comercialmente. Esto ofrece beneficios de mediano a largo plazo en la reducción del impacto a la calidad del aire local como también a la “huella de CO2.”

Se usen opciones que sean de mutuo consentimiento y basadas en el comercio y en el costo-beneficio. En la medida en que los Estados opten por emplear medidas basadas en el mercado para administrar el crecimiento de las emisiones aéreas, también deben implementarlas de forma consecuente de acuerdo con la orientación de la OACI, y deben buscar el mutuo consentimiento de otros gobiernos para abarcar a las aerolíneas no europeas.

Preparado por la *Federal Aviation Administration* (FAA)

Abril 2007

**RECOMENDACIONES DE ENMIENDA DE NORMAS Y MÉTODOS
RECOMENDADOS Y PROCEDIMIENTOS (RSPP)**

Recomendación 1/1, Enmienda del Anexo 16, Volumen II –
Emisiones de los motores de las aeronaves

4. En la propuesta de enmienda, no se hicieron recomendaciones relativas a la rigurosidad de las provisiones en materia de emisiones. La reunión convino en cambios dirigidos a aspectos técnicos, principalmente en lo concerniente a la modernización de los esquemas de demostración y lineamientos para la certificación de motores. La necesidad de esta modernización surgió de la experiencia adquirida con el uso de las provisiones actuales. Los aspectos específicos que se cubrieron son:

- a) la revisión de los resultados de la medición de las emisiones gaseosas para corregirlas a las condiciones de referencia. Se consideró que las provisiones actuales no eran consistentes y se propusieron mejoras para definir adecuadamente cuando los resultados medidos deberían corregirse a las condiciones atmosféricas de referencia y/o de las condiciones de motor de referencia.
- b) la revisión de las especificaciones de los combustibles en función del contenido de naftaleno y aromáticos. Esto surgió por dificultades en la obtención de combustibles que reunieran las especificaciones en algunos Estados. Se concluyó que ampliar la especificación para incluir todos los combustibles disponibles habría afectado la rigurosidad, por lo que se propuso enmendar el Anexo 16 para permitir desviaciones de las especificaciones conforme al uso de correcciones convenidas. Los cambios propuestos reducirían los costos de certificación al permitir a los fabricantes emplear combustibles disponibles localmente, sujetos a la aplicación de correcciones aceptables para eliminar cualquier efecto en los resultados de las pruebas.
- c) se hizo una aclaración sobre la expresión “empuje” empleada para definir el parámetro (Foo) usado en el cálculo de emisiones y su relación con la expresión “potencia” decidiéndose la utilización en todo el Anexo de término “empuje” en lugar de “potencia” y se elaboró una nueva definición.
- d) se propusieron cambios que permitirían a los fabricantes elaborar dispositivos de medición de emisiones con materiales con una resistencia térmica adecuada, siempre que fueran no reactivos. Esto se origino principalmente porque pruebas de certificación recientes de motores de tecnología de última generación, realizadas por algunos fabricantes por medio de los dispositivos de muestreo de acero inoxidable especificado en el Anexo 16, habían originado problemas con las piezas de muestreo, lo que había llevado a demoras costosas.

5. La revisión de las provisiones referentes al equipo de muestreo y medición no reveló la necesidad de enmendar el Anexo. Se revisó aunque sin concluir, los criterios aplicables para la certificación de motores modificados actualmente.

Recomendación 3/1, Enmiendas del Anexo 16 — Protección del Medio ambiente, Volumen I — Ruido de las aeronaves.

6. En esta propuesta de enmienda no se hicieron recomendaciones relativas a la rigurosidad de las provisiones en materia de ruido. La reunión convino que los cambios dirigidos a los aspectos técnicos se centren en la aplicación de los esquemas de demostración y guías de orientación para la certificación del ruido en las aeronaves, destacándose los siguientes aspectos:

- a) aclarar las definiciones de los límites de velocidad del viento para propósitos de certificación. Utilizando la orientación publicada por la Organización Meteorológica Mundial (OMM) y con la asesoría técnica de la Sección de meteorología (MET) de la OACI, se prepararon disposiciones revisadas del Anexo 16, Volumen I, en las que se establece un conjunto de especificaciones técnicamente sólidas y bien definidas.
- b) actualización de las referencias a la Comisión electrotécnica internacional (CEI). En el Anexo 16 se hacía referencia a varias normas de la CEI que establecen las especificaciones del equipo que se emplea en la homologación acústica de las aeronaves. Con el transcurso de los años, esas especificaciones se habían actualizado para reflejar los avances en electrónica, fabricación y en las técnicas de medición. Por consiguiente, se proponía incluir en el Anexo las normas más recientes de la CEI. Se consideró como medida provisional seguir aceptando normas anteriores hasta que se deje de utilizar el equipo obsoleto.
- c) se propuso una enmienda para asegurar que los fabricantes no varíen el incremento de velocidad aplicado a V_2 como función de la masa de despegue durante las pruebas de certificación del ruido. Se consideró que esto podría generar inconsistencias en los métodos de prueba toda vez que se alteraría la relación histórica entre el ruido lateral y la masa de despegue que se considera en relación con el intervalo de masas respecto del cual se homologa un modelo de avión, es decir, el ruido lateral aumenta a medida que disminuye la masa de despegue debido al incremento en la duración al disminuir masa/velocidad. Por consiguiente, se propuso que se enmendara el Anexo 16, Volumen I, para evitar el uso del incremento variable en el futuro
- d) se propusieron enmiendas a las disposiciones aplicables para alinearlas con las del Anexo 8 – aeronavegabilidad.
- e) se revisaron aspectos relacionados con la homologación acústica de helicópteros, incluyendo desarrollo adicional de provisiones referentes a los datos para el planificación y uso del suelo, la enmienda de la definición “versión derivada de un helicóptero” y los requisitos de homologación acústica para helicópteros en modo operacional “CAT A”

7. La reunión concluyó que los manuales del mantenimiento cubrían adecuadamente los aspectos relativos a la integridad acústica del motor durante su vida útil, por lo que no se consideraba necesario ningún cambio al Anexo relacionado con esto.

8. El Consejo de la OACI convino que las recomendaciones que anteceden se remitieran a los Estados contratantes y organizaciones internacionales. Después de recibir los comentarios, la Comisión llevará a cabo un examen detallado y luego presentará sus recomendaciones al Consejo.

9. De las 14 recomendaciones restantes, 13 se referían a la publicación de documentos de la OACI, o de información en el sitio web público de la Organización, cinco de las cuales en relación con las actividades relativas a las medidas basadas en criterios de mercado y otra sobre la labor futura del CAEP.

RECOMENDACIONES QUE NO SE RELACIONAN CON NORMAS, MÉTODOS RECOMENDADOS Y PROCEDIMIENTOS

10. La Comisión de Aeronavegación aprobó las recomendaciones del CAEP relativas a las enmiendas de las publicaciones de la OACI existentes (Recomendaciones 3/2, 3/3 y 3/4) y a la publicación de textos de orientación provisionales en el sitio web público de la OACI (Recomendaciones 1/2 y 1/4). También aprobó la publicación de una nueva circular de la OACI sobre los efectos en el ruido y las emisiones de los procedimientos de salida para atenuación de ruido (Recomendación 3/6), así como que se reemplazara una circular existente por un manual (Recomendación 3/5). También se aprobó la publicación del informe del grupo de expertos independientes sobre el establecimiento de metas de largo plazo para NO_x (Recomendación 1/3).

11. El Consejo, tras enmendar las decisiones adoptadas en las recomendaciones 2/3(Orientación sobre el comercio de derechos de emisión para la aviación) y 4/1 (Programa de trabajo futuro) avaló en su decisión las recomendaciones aprobadas por la Comisión.

12. El Secretario General de la OACI hará los arreglos necesarios para dar seguimiento a todas las recomendaciones aprobadas, como se indica en el **Apéndice** a esta nota.

LABOR FUTURA

13. El CAEP estuvo de acuerdo con la importancia de mejorar la comunicación de las actividades ambientales de la OACI y dio su apoyo al desarrollo de un plan de emisiones de la OACI. La Secretaría preparará un plan con la asistencia de los miembros del CAEP. Ya que se espera que la mayoría de los miembros del CAEP participen en el Coloquio sobre emisiones de la OACI que se celebrará pronto (del 14 al 16 de mayo de 2007), se podría organizar, de ser necesario, una reunión exclusiva de los miembros del CAEP con la intención de hacer avanzar el plan.

14. El Consejo decidió que en el Apéndice D del informe de la CAEP/7 sobre la cuestión 2 del orden del día, se incluiría un principio adicional para recomendar que al recaudar gravámenes relacionados con las emisiones, se conceda consideración especial a la necesidad de reducir las repercusiones posibles en el mundo en desarrollo.

15. El Consejo convino en que las orientaciones sobre el comercio de derechos de emisión propuestas por el CAEP deberían publicarse como proyecto de orientaciones y que el Presidente del Consejo debería elaborar un prefacio en el que se reflejen los pareceres de dicho órgano en torno a esta cuestión. Entre otras cosas, en el prefacio del Presidente se indicaría que la mayoría de los Estados miembros del Consejo habían rechazado el enfoque no basado en acuerdos mutuos para la inclusión de la aviación en planes de comercio de derechos de emisión.

Referencia en el informe		Decisión del Consejo (C) o de la Comisión de Aeronavegación (ANC)	Título de la recomendación y decisiones adoptadas
Recomendación núm.	Página núm.		
1/2	1-10	ANC	Publicación de las directrices sobre la certificación de motores relativa a las emisiones.- Publicar en el sitio web público de la OACI las directrices que figuran en el Apéndice B del informe sobre esta cuestión del orden del día. Se aprobó la recomendación y se pide al Secretario General que tome las medidas necesarias.
1/3	1-17	ANC	Publicación del informe de los expertos independientes sobre el examen de NO_x de 2006 y sobre el establecimiento de metas tecnológicas de mediano y largo plazos para NO_x. La OACI publicará el informe de los expertos independientes, en inglés únicamente, lo antes posible. Se aprobó la recomendación y se pide al Secretario General que tome las medidas necesarias.
1/4	1-20	ANC	Textos de orientación sobre la calidad del aire en los aeropuertos.- Los textos preparados hasta ahora como parte del Manual de orientación sobre la calidad del aire en los aeropuertos se publicarán en el sitio web público de la OACI como medida provisional. Se aprobó la recomendación y se pide al Secretario General que tome las medidas necesarias.
2/1	2-2	C	Publicación de la información sobre mecanismos voluntarios.- La información recopilada que se obtenga de los Estados miembros y las organizaciones internacionales con respecto a medidas voluntarias se publique en el sitio web público de la OACI y que se actualice, según sea necesario. Se aprobó la recomendación y se pide al Secretario General que tome las medidas necesarias.
2/2	2-5	C	Publicación del informe sobre comercio voluntario de derechos de emisión para la aviación.- El informe sobre comercio voluntario de derechos de emisión en el ámbito de la aviación que figura en el Apéndice A del informe sobre esta cuestión del orden del día se publique en el sitio web público de la OACI. Se aprobó la recomendación y se pide al Secretario General que tome las medidas necesarias.

Referencia en el informe		Decisión del Consejo (C) o de la Comisión de Aeronavegación (ANC)	Título de la recomendación y decisiones adoptadas
Recomendación núm.	Página núm.		
2/3	2-8	C	Orientación sobre el comercio de derechos de emisión para la aviación.- El Consejo adopte la orientación sobre el uso del comercio de derechos de emisión en el ámbito de la aviación, que figura en el Apéndice B del informe sobre esta cuestión del orden del día, y que se publique antes de la próxima Asamblea. Aprobó la recomendación como proyecto de orientaciones y pidió al Secretario General que tomara las medidas necesarias, en la inteligencia de que el Presidente del Consejo elaboraría un texto introductorio en el que se reflejarían los pareceres del Consejo de la OACI sobre esta cuestión.
2/4	2-12	C	Orientación sobre derechos de emisión locales.- El Consejo adopte el texto de orientación sobre los derechos por emisiones que afectan a la calidad del aire local, según figura en el Apéndice C del informe sobre esta cuestión del orden del día y que lo publique antes de la próxima Asamblea. Se aprobó la recomendación y se pide al Secretario General que tome las medidas necesarias.
2/5	2-12	C	Políticas sobre derechos de emisión relativos a la calidad del aire local.- El texto en el que se expone la política con respecto a los derechos por emisiones que afectan a la calidad del aire local, que figura en el Apéndice D del informe sobre la presente cuestión del orden del día, se inserte según corresponda en las políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc 9082) lo antes posible. Se aprobó la recomendación y se pide al Secretario General que tome las medidas necesarias.
3/2	3-7	ANC	Enmiendas del Manual técnico-ambiental sobre aplicación de los procedimientos de homologación acústica de las aeronaves (Doc 9501).- Se enmendará el Manual técnico-ambiental sobre la aplicación de los procedimientos de homologación acústica de las aeronaves (Doc 9501) según se indica en el Apéndice B del informe sobre esta cuestión del orden del día. Se aprobó la recomendación y se pide al Secretario General que tome las medidas necesarias.
3/3	3-14	ANC	Enmienda del Manual de planificación de aeropuertos, Parte 2 – Utilización del terreno y

Referencia en el informe		Decisión del Consejo (C) o de la Comisión de Aeronavegación (ANC)	Título de la recomendación y decisiones adoptadas
Recomendación núm.	Página núm.		
			control del medio ambiente (Doc 9184).- Se enmendará el <i>Manual de planificación de aeropuertos</i> (Doc 9184) según se indica en el Apéndice C del informe sobre esta cuestión del orden del día. Se aprobó la recomendación y se pide al Secretario General que tome las medidas necesarias.
3/4	3-17	C	Enmienda del documento <i>Orientación sobre el Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves</i> (Doc 9829).- Se enmendará la <i>Orientación sobre el Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves</i> (Doc 9829) según se indica en el Apéndice D del informe sobre esta cuestión del orden del día. Aprobó la recomendación y pidió al Secretario General que tome las medidas necesarias.
3/5	3-23	ANC	Publicación de un nuevo manual de la OACI que contenga el método recomendado para calcular las curvas de nivel de ruido alrededor de los aeropuertos.- La OACI publicará el texto que figura en el Apéndice E del informe sobre esta cuestión del orden del día como manual, en remplazo de la actual Circular 205. Se aprobó la recomendación y se pide al Secretario General que tome las medidas necesarias.
3/6	3-25	ANC	Publicación de una nueva circular de la OACI sobre los efectos en el ruido y las emisiones de los procedimientos de salida para atenuación del ruido que figuran en los <i>Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Operación de aeronaves (PANS-OPS)</i>.- El texto que figura en el Apéndice F del informe sobre esta cuestión del orden del día se publicará en una circular de la OACI. Se aprobó la recomendación y se pide al Secretario General que tome las medidas necesarias.
4/1	4-27	C	Programa de trabajo futuro.- Que el Consejo apruebe el programa de trabajo futuro para el CAEP, como se detalla en los Apéndices A, B, C, D, E y F. Aprobó, en principio, el programa de trabajo futuro, sujeto a los pareceres del Comité de Finanzas acerca de sus repercusiones en el Presupuesto por programas para 2008-2009-2010



Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica - ICCAE

19 Reunión GEPEJTA

Rio de Janeiro, Brasil,
Abril 2007

Lic. Jorge Iván Zavala



COCESNA

- La Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea, es un organismo internacional de integración centroamericana, de utilidad pública y sin fines de lucro.
- Fue creado por los estados centroamericanos en el año de 1960, con el fin de proporcionar los servicios relativos a la navegación aérea a nivel regional.
- Actualmente los Estados Miembros de COCESNA son: Belice, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica.



UN EJEMPLO DE INTEGRACIÓN REGIONAL



ICCAE

- Es la unidad de formación de COCESNA, con sede en El Salvador. En un principio denominada Escuela Centroamericana de Adiestramiento Aeronáutico (ECCA), creada en el año de 1988 y sus instalaciones inauguradas el 23 de marzo de 1990.
- Surge como iniciativa para satisfacer en mayor medida, las necesidades de capacitación institucional en el ámbito de la navegación aérea.
- Gradualmente fue ampliando su campo de actuación, ofreciendo servicios de capacitación a las Autoridades de Aeronáutica Civil de los Estados Miembros de COCESNA, y a otras entidades afines, como aeropuertos y líneas aéreas.



Finalidad del ICCAE

Gestionar la capacitación técnica, operativa, administrativa y gerencial del personal de COCESNA, de las Autoridades de Aviación Civil de la región, así como de otras entidades que lo requieran.



Plan Maestro Estratégico 2005-2009

Misión

"Brindar soluciones integrales asociadas a la formación y desarrollo del personal vinculado a la industria del transporte aéreo".

Visión

"Ser un Instituto de excelencia, reconocido por el liderazgo y competitividad en la implementación de sistemas integrales de aprendizaje"



Servicios

- **Capacitación:** Programas, cursos, seminarios y talleres, bajo diferentes modalidades y áreas de especialización.
- **Asistencia Técnica:** Asistencia especializada en el estudio, análisis, implementación y seguimiento de situaciones específicas, en materia de capacitación, como en otras relacionadas.
- **Servicios Tecnológicos:** Análisis de requerimientos técnicos y desarrollo de soluciones tecnológicas asociadas a la formación.



Programa TRAINAIR

- Programa creado por la Organización de la Aviación Civil Internacional OACI, para fomentar la preparación de material didáctico en el ámbito aeronáutico.
- Se basa en la utilización de una metodología normalizada y considera un sistema de intercambio de cursos entre los centros participantes.
- EL ICCAE inició su participación en el programa en 1996, con la creación de la Unidad de Preparación de Cursos y desarrollando un Conjunto de Material Didáctico Normalizado denominado "Equipos Multiplex".
- Actualmente son más de 35 centros de instrucción de aviación civil de todo el mundo, reconocidos como miembros del programa.



Programa IGS

- En el contexto del programa USOAP de la OACI para la instrucción en seguridad operacional se requiere una formación estandarizada sobre una plataforma regional, como la contemplada en la metodología TRAINAIR.
- El ICCAE, se convierte en el tercer centro avalado en América Latina junto al IAC y CIPE, de Brasil y Argentina respectivamente.
- Ampliación progresiva de estos programas a otras áreas en función de las nuevas auditorías a otros anexos.



Certificación como Centro de Instrucción Aeronáutico

- ICCAE está en el proceso para lograr la certificación como Centro de Instrucción Aeronáutica bajo la RAC 141 de la Autoridad de Aviación de El Salvador.
- Lograr la habilitación de los cursos a ser impartidos para obtener las licencias de CTA para Aeródromo, APP no radar y radar, Área radar y no radar y Técnico especialista en Información Aeronáutica.
- Certificación convalidada por el resto de Autoridades de Aviación Civil de la región.



Certificación ISO 9001:2000

Esfuerzos orientados a alcanzar la certificación ISO 9001:2000, para:

- Ser competitivos en un mercado que busca proveedores idóneos y calificados, en capacitación aeronáutica, que garanticen la efectividad para cumplir los requerimientos del cliente.
- Impulsar la excelencia en la capacitación aeronáutica.
- Apoyar los esfuerzos de COCESNA, enfocados a la mejora sistemática de la organización.
- Poner a disposición de COCESNA, Estados Miembros y Clientes Externos, las mejores opciones y excelencia en los servicios de capacitación.



Beneficios

- Relación Costo-Beneficio
- Normalización
- Cursos a la medida
- Conocimiento de la realidad regional
- Disponibilidad
- Integración



Clasificación de Cursos

- Regulares: Programados dentro del Plan Anual de Cursos, sobre la base de las necesidades prioritarias de COCESNA y Estados Miembros.
- Específicos: Responden a la satisfacción de requerimientos puntuales de las unidades y organizaciones solicitantes.
- Coordinados: Eventos de capacitación conducidos por otras organizaciones y gestionados por el ICCAE.



Modalidades de capacitación

- *En el Instituto*, contando con los equipos e infraestructura adecuada en dependencia del tipo de evento. Bajo esta modalidad se ejecuta actualmente el 90% de los cursos.
- *En Sitio*, en función de los requerimientos y condiciones relacionadas a determinada capacitación. Se imparten cursos en los diferentes países y/o instalaciones especificadas por los clientes.

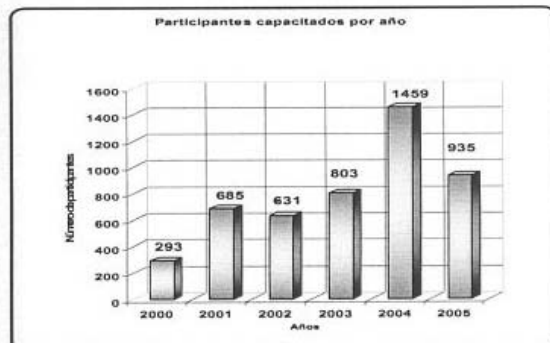


Proceso de admisión

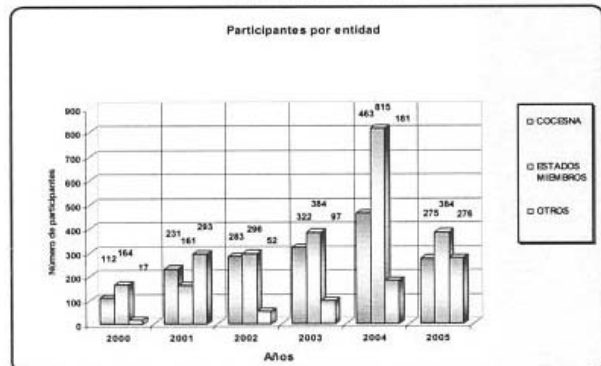
- Becas COCESNA, otorgadas a su propio personal como de las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Miembros, en base a un presupuesto anual.
- Marco de Proyectos Convenios con Organismos nacionales e internacionales.
- Estudiantes Particulares según plazas vacantes en los cursos programados, y de acuerdo a los requisitos establecidos y arancel estipulado.
- Contratos o acuerdos para financiar la capacitación con fondos propios de las Organizaciones que solicitan los servicios.



Estadísticas



Estadísticas



Áreas de Capacitación

- Operativa: Relativa a las diferentes esferas del Área de Control de Tránsito Aéreo, así como los servicios de protección al vuelo y navegación aérea.
- Técnica: Orientada al mantenimiento de los equipos de navegación aérea, incluye cursos en el marco de los sistemas del futuro, tales como los relacionados a las comunicaciones en los sistemas CNS/ATM.
- Gerencial: Comprende los cursos orientados a la formación de los cuadros gerenciales y administrativos de la industria del transporte aéreo.



Cursos - Área Operativa

- Control de Tránsito Aéreo: Aeródromo, Aproximación, Radar Terminal, Área Manual y Radar, así como cursos de actualización correspondientes
- AIS, Especialista NOTAM, Publicaciones Aeronáuticas, Cartografía Aeronáutica, Calidad en los Servicios AIS
- Fraseología Radar, Meteorología Aeronáutica, Búsqueda y Salvamento
- Factores Humanos
- PANS/OPS
- WGS - 84, (GNSS), Automatización ATS



Cursos de Seguridad en la Aviación (AVSEC)

- Instrucción Básica en Seguridad de Aviación
- Manejo de Crisis
- Formación Básica de Instructores AVSEC
- Seguridad de la Carga
- Instrucción Superior en Seguridad
- Mercancías Peligrosas
- Planes de Seguridad de Aeródromo
- Conciencia en la Seguridad, etc.



Cursos de Seguridad Operacional (1)

- Conformidad de las aeronaves
- Inspector de aeronavegabilidad, Inspector de miembros de la tripulación de cabina y seguridad de los pasajeros
- Inspector de operaciones de vuelo. Nivel 1 básico
- Básico de prevención e investigación de accidentes
- Medicina aeronáutica
- Licencias al personal técnico aeronáutico
- Reglamentación de mercancías peligrosas



Cursos de Seguridad Operacional (2)

- Procedimientos de Certificación de Aviónica
- Evaluación de Simuladores de Vuelo
- Confiabilidad de mantenimiento de las aeronaves
- Certificación de Aeródromos
- Seguridad Operacional de Aeródromo
- Seguridad Operacional en Rampa, etc.



Cursos - Área Técnica

- Mantenimiento: VOR, DME, ILS, Sistema Radar
- Comunicaciones: Digitales, de Datos, Vía Satélite y en los Sistemas CNS/ATM.
- Antenas y Líneas de Transmisión
- Aplicaciones informáticas para la gestión de Mantenimiento, Mantenimiento de computadoras para la red ATN, Redes LAN y WAN, Sistema Operativo Linux, Linux para redes LAN, Redes Frame Relay
- Solaris para Sistema INDRA, Bases de Datos PostgreSQL



Cursos - Área Gerencial

- Gerencia Aeronáutica, Alta Gerencia en Aviación Civil
- Administración Estratégica en la Aviación Civil
- Gestión: de Proyectos, de Recursos Humanos, de la Calidad, de Mantenimiento, de las Operaciones Aeronáuticas.
- Planificación en Aviación Civil
- Supervisión Aeronáutica
- Coaching en la Gestión del Capital Humano
- Gerencia de la Capacitación Aeronáutica
- Programa de Formación Gerencial para la Aviación Civil.



Personal de Instrucción

- Los instructores del ICCAE son especialistas en sus diferentes áreas; el 95% de ellos se encuentran activos dentro de sus respectivas organizaciones y en su mayoría pertenecen a los países de la región.
- Se establecen programas para su continua actualización, tanto en su área de especialidad, como en la aplicación de métodos y técnicas de enseñanza moderna.
- En los últimos años se ha incrementado la participación de instructores de otras naciones de América Latina y Europa.



Instalaciones

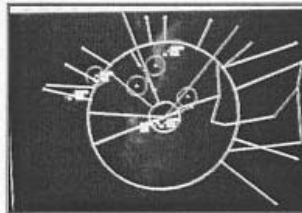
El Instituto cuenta con:

- Modernos equipos para prácticas, como simuladores y laboratorios en el área de control de tránsito aéreo y mantenimiento de sistemas de navegación aérea.
- Locales adecuados para el desarrollo de los eventos de capacitación, como aulas, salones de conferencias, salas para trabajos ex-aula y centro de documentación.



Equipos

- Simulador ATC, el cual opera para todos los cursos en esta área.
- Simulador Radar de Bajo Costo SRBC.
- Equipos para comunicaciones digitales.
- Centro de cómputo.
- Equipo para prácticas de mantenimiento de radioayuda.
- Antenas y líneas de transmisión.
- Simuladores de vuelo.



Infraestructura

- El área destinada a la capacitación y actividades relacionadas es de aproximadamente 1800 metros cuadrados.
- Cómodas aulas para instrucción con adecuada iluminación, acústica y aire acondicionado.
- Locales para laboratorios, radioayudas, centro de cómputo y simuladores.
- Biblioteca técnica.
- Cafetería.
- Amplias Zonas Verdes y de Estacionamiento.
- Instalaciones deportivas.





Centro de Simulación ATC (1)

- Se constituye actualmente como el más moderno y completo Simulador de Control de Tránsito Aéreo en Latinoamérica y uno de los más avanzados a nivel mundial.
- Equipado con la más alta tecnología en ambiente radar, así como con un Simulador de Aeródromo Panorámico de 180°.
- Con dicho equipamiento se integran 23 posiciones de control, 12 de pseudopiloto y 4 de supervisión/instrucción.



Centro de Simulación ATC (2)

Características principales:

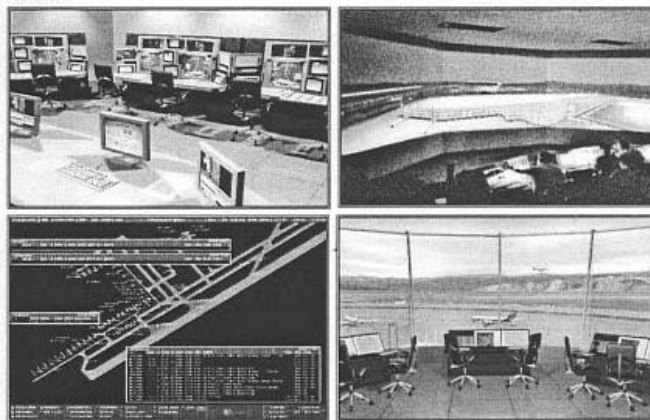
- Permite la simulación de funciones de Control Radar, tanto de ruta como de aproximación; asimismo en aeródromo en 3D.
- Posibilidad de simular múltiples escenarios y situaciones reales de control.
- Puede convertirse fácilmente en una dependencia real de Control Radar.
- Genera múltiples ambientes de entrenamiento, tanto independientemente como integrados en una cadena de control.



Centro de Simulación ATC (3)

El Sistema de Simulación permite realizar otras actividades como:

- Selección, entrenamiento y actualización de personal de control de tráfico aéreo.
- Análisis de nuevos aeródromos, estructuras aeroespaciales y procedimientos operacionales.
- Reproducción de imágenes, datos y voz de pilotos y controladores durante prácticas previas.



Convenios de Cooperación

- Universidad ORT del Uruguay
- SENASA
- CESO
- Marco Acuerdo OACI
- IATA



Convenio IATA / COCESNA

- Desde el 2001 se han realizado actividades de capacitación dirigidas a funcionarios de COCESNA, a través de la contratación de IATA.
- En el 2006, IATA y COCESNA suscriben un convenio constituyéndose el ICCAE como el Centro de Capacitación afiliado a dicha organización para América Latina.
- Resultado de esfuerzos conjuntos entre ambas organizaciones y con una visión clara de fortalecer el área de capacitación en el ámbito de la industria del transporte aéreo de la región.



Convenio IATA / COCESNA

- Desarrollo de un Programa que incluye 12 eventos de capacitación en áreas relacionadas a la Seguridad operacional y de la aviación, servicios de tránsito aéreo, y temas de actualidad relevantes para la región.
- El objetivo radica en acercar los cursos de IATA al público del sistema aeronáutico de los países de habla hispana, haciendo más accesible la información y el desarrollo de competencias del personal vinculado al mencionado sistema.
- Crecimiento y fortalecimiento de la capacitación, prestigio y divulgación del modelo regional de COCESNA.



Beneficios del Convenio

- Fortalecimiento de la capacitación de la industria aeronáutica regional.
- Mayor cantidad de personas a capacitar
- Excelente relación costo/beneficio por participante.
- Formación altamente especializada por primera vez en la región.



¡Muchas Gracias!



CORPORACIÓN CENTROAMERICANA DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (COCESNA)

COCESNA: UN EJEMPLO DE INTEGRACIÓN Y COOPERACIÓN REGIONAL

19 Reunión GEPEJTA

Rio de Janeiro, Brasil,
Lic. Jorge Iván Zavala



COCESNA



OBJETIVO

Presentar resultados de COCESNA sobre la gestión y prestación de Servicios de Navegación Aérea en el espacio aéreo centroamericano:

- ❖ Beneficios
- ❖ Oportunidades
- ❖ Seguridad Operacional
- ❖ Retos

2

COCESNA



CONTENIDO

Principales Aspectos:

- Constitutivos
- Organizacionales
- Prestación SNA / Seguridad Operacional
- Conclusiones

3

COCESNA



Aspectos Constitutivos



4

COCESNA



GÉNESIS DE COCESNA

La Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea, es un Organismo Internacional de Integración Centroamericana, creado por los Estados Centroamericanos, para dar cumplimiento a sus compromisos y obligaciones, contraídos como signatarios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

5

COCESNA



PAÍSES INTEGRANTES DE COCESNA

6

COCESNA



GÉNESIS DE COCESNA

La Conferencia de Directores de Aeronáutica Civil de Centroamérica, celebrada en Guatemala, del 4 al 5 de noviembre de 1959, recomendó la convocatoria de una “Conferencia Diplomática para Establecer una Corporación Intergubernamental Centroamericana de Comunicaciones Aeronáuticas”

COCESNA
Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea

8

GÉNESIS DE COCESNA

A este efecto, el Gobierno de la República de Honduras convocó dicha Conferencia para que se celebrase en Tegucigalpa del 22 al 26 de febrero de 1960, a la cual asistieron los Representantes Plenipotenciarios de los Estados Centroamericanos.

COCESNA
Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea

9

CONVENIO CONSTITUTIVO DE COCESNA

Como resultado de la Conferencia Diplomática celebrada en la ciudad de Tegucigalpa el 26 de febrero de 1960, las Partes Contratantes suscribieron el Convenio Constitutivo de COCESNA, posteriormente ratificado por los respectivos Órganos Legislativos.

COCESNA
Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea

10

MARCO INSTITUCIONAL

Las normas que regulan a COCESNA son:

- El Convenio Constitutivo
- Los Estatutos
- Los Reglamentos

También, de acuerdo con lo establecido en el Convenio, serán de aplicación las Leyes de los Estados Contratantes y las Normas de Derecho Internacional vigente en los Estados miembros.

COCESNA
Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea

11

CONVENIO CONSTITUTIVO

El artículo 1, define a COCESNA como “ORGANISMO DE SERVICIO PÚBLICO” caracterizada como una entidad de Derecho Internacional Público, al que los Estados Contratantes delegan la prestación de los servicios según las exigencias que cada uno de ellos acordó considerar de interés público y regional.

Convenio Constitutivo

COCESNA
Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea

12



CONVENIO CONSTITUTIVO

El Artículo 2 del Convenio establece los derechos exclusivos de COCESNA en la Prestación de:

1. Servicios de Tránsito Aéreo
2. Telecomunicaciones aeronáuticas
3. Radioayudas para la navegación aérea en Región de Vuelo (FIR) Centroamérica

Convenio Constitutivo

13

COCESNA

Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea



CONVENIO CONSTITUTIVO

OTRAS ATRIBUCIONES:

Fomentar y coordinar estudios relativos a los servicios e instalaciones de navegación aérea considerando la evolución de la tecnología y proponer según el caso a las partes contratantes, las enmiendas que correspondan al Plan de Navegación Aérea y someterlas a la OACI.

Convenio Constitutivo

14

COCESNA

Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea



CONVENIO CONSTITUTIVO

OTRAS ATRIBUCIONES:

Estudiar y proponer a las partes contratantes la uniformidad de las normas nacionales que regulan el tránsito aéreo y las medidas que adopten los servicios encargados de organizarlo.

Tomar las medidas necesarias para capacitar al personal.

Convenio Constitutivo

15

COCESNA

Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea



CONVENIO CONSTITUTIVO

OTRAS ATRIBUCIONES:

COCESNA podrá proporcionar servicios aeronáuticos estipulados en el plan regional de la OACI, distintos de los antedichos, previa autorización escrita de las autoridades competentes de las partes contratantes.

Convenio Constitutivo

16

COCESNA

Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea



CONVENIO CONSTITUTIVO

El Artículo 23 Establece que la Corporación deberá conseguir su equilibrio financiero por medio de sus propios recursos.

Convenio Constitutivo

17

COCESNA

Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea



CONVENIO CONSTITUTIVO

De acuerdo con el Art. 26 del Convenio, la Corporación elaboró sus Estatutos, los cuales contemplan y definen:

- El objeto de la Corporación
- El patrimonio
- La Estructura Organizacional

18

COCESNA

Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea



CONVENIO CONSTITUTIVO

El Artículo 33 Completa la Institucionalidad de la Misión de COCESNA.

Establece el registro de COCESNA ante la OACI quien a su vez lo registra ante la Organización de las Naciones Unidas, ONU.

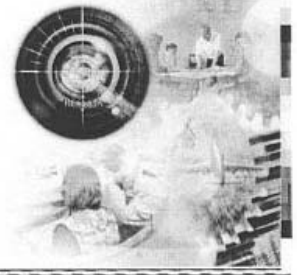
Convenio Constitutivo

COCESNA

19



Aspectos Organizacionales



COCESNA

20



MISIÓN

“Fortalecer la Aviación Civil Internacional mediante la prestación de servicios de navegación aérea, seguridad y capacitación aeronáutica, así como otros afines, en los Estados Miembros y demás interesados, caracterizándonos por la seguridad, calidad, eficiencia, eficacia y ética en nuestros servicios, utilizando tecnología de punta y nuestro potencial humano como principal ventaja competitiva.”

COCESNA

21



VISIÓN

“Ser el Organismo Internacional modelo de Integración Centroamericana que fortalezca la aviación civil regional dentro del contexto mundial, consolidando el desarrollo integral de Centroamérica.”

COCESNA

22



COCESNA Y SUS AGENCIAS

COCESNA se ha constituido en tres Agencias o Unidades diferenciadas en la especialización de sus servicios:

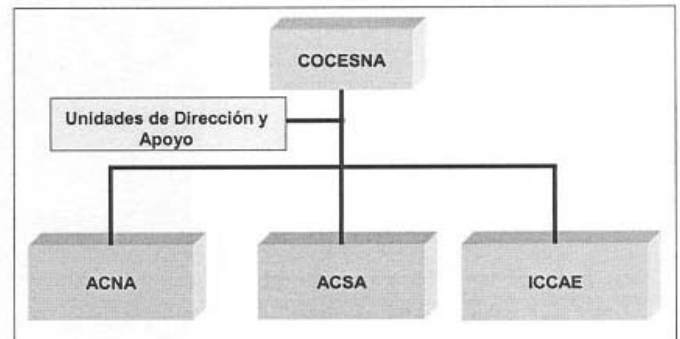
- **ACNA:** Agencia Centroamericana de Navegación Aérea, con sede en Honduras
- **ACSA:** Agencia Centroamericana de Seguridad Aeronáutica, con sede en Costa Rica
- **ICCAE:** Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica, con sede en El Salvador

COCESNA

23



COCESNA Y SUS AGENCIAS



COCESNA

24



MISIÓN / VISIÓN ACNA

MISIÓN

"Proporcionar servicios de navegación aérea seguros, ordenados, eficientes y de alta calidad."

VISIÓN

"Ser la Agencia modelo en la prestación de servicios de navegación aérea a nivel mundial."

25

COCESNA
Comisión Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea



MISIÓN / VISIÓN ACSA

MISIÓN

"Apoyar a los Estados contratantes de COCESNA, y a otras partes interesadas, al cumplimiento armonizado y estandarizado de las normas y métodos recomendados, establecidos internacionalmente en materia de aviación civil."

VISIÓN

"Ser la Agencia líder en la prestación de servicios asociados a la Seguridad Aeronáutica a nivel mundial."

26

COCESNA
Comisión Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea



MISIÓN / VISIÓN ICCAE

MISIÓN

"Brindar soluciones integrales asociadas a la formación y desarrollo del personal vinculado a la industria del transporte aéreo."

VISIÓN

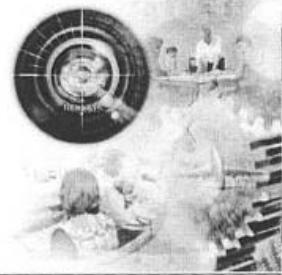
"Ser un Instituto de excelencia, reconocido por el liderazgo y competitividad en la implementación de sistemas integrales de aprendizaje."

27

COCESNA
Comisión Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea



Prestación de Servicios de Navegación Aérea bajo un enfoque regional



28

COCESNA
Comisión Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea



AGENCIA CENTROAMERICANA DE NAVEGACIÓN AÉREA, ACNA

Control de Tráfico Aéreo

- Servicios de Control de Tráfico Aéreo
- Servicios de Información Aeronáutica (AIS)
- Búsqueda y Salvamento (SAR)

Telecomunicaciones Aeronáuticas

- Servicios AFTN
- Comunicaciones de Voz y Datos

Información Aeronáutica

- Servicio AIS
- NOTAM International Office (NOF)

Radioayudas

- Red de radioayudas (DVOR/DME, CVOR/DME, NDB, ILS)
- Verificación y comisionamiento (Lab Aircraft)

29

COCESNA
Comisión Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea



CIELO ÚNICO CENTROAMERICANO: Evolución de la FIR

30

COCESNA
Comisión Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea

CIELO ÚNICO CENTROAMERICANO: EVOLUCIÓN DE LA FIR

FIR
CENTROAMERICA
ORIGINAL
AGOSTO DE 1957



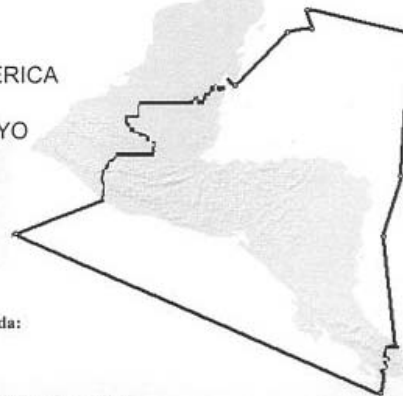
Area aproximada:
996.000 km²

31

COCESNA

CIELO ÚNICO CENTROAMERICANO: EVOLUCIÓN DE LA FIR

FIR
CENTROAMERICA
HASTA
EL 29 DE MAYO
DE 1992



Area aproximada:
1,175,400 km²

3

COCESNA

CIELO ÚNICO CENTROAMERICANO: EVOLUCIÓN DE LA FIR

FIR
CENTROAMERICA
HASTA
EL 11 DE
SEPTIEMBRE DE
1996



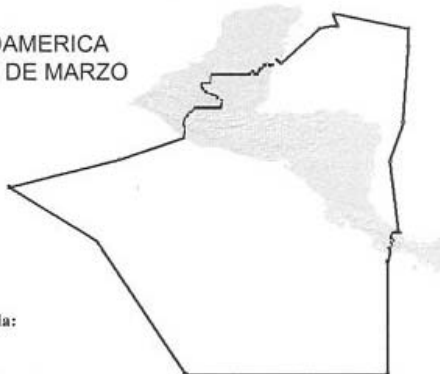
Area aproximada:
1,412,000 km²

33

COCESNA

CIELO ÚNICO CENTROAMERICANO: EVOLUCIÓN DE LA FIR

FIR CENTROAMERICA
HASTA EL 21 DE MARZO
DEL 2001



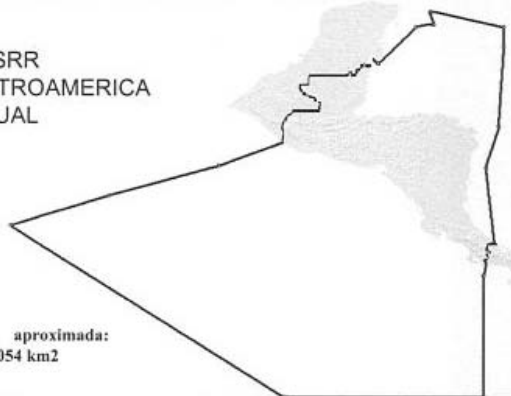
Area aproximada:
2,507,400 km2

3

COCESNA

CIELO ÚNICO CENTROAMERICANO: EVOLUCIÓN DE LA FIR

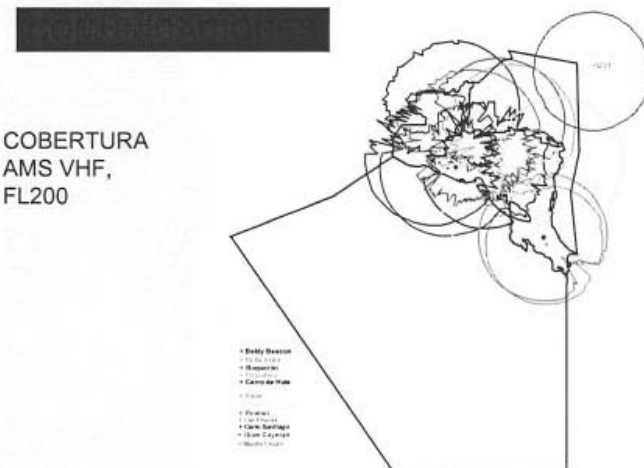
FIR/SRR
CENTROAMERICA
ACTUAL



Area aproximada:
2,639,054 km²

35

COCESNA



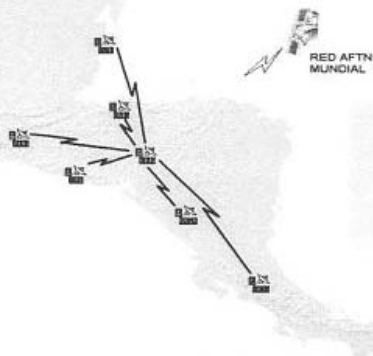
COBERTURA
AMS VHF,
FL200

- **Bobby Beamon**
- **Billie Jean King**
- **Burgess Meredith**
- **Clayton Kopp**
- **Conroy Davis**
- **Frank**
- **Franklin**
- **Gene Sandage**
- **Glenn Gayman**



COMUNICACIONES / AFTN

RED AFTN
ACTUAL
DE COCESNA



37

COCESNA

Comunicación y Coordinación de Servicios de Navegación Aérea



COMUNICACIONES / VSAT

RED VSAT
DE COCESNA

VSAT Actual
VSAT Proyectada



38

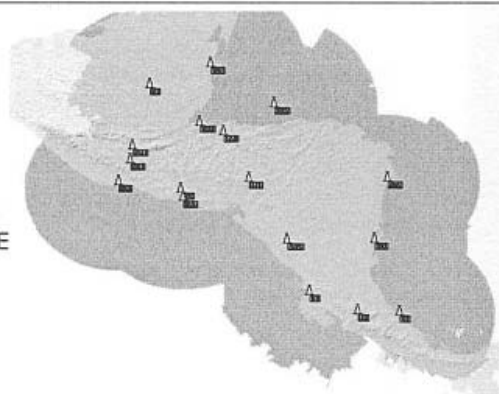
COCESNA

Comunicación y Coordinación de Servicios de Navegación Aérea



NAVEGACIÓN

RED DE
RADIOAYUDAS
VOR/DVOR/DME



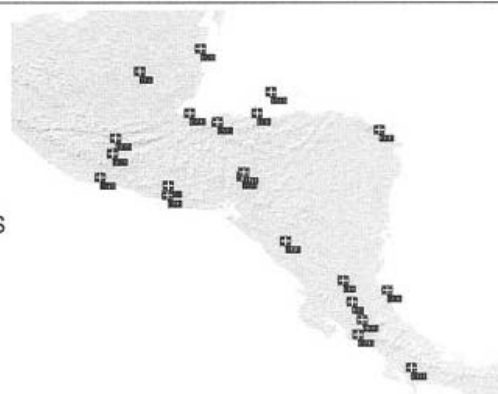
COCESNA

Comunicación y Coordinación de Servicios de Navegación Aérea



NAVEGACIÓN

RED DE
RADIOAYUDAS
NDB



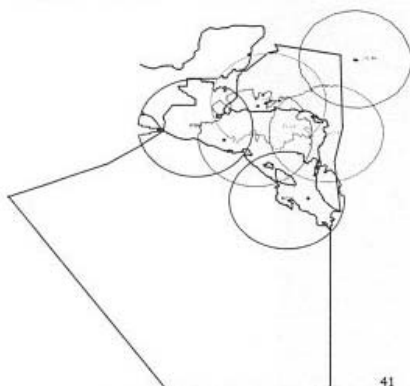
COCESNA

Comunicación y Coordinación de Servicios de Navegación Aérea



VIGILANCIA

COBERTURA
RADAR, FL200



41

COCESNA

Comunicación y Coordinación de Servicios de Navegación Aérea



ALGUNOS BENEFICIOS DE EXPLOTACIÓN DEL ESPACIO AÉREO ÚNICO CENTROAMERICANO

- ☐ **GESTIÓN SISTÉMICA:** Estableciendo una gestión basada en la implementación sistemática de procesos y proyectos de seguridad, calidad, formación del personal y uso de tecnología de punta, replicable a los Estados Miembros.
- ☐ **ECONOMÍAS DE ESCALA:** A través del aprovechamiento de los recursos regionales en forma conjunta para explotar los retos y oportunidades de manera integral, propiciando el fortalecimiento institucional y financiero de COCESNA y de los Estados Miembros.
- ☐ **HOMOLOGACIÓN:** Para que a través de un fuerte proceso de armonización de las dependencias de COCESNA, AAC's y demás en Centroamérica, se beneficien de la estandarización técnica, operativa, económica y de recursos humanos.
- ☐ **ESPECIALIZACIÓN:** Gestión especializada por ámbito de actuación de las Agencias -ACNA, ACSA e ICCAE- renovando y orientando el conocimiento y sinergia para un beneficio regional.
- ☐ **PROYECTOS REGIONALES:** Desde la perspectiva regional se facilita la formulación y ejecución de proyectos regionales, fortaleciendo la seguridad, calidad y eficiencia en el uso de recursos, evitando su duplicidad.
- ☐ **CAPACIDAD INSTITUCIONAL VRS. GLOBALIZACIÓN:** Al contar con una sólida capacidad institucional y regional se facilita el afrontar los retos que conlleva la globalización.

42

COCESNA

Comunicación y Coordinación de Servicios de Navegación Aérea



EXPLOTACIÓN ESPACIO AÉREO ÚNICO CENTROAMERICANO

RETOS

- ❑ Implementación del CNS/ATM
- ❑ Afrontar con éxito la globalización en la aviación civil
- ❑ Regulaciones y estandarización internacional
- ❑ Crecimiento y nuevas exigencias de la demanda
- ❑ Ser competitivos Vrs. nuevos prestadores de servicios
- ❑ Autosostenibilidad financiera ante fuertes erogaciones por explotación de sistemas e inversión en tecnología
- ❑ Fortalecer el concepto de explotación regional en la aviación civil centroamericana y extra regional
- ❑ Prestar continuamente servicios seguros, eficientes y de calidad

43



Espacio Único Centroamericano:

Resumen de los
principales proyectos
realizados por COCESNA
en los servicios de
Navegación Aérea,
Seguridad Aeronáutica y
Capacitación Aeronáutica



44



PROYECTOS EJECUTADOS 1995-2007

NAVEGACIÓN AÉREA

- ❖ Implementación Sistema Radar / Subsistema AFTN y Comunicaciones
- ❖ Adquisición de Aeronave King Air B200
- ❖ Equipamiento de Aeronave (Sistema de Verificación)
- ❖ Modernización del Centro de Control (CENAMER)
- ❖ Red de Comunicaciones Vía Satélite
- ❖ Centro de Control Backup y Simulador

45



PROYECTOS EJECUTADOS 1995-2007

NAVEGACIÓN AÉREA

- ❖ Sustitución de Radioayudas a la Navegación Aérea en Centroamérica
- ❖ Sistema de Información Geográfica
- ❖ Sustitución y Modernización de los Sistemas Aeronáuticos de las Torres de Control en Aeropuertos de El Salvador, Nicaragua, Costa Rica, Honduras y Belice.

46



PROYECTOS EJECUTADOS 1995-2007

NAVEGACIÓN AÉREA

- ❖ Implantación del WGS-84 y desarrollo de procedimientos RNP RNAV de C.A. (según fases coordinadas con los Estados Miembros)
- ❖ Automatización del Sistema AIS y Sistema MET/AIS
- ❖ Implementación del Sistema ETMS y RVSM
- ❖ Comunicaciones Bajo nivel Costa Rica y Sistema ATIS

47



PROYECTOS EJECUTADOS 1995-2007

NAVEGACIÓN AÉREA

- ❖ Modernización de radiales de comunicación (sustitución de red de microondas OKI)
- ❖ Rehabilitación de Pista 15-33 Aeropuerto Ilopango, El Salvador
- ❖ Construcciones de Edificios de COCESNA en El Salvador, Costa Rica, Belice, Guatemala
- ❖ Actualización de Infraestructura Informática para los Estados

48



PROYECTOS EJECUTADOS 1995-2007

NAVEGACIÓN AÉREA

❖ Ejecución de proyectos con OACI / Participación en grupos de tarea:

- a) Proyecto RLA/98/003 Transición a los Sistemas CNS/ATM
- b) Proyecto RLA/00/009 Sistema de Aumentación GNSS WAAS
- c) Proyecto RLA/03/902 Solución de Aumentación para el Caribe, Centro y Sudamérica.
- d) Otras participaciones: Grupos de Tareas Diversos (GNSS, ATN, ATM, ...) SubGrupo CNS/ATM, GREPECAS...

49

COCESNA

Comisión Consultiva Interamericana de Servicios de Navegación Aérea



PROYECTOS EJECUTADOS 1995-2007

NAVEGACIÓN AÉREA

- ❖ Sustitución de Cabeceras Radar a nivel Centroamericano.
- ❖ Implementación Centros de Control El Salvador, Belice y Costa Rica.
- ❖ Implementación del Centro de Control de Afluencia de Tráfico Aéreo en la región (Proyecto ATFM)

50

COCESNA

Comisión Consultiva Interamericana de Servicios de Navegación Aérea



PROYECTOS EJECUTADOS 2000-2007

SEGURIDAD AERONÁUTICA

Proyectos para el fortalecimiento de la Seguridad Aeronáutica en la región Centroamericana:

- ❖ Proyecto COCESNA / Unión Europea
- ❖ Proyecto COCESNA / BID
- ❖ Programa de Seguridad Aeronáutica
- ❖ Programa de Capacitación en Seguridad Aeronáutica

51

COCESNA

Comisión Consultiva Interamericana de Servicios de Navegación Aérea



PROYECTOS EJECUTADOS 1995-2007

CAPACITACIÓN AERONÁUTICA

- ❖ Programa de Capacitación en Navegación Aérea
- ❖ Programa de Capacitación en Seguridad Aeronáutica
- ❖ Programa de Capacitación en Gestión
- ❖ Programa de Capacitación en Competencia Lingüística
- ❖ Desarrollo de Escenarios Virtuales de Aeropuertos Centroamericanos para simulador tercera dimensión (3D)

52

COCESNA

Comisión Consultiva Interamericana de Servicios de Navegación Aérea



COCESNA - HACIA UNA MEJORA EN SU GESTIÓN

EN EL MARCO DEL PLAN MAESTRO ESTRATÉGICO DE COCESNA SE VIENE DESARROLLANDO PROYECTO DE MEJORA EN LA GESTIÓN

El Sistema Integrado de Gestión de COCESNA-SIGC contempla una gestión integral de SEGURIDAD (SMS OACI / OHSAS 18001), CALIDAD (ISO 9001), FACTORES HUMANOS y MEDIO AMBIENTE (ISO 14001) a nivel corporativo de COCESNA, en las áreas de Navegación Aérea (ACNA), Seguridad (ACSA), Capacitación Aeronáutica (ICCAE) y Unidades de Apoyo.

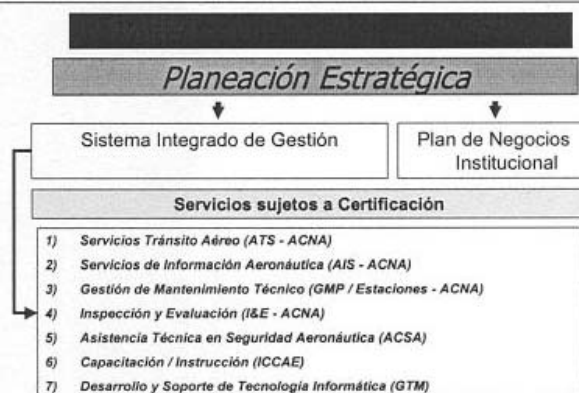
53

COCESNA

Comisión Consultiva Interamericana de Servicios de Navegación Aérea



El SIGC Derivado del PMEC



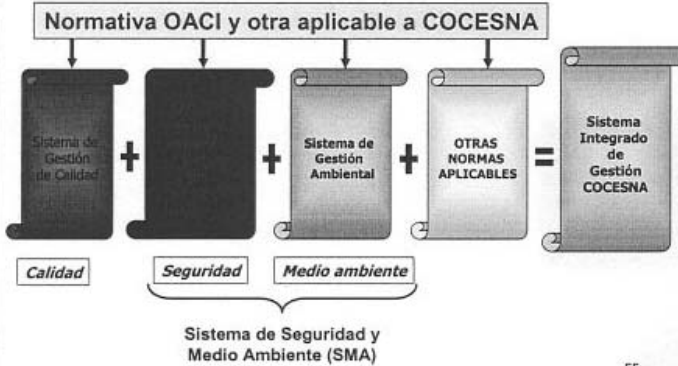
54

COCESNA

Comisión Consultiva Interamericana de Servicios de Navegación Aérea



Componentes del SIG COCESNA



55

COCESNA



Objetivos Generales del SIGC

- 1) Cumplir con los requerimientos de la OACI, Estados Miembros de COCESNA y otras partes.
- 2) Incrementar los niveles de seguridad, salud ocupacional y clima laboral para generar un mejor entorno de trabajo, mediante una correcta gestión de los Factores Humanos.
- 3) Incrementar la excelencia del servicio, generando valor al usuario/cliente.
- 4) Incrementar la eficiencia (mejoramiento de procesos y disminución de errores).
- 5) Generar las bases para el mejoramiento continuo y el desarrollo sustentable de COCESNA.

56

COCESNA



Marco Normativo del SIGC

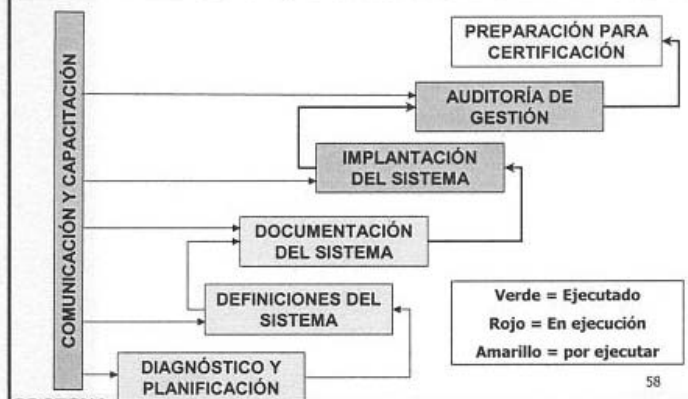
- Normativa OACI
- Plan Maestro Estratégico de COCESNA (PMEC)
- Norma ISO 9001:2000 (Gestión de Calidad)
- Norma ISO 14001:2004 (Medio Ambiente)
- Norma OHSAS 18001:1999 (Seguridad y Salud Ocupacional)
- Buenas Prácticas de la Industria
- Marco legal y regulatorio aplicable
- Normativa para el área de gestión de mantenimiento técnico
- Normativa para el área informática (ISO 17799/ISO 27001/CMM)

57

COCESNA



Etapas de Ejecución del Proyecto SIGC



58

COCESNA



Premisa del SIGC

“COMO ORGANIZACIÓN NO DEBEMOS GESTIONARNOS Y PREPARARNOS SOLAMENTE PARA CUMPLIR CON LAS AUDITORIAS, CUANDO LA GESTIÓN DE SEGURIDAD, CALIDAD Y EFICIENCIA DEBE SER PARTE DE LA CULTURA DEL DÍA A DÍA DE LA ORGANIZACIÓN, ACTUANDO PROACTIVAMENTE”

59

COCESNA



CORPORACIÓN CENTROAMERICANA DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (COCESNA)

COCESNA: UN EJEMPLO DE INTEGRACIÓN Y COOPERACIÓN REGIONAL

19 Reunión GEPEJTA

Rio de Janeiro, Brasil,
Lic. Jorge Iván Zavala



COCESNA

COMANDO DE LA AERONÁUTICA DEPARTAMENTO DE CONTROL DEL ESPACIO AÉREO



GEPEJTA/19



OBJETIVO

Presentar el Sistema de Control del Espacio Aéreo Brasileño a los miembros del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo.

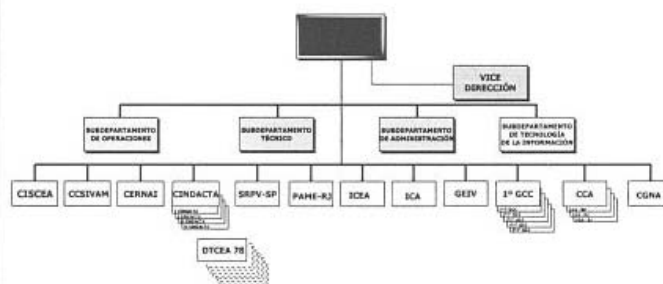
GEPEJTA/19



GUIÓN

- SISCEAB
 - ÓRGANO CENTRAL
 - DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA
 - ÁREA DE RESPONSABILIDAD
 - CARACTERÍSTICAS DEL ESPACIO AÉREO
 - RELACIÓN SISTÉMICA
 - INTEGRACIÓN CIVIL / MILITAR
- SISTEMA X-4000
- EQUIPAMIENTOS
- FIR BRASILEÑAS - ALTERACIONES
- SISTEMAS CNS/ATM
 - CGNA
 - CARSAMMA
 - GNSS
 - DATACOM
 - ADS/CPDLC
 - CRONOGRAMA DE IMPLANTACIÓN
- FORMACIÓN DE RECURSOS HUMANOS

SISCEAB - ÓRGANO CENTRAL



SISCEAB - DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA



LEYENDAS

- ◆ CINDACTA (4)
- SRPV (1)
- CCA (3)
- + SÃO JOSÉ DOS CAMPOS
- ▲ DTCEA (78)
- ☆ GNA INFRAERO (81)
- EPTA (512)



SISCEAB - RECURSOS HUMANOS



Marzo 2007



SISTEMA X-4000 - VISIÓN GENERAL

- ❑ Sistema de Tratamiento y Visualización de Datos para utilización en ACC y APP de propiedad del Comando de la Aeronáutica y desarrollado por empresa Brasileña.
- ❑ Sistema basado en servidores dobles, estaciones de trabajo (Sun Microsystems) y monitores de alta resolución de 20" x 20" de lado (2k x 2k pixels), interconectados vía red Ethernet doble e interfaces con diversos sensores y sistemas para obtención y cambio de informaciones (radares, EMS, CCAM y otros órganos de Control de Tránsito Aéreo).

SISTEMA X-4000 - FUNCIONALIDADES

- Procesamiento de hasta 32 radares
- Visualización del video bruto radar (para APP)
- Tratamiento de varios protocolos radar
 - AIRCAT-500, TVT-2, ASR-7, ASW-4, ASTERIX
- Visualización de video meteorológico (Asterix CAT 8)
- Correlación automática Pista x Plan, por código SSR
- Coordinación automática de planes de vuelo entre centros automatizados
- Acceso a las informaciones Aeronáuticas y Meteorológicas, vía CCAM (BIA y OPMET)
- Creación automática de Planes de Vuelo Repetitivos (RPL)
- Detección e señalización de conflictos AR-AR y AR-SOLO
- Presentación de *strips* electrónicas
- IHM más amigable y ágil para el controlador
- Capacidad de agrupamiento/separación de sectores
- Grabación/Reproducción de datos sincronizada con audio

EQUIPAMIENTOS

EQUIPAMIENTOS

- VHF / UHF / HF = 4.634
- EMS-1, 2 e 3 / EMA = 154
- RADAR PRIMARIO = 70
(59 FIJOS + 11 TRANSP)
- RADAR SECUNDARIO = 81
- RADAR METEOROLÓGICO = 16
- RADAR DE APROXIMACIÓN = 6
- RADAR DE SUELO = 1
- TOTAL DE ESTACIONES RADAR = 174
- VOR (77) / DVOR (6)
- DME (95)
- NDB (235)
- PAPIS / VASIS (157)
- VHF - DF (18)
- ILS (37)
- ALS (24)

EQUIPAMIENTOS

EQUIPAMIENTOS

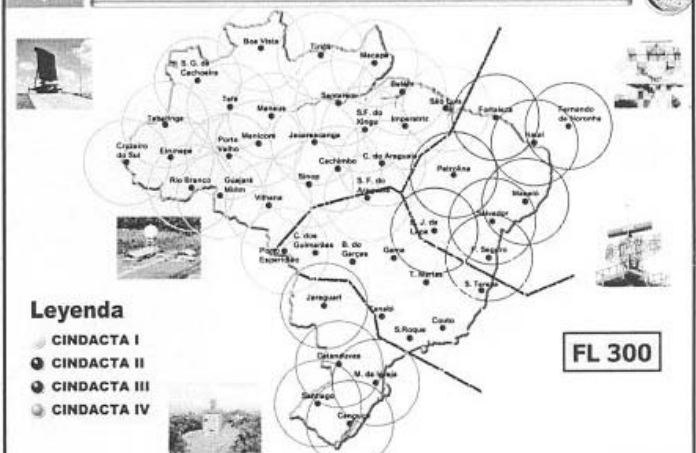
- VHF / UHF / HF = 4.634
- EMS-1, 2 e 3 / EMA = 154
- RADAR PRIMARIO = 70
(59 FIJOS + 11 TRANSP)
- RADAR SECUNDARIO = 81
- RADAR METEOROLÓGICO = 16
- RADAR DE APROXIMACIÓN = 6
- RADAR DE SUELO = 1
- TOTAL DE ESTACIONES RADAR = 174
- VOR (77) / DVOR (6)
- DME (95)
- NDB (235)
- PAPIS / VASIS (157)
- VHF - DF (18)
- ILS (37)
- ALS (24)

Gran Total = 5.877

EQUIPAMIENTOS - COBERTURA VHF



EQUIPAMIENTOS - COBERTURA RADAR





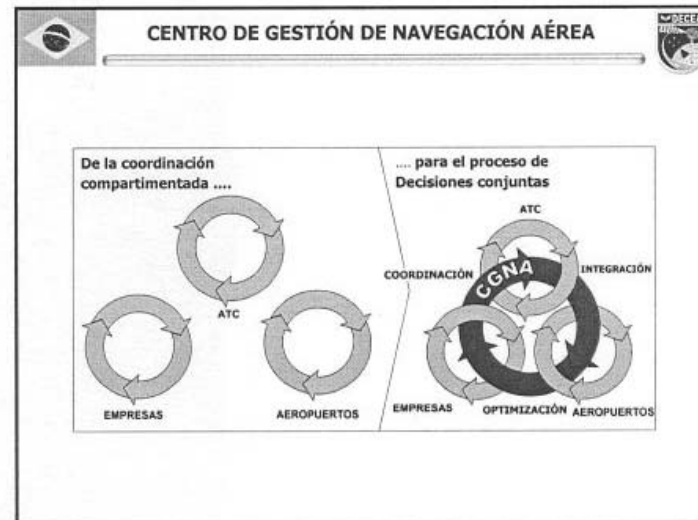
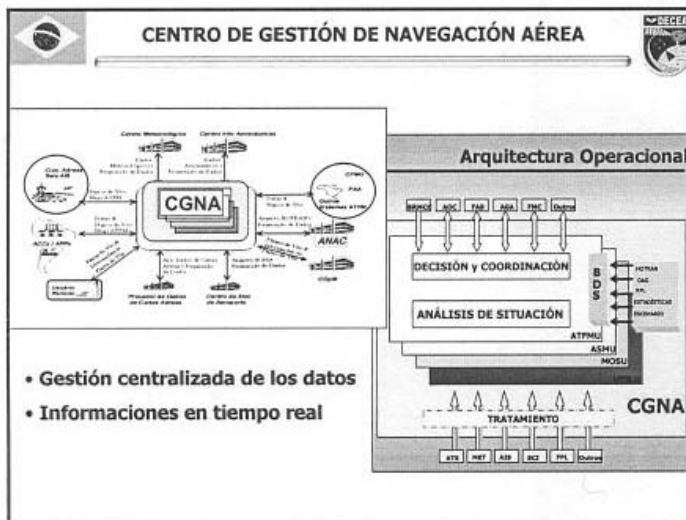
FIR BRASILEÑAS - MOVIMIENTOS

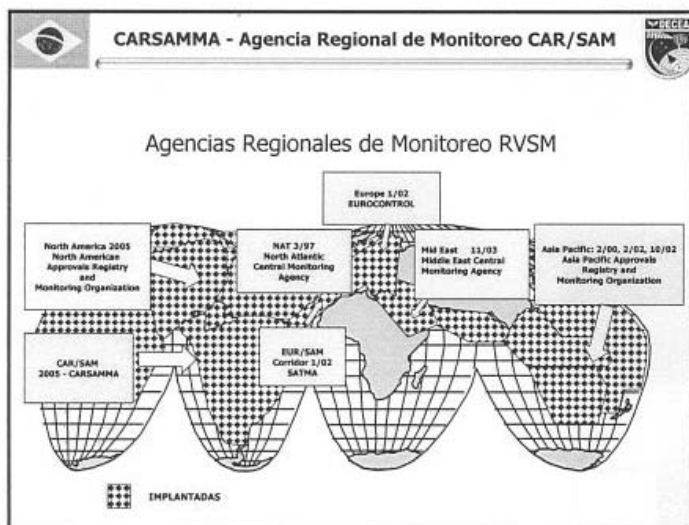
FIR	MOVIMIENTOS (%)
Amazónica	11,22
Atlántico	1,29
Brasília	53,02
Curitiba	13,83
Recife	20,64

2006



CNS/ATM

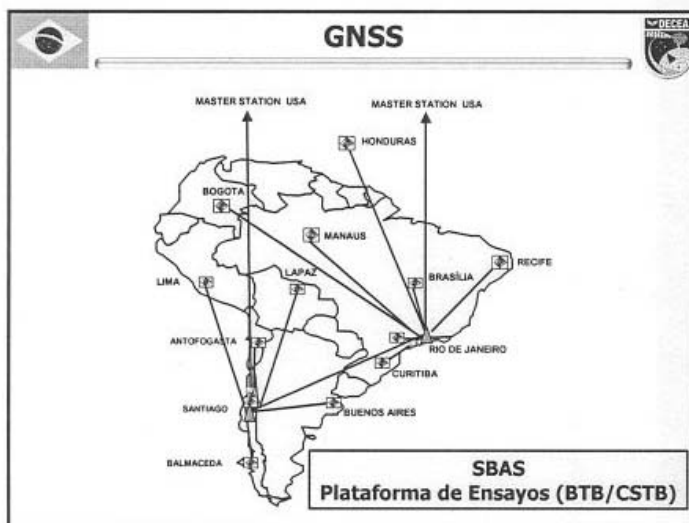




CARSAMMA

Deberes y Responsabilidades Principales
(Conclusión 11/34 del GREPECAS 11)

- APROBACIONES RVSM
- INFORMACIÓN A LOS ESTADOS Y OPERADORES
- BASE DE DATOS
- TRANSFERENCIA DE DATOS
- EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO
- NOTIFICACIÓN DE OPERADORES SIN APROBACIÓN
- EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL CAR/SAM
- ADMINISTRACIÓN GMS



GNSS

GBAS
Plataforma de Ensayos (LAAS/LTP)

ESTACIÓN GALEÃO

Síntesis de las acciones conjuntas

- ☒ P Prototipo LTP instalado
- ☒ F Fase 1/4 de las pruebas en vuelo realizado
- ☐ G Cuantificación de beneficios en el TMA (cobertura, RNAV, RNP, aeropuertos adyacentes)
- ☐ C Coleta de datos y estudios ionosféricos
- ☐ C Certificación de procedimientos avanzados
- ☐ C Certificación internacional del sistema (Memphis, Guam, Galeão, Australia)

GNSS

GBAS – Pruebas y Evaluaciones

Ejemplo de Aproximación en Curva con Descenso Continuo

Fase 4: RNP < 0.3; Aproximaciones completamente automáticas

Fase 3: Procedimientos Complejos en curva

Fase 2: Aproximación Linear con arremetida guiada - Obtención de Datos

Fase 1: Perfil ILS - Obtención de Datos

GNSS

Solución Brasileña - SBAS + GBAS

SBAS

GBAS



GNSS



GPMS - GNSS SISTEMA DE MONITOREO DE DESEMPEÑO

OBJETIVO

Desarrollar la capacidad de monitoreo de "performance" del GNSS, en tiempo real, para asegurar la utilización operacional de todos los sistemas de navegación por satélite autorizados a operar en el Espacio Aéreo bajo responsabilidad del Brasil.

Participantes: DECEA, FAA, Volpe Institute e ISI



GNSS



GPMS – GNSS SISTEMA DE MONITOREO DE DESEMPEÑO

Funcionalidades

- ✓ Monitoreo continuo de la situación del GNSS y capacidad de previsión del servicio.
 - verificación continua de la integridad de la señal en el espacio (tiempo y posiciones)
 - garantía de utilización segura, en tiempo real, en Ruta y/o en los aeródromos
 - obtención y análisis sistemática de los datos de desempeño
- ✓ Detección de las salidas de servicios por interferencia y/o por deficiencias de la geometría de los satélites.
 - obtención y difusión de informaciones
 - previsión sistemática de la situación (operadores y ATC)
- ✓ Generación de NOTAM's e Informaciones Aeronáuticas, por el proveedor ATM, para aplicación del GNSS como "Auxilio a la Navegación".
 - responsabilidad por el uso del GNSS en el espacio aéreo brasileño



DATA COM



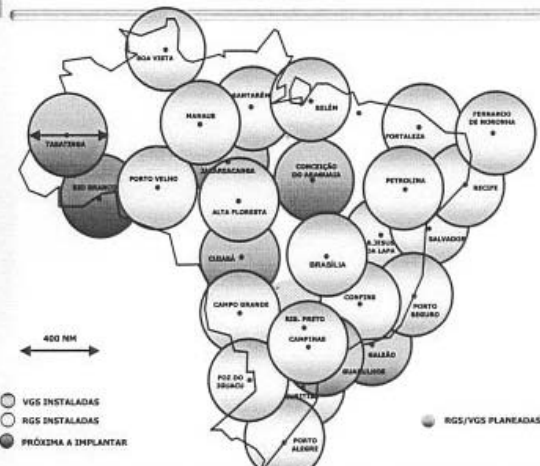
Sistema de comunicaciones digitales aire-tierra-aire, utilizando la faja de VHF del Servicio Móvil Aeronáutico, para la transmisión de datos operacionales y administrativos.

- Inicio de operación 1998
- Plataforma de ensayos para aplicaciones ATN



DATA COM





400 NM

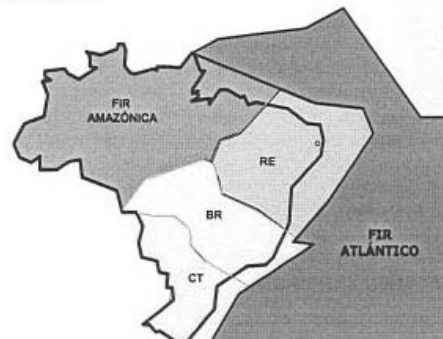
● VGS INSTALADAS
 ○ RGS INSTALADAS
 ● PRÓXIMA A IMPLANTAR



ADS/CPDLC - Aplicación en el ACC-AO



Implantación de un Sistema de Tratamiento y Visualización de Datos con capacidad de tratar datos ADS y realizar CPDLC, para soporte de la operación del ACC-AO.



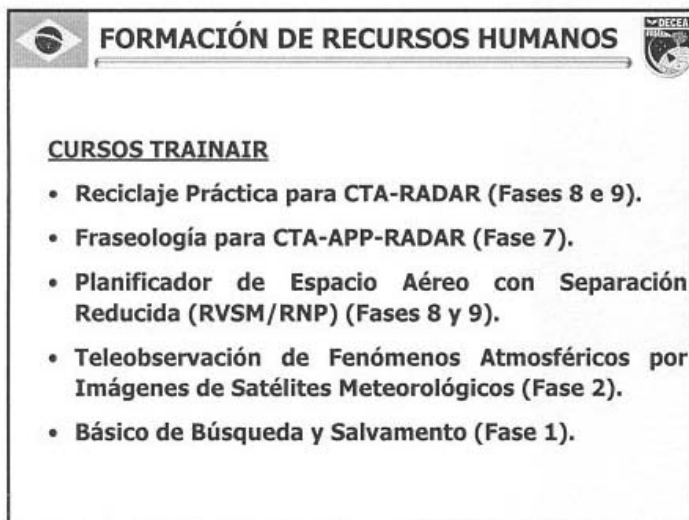
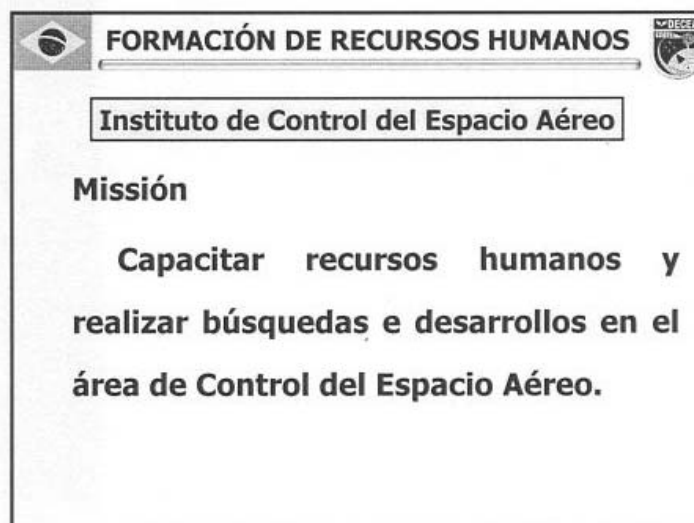
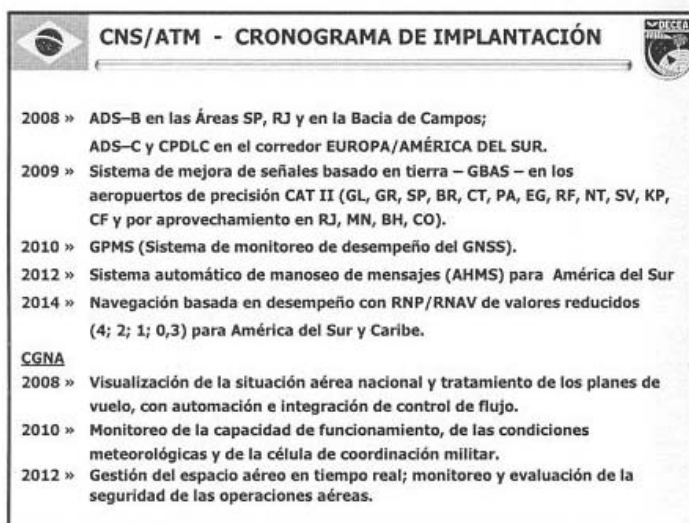
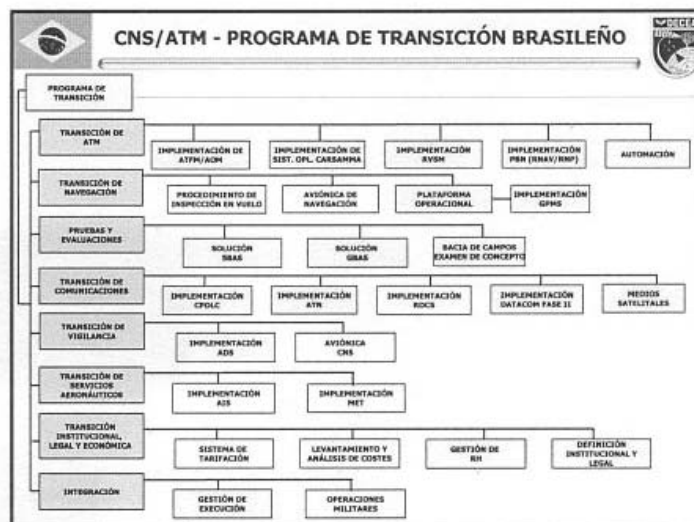
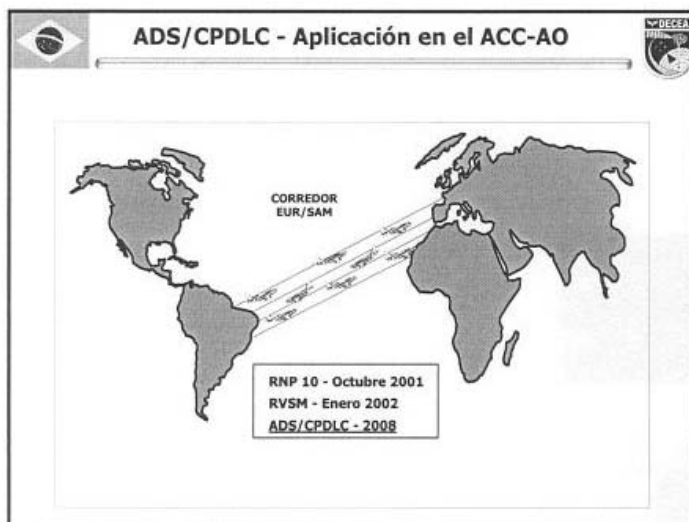


ADS/CPDLC - Aplicación en el ACC-AO



OBJETIVOS:

- Aumento de la capacidad del espacio aéreo, por medio de la reducción de las separaciones vertical, lateral y longitudinal;
- Vuelo en perfil óptimo de desempeño;
- Aumento de la seguridad de las operaciones aéreas; y
- Respuesta a la demanda proyectada de tránsito aéreo en la FIR-AO, notadamente en el corredor EUR/SAM.



**DÉCIMO NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/19)**

(Río de Janeiro, Brasil, 25 al 27 de abril de 2007)

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Seguridad Operacional.

**Análisis de la Seguridad Operacional en la Región y
Proposición para el cumplimiento del Plan Estratégico.**

(Nota de estudio presentada por Chile – Punto Focal “Seguridad Operacional”)

I Análisis de la Seguridad Operacional en la Región.

A) Origen del Sistema Regional de Seguridad Operacional.

1. Durante el año 1995 se inició un proyecto de cooperación técnica con la participación de los países CAR/SAM en concordancia con los acuerdos del Comité Ejecutivo de la CLAC y las Reuniones de Autoridades Aeronáuticas de la Región, con el propósito de contar con un organismo multinacional que satisficiera las necesidades comunes de los Estados con respecto a la vigilancia de la seguridad operacional.
2. Como resultado de la Conferencia Mundial de Directores Generales de Aviación Civil, del año 1998, se recomendó a la OACI que promoviera el establecimiento de mecanismos regionales con miras a lograr el sostenimiento a largo plazo de la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional a escala mundial.
3. Dentro de esta misma Conferencia, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) suscribió con la OACI el primer Memorando de Acuerdo con el objeto de promover el establecimiento del Sistema Regional para la vigilancia de la seguridad operacional. En este acuerdo se definió como primer objetivo el: “Participar en las auditorías realizadas en el marco del programa universal de auditoría de la vigilancia de seguridad operacional de la OACI de conformidad con lo establecido en el Reglamento del Sistema”
4. Sin embargo, desde el momento en que se fortaleció el Programa Universal de Auditorías de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), el primer objetivo del Sistema Regional fue asumido totalmente por el USOAP, lo que en definitiva llevó a modificar el Memorando de Acuerdo original, con el propósito de no duplicar esfuerzos, lo que no sólo disminuyó la participación directa de los sistemas regionales en las auditorías, sino que además, aumentó el costo de operación en las mismas.

5. Lo anterior, probablemente se produjo por la falta de personal capacitado en los Sistemas regionales, para asumir esta función y probablemente también por la lentitud en producir resultados de los Sistemas Regionales y establecerse institucionalmente, un ejemplo cercano es el caso de nuestro Sistema Regional el que recién el año 2002 logró la cantidad de 10 miembros para iniciar sus labores.

6. Con esta modificación el Sistema Regional pasó a denominarse “Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional” y se eliminó el objetivo de participar en las auditorías de seguridad operacional.

7. En consecuencia, el sistema regional funciona en concordancia de las disposiciones relativas a la seguridad operacional del Convenio de Chicago y sus anexos, siendo compatible con el programa universal, pero orientado a proporcionar asistencia a los Estados participantes con miras a superar problemas comunes relativos al cumplimiento efectivo de sus responsabilidades en términos de la vigilancia de la seguridad operacional, del cumplimiento de los SARPS, procedimientos y documentos que la OACI ha dictado respecto de esta materia.

B) Situación actual del Sistema y su Relación con la CLAC

8. Actualmente, el Sistema Regional de Cooperación a la Vigilancia a la Seguridad Operacional, se sostiene como un Proyecto de Cooperación (RLA/99/901) de la OACI, y es administrado por dicha organización a través de un Acuerdo de Fidecomiso. Además los gastos que ella incurre por la actividades que realiza y que exceden el apoyo ordinario de la OACI a sus Estados contratantes son cubiertos de conformidad a las disposiciones pertinentes del acuerdo complementario de fondos de fidecomiso, lo que se traduce en un mayor costo que si fuera un sistema independiente.

9. Por otra parte, y a pesar del tiempo transcurrido aun no se han integrado todos los Estados miembros de la CLAC, del total de 22 Estados solo 11 participan formalmente en el Sistema Regional, y otros 6 Estados como miembros de la Agencia Centroamericana de la Seguridad Aeronáutica (ACSA), lo que mantiene una brecha que se requiere eliminar para que todos los Estados Latinoamericanos reciban los beneficios de cooperación para vigilancia a la seguridad operacional, y de esta manera garantizar este objetivo irrenunciable.

10. Los objetivos vigentes del Sistema Regional son los siguientes:

- (a) Recomendar las medidas necesarias para que los Estados, puedan superar los problemas detectados durante las auditorías del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional y asegurar el cumplimiento de sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional como Estados contratantes.
- (b) Optimizar los niveles de seguridad operacional de la aviación civil en la Región.
- (c) Promover, en estrecha coordinación con la OACI, la armonización y actualización de reglamentos y procedimientos de seguridad operacional para la aviación civil entre sus Estados participantes.

11. Para alcanzar el cumplimiento de los objetivos (1) y (2) se definió como programa de trabajo prioritario la armonización y actualización de los reglamentos y procedimientos de seguridad operacional. En este ámbito el Sistema ha realizado un extraordinario esfuerzo y gran trabajo en la elaboración de las Normas Aeronáuticas Latinoamericanas (LAR) y no ajeno a dificultades y errores que han provocado los propios Estados. Sin embargo, hoy podemos decir que en esta materia, nuestro

sistema ha alcanzado una importante madurez y comienza a mostrar resultados en la armonización de la reglamentación, procedimientos y capacitación. El ejemplo más claro es el reconocimiento de las certificaciones LAR 145, por la mayoría de los Estados como consecuencia de los ensayos de certificación de Centros de Mantenimiento. Por otra parte, se creó un Registro de Auditores LAR y un banco regional de ingenieros aeronáuticos para la aprobación de alteraciones mayores de aeronaves.

12. Sin embargo también es necesario hacer presente que se requiere un nuevo impulso en la Región para superar definitivamente los problemas a la Seguridad Operacional que aún se mantienen vigentes y aumentar las acciones para tratar la seguridad operacional en un contexto más amplio.

13. Alcanzar la categoría 1 dentro de la clasificación que ha efectuado la FAA a los Estados, nunca fue definido como un objetivo explícito del Sistema regional, sin embargo, ha sido una preocupación permanente y prioritaria de la gran mayoría de las autoridades aeronáuticas, sobre cualquier otro tema relacionado con la seguridad operacional. Para alcanzar este objetivo no explícito, los Estados han privilegiado la asesoría directa de los Estados Unidos, y donde el aporte del Sistema de Cooperación a la Vigilancia Operacional de la Región, ha sido nulo o a lo menos escaso, lo que es necesario reconocer y aceptar.

14. Recientemente la CLAC, ha decidido modificar su tradicional forma de trabajar, otorgando una responsabilidad más directa a las Vice-Presidencias, designándolas como Estados Puntos Focales en diferentes áreas. Entre estas designaciones, le ha correspondido a Chile asumir los temas de Seguridad Operacional y desde esta perspectiva liderar las propuestas y acciones en esta materia.

15. Sin embargo, dentro de esta nueva visión, para nosotros no están claramente definidos los roles de los Estados Puntos Focales y específicamente cuál es la coordinación o como se complementa con los roles del Sistema Regional. Al menos es posible establecer que se podría presentar conflictos de intereses o nuevamente una duplicidad de esfuerzos si en esta materia no se reglamenta claramente cuales serían los roles, responsabilidades y atribuciones. Esta situación nos demuestra que existe una compleja institucionalidad en esta materia, que es necesario abordar responsablemente.

16. Finalmente es necesario recordar que en el Plan Estratégico de la CLAC, se han definido algunas propuestas que se abordaran en el punto siguiente de la presente nota de estudio, las que serán complementadas con otras acciones, que se hacen cargo de la problemática expuesta.

II Medidas propuestas al Grupo de Expertos:

A) Definición de responsabilidades y atribuciones de los Estados Punto Focales.

17. En la XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Ciudad de Panamá, 6 al 10 de noviembre de 2006), se cambió la estructura tradicional de trabajo para ser más operativo al organismo. En este nuevo esquema cada Estado miembro del Comité Ejecutivo (Presidente y Vicepresidentes) son responsables de impulsar el desarrollo de cada tarea, estableciendo prioridades y el cronograma respectivo, recibiendo el apoyo y coordinación de la Secretaría.

18. Cabe señalar además, que este plan estratégico ha sido elaborado, teniendo en cuenta las sugerencias recibidas de los Estados miembros y las actividades pendientes del bienio que termina.

19. El objetivo principal apunta a la integración del transporte aéreo en América Latina y la determinación de los macro temas y asignación de éstos a los “Estados Puntos Focales”, dejando espacios libres para que el Comité Ejecutivo establezca las prioridades y el tiempo en que se desarrollarán las tareas, creando su propio cronograma.

20. Para el nuevo procedimiento de trabajo, los “Puntos Focales” deberían establecer las prioridades. De igual manera, en su momento, deberían notificar a la Secretaría los temas a incluirse en la agenda en las reuniones de los órganos subordinados, presentar los cronogramas de trabajo, las notas de estudio para el debate y los informes de avance; todo esto, para cumplir con las metas y alcanzar los objetivos establecidos.

21. Sin perjuicio de lo anterior, se percibe en el caso de la Seguridad operacional que podría existir, por una parte, una duplicidad de esfuerzos en relación a las tareas y roles asignados al Sistema Regional de Cooperación de Seguridad Operacional en relación al Estado punto focal y por otra, la falta de definición respecto a las responsabilidades y atribuciones de estos últimos.

PROPUESTA

22. Se sugiere que la Secretaria de la CLAC elabore una propuesta donde se establezca claramente las responsabilidades y funciones de la Estados Puntos Focales, que considere la coordinación con el Sistema Regional.

23. Esta propuesta deberá ser enviada a los Estados miembros antes de la realización del próximo Comité Ejecutivo. En el caso de la Seguridad Operacional, el Estado de Chile como Punto Focal, hará llegar a la Secretaria una proposición respecto de esta materia.

B) Modificación de Memorando de Entendimiento OACI/CLAC. (Proyecto de Modificación en Adjunto A, en relación a la última versión del Memorando de Entendimiento)

24. Modificar el Memorando de Entendimiento OACI/CLAC, de forma tal que permita al Sistema Regional, retomar su objetivo inicial, de participar activamente en las auditorias a los Estados de la Región, disminuyendo con ello los costos de operación de las mismas.

25. Esta mayor participación de los Sistema Regionales en la USOAP, debiera ser la posición de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, para la próxima Asamblea de la OACI.,

26. De materializarse la modificación propuesta se hace necesario la modificación del Reglamento del Sistema Regional de formal tal que sea concordante con la redefinición de los objetivos.

27. Sin perjuicio de lo anterior, esta Modificación debiera ser transitoria, estimando que la Región debiera tender a la creación de un Organismo Multinacional Regional, para gestionar la Seguridad operacional en forma independiente.

PROPUESTA

28. Se invita al Grupo de expertos a discutir si la modificación propuesta y determinar si esta representa la tarea establecida en el Plan Estratégico de la CLAC.

C) Estudio sobre la creación de una Agencia de Seguridad Operacional.

29. El Proyecto RLA/99/901 que apoya la movilización de recursos del Sistema Regional de Cooperación a la Vigilancia a la Seguridad Operacional ha sido extendido hasta el año 2011, sin embargo, es necesario desde ahora iniciar un debate sobre la institucionalización del Sistema Regional para establecer un organismo autónomo, con la estructura de una Agencia Regional de Seguridad Operacional.

30. Sobre esta materia es necesario recordar el establecimiento del nuevo Proyecto RLA/06/901 sobre la implementación del concepto Global ATM, que entre otros objetivos, tiene como propósito apoyar la creación de un Organismo Multinacional Regional (OMR) para gestionar los elementos del Plan Global ATM que requieran un enfoque regional.

31. En este ámbito el Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales del GREPECAS, ya ha elaborado un borrador de un acuerdo constitutivo de una OMR, que debería ser implementado mediante una conferencia diplomática. El borrador de acuerdo incluye materias relacionadas con la seguridad operacional. Se incluye como adjunto B, copia del borrador de acuerdo.

32. La misión de esta Agencia debería ser la de apoyar a los Estados Latinoamericanos en el cumplimiento armonizado y estandarizado de las normas y métodos recomendados de la OACI y establecidos internacionalmente en materia de aviación civil.

33. La Agencia debería asumir los objetivos y funciones que actualmente cumple el Sistema Regional de Seguridad Operacional, considerando además las tareas que se deriven de los Anexos 11, 13, 14, 17 y además los roles asignados al Estado Punto Focal de Seguridad Operacional de la CLAC. Su funcionamiento debería ser permanente y asumir la tarea de coordinar los aspectos de capacitación en los diferentes cursos tendientes a lograr el perfeccionamiento en las diferentes áreas de la seguridad operacional.

34. Se debe definir cuál sería su relación con la CLAC y la OACI, y el estudio de factibilidad económica de operación.

35. Finalmente, debería asumir un Sistema de Información Aeronáutica que incluya la administración de una Base de Datos que inicialmente podría incluir listado de auditores, expertos, capacidades disponibles, áreas de cooperación y luego proyectarse a aspectos tales como: Programas de vigilancia continua a operadores, licencias del personal aeronáutico, habilitaciones, registro de aeronaves, creación de una Junta de Investigadora de accidentes y otros.

PROPUESTA

36. El borrador de un acuerdo constitutivo de una OMR elaborado por el Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales del GREPECAS, es una aproximación, entre otras probables, para definir la institucionalidad de una futura agencia de seguridad operacional, el cual requiere ser analizado para determinar si cumple con las expectativas en materia de seguridad operacional y eventualmente mejorado.

37. Chile como Estado Punto Focal, se compromete a enviar a los Estados una proposición más concreta respecto a esta iniciativa, antes del próximo Comité Ejecutivo, sin embargo requiere la opinión del resto de los Estados respecto a la procedencia e ideas sobre esta propuesta, la cual debería ser remitida a la Secretaría de la CLAC antes de 30 días.

D) Creación de Base de Datos de Cooperación Técnica de la Región (Fase inicial de un futuro Sistema de Información Aeronáutica).

38. La Secretaría de la CLAC circuló entre sus Estados miembros la nota CLAC 7.4/149, en que solicitaba remitir información referente a auditores, inspectores y supervisores en materia de aeronavegabilidad, operaciones y licencias que disponen las diferentes administraciones de aviación civil.

39. Por otra parte el Sistema de Seguridad Operacional actualmente cuenta con una base de datos que incluye: auditores LAR, ingenieros aeronáuticos para la aprobación de alteraciones y reparaciones mayores de aeronaves y Sistema de intercambio de resultados de inspección en rampa.

40. Con respecto a esta materia es necesario integrar la actual base de datos del Sistema de Cooperación a la Vigilancia Operacional y la Base de Datos que se determinó crear en la CLAC, en la cual se propone incluir otros aspectos relevantes de cooperación en materia de seguridad operacional. En este sentido se recomienda considerar entre otros aspectos los siguientes:

41. Disponibilidades para certificación de ayudas a la navegación (Inspección en vuelo), expertos en investigación de accidentes, certificaciones de Categoría de Sistemas ILS, expertos en diferentes áreas de la seguridad operacional, Capacitación en el ámbito aeronáutico, Asesorías en áreas tecnológicas, y otros.

42. Finalmente en esta materia es necesario definir los procedimientos para hacer uso de las capacidades que ofrecerá el Sistema

PROPUESTA

43. Instar a los Estados a que remitan la información solicitada a la Secretaría de la CLAC, incluyendo cualquier capacidad que tengan disponible y que pueda ser solicitada por otros Estados, estableciendo los costos y las condiciones. Se sugiere que la información sea enviada en un plazo no mayor a 45 días.

44. Chile como Estado Punto Focal, se compromete a coordinar con el Sistema Regional un acuerdo que permita el uso de las respectivas Bases de Datos y trabajar desde ya en su integración.

45. Al mismo tiempo, se compromete a trabajar en conjunto con la Secretaría en la elaboración de los procedimientos.

46. Para cumplir esta tarea nos hemos fijado como plazo para su implementación con el próximo Comité Ejecutivo de la CLAC.

E) Búsqueda de acuerdos de Seguridad Operacional.

47. Los acuerdos de reconocimiento en materia de seguridad operacional con otros organismos internacionales como podría ser la FAA y EASA debería ser un objetivo a alcanzar, ya

que con ello se fortalecería la participación en la Región y evitaría otro tipo de auditorias distintas a la realizadas dentro del marco de la USOAP, además, disminuiría el costo de los Estados y mejoraría la eficiencia de los operadores del transporte aéreo.

48. Estos acuerdos sólo serán factibles en la medida que la Región muestre resultados concretos en la forma de abordar los temas de seguridad operacional, los que debieran ser de carácter regional y no mediante esfuerzos individuales de los Estados.

49. Sin perjuicio de lo anterior, se estima conveniente iniciar conversaciones con estos organismos, tendientes a determinar cuales serían las condiciones que deberían cumplirse para concretar dicho acuerdo.

PROPUESTA

50. La CLAC en conjunto con el Sistema Regional elabore un plan de trabajo, con la estrategia para iniciar las conversaciones con estos Organismos. Una vez aprobada esta estrategia debería conformarse una comisión integrada por el Presidente y Secretario de la CLAC, Presidente de la Junta de Sistema Regional de Seguridad Operacional y el Coordinador General y Estado Punto Focal de Seguridad Operacional.

51. Este Plan de trabajo debería estar concluido antes del Comité Ejecutivo, proponiendo que la Secretaría de la CLAC, se desempeñe como coordinador de esta tarea.

F) Promoción y difusión de las acciones de seguridad operacional de la Región.

52. Desde inicio del Sistema Regional se ha realizado un esfuerzo por informar a la comunidad aeronáutica, de las acciones efectuadas en relación a la Seguridad Operacional, tal es así, que se ha logrado la incorporación de algunas empresas de la industria aeronáutica y requerimientos de información por parte de ALTA e IATA. Sin embargo, en muchos Estados no se ha ejecutado una difusión sistematizada de las actividades.

53. Sin perjuicio de lo anterior, este esfuerzo no ha logrado los resultados esperados, ya que efectivamente gran parte de la comunidad aeronáutica, no conoce el trabajo realizado y las metas por alcanzar.

54. El programa de actividades del Sistema Regional para el año 2007, tiene previsto una ronda de visitas a los Estados para realizar una presentación e intercambiar puntos de vista con la industria y las Autoridades Aeronáuticas, actividad que se considera de suma importancia, sin embargo, aún pareciera insuficiente.

55. El objetivo de una adecuada difusión es lograr, entre otros aspectos, los siguientes:

- Mayor participación de la Industria con ideas y recursos.
- Obtener el reconocimiento de otros Estados ajenos a la Región y Organismos Internacionales, lo que facilitaría el logro de los acuerdos señalado en el punto anterior, y
- Finalmente, un mayor compromiso de los operadores del sistema aeronáutico, tendientes a obtener un mejor resultado en la Seguridad Operacional.

PROPUESTA

56. El Estado de Chile como Punto Focal, se compromete a elaborar y proponer antes del próximo Comité Ejecutivo, un programa de difusión esquematizado para iniciar su ejecución durante el segundo semestre del 2007 y que complemente las acciones que realizará el Sistema Regional, para lo cual efectuará las coordinaciones pertinentes.

III Acciones sugeridas

57. Se invita al Grupo de Expertos a:

- a) Tomar nota de la información presentada en la presente nota de estudio;
- b) debatir las propuestas desarrolladas en el punto anterior; y,
- c) participar integradamente en la elaboración de las actividades propuestas, en apoyo del Estado Punto Focal.

**PROYECTO DE MODIFICACIÓN DEL MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO
SUSCRITO ENTRE LA CLAC Y LA OACI, PARA PROMOVER EL ESTABLECIMIENTO
DEL SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA
SEGURIDAD OPERACIONAL**

**MEMORANDO DE ACUERDO
suscrito entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y
la Organización de Aviación Civil Internacional
para promover el establecimiento del sistema regional de cooperación
para la vigilancia de la seguridad operacional**

La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, con sede en Lima, Perú, en adelante denominada “la CLAC”, representada por su Presidente; y

La Organización de Aviación Civil Internacional, con sede en Montreal, Canadá, en adelante denominada “la OACI”, representada por el Presidente del Consejo,

en adelante denominadas “las Partes”,

CONSIDERANDO:

Que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional destaca entre sus objetivos primordiales el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional, la satisfacción de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro y la promoción de la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional;

Que la OACI es el organismo internacional creado por el Convenio para administrar la implantación y adopción de esos principios y disposiciones y para adoptar y enmendar, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten del otorgamiento de licencias al personal, las operaciones de vuelo y la aeronavegabilidad de las aeronaves, entre otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea;

Que la Resolución A29-13 de la Asamblea de la OACI sobre Intensificación de la vigilancia en materia de seguridad, exhorta a todos los Estados que puedan hacerlo, a proporcionar cooperación técnica a los Estados que la soliciten en la forma de recursos financieros y técnicos, de modo que estos últimos Estados puedan cumplir con su responsabilidad de vigilar la seguridad de las operaciones de sus transportistas aéreos;

Que el Artículo 4 de los Estatutos de la CLAC tiene como objetivo primordial, el proveer a las autoridades de aviación civil de los Estados miembros de una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

Que corresponde a la CLAC propiciar acuerdos entre los Estados de la Región que contribuyan a la mejor ejecución posible de los planes regionales de la OACI y a la adopción de las

especificaciones de la OACI en materia de aeronavegabilidad, operación de aeronaves y licencias al personal;

Que la Recomendación A14-20 de la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC sobre Seguridad operacional en la región, entre otros aspectos, exhorta a sus Estados miembros a apoyar la creación de un mecanismo multinacional, regional, que satisfaga las necesidades comunes que enfrenten los Estados en relación al cumplimiento de sus responsabilidades en la vigilancia de la seguridad operacional;

Que la CLAC mantiene estrechas relaciones con la OACI a fin de asegurar la armonización y coordinación de sus actividades con los objetivos y planes de la OACI;

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

ACUERDAN:

Celebrar el presente Memorando de Entendimiento para promover el establecimiento de un sistema regional ~~de cooperación~~ para la vigilancia de la seguridad operacional (en adelante denominado “el Sistema”) en los Estados de Norteamérica, Centroamérica, Sudamérica y del Caribe el continente americano fundado en lo siguiente:

Primero. El Sistema será conforme a las disposiciones relativas a la seguridad operacional del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos y será compatible con el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (IUSOAP) de la OACI. ~~En una primera fase se considerarán las normas y métodos recomendados contenidos en los Anexos 1, 6 y 8 al Convenio, así como los procedimientos y textos de orientación conexos de la OACI. Los procedimientos para la organización y el funcionamiento del Sistema han de establecerse en el Reglamento anexo que deberá ser acordado por las Partes.~~

Segundo. Los objetivos del Sistema serán los siguientes:

- 2.1 Realizar las auditorías realizadas en el marco del Programa universal de auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI a los Estados de la Región, de conformidad a lo establecido en el Reglamento del Sistema.**
- 2.2** Recomendar las medidas necesarias para que los Estados puedan superar los problemas detectados durante las auditorías del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional y asegurar el cumplimiento de sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional como Estados contratantes.
- 2.3** Optimizar los niveles de seguridad operacional de la aviación civil en la región.

- 2.4 Promover, en estrecha coordinación con la OACI, la armonización y actualización de reglamentos y procedimientos de seguridad operacional para la aviación civil entre sus Estados participantes.

Tercero. Serán responsabilidades de la OACI:

- 3.1 Promover un acuerdo multinacional de cooperación técnica bajo la modalidad de un fondo en fideicomiso financiado por los Estados participantes, que permita iniciar la operación del Sistema con el soporte técnico, logístico y administrativo que requiere.
- 3.2 Administrar y coordinar los fondos en fideicomiso en base a las disposiciones contenidas en el Acuerdo complementario de fondos en fideicomiso.
- 3.3 Otorgar, de acuerdo con el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI, el respaldo técnico necesario a las actividades del Sistema.
- 3.4 Proporcionar al Sistema la información y la documentación pertinentes.
- 3.5 Determinar que sus auditores examinen los estados financieros del Sistema al 31 de diciembre de cada año.

Cuarto. Serán responsabilidades de la CLAC:

- 4.1 Propiciar un acuerdo entre los Estados de Norteamérica, Centroamérica, Sudamérica y del Caribe del continente americano para la implantación y participación en el Sistema.
- 4.2 Informar a los participantes del Sistema acerca de la situación de la seguridad operacional en los Estados, con el objeto de permitir que cada uno adopte las medidas pertinentes.
- 4.3 Instar a los Estados participantes del Sistema a que adopten con urgencia las medidas adecuadas para superar los problemas que puedan detectarse como resultado de las auditorías realizadas de conformidad con los objetivos del Sistema contenidos en el párrafo segundo de este Memorando.

Quinto. Disposiciones generales:

- 5.1 El personal asignado al Sistema no pedirá ni recibirá instrucciones respecto al desempeño de sus funciones, de ninguna autoridad que no sea la OACI o el Sistema, de conformidad con las reglas de la OACI, así como con el Reglamento anexo.
- 5.2 El presente Memorando de Entendimiento se interpretará con arreglo a las disposiciones de los Estatutos y del Convenio que rigen las actividades de la CLAC y de la OACI, respectivamente.

- 5.3 Este Memorando de Entendimiento entrará en vigor luego de su firma por las Partes y su duración será indefinida.
- 5.4 Cualquiera de las Partes, la OACI o la CLAC, puede proponer enmiendas a este Memorando de Entendimiento. Todas las enmiendas serán examinadas por las Partes interesadas y requerirán la aprobación de ambas Partes, la OACI y la CLAC, para entrar en vigor.
- 5.5 Toda diferencia o controversia respecto a la interpretación o la aplicación de este Memorando de Entendimiento se solucionará mediante negociación entre las Partes interesadas.
- 5.6 Cualquiera de las Partes podrá dar por terminado este Memorando de Entendimiento mediante una nota cursada a la otra Parte con una antelación mínima de un año.

Montreal,

Firmado en representación de la CLAC:

Firmado en representación de la OACI:

Presidente de la CLAC

Presidente del Consejo de la OACI

RESUMEN DEL CONTENIDO DEL PROYECTO DE ACUERDO CONSTITUTIVO PARA UNA OMR

Los Considerandos constituyen el preámbulo o la presentación del acuerdo, y mencionan y explican los antecedentes y el fundamento jurídico que lo sustenta, a saber:

a) Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) y, en particular, los artículos 28 y 15

b) Normas y métodos recomendados al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944)

c) Resoluciones de la Asamblea de la OACI, a saber:

1.- Resolución A32-19: Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS.

2.- Resolución A32-20: Desarrollo y elaboración de un marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la implantación del GNSS.

3.- Resolución A35-3: Modo práctico de avanzar en los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM).

4.- Resolución A-35-15: Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) y a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM).

5.- Resolución A35-7: Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional.

d) Conclusiones 13/2 y 13/3 del Grupo Regional CAR/SAM de planificación y ejecución (GREPECAS), decimotercera reunión, celebrada en Santiago – Chile, entre el 14 y 18 de Noviembre de 2005.

En cuanto a las cláusulas del anteproyecto de acuerdo constitutivo de la Organización Multinacional Regional (OMR), podemos formular las siguientes consideraciones:

Creación:

Los denominados Estados originarios o fundadores son los que negociarán el tratado que dará vida a la OMR, adquirirán la condición de Estados miembros de la Organización, una vez que el Órgano Legislativo de cada uno de ellos hubiera ratificado el acuerdo y tendrán participación plena en la misma, en el sentido que les serán aplicables el conjunto de los derechos y deberes que emanan de sus disposiciones constitutivas.

La existencia jurídica de la OMR resultará de un acto jurídico multilateral, previo y exterior a la Organización, emanado de Estados soberanos, que adoptará la forma de un tratado multilateral que, en general, se pacta o conviene en el marco de una conferencia intergubernamental y en base a las normas del derecho de los tratados (Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados entre Estados de 1969).

El punto de partida podría ser una reunión de Directores de Aeronáutica Civil de los Estados interesados que recomendarán efectuar la convocatoria a una conferencia diplomática para establecer la OMR, a la cual asistirían representantes plenipotenciarios de dichos Estados.

Denominación: A la forma del acto o instrumento constitutivo, se le ha dado el nombre particular de Acuerdo, y a la OMR también debería otorgársele una denominación especial y una designación abreviada si correspondiere, que a menudo se expresa por sus siglas.

En tal sentido, estaremos frente a un acuerdo de naturaleza específica, dotado de atributos de carácter convencional y constitucional, atento el hecho que se crea un nuevo sujeto de derecho internacional.

Ámbito de aplicación: El ámbito de aplicación constituye la definición y descripción de la OMR que, en este caso, será la prestación y gestión de servicios/instalaciones de naturaleza multinacional, con el fin de 3A-2 Apéndice A al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día implantar el concepto operacional ATM con miras a la ATM Global, apoyado con sistemas de comunicación, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), y para prestar asistencia en relación a la vigilancia de la seguridad operacional, conforme con las normas y métodos recomendados de la OACI. La prestación de esos servicios será en el territorio de las Partes contratantes y en todas aquellas áreas o zonas de responsabilidad en correspondencia a los Acuerdos Regionales de Navegación Aérea y de otros Estados que podrían asignársele en virtud de algún convenio bilateral o multilateral.

Naturaleza: La OMR poseerá una personalidad jurídica distinta de la de los Estados y necesaria para el cumplimiento de los fines para los que fue creada y, por lo tanto, circunscripta a la realización de los objetivos que le han sido fijados por sus fundadores.

Si bien la actuación de la OMR se verá influida por la presencia de sus Estados miembros, deberá ser capaz de elaborar y manifestar una voluntad autónoma en el ámbito de su competencia, de modo tal que las decisiones que se adopten en cualquiera de sus órganos, se imputen a la Organización y no a sus Estados partes.

De allí que la representación de los Estados, configure una delegación atento que la voluntad que se manifiesta, se identifica con la persona jurídica (la OMR), de la cual ambos –delegado y delegante-, forman parte.

Como consecuencia de ello, la OMR gozará de la suficiente capacidad jurídica para ser titular de derechos y obligaciones, en la realización de sus objetivos y el ejercicio de sus funciones, en el territorio de las Partes contratantes y en sus relaciones con otros sujetos internacionales.

En principio, el alcance de su personalidad jurídica surgirá del instrumento constitutivo y será evolutiva y no estática.

En síntesis, los caracteres esenciales de la OMR serán:

- a) tendrá personalidad jurídica especial porque estará limitada a los objetivos y funciones que se le encomendarán;
- b) podrá ejercer ciertos derechos y asumir determinadas obligaciones en el marco de sistemas jurídicos concretos, tanto en el orden nacional o interno de los Estados como en el orden jurídico internacional;
- c) gozará de autonomía de gestión y financiera para contratar, adquirir y disponer de bienes y servicios; y
- d) estará facultada para promover acciones legales, comparecer en juicio y ser representada extrajudicialmente.

Objeto: El objeto de la OMR será limitado porque es el que aparecerá enunciado en su acuerdo constitutivo, motivo por el cual podemos referir que tendrá una personalidad funcional acorde con la especialidad que la inspira.

Así, el Organismo tendrá por objeto prestar y gestionar los servicios / instalaciones siguientes:

- a) previstos en el Plan Regional de la OACI, de conformidad con lo establecido en el respectivo estatuto;
- b) asistencia para el cumplimiento efectivo de las responsabilidades de los Estados en materia de vigilancia de la seguridad operacional; y
- c) otros servicios no previstos en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM, mediante la celebración de contratos o convenios bilaterales o multilaterales (Por ejemplo, el sobrevuelo).

Derechos, obligaciones y responsabilidad de los Estados:

El principio que regirá la situación de los Estados miembros en la OMR será el de la igualdad de derechos y obligaciones.

El derecho básico y esencial consistirá en la participación en las instituciones de la Organización y en la adopción de las decisiones por parte de las mismas, a través de los representantes que nombrarán los gobiernos de los respectivos Estados miembros.

En general, las obligaciones derivadas de la condición de miembro atienden a la cooperación con la Organización para la consecución de los objetivos de interés común; a lograr un equilibrio financiero para su buen funcionamiento y a respetar la independencia de los funcionarios de la OMR.

Apéndice A al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día 3A-3

Responsabilidad civil de la OMR:

Como la OMR será un sujeto de derecho internacional, tendrá que asumir la responsabilidad civil derivada de los daños resultantes del funcionamiento de las instalaciones y/u operación de los servicios a su cargo y frente a terceros, debiendo cubrir esos riesgos por medio de la contratación de los seguros adecuados.

Funciones y atribuciones: Las funciones y atribuciones de la OMR se vinculan con todas aquellas materias cubiertas por los objetivos fijados en el instrumento constitutivo.

Al actuar, la Organización va a ir engendrando un orden jurídico propio, que tendrá efectos en el interior de la misma al regular las relaciones entre sus órganos y hacia el exterior, ya que regulará el vínculo entre los Estados miembros y la OMR, entre ésta y otros sujetos internacionales, y también con los usuarios.

La actuación de la OMR se concretará en un poder normativo autónomo, atento las competencias que le atribuirán sus fundadores -los Estados-, en el instrumento constitutivo y se desarrollará a partir de las decisiones que irá adoptando, en forma escrita y en la práctica, destinadas a regular su propio funcionamiento y administración. Son ejemplos de ello, el nombramiento de funcionarios o agentes, la aprobación del presupuesto, la creación de direcciones técnicas, operacionales y administrativas, y la adopción de estatutos y reglamentos internos.

Las funciones y atribuciones de la OMR surgirán, en forma expresa e implícita, de las disposiciones del acuerdo que la crea y tendrán la característica de la especialidad, en tanto y en cuanto la realización de los objetivos concretos, delimita el alcance de las competencias fijadas por los Estados miembros.

Las competencias expresas o explícitas serán las enumeradas de manera cierta y definida en el tratado constitutivo o en acuerdos posteriores.

La función esencial de la OMR a crearse, consistirá en ejercer derechos exclusivos en lo relativo a la prestación, fijación, percepción y administración de los servicios descriptos en el artículo respectivo, conforme con las normas y métodos recomendados de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

En cambio, las competencias implícitas son las que sin estar formal o expresamente enunciadas, emanan del acuerdo porque puede deducírselas por medio de una interpretación extensiva de ese texto y resultan indispensables para un ejercicio más completo de las tareas que le fueran conferidas a la OMR

En tal sentido, la doctrina internacional ha establecido que las competencias implícitas son legítimas si están dentro de las atribuciones generales previstas en el acuerdo creador y son compatibles con la letra y el espíritu del mismo.

A título de ejemplo, podemos citar las siguientes que se incluyeron en el proyecto:

- a) Realizar los estudios técnicos, operacionales y administrativos necesarios, y ejecutar las acciones correspondientes para el cumplimiento de su objeto, teniendo en cuenta el desarrollo de la aviación civil internacional y el cumplimiento de las normas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).
- b) Estudiar, asesorar, recomendar, facilitar, decidir y ejecutar todas aquellas cuestiones vinculadas con el desenvolvimiento normal u ordinario del Organismo.
- c) Desarrollar cualquier otra actividad que le sea requerida por los Estados miembros, que se relacione con su objeto y se encuentre dentro de capacidad.

Estructura orgánica: La OMR tendrá una estructura institucional permanente, conformada por diversos órganos administrativos, técnicos y operacionales, que permitirán el funcionamiento continuo y estable de la Organización y serán capaces de expresar una voluntad jurídica propia.

Esos órganos serían distintos e independientes de los que poseen los Estados miembros, estarán destinados a perdurar y se encargarán de gestionar los objetivos e intereses colectivos y comunes de la OMR, a cuyo efecto deberá dotárselos de los medios necesarios y adecuados.

3A-4 Apéndice A al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día

Sin perjuicio de ello, el organigrama de una OMR, no debe ser algo estático sino estar sometido al dinamismo que caracteriza a la actividad aeronáutica y permitir que se introduzcan cambios para su adaptación a las nuevas circunstancias técnicas y operacionales internacionales.

El esquema de la estructura orgánica de la OMR, teniendo en cuenta un criterio funcional, será:

a) Un órgano deliberativo y decisorio, actuando bajo la forma de una asamblea plenaria en la que participarán todos los Estados miembros a través de sus delegados o representantes, que es carácter intergubernamental y podrá adoptar diversas denominaciones:

Consejo Directivo, Junta Directiva o Directorio.

b) Un órgano ejecutivo, encargado de la gestión y administración general y cotidiana, que podrá ser denominado Director Ejecutivo o Gerente General, a cargo de un funcionario o agente internacional.

c) Diversas Direcciones o Gerencias técnicas, operacionales y administrativas.

En síntesis, el Organismo estaría integrado y administrado por:

a) Un Consejo Directivo

b) Un Director Ejecutivo y

c) Las Direcciones (a cargo de Gerentes) técnicas, operacionales y administrativas necesarias y apropiadas para el ejercicio de las funciones encomendadas, sin perjuicio de las Gerencias o Agencias de Estación que podrían ubicarse en el territorio de cada una de las Partes contratantes.

- El Consejo Directivo estará integrado por un representante de cada una de las Partes Contratantes y un suplente que lo reemplazará en caso de ausencia, ambos designados por dicho Estado miembro, y resultaría muy importante y conveniente que contaran con competencia en la materia aeronáutica.

Serán funcionarios que ejercerán cargos electivos y su representación será de carácter funcional, en tanto integrarán órganos independientes de los Estados que los designaron.

El Consejo Directivo tendrá un Presidente y un Vice-presidente, con una duración determinada en sus cargos, que serán elegidos entre sus miembros en forma rotativa.

Se trata de un ámbito en el que todos los integrantes pueden informarse y opinar acerca de las actividades de la Organización y, por lo tanto, será el encargado de definir su orientación, aprobar el presupuesto y gestión financiera, y decidir sobre todos aquellos asuntos significativos e indispensables para su funcionamiento general.

Este tipo de órgano se apoya en su labor en otros de nivel inferior, de composición distinta y por personas expertas en la materia que hace a su objeto.

Su número relativamente reducido de participantes, al no tener un carácter universal, facilitará la continuidad del trabajo y la toma de decisiones en lo normativo, técnico y operacional.

El Director Ejecutivo, nombrado por el órgano deliberativo, del cual dependerá, será de la nacionalidad de cualquiera de las partes contratantes, debiendo determinarse el tiempo de duración en su cargo (usualmente entre tres y seis años) y condiciones (prorrogable o no) en el ejercicio de sus funciones, así como la forma de elección y los requisitos para aspirar al cargo.

La determinación detallada de las funciones tanto del Consejo Directivo como del Director Ejecutivo, podrá constar en el estatuto de la OMR y complementarse en uno o varios reglamentos internos de funcionamiento.

Las Direcciones o Gerencias técnicas, operacionales y administrativas serán las que expresarán el dinamismo propio de la actividad aeronáutica y su adaptación a la evolución práctica de la misma; motivo por el cual, se podrían fusionar o suprimir las existentes, o establecer nuevos órganos.

La competencia para la creación de estas nuevas Direcciones surgirá de las facultades atribuidas al Consejo Directivo, en su carácter de órgano decisorio principal de la OMR.

Apéndice A al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día 3A-5

Órganos de control: La función de control significa que los órganos que la cumplimentan serán independientes tanto de la Organización como de los gobiernos de los Estados miembros.

Estos órganos ejercerán fundamentalmente el control técnico, operacional y financiero de la Organización. Precisamente, como la OMR dispondrá de un presupuesto propio, tendrá que estar sujeta a mecanismos de control económico.

La OMR estará sometida a las siguientes auditorías, a fin de controlar sus actividades:

- a) interna
- b) externa anual a cargo de quien proponga el Director Ejecutivo y apruebe el Consejo Directivo
- c) de seguridad y de seguridad operacional previstas por la OACI

Formación de la voluntad: El principio que gobernará a la OMR será de índole o tipo democrático, es decir, la igualdad de todos los miembros, en el sentido que cada Estado miembro dispondrá de un voto.

La voluntad jurídica de la OMR se manifiesta en las decisiones que adopten los órganos internos que serán imputables directamente a la Organización y, a la vez, tendrían fuerza obligatoria para los Estados miembros de la misma.

La OMR debe establecer en su instrumento constitutivo, los procedimientos y las modalidades de votación que se desarrollarán en su seno, y los órganos internos que deben participar en la misma.

Las modalidades de decisión que se han previsto son la mayoría cualificada como regla general (es decir, exigir una mayoría que está por encima de la denominada simple o absoluta que, en este caso, será el voto favorable de los dos tercios) y la unanimidad para supuestos excepcionales.

Precisamente, la regla de la unanimidad debe ser excepcional porque aunque se relaciona con el respeto a la soberanía de los Estados al consagrar el principio de igualdad entre los miembros, tiene el inconveniente que puede tornar muy difícil la adopción de decisiones y llevar a cierta paralización en el funcionamiento de la OMR

Por su parte, el procedimiento de la mayoría cualificada va a facilitar la aprobación de las resoluciones, sin perjuicio de tratar de lograr que se llegue a un acuerdo general si los intereses en juego son muy importantes y pueden llegar a afectar a alguno de los Estados miembros.

Personal: Para la realización de sus funciones, la OMR -como persona jurídica-, deberá estar dotada de recursos humanos, o sea, funcionarios o agentes internacionales a través de los que actuará.

La existencia de un cuerpo o grupo de funcionarios o agentes internacionales al servicio de la Organización, en forma continua y exclusiva, o temporaria, le permitirá desarrollar sus actividades técnicas, operacionales y administrativas.

En particular, el Organismo contratará –en forma directa-, personal de la nacionalidad de los Estados contratantes, salvo circunstancias o situaciones excepcionales debidamente justificadas como, por ejemplo, calificaciones de carácter técnico u operativo, que deberán ser evaluadas y decididas en cada caso en particular por el Consejo Directivo.

Del carácter internacional en la prestación de su labor, se deriva la independencia del funcionario respecto al Estado miembro cuya nacionalidad posee y también la protección funcional que le brinda el Organismo mediante las denominadas garantías jurisdiccionales.

Los órganos internos de la OMR también controlarán el nombramiento y el ejercicio de las funciones del personal.

Sin perjuicio de ciertas disposiciones específicas que contendrá el tratado constitutivo, el personal tendrá un régimen laboral propio, a cuyo efecto se deberá elaborar y aprobar el respectivo estatuto, considerando como base legal el de la Organización de las Naciones Unidas.

Dicho régimen estatutario, precisará la mayor parte de los aspectos de su condición jurídica y deberá contemplar el conjunto de normas que determinarán los derechos y obligaciones recíprocos de los funcionarios y la OMR, vinculadas con los siguientes temas o cuestiones:

Nacionalidad, procedencia, cantidad, distribución, requisitos y modos de selección, condiciones de contratación, categorías, inhabilidades e incompatibilidades, derechos y obligaciones, régimen de salarios o remuneraciones, exenciones fiscales o impositivas, fianzas, régimen de sanciones, causas de remoción, cobertura de riesgos del trabajo y régimen jubilatorio.

3A-6 Apéndice A al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día

Por otra parte y si fuera necesario, la OMR podrá contratar expertos externos y ocasionales o temporarios, para desarrollar funciones precisas y determinadas.

Régimen financiero: También para la ejecución o realización de sus objetivos, la OMR deberá contar con medios financieros con los que hacer frente a los gastos derivados de su funcionamiento (equipamiento, mantenimiento de las instalaciones, personal, administración, reuniones de sus órganos, viajes, publicaciones, etc.).

En relación a un período determinado –generalmente, anual- y ante la necesidad de establecer programas a cumplirse en un cierto plazo, los ingresos y los gastos tendrán que quedar reflejados en el presupuesto de la OMR, cuyo proyecto será elaborado por el Director Ejecutivo y la aprobación estará a cargo del órgano deliberativo (Consejo Directivo).

Los ingresos procederán de los propios recursos que generará la OMR, a cuyo efecto deberá establecer una política económica que permita lograr un equilibrio financiero, procurando evitar su burocratización.

En el régimen financiero pueden distinguirse dos etapas:

a) el establecimiento y funcionamiento inicial del Organismo, a cuyo fin la OACI podrá prestar asistencia a través de un Proyecto de Cooperación Técnica que será financiado por los Estados.

b) el funcionamiento posterior, que será financiado con la obtención de recursos propios, lo cual le permitirá a la Organización, asegurar su funcionamiento regular, alcanzar un mayor nivel de autonomía financiera y afianzar su personalidad jurídica independiente.

Los recursos propios podrían derivarse principalmente de las tarifas que serán debidas por la persona física o jurídica que explote aeronaves en el momento en que el vuelo haya tenido lugar.

La OMR estará sometida a mecanismos de control financiero, tendientes a examinar las cuentas, la regularidad y la buena gestión de los ingresos y gastos.

Plazo o duración: En general este tipo de Organización internacional se caracteriza por su permanencia, es decir, está destinada a durar y, muchas veces, se establece que el convenio se concluye por un tiempo indefinido.

En este caso se ha previsto una duración limitada a determinar y la posibilidad de su prórroga en forma automática y sucesiva por igual período o por otro plazo también a acordar.

Al respecto, se observa que la continuidad de la OMR no debería verse afectada por los eventuales cambios que podrían producirse como consecuencia de su composición (aumento o disminución de sus miembros) o de su adaptación a nuevas circunstancias internacionales como, por ejemplo, en aspectos técnicos y operacionales, o de revisión de su instrumento constitutivo.

Sede: Al carecer de un ámbito territorial propio, la OMR estará obligada a establecer su sede en alguno de los Estados contratantes.

La sede puede estar prevista en el propio acuerdo constitutivo, quedar pendiente de determinación durante la etapa inicial de la OMR y podría variar durante la vida o vigencia de la Organización, a cuyo efecto debería preverse tal circunstancia en el estatuto respectivo, incluyendo la posibilidad de cambio de la misma entre las funciones del Consejo Directivo.

Las consecuencias jurídicas que se derivan del establecimiento físico de la OMR, se regulan en el denominado “Acuerdo de sede” concertado o celebrado entre la Organización y el Estado que podemos llamar “huésped”.

Personalidad jurídica, privilegios e inmunidades: Como la OMR deberá actuar en el territorio de los Estados para el ejercicio de las funciones que le han sido atribuidas, se le debe conferir cierta personalidad jurídica en los ordenamientos legales internos de cada uno de sus Estados miembros y complementar dicho reconocimiento con una serie de facilidades, privilegios e inmunidades necesarios para la realización de su objeto que deben estar mencionados en el instrumento constitutivo.

Apéndice A al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día 3A-7

La personalidad jurídica de la OMR en los derechos internos estará limitada por el principio de especialidad, es decir, se deducirá de sus reglas y se ejercerá dentro del ámbito de los objetivos y funciones que se le han asignado como, por ejemplo, la capacidad de contratar que se circunscribe a las prestaciones necesarias para el funcionamiento habitual, corriente y regular.

Algunas de estas cuestiones deberán considerarse en oportunidad de la celebración del denominado Acuerdo de sede entre la OMR y el Estado en cuyo territorio se establecerá.

Al respecto, también deberá tenerse en cuenta que aunque las legislaciones nacionales de los Estados le hubieran reconocido capacidad jurídica a la OMR, podrían contener ciertas limitaciones o requisitos incompatibles con el ejercicio de esa personalidad.

Entre los privilegios o exenciones concedidos a una Organización internacional, a su patrimonio, ingresos, actos y contratos que celebre, para facilitar su funcionamiento, figuran los de naturaleza financiera, fiscal y aduanera.

Por su parte, los representantes y funcionarios de la OMR también deben gozar de los privilegios e inmunidades que sean necesarios para desempeñar con independencia sus funciones. Precisamente, se trata de una protección funcional que le concede el Organismo.

Inmunidad de jurisdicción: La inmunidad jurisdiccional es una cláusula general y muy común que se incluye prácticamente en todos los acuerdos constitutivos de organizaciones internacionales, mediante la cual se determina que sólo cuando éstas renuncian expresamente a dicha inmunidad podrán ser citadas ante los tribunales nacionales de los Estados partes o miembros.

Los funcionarios y agentes de la OMR también podrán acogerse a esta inmunidad respecto de todos los actos que realicen en el ejercicio de sus funciones, esto es, con carácter oficial.

También los bienes y salarios deberán gozar de inmunidad contra todo procedimiento judicial, salvo que se renuncie expresamente a ésta. No obstante, tal renuncia no se aplicará a ninguna medida judicial ejecutoria.

Infracciones: En los términos del artículo 12 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), el Organismo deberá asumir el compromiso de comunicar a las autoridades nacionales competentes que, en general, serán las de incumbencia aeronáutica, toda presunta infracción a las normas concernientes a la navegación aérea, cometidas dentro de la jurisdicción a su cargo y enviar al Estado pertinente, los antecedentes que acrediten la comisión u omisión constitutiva de la transgresión, a efectos de la adopción de las medidas que pudieran corresponder.

Solución de controversias: Si bien la interpretación y aplicación de las disposiciones del acuerdo constitutivo y de los estatutos de la OMR, es una tarea constante y cotidiana de sus órganos internos, cuando surge alguna diferencia o controversia al respecto, habrá que acudir a los medios de solución que deberán preverse en el mismo tratado, que podrían ser:

a) mediación por parte del Director Ejecutivo, es decir, la intervención de un tercero, cuyo dictamen carecerá de valor jurídico obligatorio; y ante la falta de solución:

b) decisión final del Consejo Directivo; o bien, arbitraje a petición de cualquiera de las Partes en controversia.

La regulación de la forma y los procedimientos para dirimir esas cuestiones podrían derivarse al texto del estatuto.

Disposiciones finales:

Firma: Es la rúbrica y la expresión del nombre y apellido de la persona física que cuenta con facultades plenipotenciarias, junto con la identificación del Estado al cual representa, que se colocará al pie o al final del

acuerdo, para acreditar que procede de quien lo suscribirá para autorizar lo allí manifestado y obligarse a lo declarado.

3A-8 Apéndice A al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día

Antes de su entrada en vigor, el acuerdo estará abierto a la firma de cualquier otro Estado interesado que desee participar.

Ratificación: Es la aprobación o confirmación del acuerdo que fue firmado por un representante del Estado relativo a los derechos y obligaciones que asumirá el mismo.

Consiste en el hecho que el Estado de que se trate acepte como propio, el acto jurídico o acuerdo realizado por otro en su nombre.

En definitiva, estriba en la decisión por la cual cada una de las autoridades competentes de los Estados que, en general, se trata del Poder Legislativo, Congreso o Parlamento, reconoce el acuerdo suscripto por un representante del mismo.

La entrada en vigor del acuerdo internacional por el que se instituye la OMR indica el nacimiento de la misma y las condiciones de la vigencia se deben establecer en ese texto, en el sentido de determinar el número de ratificaciones necesarias.

En el caso que nos ocupa, se requerirá la ratificación de un número mínimo de los Estados signatarios del acuerdo constitutivo, por tratarse de una Organización regional o restringida en la que prevalecen los vínculos de cooperación e integración.

Dicha ratificación se llevará a cabo mediante el depósito del respectivo instrumento de ratificación de las Partes signatarias, debiéndose determinar quién será dicho depositario. Podrá ser la OACI, el Estado de firma del acuerdo o alguno de los Estados parte.

Desde que entra en vigor el acuerdo constitutivo, los Estados partes pasan a ser Estados miembros de la Organización que se ha establecido.

Registro: Es la anotación o inscripción del acuerdo; en este caso, será el acto en virtud del cual la OACI anotará el tratado, en la forma prescripta por el artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

Adhesión: Es el acto por el cual un Estado consiente, aprueba o acepta los términos del acuerdo un vez que entró en vigor, es decir, es la admisión de un Estado con posterioridad a la creación de la Organización.

La participación de nuevos Estados, a diferencia de la de los Estados fundadores, estará sometida a las reglas o modalidades de admisión previstas al efecto por el mismo acuerdo y requerirá la intervención de las instituciones de la OMR.

Al respecto, la postulación será objeto de examen por el órgano plenario de la Organización, que adoptará una decisión por unanimidad.

La adquisición de la condición de nuevo miembro exigirá la concurrencia de dos voluntades: la del Estado que presenta su candidatura y la de la Organización que eventualmente la aceptará; y el cumplimiento de aspectos formales en cuanto a la presentación de un instrumento de adhesión por ante quien haya sido designado depositario.

Además, la adhesión requerirá negociaciones con el candidato que se materializarán en la celebración de un convenio entre dicho Estado y el Organismo, a fin de considerar las cuestiones, técnicas, operacionales, financieras y administrativas que permitirán su incorporación.

Enmienda: Es toda modificación que cualquiera de las partes contratantes puede proponer para la reforma del acuerdo, la cual será sometida a la consideración del Consejo Directivo para un examen preliminar y, en su caso, aprobada por unanimidad de dichas partes contratantes.

Denuncia: El retiro de un Estado de la OMR constituye un derecho inherente a su condición de miembro, que equivale a la denuncia unilateral del acuerdo constitutivo de la Organización y sus eventuales reformas, que se producirá conforme con las disposiciones del mismo convenio.

Apéndice A al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día 3A-9

La posibilidad para un Estado miembro de retirarse de la Organización puede estar sujeta a ciertas condiciones de forma: plazo mínimo de vigencia de la OMR y preaviso mediante notificación al depositario quien, a su vez, deberá comunicar tal acto a los demás Estados contratantes.

Para que la denuncia del acuerdo surta efecto, dicho preaviso debería contemplar el plazo de un año como mínimo, a contar desde la fecha en que la última de las partes contratantes hubiera recibido la comunicación respectiva por el depositario.

También deberá considerarse la liquidación de cuentas con relación al Estado que perderá la condición de miembro.

La disolución es el acto mediante el cual se pone término o fin a una relación jurídica; en este caso, será la resolución, extinción o conclusión del acuerdo como una consecuencia del principio de libertad que también inspira la creación y participación en la Organización.

La disolución de la OMR podría deberse a la duración determinada del acuerdo constitutivo, a un cambio profundo de circunstancias que provoca la desaparición de los intereses comunes que motivaron su creación o a graves dificultades financieras en su funcionamiento.

Como se trata de un supuesto excepcional, para la disolución de la OMR se requerirá la decisión unánime del Consejo Directivo, es decir, del órgano en el que están representados todos los Estados miembros.

El Organismo tiene que seguir existiendo hasta su liquidación final o definitiva, o sea, hay que prever un período y mecanismos transitorios con la finalidad de facilitar la distribución y transferencia de los bienes, derechos y obligaciones de la OMR a una nueva Organización o a las Partes contratantes.

En síntesis, en caso de disolución deberán preverse las cuestiones siguientes:

- a) la continuidad en la prestación de los servicios CNS/ATM y de vigilancia de la seguridad operacional;
- b) la situación de los miembros de la Organización;
- c) la situación de los funcionarios o agentes de la OMR;

d) la sucesión de las funciones, competencias y patrimonio de la Organización que desaparece pues ello podría generar dificultades; por ejemplo, la compensación financiera a las Partes contratantes en proporción a sus contribuciones como, por ejemplo, con relación al Estado en que se encuentra la sede.

Disposiciones transitorias: Si las hubiere, deberían preverse en el instrumento constitutivo. En el caso que nos ocupa, se ha contemplado el funcionamiento inicial y el régimen financiero de la OMR.

Cuestiones iniciales y previas al funcionamiento de la OMR:

- a) Determinar el lugar sede del Organismo
- b) Designar a los representantes en el Consejo Directivo
- c) Designar al Director Ejecutivo
- d) Elaborar o proyectar los Estatutos (general y de personal) y el o los Reglamentos internos, que podrá efectuarse a través de un proyecto de Cooperación Técnica de la OACI
- e) Contar con el primer presupuesto
- f) Contratar al personal que requiera el Organismo

Apéndice B al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día 3B-1

PROYECTO DE ACUERDO CONSTITUTIVO PARA EL ESTABLECIMIENTO, OPERACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE UNA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR)

Considerando que ningún aspecto inherente a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia / gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) resulta incompatible con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), y las normas y métodos recomendados al mismo y que, por ende, no existen obstáculos jurídicos que impidan su establecimiento y operación, como surge de las Resoluciones A32-19, A32-20 y A35-3 de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Considerando que los Estados conservan la autoridad y responsabilidad en materia de control de la navegación aérea y cumplimiento de las normas sobre vigilancia de la seguridad operacional, dentro del espacio aéreo sometido a su soberanía, conforme con el artículo 28 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

Considerando que las Resoluciones A32-19, A32-20 y A-35-15 de la Asamblea de la OACI referidas al tema, instan a la cooperación y asistencia mutua entre los Estados para lograr el mayor grado posible de uniformidad en la provisión de los servicios CNS/ATM.

Considerando la importancia de las iniciativas regionales respecto al desarrollo y planificación de los principios y técnicas de la navegación aérea internacional, la mejora de la seguridad operacional en la esfera de la aviación civil internacional para prevenir y reducir las consecuencias negativas derivadas de fallas de funcionamiento de los sistemas CNS/ATM y lograr el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades en términos de la vigilancia de la seguridad operacional.

Considerando que la cooperación regional resulta eficaz, a efectos de poner en práctica y consolidar la organización e implementación de los sistemas CNS/ATM con miras a la ATM global, y el sistema de la

seguridad operacional, teniendo para ello en cuenta las normas, recomendaciones y orientación de la OACI y, en particular, las Resoluciones A35-3 y A35-7 de la Asamblea del Organismo Internacional.

Considerando que la Resolución A35-7 de la Asamblea de la OACI, alienta a los Estados a fomentar la creación de asociaciones regionales o subregionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer su capacidad individual de vigilancia de la seguridad operacional.

Considerando que resulta necesario establecer acuerdos internacionales a nivel regional, para facilitar el establecimiento, operación y administración de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia / gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) y de seguridad operacional, en las regiones SAM y/o CAR.

Considerando la naturaleza global/regional de los sistemas CNS/ATM y la envergadura de las inversiones que se requieren para su implantación y funcionamiento, y a efectos de obtener mayor eficiencia y economía, evitando la duplicación de recursos humanos y materiales, resulta imperativa la colaboración internacional regional ante los beneficios que reportará la compartición de instalaciones, servicios y costos, y las posibilidades en la obtención de financiamiento y beneficios comunes.

3B-2 Apéndice B al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día

Considerando que la repartición de costos entre los usuarios debe ser razonable, la imposición y recuperación de los mismos, se efectuará de conformidad con el artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

Considerando que se requiere un marco jurídico adecuado para regir la explotación de los sistemas CNS/ATM y la cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional, permitiendo el acceso del mayor número posible de Estados, en aras a lograr la concreción del principio de uniformidad en las normas y procedimientos relativos a la navegación aérea internacional y la seguridad operacional.

Considerando que en las Reuniones de Autoridades de Aviación Civil (RAACs) de la Región SAM se reconoció la necesidad de crear un mecanismo regional para estudiar y decidir sobre la viabilidad de la implantación de sistemas CNS/ATM (RAAC/6, RAAC/7 y RAAC/9).

Considerando que el Grupo Regional CAR/SAM de planificación y ejecución (GREPECAS), en su decimotercera reunión, celebrada entre el 14 y 18 de Noviembre de 2005, ha concluido que se consideren las regiones CAR y/o SAM como potenciales escenarios operacionales para el establecimiento y administración de instalaciones/servicios multinacionales y que se cuenta con suficientes principios jurídicos como para implantar algunos sistemas en el corto y mediano plazo (Conclusiones 13/2 y 13/3).

Se resuelve adoptar el siguiente:

ANTEPROYECTO DE ESTATUTO DE LA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR)

I.- Disposiciones generales

Definiciones:

A los efectos del presente Estatuto, los términos y expresiones que se indican a continuación, tendrán los significados siguientes:

- Organismo (incluir el nombre dado a la OMR y la designación abreviada o sigla si tuviere).
- Acuerdo: Es el tratado multilateral o convenio constitutivo de ... (Incluir el nombre de la OMR), suscripto por los Estados, con fecha ..., en la ciudad de ..., República de ... y ratificado por las Partes Contratantes.
- Partes contratantes: Son los Estados miembros fundadores que ratificaron el acuerdo y los Estados adherentes.
- Representante o delegado: Es la persona titular -y el suplente- que representa a cada una de las Partes contratantes del Acuerdo, ante el Consejo Directivo, designados por cada una de dichas Partes contratantes.
- Estatuto o Estatuto General: Es el conjunto de normas legales o disposiciones que regulan el gobierno y funcionamiento de la OMR.
- Estatuto de Personal: Es el conjunto de normas legales o disposiciones que regulan la relación entre la OMR y su personal.
- Reglamento/s interno/s: Es el conjunto de disposiciones que regulan el funcionamiento de la OMR en materia técnico-operacional, financiera, administrativa y de auditorías.
- Consejo Directivo: Es el órgano colegiado y plenario de mayor jerarquía de la OMR.
- Presidente: Es la persona que preside el Consejo Directivo.
- Director Ejecutivo: Es el funcionario o agente internacional que dirige, aplica los ordenamientos jurídicos y representa a la OMR.
- Direcciones: Son la dependencias que tendrán a su cargo la gestión técnica, operacional y administrativa de la OMR.
- Auditor/es y auditoría/s: Son los funcionario/s o agente/s que tienen a su cargo la fiscalización o el control técnico-operacional, financiero y administrativo de la OMR, a través de los procedimientos establecidos en los Estatutos, Reglamentos internos, decisiones del Consejo Directivo y por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- Sede: (Indicar el lugar de establecimiento de la OMR y/o dejar como sigue) Es el domicilio de la OMR o el lugar que en el futuro se fije como tal.
- Mayoría cualificada: Es el voto favorable de los dos tercios de las Partes contratantes en el Consejo Directivo.
- Unanimidad: Es el voto favorable de todas las Partes contratantes en el Consejo Directivo.
- Moneda: Es el signo representativo de valor en el que se elaborará el presupuesto y que permite ejercer los derechos y cumplir las obligaciones de la OMR (definirla: podría ser el dólar de los Estados Unidos de América).
- Disolución: Es el acto jurídico por el cual se decide la extinción o conclusión de la OMR.
- Liquidación: Es el conjunto de operaciones que se realizan para determinar lo que corresponde a cada uno de los interesados en el activo y pasivo del patrimonio de la OMR.

3C-2 Apéndice C al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día

Artículo 1 – Régimen jurídico aplicable o Derecho aplicable

La legislación que regulará o regirá a la OMR es:

- a. El Acuerdo constitutivo, que constituye la ley internacional, con rango superior a las leyes nacionales de los Estados miembros
- b. Los Estatutos
- c. Los Reglamentos internos
- d. Las normas de Derecho Internacional y las leyes de los Estado contratantes, en lo que fueren aplicables

Artículo 2 – Naturaleza jurídica

... (nombre de la OMR) es una Organización Multinacional Regional de Integración, que tiene personalidad y capacidad jurídicas, incluso para litigar, y patrimonio propio.

La OMR gozará en el territorio de cada una de las Partes contratantes, de los privilegios, inmunidades y exenciones necesarias para el cumplimiento de sus funciones y conforme con su condición jurídica de internacional.

Artículo 3 – Miembros

Adquirirán la condición de miembros o serán miembros de la OMR, los Estados originarios o fundadores que hubieran ratificado el acuerdo constitutivo y los Estados adherentes, conforme con lo establecido en dicho acuerdo.

Artículo 4 – Objeto

En las áreas bajo su competencia, la OMR tiene como objeto en principio y como etapa inicial, prestar y gestionar los servicios públicos siguientes:

- Telecomunicaciones aeronáuticas
- Información aeronáutica
- Gestión del Flujo de Transito Aéreo (ATFM)
- Asistencia para la vigilancia de la seguridad operacional
- Toda otra actividad relacionada y compatible con los servicios enunciados

Artículo 5 – Funciones y atribuciones.

Para el cumplimiento de su objeto, la OMR tendrá las funciones y atribuciones siguientes:

- Ejercer derechos exclusivos sobre la prestación, fijación, percepción y administración de los servicios enunciados en el artículo anterior.
- Prestar los servicios públicos indicados en el artículo anterior y previsto en el Plan Regional de la OACI, en el territorio de las Partes contratantes y en otras áreas bajo su responsabilidad en correspondencia a los Acuerdos Regionales de Navegación Aérea y de otros que se le hayan asignado en virtud de convenios bilaterales o multilaterales.

- Proporcionar a otros Estados, los servicios públicos indicados en el artículo anterior y previsto en el Plan Regional de la OACI, en aquellas áreas que le hayan encomendado mediante convenios bilaterales o multilaterales.
- Prestar los servicios públicos indicados en el artículo anterior y no previstos en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM, en el territorio de las Partes contratantes y en otras áreas que se le hayan asignado, en virtud de convenios bilaterales o multilaterales.
- Brindar los servicios públicos previstos en el Plan Regional de Navegación Aérea de la OACI, distintos a los indicados en el artículo anterior, previa autorización fehaciente de las Partes contratantes.
- Asesorar, facilitar y prestar asistencia a las Partes contratantes para el cumplimiento efectivo de sus Apéndice C al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día 3C-3
- Responsabilidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional.
- Estudiar y proponer a las Partes contratantes la uniformidad de las reglamentaciones, regulaciones y procedimientos nacionales, en materia de servicios de navegación aérea y de vigilancia de la seguridad operacional, conforme con las normas y métodos recomendados de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).
- Proponer a las Partes contratantes las reformas pertinentes al Plan Regional de Navegación Aérea de la OACI, en caso necesario.
- Realizar los estudios técnicos, operacionales y administrativos necesarios; y decidir y ejecutar las acciones correspondientes para la realización de su objeto, teniendo en cuenta el cumplimiento de las normas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) y sus respectivos Anexos.
- Establecer y ejecutar una política económica que permita lograr un equilibrio financiero, mediante la obtención de recursos propios.
- Obtener préstamos en los mercados financieros, que podrían ser garantizados por las Partes contratantes u otros, en caso necesario.
- Contratar personal de la nacionalidad de los Estados contratantes, salvo circunstancias o situaciones excepcionales debidamente justificadas, que se decidirán en cada caso en particular.
- Capacitar al personal en forma apropiada y permanente.
- Requerir de y comunicar a las autoridades nacionales competentes, toda aquella información pertinente y notificar las presuntas infracciones a las normas de navegación aérea cometidas dentro de la jurisdicción asignada.
- Establecer con los Estados y Organismos internacionales, los vínculos necesarios para el ejercicio de sus funciones.
- Facilitar la consulta y participación de los usuarios de los servicios en cuestiones técnicas y tarifarias.
- Estudiar, asesorar, recomendar, facilitar, decidir y ejecutar todas aquellas cuestiones vinculadas con el desenvolvimiento normal u ordinario del Organismo.
- Desarrollar toda otra actividad que se relacione con su objeto y se encuentre dentro de capacidad jurídica.

II.- Aspectos financieros

Artículo 6 – Patrimonio

El patrimonio de la OMR se integra con:

- bienes inmuebles
- bienes muebles
- instalaciones y equipos que se le hubieran cedido
- derechos reales, personales y patrimoniales
- créditos
- aportes y contribuciones de las Partes contratantes y de otras personas u organizaciones
- pagos por los servicios prestados

- cualquier otro bien que se incorpore

Artículo 7 – Tarifas

Fijación: Las tarifas se fijarán teniendo en cuenta los principios del artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) y los costos siguientes:

- en que hayan incurrido los Estados contratantes en concepto de instalaciones y servicios de la navegación aérea, y de vigilancia de la seguridad operacional
- de explotación de los sistemas objeto de la OMR
- de administración de los sistemas objeto de la OMR

3C-4 Apéndice C al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día

Procedencia: Los recursos propios podrían derivarse principalmente de las tarifas que serán debidas por la persona física o jurídica que explote aeronaves en el momento en que el vuelo haya tenido en lugar.

En caso de desconocimiento de la identidad del explotador u operador, se estimará que el propietario de la aeronave es el explotador hasta que se establezca qué persona reviste esa calidad.

Ejecución: Cuando el deudor no haya pagado la suma debida, ésta se podrá ejecutar por vía administrativa o judicial.

El procedimiento de ejecución se instará en la jurisdicción del Estado contratante en el cual el deudor:

- tiene su domicilio o sede social
- tiene un establecimiento comercial, si su domicilio o sede social no están situados en el territorio de un Estado contratante
- posea bienes, en ausencia de los dos supuestos anteriores
- la OMR tenga su sede, en ausencia de los tres supuestos anteriores

LA OMR tiene capacidad para iniciar acciones ante las autoridades competentes de los Estados que no sean parte en el Acuerdo.

Las autoridades competentes de los Estados contratantes cooperarán con la OMR en la percepción de las tarifas.

III.- Estructura orgánica interna

Artículo 8 – Consejo Directivo

Tipo de órgano e integración:

El Consejo Directivo es el órgano colegiado de mayor jerarquía, deliberativo y decisorio, integrado por un representante o delegado de cada Estado o Parte contratante, que tendrá un suplente que lo reemplazará en caso de ausencia, designados por dicha Parte contratante y ambos con competencia en la materia aeronáutica.

Duración en el cargo: El delegado –titular y suplente-, que representa a cada Parte contratante permanecerá en su cargo durante el período de vigencia de su nombramiento, cuyo instrumento de designación será depositado ante el Secretario de la OMR, quien presentará el mismo al Consejo Directivo

Funciones:

El Consejo Directivo tendrá las siguientes funciones:

- Adoptar una política común y procedimientos de contratación en lo relativo al funcionamiento y administración de los sistemas multinacionales.
- Convenir la prestación de servicios públicos de navegación aérea no previstos en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM.
- Aprobar la organización técnica, operacional y administrativa de la OMR.
- Aprobar los Estatutos y los Reglamentos internos, y sus respectivas reformas.
- Fijar la cuota o fórmula de reparto de las Partes contratantes, a fin de determinar su aporte o contribución anual en la financiación de la OMR.
- Establecer los principios que regirán la determinación de los costos para fijar las tarifas.
- Aprobar el porcentaje de recuperación de los costos y la fórmula aplicable al cálculo de las tarifas.
- Determinar la unidad de cuenta en la que se expresen las tarifas.
- Aprobar las tarifas y cargos que abonarán los usuarios de los servicios.
- Disponer el período de aplicación y las condiciones de pago de las tarifas.
- Apéndice C al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día 3C-5
- Aprobar el presupuesto anual y sus eventuales reformas, antes de (fijar fecha) del año precedente inmediato al de su aplicación.
- Fijar y/o cambiar el lugar sede de la OMR, y celebrar el respectivo Acuerdo de Sede con el Estado en cuyo territorio se establecerá.
- Aprobar la contratación de seguros por responsabilidad civil, a efectos de cubrir los riesgos derivados del funcionamiento de las instalaciones y/u operación de los servicios y frente a terceros.
- Crear, modificar, fusionar o eliminar Direcciones técnicas, operacionales y administrativas.
- Designar, destituir y sancionar al Director Ejecutivo, respecto a los asuntos relacionados con su gestión y responsabilidades.
- Autorizar la contratación de personal que no sea de la nacionalidad de los Estados contratantes, en circunstancias o situaciones excepcionales debidamente justificadas en cada caso en particular.
- Aprobar la contratación de auditorías externas (o Autorizar la realización de auditorías externas).
- Dirimir o resolver las diferencias o controversias que surjan entre las Partes contratantes, sobre la interpretación o aplicación del Acuerdo constitutivo.
- Aceptar o admitir la incorporación a la OMR de otro Estado interesado, antes y después de la entrada en vigor del Acuerdo constitutivo.
- Considerar toda enmienda o reforma al acuerdo constitutivo, antes de someterla a la aprobación final de las Partes contratantes.
- Decidir la disolución de la OMR y las condiciones en que se efectuará.
- Cumplir cualquier otra actividad que corresponda, conforme con el Acuerdo constitutivo, los Estatutos y los Reglamentos internos.

Reuniones o sesiones:

Celebrará reuniones o sesiones ordinarias anuales y todas aquellas extraordinarias que resulten necesarias para debatir y solucionar problemas o temas concretos y urgentes, debiendo confeccionarse acta de cada una de ellas.

La fecha y lugar de las reuniones serán fijadas por el Consejo Directivo y la convocatoria será efectuada por el Secretario, mediante notificación fehaciente y con una anticipación de 60 días a la celebración de la reunión, salvo si se trata de una sesión extraordinaria en que dicho tiempo podrá abreviarse.

Voto, quórum y decisiones

Cada Parte Contratante dispondrá de un voto a través de su representante.

Las reuniones del Consejo Directivo requerirán un quórum de las dos terceras partes de los miembros.

Las decisiones serán obligatorias para las Partes contratantes y se adoptarán por mayoría de los votos favorables de los dos tercios de los presentes.

Se requiere decisión unánime sólo en los siguientes supuestos:

- convenir la prestación de servicios públicos de navegación aérea no previstos en el Plan Regional de
- Navegación Aérea CAR/SAM
- fijar o modificar la cuota de las Partes contratantes a fin de determinar su aporte o contribución en la financiación de la OMR
- aprobar los Estatutos y Reglamentos internos
- aceptar o admitir la incorporación de otro Estado interesado, una vez firmado el acuerdo y, antes y después de la fecha de su entrada en vigor
- aprobar toda propuesta de enmienda o reforma al acuerdo constitutivo
- decidir la disolución de la OMR y las condiciones en que se efectuará.
- obtener préstamos en los mercados financieros.

Presidencia:

El Consejo Directivo será presidido o tendrá un Presidente, que será elegido entre sus miembros en forma rotativa, y permanecerá (como mínimo un año) año/s en sus funciones. La presidencia será ejercida sucesivamente y en orden alfabético por cada uno de los Estados miembros.

3C-6 Apéndice C al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día

En caso de ausencia del Presidente, el Consejo Directivo será presidido por el Vice-presidente y, ante la ausencia de este último, se elegirá de entre sus miembros, a la persona que presidirá la reunión de que se trate.

Funciones del Presidente:

El Presidente tendrá las siguientes funciones:

- Supervisar el cumplimiento de las normas del Acuerdo constitutivo, los Estatutos, los Reglamentos
- internos y las decisiones del Consejo Directivo.
- Impartir directivas generales para el cumplimiento de las funciones del Consejo Directivo.
- Presidir y suspender con causa justificada, las reuniones del Consejo Directivo.
- Cumplir cualquier otra actividad que le asigne el Acuerdo constitutivo, los Estatutos o los Reglamentos internos.

Secretario:

El Director Ejecutivo ejercerá las funciones de Secretario del Consejo Directivo.

Artículo 9 – Director Ejecutivo

Tipo de órgano y representación:

El Director Ejecutivo es el Administrador ejecutivo y representante de la OMR.

Designación:

El Director Ejecutivo será elegido mediante concurso público y nombrado por el Consejo Directivo, y dependerá directamente de este último órgano.

Requisitos:

Para ser Director Ejecutivo, deben reunirse los siguientes requisitos:

- ser de la nacionalidad de alguna de las Partes contratantes
- tener años de edad como mínimo y como máximo
- poseer título universitario en..., en la especialidad de (o con preferencia en la especialidad de ...)
- tener años de experiencia (o amplia o considerable experiencia), en cargos de nivel superior o gerencial, en su especialidad y en la aviación civil internacional (o en administración y gestión de la aviación civil internacional)
- sería deseable un dominio de los idiomas español e inglés, escrito y oral
- amplio conocimiento en materia de servicios de navegación aérea y de vigilancia de la seguridad operacional
- acreditar calificaciones y el más alto grado de eficiencia, competencia profesional e integridad para el ejercicio de sus funciones
- aptitud para realizar entrevistas personales
- iniciativa, madurez de juicio y tacto para mantener relaciones armoniosas de trabajo y con las administraciones de aviación civil

Duración en el cargo:

El Director Ejecutivo durará en el ejercicio de sus funciones ... (podría ser como mínimo 4 o 5) años y podrá ser reelegido en el cargo.

En caso de ausencia, incapacidad, renuncia o remoción, desempeñará temporaria y transitoriamente, las funciones del Director Ejecutivo, el Director (o Gerente) a cargo de (Determinar la Dirección o Gerencia que lo reemplazará).

Funciones:

El Director Ejecutivo tendrá las siguientes funciones:

Apéndice C al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día 3C-7

- Representar a la OMR, incluso judicial y extrajudicialmente
- Firmar toda la documentación necesaria para la administración y el funcionamiento habitual (o corriente) y cotidiano de la OMR y dentro del ámbito de su competencia
- Gestionar, hacer ejecutar y vigilar el cumplimiento de los sistemas a cargo de la OMR
- Informar regularmente (o mantener informado) al Consejo Directivo sobre el funcionamiento de los sistemas a cargo de la OMR

- Proyectar las tarifas y derechos a percibir por la OMR
- Adoptar las medidas necesarias para asegurar la recaudación de tarifas
- Preparar (o elaborar) el proyecto de presupuesto anual, antes de (poner fecha) del año precedente inmediato al de su aplicación, presentarlo y asesorar en el tema al Consejo Directivo.
- Proyectar (o proponer los proyectos de) los Estatutos y Reglamentos internos y sus eventuales modificaciones, a requerimiento del Consejo Directivo
- Desempeñar o ejercer las funciones de Secretario del Consejo Directivo
- Proponer al Consejo Directivo, la designación de los Directores (o Gerentes) operacionales, técnicos y administrativos; y la contratación de auditorías externas (o para la última parte: Autorizar la realización de auditorías externas, previa aprobación del Consejo Directivo).
- Fijar la política del personal a contratar en cantidad y calidad
- Contratar, sancionar y remover al personal técnico, operacional y administrativo que requiera la OMR, salvo a los Directores (o Gerentes) y Auditores internos; y que sea de la nacionalidad de los Estados contratantes
- Contratar seguros por responsabilidad civil, a efectos de cubrir los riesgos derivados del funcionamiento de las instalaciones y/u operación de los servicios y frente a terceros, con las empresas o sociedades que considere apropiadas
- Presentar los informes que le sean requeridos por el Consejo Directivo, a la mayor brevedad posible
- Realizar cualquier otra tarea que le sea confiada por el Consejo Directivo

Artículo 10 – Direcciones

La OMR contará con las Direcciones operacionales, técnicas y administrativas, que se enuncian a continuación:

El Organismo podría tener una Gerencia (o Agencia) de Estación (o darle otra denominación), en el territorio de cada una de las Partes contratantes, conforme con las características que se establezcan en el Reglamento respectivo.

IV.- Disposiciones finales

Artículo 11 – Auditorias

La OMR estará sometida a las siguientes auditorias:

- a. interna, que comprende los aspectos:
 - administrativos y financieros, a fin de examinar las cuentas, la regularidad y la buena gestión financiera de los ingresos y gastos de la OMR
 - técnicos y operativos, para controlar la calidad y buen funcionamiento en la prestación de los servicios relacionados con la seguridad operacional
- b. externa anual, a cargo de quien proponga el Director Ejecutivo y apruebe el Consejo Directivo
- c. de seguridad y de seguridad operacional prevista por la OACI

3C-8 Apéndice C al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día

Artículo 12 – Idioma

El idioma oficial de la OMR será el español, sin perjuicio de la utilización del español e inglés en las operaciones de navegación aérea.

Artículo 13 – Publicaciones

La OMR publicará los manuales, textos de orientación, circulares, boletines, directivas y toda otra documentación que considere necesaria y conveniente para su funcionamiento.

Artículo 14 – Solución de controversias

Las diferencias o controversias que se susciten entre las Partes contratantes sobre la interpretación o aplicación del acuerdo constitutivo, y las normas estatutarias y reglamentarias, se someterán al Consejo Directivo para su solución.

Los Estados Partes se comprometen a aceptar la decisión final del Consejo Directivo, quedando excluidas de la votación las partes involucradas.

Artículo 15 – Disolución y liquidación

En caso de disolución y liquidación de la OMR, se resolverán también las cuestiones siguientes:

- a. la continuidad en la prestación de los servicios CNS/ATM y de vigilancia de la seguridad operacional
- b. la situación de las Partes contratantes
- c. la situación de los funcionarios, agentes y personal de la OMR
- d. la distribución y transferencia de las funciones, derechos y obligaciones y patrimonio de la OMR que desaparece a una nueva Organización o a las Partes contratantes, incluso la compensación financiera a los Estados miembros en proporción a sus aportes o contribuciones.

Artículo 16 – Vigencia

El presente Estatuto entrará en vigor a partir de la fecha (o a partir de los ... días) de su aprobación por el Consejo Directivo.

V.- Disposiciones transitorias:

Si las hubiere.

Podrían preverse:

- a. la elaboración y aprobación de los diversos Reglamentos internos en un plazo determinado desde la fecha de aprobación de este Estatuto
- b. el presupuesto inicial y su período de vigencia



Sistema de Gerenciamento de Inspeção Aeroportuária



Palestrante: Daniel Ribeiro
Organização: ANAC

**Sistema de Gerenciamento
de Inspeção Aeroportuária**

OBJETIVO

- **Conhecer o software de gerenciamento das inspeções aeroportuárias no Brasil e suas aplicações.**



ROTEIRO

- **Introdução**
- **Configuração de uma Inspeção**
- **Questionários**
- **Equipe de Inspeção**
- **Registro de Não-Conformidade**
- **Acompanhamento da Inspeção**
- **Relatório de Inspeção Aeroportuária (RIA)**
- **Plano de Ações Corretivas (PAC)**



INTRODUÇÃO

- **O SISGIA tem como objetivo controlar e gerenciar as inspeções aeroportuárias realizadas pelos Inspectores de Aviação Civil (INSPAC), com supervisão da Superintendência de Infra-Estrutura da ANAC.**
- **Disponível na Internet (www.anac.gov.br)**



CONFIGURAÇÃO DE UMA INSPEÇÃO

- **Tipo de Tráfego**
 - Doméstico sem voo regular
 - Doméstico (aeronaves até 30 assentos)
 - Doméstico (aeronaves > 30 até 60 assentos)
 - Doméstico (aeronaves > 60 assentos)
 - Internacional
- **Enfoques**
 - Segurança da Aviação Civil
 - Infra-Estrutura Aeroportuária
 - Facilitação
 - Carga Aérea
 - Empresa de Serviços Auxiliares (ESATAS)
 - Facilidades Aeroportuárias



Microsoft Internet Explorer provided by ANAC

http://www.anac.gov.br/pisac/EDIGA/

Ministério da Defesa

PISAC - Portal de Inspeções do SAC
ATSGIA - Sistema de Gerenciamento de Inspeção Aeroportuária

Login | Logout | Relatórios | Estatísticas | Usuários | Downloads | Empresas | 10-4

ANAC

NOVA INSPEÇÃO

☒ Dados do INSPAC: Chefe de Equipe

INSPAC: DANIEL

NP de Credencial INSPAC: 4629

CM do INSPAC: ANAC

☒ Dados de Inspeção

NP de Inspeção:

Indicativo de Localidade: SIBGL

☒ Tipo de Inspeção: Doméstico

Tipos de Tráfego: Doméstico

Enfoque: SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

Atividade de Inspeção:

☐ Selecionar Todas

☐ 1. Organização e Administração

☐ 2. Segurança do Aeroporto e da Aviação à Navegação Aérea

☐ 3. Segurança das Aeronaves em Solo e em Voo

☐ 4. Segurança de Pessoas e Passageiros e Bagagem de Mão

☐ 5. Segurança de Bagagem Desacessada

☐ 6. Segurança de Carga Aérea, Correio e outros Itens

☐ 7. Gerenciamento de Resposta a Atos de Interferência Ilícita

Área de Responsabilidade:

☐ Selecionar Todas

☐ Administração Aeroportuária

☒ Qtd de repetições

☐ Operador Aérea

☒ Qtd de repetições

☐ Outros

Sector de Aeroporto:

☐ Selecionar Todas

☐ Área de Movimento

☐ Terminal de Carga e Correio

☐ Terminal de Passageiros

Salvar | Cancelar

OK | Voltar | X | Fechar

Obs.: 1

© 2008 ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil - Rua Santa Lucia, 551 - 1º Andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - (21) 3033-5100 | Política de Privacidade

QUESTIONÁRIOS

Ministério da Defesa

ANAC

PISAC - Portal de Inspeções do SAC
SISGIA - Sistema de Gerenciamento de Inspeção Aeroportuária

LogIn LogOut Relatórios Estatísticas Usuários Downloads Empresas IE-4

Pesquisar
Nova
Editar
Questionário
Desmembrar
Não-Conformidade
Fotos
RIA
RAIA
Acompanhamento
Situação
Exportação
Importação
Revisor

QUESTIONÁRIO (SBGL -)

Adicionar Perguntas para a Inspeção
Remover Perguntas da Inspeção

+ VOLTAR - TOPO

© 2006 ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil | Rua Santa Luzia, 651 - 5º Andar - Rio de Janeiro / RJ - Brasil - (21) 3814-6748 | Política de Privacidade



QUESTIONÁRIOS (CONT.)

AEROPORTO: INTERNACIONAL DO RIO DE JANEIRO / GALEÃO - ANTÔNIO CARL

ADICIONAR PERGUNTAS (SBGL -)

AEROPORTO: INTERNACIONAL DO RIO DE JANEIRO / GALEÃO - ANTÔNIO CARL IND. LOCALIDADE: SBGL

SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

3 - Segurança das Aeronaves em Solo e em Voo

3.2 - A empresa aérea possui um despachante AVSEC de voo? 100

Áreas de Responsabilidade: Operador Aéreo

Setores do Aeroporto: Terminal de Passageiros

Tipos de Tráfego: Doméstico - aeronave > 60 assentos; Internacional;

3.6 - O pessoal que realiza a varredura é devidamente treinado? 100

Áreas de Responsabilidade: Operador Aéreo

Setores do Aeroporto: Terminal de Passageiros

Tipos de Tráfego: Doméstico - sem vôos regulares; Doméstico - aeronave > 30 assentos; Doméstico - aeronave > 30 <= 60 assentos; Doméstico - aeronave > 60 assentos; Internacional;

3.8 - Os funcionários de empresa aérea que trabalhe com atendimento ao passageiro ou com operação de treinamento AVSEC - Segurança no Atendimento ao Passageiro e na Operação de solo?

Áreas de Responsabilidade:

ANAC

EQUIPE DE INSPEÇÃO

DESMEMBRAR (SBGL -)

Inspeção	
Aeroporto:	SBGL
Inspeção Nº:	
Data:	12/09/2007
Chefe de Equipe:	DANIEL RIBEIRO DOS SANTOS - SO / ANAC
Situação Principal:	Em Andamento
Área de Responsabilidade / INSPAC Responsável	
FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO	
• Administração Aeroportuária	DANIEL RIBEIRO DOS SANTOS - SO / ANAC
• Operador Aéreo	DANIEL RIBEIRO DOS SANTOS - SO / ANAC
• Órgãos Públicos	DANIEL RIBEIRO DOS SANTOS - SO / ANAC
INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA	
• Administração	DANIEL RIBEIRO DOS SANTOS - SO / ANAC
• Engenharia	DANIEL RIBEIRO DOS SANTOS - SO / ANAC
• Manutenção	DANIEL RIBEIRO DOS SANTOS - SO / ANAC
• Operações	DANIEL RIBEIRO DOS SANTOS - SO / ANAC
• Navegação Aérea	DANIEL RIBEIRO DOS SANTOS - SO / ANAC
• Segurança	DANIEL RIBEIRO DOS SANTOS - SO / ANAC
SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL	
• Administração Aeroportuária	DANIEL RIBEIRO DOS SANTOS - SO / ANAC
• Operador Aéreo	DANIEL RIBEIRO DOS SANTOS - SO / ANAC
• Outros	DANIEL RIBEIRO DOS SANTOS - SO / ANAC

[Salvar](#) [Imprimir](#)

REGISTRO DE NÃO-CONFORMIDADES

Tela de Registro de Não-Conformidades com múltiplas janelas abertas:

- Janela Principal:** Formulário de registro de não-conformidade. Campos visíveis: Aeroporto (INTERNACIONAL DO RIO DE JANEIRO / GALEÃO - ANTÔNIO CARLOS), Localidade (SBGL), Seção (FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO). Seções de texto: 1. Organização e Administração; 1.10. As instalações do aeroporto permitem que o fluxo de passageiros seja realizado sem demoras durante todo o período de funcionamento do aeroporto (canais de inspeção e pessoal em número suficiente)? (Administrador); 1.24. O aeroporto internacional (OU DOMÉSTICO) possui uma S/CONFAL? Quando foi a última reunião? (Administrador); 1.25. Os assuntos tratados na S/CONFAL são relevantes? (Administrador Aeroportuário); 1.26. A S/CONFAL encaminha as atas de suas reuniões à Superintendência Regional? (Administrador Aeroportuário).
- Janela "FOTOGALERIAS":** Para inserir fotos da inspeção. Campo "Arquivo:" com botão "Procurar...". Texto: "As fotos deverão estar no formato .JPG com dimensões máximas de 300 por 300 pixel". Botão "Inserir...".
- Janela "Enquadramento":** Para inserir o texto de enquadramento. Texto: "As instalações do aeroporto permitem que o fluxo de passageiros seja realizado sem demoras durante todo o período de funcionamento do aeroporto (canais de inspeção e pessoal em número suficiente)?". Referência: "9 da OACI, 12a edição, julho de 2005, item...".
- Janela "Orientação":** Para inserir a orientação da inspeção. Texto: "As fotos deverão estar no formato .JPG com dimensões máximas de 300 por 300 pixel".

Barra de status inferior: Responsável: [Campo] | Conformidade: [Sim] [Não]

REGISTRO DE NÃO-CONFORMIDADES

FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO

Administração Aeroportuária | Operador Aéreo | Todas

FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO

AEROPORTO: **INTERNACIONAL DO RIO DE JANEIRO / GALEÃO - ANTÔNIO CARL** IND. LOCALIDADE: **SBGL** DATA DA INSPEÇÃO: **12/09/2007**

1. Organização e Administração

Item	Observado	Não-Conformidade	Fundamento	Responsável
1.10 (Administração Aeroportuária)			Anexo 9 da OACI, 12a edição, julho de 2005, item 6.7	

2. Operador Aéreo

Item	Observado	Não-Conformidade	Fundamento	Responsável
2.8 (Operador Aéreo)			IAC 2203-0399 de 22 de março de 1999, item 3.1.8	
2.9 (Operador Aéreo)			IAC 2203-0399 de 22 de março de 1999, item 3.1.10	

Gravar Limpar

Acompanhamento da Inspeção

▶ ACOMPANHAMENTO DA INSPEÇÃO (SBSP - 01/03/2005)

DANIEL Master
00:19:55

AEROPORTO INTERNACIONAL DE SÃO PAULO / CONGONHAS	IND. LOCALIDADE SBSP	DATA DA INSPEÇÃO 01/03/2005
✓ Chefe de Equipe		
CEL. AV VALDIR RODRIGUES ALVES-ANAC/Credencial nº 143		
Área de Responsabilidade / INSPAC Responsável	Última Atualização	Status
▶ CARGA AÉREA		
• Administração Aeroportuária	PSICÓLOGO VANDERLEI LUCIANO JACOMETI-GER 4 / nº 2522	04/03/2005 12:07:13 ✓
• Operador Aéreo	PSICÓLOGO VANDERLEI LUCIANO JACOMETI-GER 4 / nº 2522	04/03/2005 12:07:22 ✓
• Empresa de Serviço Auxiliar de Transporte Aéreo	PSICÓLOGO VANDERLEI LUCIANO JACOMETI-GER 4 / nº 2522	04/03/2005 12:07:30 ✓
▶ EMPRESA DE SERVIÇO AUXILIAR DE TRANSPORTE AÉREO		
• Empresa de Serviço Auxiliar de Transporte Aéreo	CV SANDRA ELIZABETH DUARTE DE OLIVEIRA-ANAC / nº 3057	✗
• Administração Aeroportuária	CV SANDRA ELIZABETH DUARTE DE OLIVEIRA-ANAC / nº 3057	✗
• Empresa e/ou Órgão Contratantes	CV SANDRA ELIZABETH DUARTE DE OLIVEIRA-ANAC / nº 3057	✗
▶ FACILIDADES AEROPORTUÁRIAS		
• Administração Aeroportuária	3S JOSÉ NATAL COLDIBELI-ANAC / nº 3907	09/03/2005 14:19:57 ✓



Relatório de Inspeção Aeroportuária (RIA)

DIGITAÇÃO DO RIA (SBGL - 12/09/2007)
(Passo 1 de 5 - Capa)

DANIEL Master
00:19:53

AEROPORTO: INTERNACIONAL DO RIO DE JANEIRO / GALEÃO - ANTÔNIO CARL	IND. LOCALIDADE: SBGL	DATA DA INSPEÇÃO: 12/09/2007
Capa do RIA Observações de Anexo Informações Administrativas Representantes Informações Básicas para o PEA		



Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC

(Informe a Superintendência ou Gerência ANAC)

RELATÓRIO DE INSPEÇÃO AEROPORTUÁRIA (RIA)

Nº [99999 P ou E/ Divisão] Data [Cidade]
Aeroporto: [RIO DE JANEIRO] (Nome do Aeroporto)
[INTERNACIONAL DO RIO DE JANEIRO / G] -SBGL

Gravar Limpar

VOLTAR TOPO



Relatório de Inspeção Aeroportuária (RIA)

FACILITAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO			RELATÓRIO DE INSPEÇÃO AEROPORTUÁRIA - RIA		
AEROPORTO: INTERNACIONAL DE SÃO PAULO / CONGONHAS	Localidade: SBSP	Pré-insp. de: 01/03/2009	AEROPORTO: INTERNACIONAL DE SÃO PAULO / CONGONHAS	IND. LOCALIDADE: SBSP	DATA DA INSPEÇÃO: 01-03-2008
1. Administração Aeroportuária			APÊNDICE A - FOTOGRAFIAS		
NÃO-CONFORMIDADE			INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA		
1.1-A administração aeroportuária não consulta os operadores aéreos, órgãos públicos, órgão de controle de tráfego aéreo e outros, quando da elaboração de projetos, construção e modificações das instalações novas e existentes do aeroporto.			Foto nº 1		
Fundamento			Detalhe da erosão na lateral da pista 17L/35R.		
ANEXO 9 DA OACI, 11A EDIÇÃO, JULHO DE 2002, ITEM 6.1.			Foto nº 2		
2. Operador Aéreo			Desprendimento de material polimérico no entorno da lanterna existente na cabeceira 17L.		
NÃO-CONFORMIDADE			Foto nº 3		
2.1-O operador aéreo não possui equipamento dotado de sistema de elevação ou outro equipamento apropriado para efetuar, com segurança, o embarque e desembarque de pessoas que necessitam de assistência especial.			Detalhe das condições precárias do pavimento da pista de taxi que dá acesso ao Hangar 1 da Empresa TAM.		
Fundamento					
IAC 2508-0796 ITEM III, SUBITEM 3.2.					
IAC 2508-0796 ITEM V, NOTA DO SUBITEM 5.3					
2.2-O operador aéreo não comunica à administração aeroportuária e nem à SAC, as ocorrências de alterações em vôos, que possam gerar desconforto aos usuários.					
Fundamento					
IAC 2203-0399 DE 22 DE MARÇO DE 1999, ITEM 3.1.8.					
2.3-O operador aéreo não comunica à SAC, quando ocorre no aeroporto, a solução da contingência, conforme formulário padrão (Anexo III da IAC 2203-0399 de 22 de março de 1999), referente à FASE VERMELHA.					
Fundamento					
IAC 2203-0399 DE 22 DE MARÇO DE 1999, ITEM 3.1.12.					
2.4-O operador aéreo não possui equipamento dotado de sistema de elevação ou outro equipamento apropriado para efetuar, com segurança, o embarque e desembarque de pessoas que necessitam de assistência especial.					
Fundamento					
IAC 2508-0796 ITEM III, SUBITEM 3.2.					
IAC 2508-0796 ITEM V, NOTA DO SUBITEM 5.3					
2.5-O operador aéreo não comunica à administração aeroportuária e nem à SAC, as ocorrências de alterações em vôos, que possam gerar desconforto aos usuários.					
Fundamento					
IAC 2203-0399 DE 22 DE MARÇO DE 1999, ITEM 3.1.12.					
2.6-O operador aéreo não comunica à SAC, quando ocorre no aeroporto, a solução da contingência, conforme formulário padrão (Anexo III da IAC 2203-0399 de 22 de março de 1999), referente à FASE VERMELHA.					
Fundamento					
IAC 2203-0399 DE 22 DE MARÇO DE 1999, ITEM 3.1.12.					
2.7-O operador aéreo não possui pelo menos um balcão de informação adaptado para uso de passageiros em cadeira de rodas.					
Fundamento					
NBR 14273-1999, ITEM 4.4.2 DA ABNT					
IAC 2508-0796 ITEM 2.8					



Plano de Ações Corretivas (PAC)

PLANO DE AÇÕES CORRETIVAS (PAC)				
Ref.: RELATÓRIO DE INSPEÇÃO AEROPORTUÁRIA (RIA) Nº. 017P/SDIE/05, de 05/05/2005				
Empresa: INFRAERO				
INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA				
AEROPORTO:		END. LOCALIDADE	DATA DA INSPEÇÃO:	
BACACHERI		SB01	03/05/2005	
Item RIA	Não-Conformidade	Ação Corretiva	Prazo	Responsável
1.1	Existe um programa de controle do perigo da fauna no aeroporto, no entanto o mesmo não foi implantado (Foto nº 09). FUNDAMENTO: ANEXO 14 - VOL.1 - OACI, 4ª EDIÇÃO/JUL 2004, ITEM 9.4.3.	Solucionado. Existe na INFRAERO/Brasil um Manual de Orientações de Controle de Perigo Aviário. Em relação a este manual, o aeroporto vem adotando medidas como: corte de grama em altura média de 25cm com retirada imediata dos resíduos, eliminação de áreas alagadas, eliminação de formigueiros e cupizeiros, remoção de entulhos, etc.		INFRAERO
1.2	Há veículos (tratores) circulando no lado ar que não estão sinalizados de acordo com os padrões estabelecidos no Anexo 14 (Foto nº 08). FUNDAMENTO: ANEXO 14 - VOL.1 - OACI, 4ª EDIÇÃO/JUL 2004, ITENS 6.1.6.	Solucionado. A situação foi regularizada, visto que os veículos (tratores), mencionados, já se encontram com os padrões de sinalização estabelecidos no Anexo 14.		INFRAERO
Item RIA	Não-Conformidade	Ação Corretiva	Prazo	Responsável
2.1	Uma aeronave ou um veículo parado no ponto de espera na interseção de pista de taxi / pista de pouso e decolagem, invade as áreas de segurança (Foto nº 19). FUNDAMENTO: ANEXO 14 - VOL.1 - OACI, 4ª EDIÇÃO/JUL 2004, ITENS 3.12.3 E 3.12.9.	Iniciouse, neste ano, a elaboração do Projeto Executivo de Readequação do Posicionamento da Taxiway "A", conforme PGOSE registrado sob sequencial 14295. A execução da obra será incluída, pelo Aeroporto, na Proposta do PGOSE 2007 sem data definida para seu início.	30/12/2007	INFRAERO



Sistema de Gerenciamento de Inspeção Aeroportuária



Palestrante: Daniel Ribeiro
Organização: ANAC