



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ**

CLAC/GEPEJTA/39-NE/08
11/08/17

**TRIGÉSIMO NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/39)**

(San Salvador, El Salvador, 15 al 17 de agosto de 2017)

**Cuestión 3 del
Orden del día:**

Capacitación

**Cuestión 3.3 del
Orden del día:**

Avances del Instituto Panamericano de Aviación Civil – IPAC

(Nota de estudio presentada por Argentina)

Antecedentes

1. En el contexto de la denominada Macrotarea de Capacitación, el grupo de países que conforman dicho desafío han profundizado la estrategia de implementación y ejecución del INSTITUTO PANAMERICANO DE AVIACIÓN CIVIL (IPAC).
2. Tal como se expresaba en la Nota de Estudio número ocho, presentada en la reunión del GEPEJTA/38, el pasado 31 de mayo del corriente año, el marco normativo del organismo se encuentra avanzando en la fase final de gestión de la Cancillería Argentina para, luego, remitirse a la Presidencia de la República, que a su vez remitirá al Parlamento el Proyecto de Ley del mencionado Acuerdo Sede.
3. Asimismo en la mencionada Nota de Estudio se expresa que, en el marco de la II Reunión del Directorio del IPAC celebrada el día 30 de marzo del 2017, en la ciudad de Río de Janeiro, Brasil, se seleccionó la Directora del Instituto, conforme a la cuestión 2 del Orden del día. Resultó electa la Ingeniera Brasileña Karla Rena, que ha comenzado a ejercer sus funciones el primero de junio del corriente año.

Análisis

4. En virtud del Convenio de financiamiento celebrado entre la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) de la República Argentina y la COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC), de acuerdo al cronograma de financiamiento establecido, se informa que, en la actualidad, la autoridad aeronáutica argentina remitió la orden de pago

de la segunda cuota anual al Banco de La Nación Argentina, cuyo importe ha sido acreditado en la Cuenta de la COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC).

5. Desde la asunción de la Directora del IPAC, se comenzaron a profundizar y formalizar los lineamientos estratégicos del Plan de negocios presentado en la II Reunión del Directorio del IPAC.

6. En primera instancia se diseñó la estructura interna del organismo a través de la adquisición del dominio informático, el diseño de las herramientas informáticas entre ellas: página web (<http://www.ipac.aero>), hosting, casillas de correos electrónicos y el cumplimiento de la primera etapa en lo que a adquisición de hardware, se refiere. Asimismo se encuentra en proceso de consolidación la base de datos de actores relevantes de la comunidad aeronáutica como también el relevamiento de las 22 Autoridades Aeronáuticas de los países miembros del IPAC.

7. De igual forma se ha comenzado a diseñar los procedimientos de funcionamiento internos. A través del relevamiento, descripción y análisis se elaboraron los manuales internos administrativos en materia de travel expenses, archivo digital y físico de todos los documentos atinentes a las actividades del organismo.

8. En consonancia con los ejes de la política de integración regional e internacional de la CLAC, se llevaron a cabo misiones que fueron estratégicamente diseñadas, como el caso del REINO DE ESPAÑA; planificadas a partir de eventos ya programados, como el caso de la REPÚBLICA DE GUATEMALA; y las generadas a partir de invitaciones especiales a participar, como el caso de la REPÚBLICA DE COLOMBIA.

9. A Partir de dichas misiones se iniciaron los procesos de negociaciones para la firma de diversos Convenios Marco de Colaboración Interinstitucional y Memorandum de Entendimiento. Actualmente se encuentran consolidados, en proceso de revisión final y posterior firma de las correspondientes Autoridades los documentos con : LA UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALENCIA, SERVICIOS Y ESTUDIOS DE LA NAVEGACIÓN AEREA Y LA SEGURIDAD AERONÁUTICA S.A. (SENASA), EL INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO Y LA AVIACIÓN COMERCIAL, LA AXENCIA DE INNOVACIÓN (GAIN) DE LA JUNTA DE GALICIA y LA UNIVERSIDAD REY JUAN CARLOS.

Misiones del IPAC

10. Dichos convenios de cooperación mencionados fueron gestionados en la misión del IPAC al REINO DE ESPAÑA, en el mes de junio del corriente año, donde el equipo del IPAC realizó reuniones de carácter inductivo del IPAC e interacción institucional con cada uno de los organismos señalados. Los documentos tienen como objetivo la coordinación de acciones efectivas en materia de capacitación, consultoría e investigación.

11. Las reuniones mantenidas con la AXENCIA DE INNOVACIÓN (GAIN) de la Junta de Galicia giraron en torno de la novedosa CIVIL UAV's INITIATIVE, un ambicioso proyecto de I+D de inversión público/privada en materia de sistemas de vuelo tripulados a distancia, financiado por la UNION EUROPEA, el Estado Español, el gobierno de Galicia y, los socios estratégicos del sector privado INDRA e INEAR cuyas propuestas fueron seleccionadas para el caso. El IPAC, por su parte, mostró interés en el avance exitoso de la asociación público - privada, en especial en la renovación y desarrollo del Aeródromo de Rozas especialmente montado para el diseño, desarrollo, pruebas y operación de UAV's en un Polo Tecnológico/Industrial para la ejecución de las inversiones comprometidas, construyendo hangares y talleres aeronáuticos y centros de software aplicados a la aviación tripulada a distancia que impulsan y fomentan el empleo especializado y el know how a empresas pequeñas y medianas: empresas de Galicia, universidades y desarrolladores de toda España. El éxito en el uso de la herramienta jurídica comunitaria de la Contratación Pública para la Innovación y de la Pre Compra comercial donde el Estado y el Sector Privado se asocian para estimular de forma conjunta la creación de oferta de tecnología para el bien

común, a través de la mejora de los servicios públicos y la economía regional y nacional, hacen de la CIVIL UAV's INITIATIVE una realidad sumamente interesante de ser conocida, analizada y eventualmente adaptada a las características regulatorias y legales de cada país de América Latina. El equipo del IPAC considera con especial interés los beneficios que la aviación tripulada a distancia es capaz de poner al servicio de la economía, la producción, la seguridad y los servicios públicos en general de los Estados, sus instituciones y sus habitantes, pudiendo ello convivir con la aviación tradicional, en un marco de estricta planificación y cuidado de la seguridad operacional que el uso de los RPAS impone, en particular las reglas y estándares que los Estados y la OACI vayan determinando en el presente y el futuro inmediato.

12. Otros temas que adquirieron carácter prioritario en la agenda del organismo, fueron definidos tras la visita y reunión mantenida con las Autoridades de SENASA. Ellos incluyeron aspectos de Navegación Aérea, seguridad operacional, medio ambiente, aeropuertos y pilotaje de RPAS. En efecto, la unificación del perfil de los controladores aéreos, la Capacitación en Stress Management/Mindfulness in Aviation en controladores aéreos, aspectos de medio ambiente con especial foco en el impacto de la operación aeroportuaria y la gestión de slots en España fueron temas abordados con especial interés en el marco de la colaboración futura.

13. Como consecuencias de la visita a los simuladores de entrenamiento de controladores aéreos en el Aeropuerto de Barajas, y del intercambio de inquietudes, las autoridades del IPAC informan que surgió como un tema de potencial de desarrollo, actual y futuro, la instalación y operación de *Digital Air Traffic Control Tower* (torres de control de tráfico aéreo remotas), tecnología que ya se está siendo utilizada en la aviación y espacio aéreo europeo, como el caso de dos aeropuertos del Norte de Suecia y el que está en fase de instalación en el London City Airport luego de lo cual será operado por controladores aéreos sentados a 70 millas de distancia del aeropuerto. Las *Digital Air Traffic Control Tower* están siendo vistas con gran interés en diferentes países del Mundo dados los grandes beneficios que ello puede representar para los proveedores de servicios de navegación aérea. Es interés del IPAC trabajar juntos con los impulsores y líderes de esta tecnología para promover entre los líderes de las Autoridades Aeronáuticas y proveedores de navegación aérea de la Región, su eventual implementación segura y eficaz en la Región de la CLAC.

14. EL INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO Y LA AVIACIÓN COMERCIAL, es miembro observador permanente de la CLAC y de la OACI. La reunión del equipo del IPAC con sus máximas autoridades fue muy productiva. Se coincidió en la visión de la existencia de una oportunidad de colaboración y cooperación en el desarrollo de actividades vinculadas a los aspectos jurídicos del servicio aeroportuario, el servicio de navegación aérea, la protección de los usuarios del transporte aéreo y de la actividad turística. En ese mismo marco de coincidencias, la misión del IPAC y el Instituto entendieron sumamente positivo incorporar a ese marco de relación a las instituciones nacionales de América Latina y el Caribe e instituciones internacionales que promuevan el estudio de los aspectos jurídicos de la aviación civil. La ASOCIACION COLOMBIANA DE DERECHO AEROPORTUARIO es un ejemplo. El IPAC tiene proyectado la firma de Acuerdos de colaboración con ambas instituciones para el desarrollo conjunto de actividades, cursos de capacitación y prestación de servicios de consultoría jurídica.

15. Continuando con la ejecución de estrategias de acción referentes a la misión y visión del Instituto, el equipo del IPAC fue invitado por la AEROCIVIL de Colombia a participar como panelista de la conferencia "Implementación mundial y regional de las actividades de entrenamiento de la OACI" a cargo del máximo referente del Training, Meshesha Belayneh, Director Gerente del Technical Cooperation Bureau (TCB) and Chief del Global Aviation Training (GAT) de la OACI. Todo ello en el marco de la VIII Feria Aeronáutica Internacional Colombia F- Air.

16. La Misión incluyó, diferentes reuniones de trabajo con autoridades del Centro de Estudios Aeronáuticos – CEA de la AEROCIVIL, quienes ven en el IPAC la posibilidad de trabajar conjuntamente en el ámbito de la certificación de sus actividades de training. El contacto directo con las máximas

autoridades responsables en el TCB y el GAT de la OACI resultó de suma relevancia, en el conocimiento de modelo de capacitación TRAINAIR PLUS y el intercambio de ideas, a los fines de la planificación de una próxima visita oficial de IPAC a la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI). De la misma manera, el IPAC presenció el panel titulado “Estado actual y perspectiva de los RPAS en Colombia”. Siendo Colombia uno de los países de la Región con presencia en JARUS, (Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems) el IPAC ha comenzado a conversar con las Autoridades de este país para participar activamente en el liderazgo del proyecto de IPAC destinado a coordinar las acciones de las Autoridades Aeronáuticas de la región en materia de RPAS con vistas a la implementación de las reglas que están siendo planificadas por la OACI y que deberán implementarse en las etapas previstas al efecto por este Organismo Internacional.

17. La misión fue fructífera en términos de conocimiento e interacción con destacados y prestigiosos profesionales del ámbito de la capacitación en la Región como el caso de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC), a quien el IPAC visualiza como socio estratégico y cliente en el desarrollo de sus objetivos. También se tomó contacto y conocimiento directo de la existencia y funcionamiento de la CORPORACIÓN EDUCATIVA INDOAMERICANA, primer instituto privado de América del Sur certificado como Centro de Excelencia por la OACI. En ambos casos, se están arbitrando los medios necesarios para entablar relaciones estratégicas y dinámicas.

18. De especial interés resultó la reunión informativa mantenida con el Clúster Aeroespacial Colombiano (CAESCOL) quienes llevan adelante el clúster aeroespacial instalado en la región del Río Negro, en Antioquia, Colombia. Ello es visualizado por el IPAC como una actividad sumamente interesante para explorar y buscar alternativas de I+D+I en el ámbito de la ingeniería inversa para la fabricación de material aeronáutico y piezas certificadas de validez y reconocimiento internacional.

19. Durante el mes de julio el equipo del IPAC ha participado del PRIMER SIMPOSIO IBEROAMERICANO DE MEDIO AMBIENTE, AVIACIÓN CIVIL Y CAMBIO CLIMÁTICO: VOLANDO HACIA LA SOSTENIBILIDAD realizado en la ciudad de Guatemala. La Directora del organismo participó como moderadora de panel sobre “formación de capacidades”, tema de real trascendencia para la misión y visión del IPAC. Además, en dicho contexto se procedió a intensificar la política de promoción y marketing del Instituto, a los fines de ingresar al mercado aeronáutico con fuerte presencia en materia de oferta de productos y servicios referidos a capacitación y consultoría aeronáutica. Los contactos establecidos con las Autoridades Aeronáuticas de la REPÚBLICA DE EL SALVADOR, la REPÚBLICA DE GUATEMALA, las asociaciones de Transporte Aéreo mundial y regional, representantes de diferentes organismos multilaterales relacionados con la temática, entre otros, profundizaron las acciones para la implementación de políticas de diagnóstico estratégico, de vital importancia para los mecanismos de capacitación, investigación y consultoría que el IPAC está destinado a ofrecer como productos y servicios a los 22 Estados Latinoamericanos, como así también, al resto del sistema internacional en materia de aviación civil e industria aeronáutica. En segundo término, se desarrolló una fuerte política de presencia estratégica en materia de ofrecer a los *stakeholders* de la industria, la identidad estratégica y la esencia del IPAC. Como resultado final de la cuarta misión del equipo del IPAC actualmente se está trabajando en las iniciativas para ser miembro observador de la ALIANZA POR UNA AVIACIÓN SOSTENIBLE (ALAS), consensuar un Memorandum de Entendimiento con la Autoridad Aeronáutica guatemalteca, confeccionar un modelo de convenio marco de cooperación interinstitucional con la CORPORACIÓN CENTROAMERICANA DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (COCESNA). Además en consonancia con la política de capacitación en materia de medio ambiente se profundizaron las acciones para continuar delineando los parámetros y la metodología del curso sobre la temática, que se desarrollará de manera conjunta entre el Centro de Instrucción Perfeccionamiento y Experimentación de la REPÚBLICA ARGENTINA (CIPE) y expertos en la materia de la REPÚBLICA DE GUATEMALA.

Productos y servicios del IPAC

20. Los productos y servicios del INSTITUTO PANAMERICANO DE AVIACIÓN CIVIL – IPAC se diseñaron en base a un proceso de diagnóstico estratégico en consonancia a las tendencias en investigación, desarrollo e innovación (I+D+I) que la comunidad aeronáutica latinoamericana posee como desafíos en un presente y futuro cercano. Entre los mismos se destaca:

En materia de capacitación:

◦ **Curso para inspectores en vuelo del Sistema de Navegación Aérea** coordinando acciones efectivas de desarrollo con el GRUP AIRMED, CES Aviation y la UNIVERSIDAD REY JUAN CARLOS de España. Dicha capacitación se centrará en la adaptación de Procedimientos a las Normativa técnica y legal local de cada Estado contratante, la confección del plan anual de Certificación del Espacio Aéreo según cada Estado, la capacitación teórica y práctica, incluyendo una aeronave del Grup AirMed, como elemento de “Investigación de Situación” de los sistemas de aproximación emplazados en los aeropuertos de esos Estados.

◦ **Capacitación en UAVS:** La aparición, aplicación y constante desarrollo de los Sistemas de Vehículos Aéreos Tripulados a Distancia –RPAS, requiere de parte de los Estados un rol proactivo en materia de legislación y regulación aeronáutica en general y propia de los RPAS, en especial. Ello incluye la coordinación de roles del *regulador* (en especial en el ámbito de las licencias y certificaciones, los servicios de navegación aérea, la determinación de los niveles de riesgo y los factores humanos), de las *instituciones de capacitación* (creando y ofreciendo programas serios, eficientes y respaldados por organismos competentes) y la *industria* (con todo su potencial al servicio del progreso y el desarrollo de los Estados y las sociedades).

21. En noviembre de 2012, la 12ª Conferencia para la Navegación Aérea (ANC/12) de la OACI recomendó que la modernización de la aviación civil en las próximas 2 décadas se realizara en el marco del Sistema de Aviación Mejoras por Bloques (ASBU | Aviation System Block Upgrades). Las mejoras que se recomiendan implementar de manera global para incrementar el rendimiento del sistema ATM se distribuyen en bloques quinquenales, siendo los RPAS integrantes de esta metodología ASBU. Estamos a las puertas del inicio del *segundo bloque en 2018 donde se prevé comenzar a trabajar en la adecuación de los RPAS livianos al ámbito de la aviación civil, incluyendo aspectos de certificación, capacitación de los pilotos, el inicio de operaciones IFR/BVLOS (Beyond Visual Line Of Sight sobre Instrument Flight Rules) así como la supervisión de los prestadores de los servicios de comunicación. En 2023, esta previsto iniciar el Tercer Bloque* procurando la integración parcial de los RPAS de todos los pesos y con la disminución de las restricciones de la operación en los aeródromos, llegando al *cuarto bloque en 2028, con la integración total de las operaciones con RPAS en el espacio aéreo no segregado (controlado o no controlado) y en los aeropuertos, incluyendo las operaciones comerciales de transporte de carga, correo o cargas peligrosas.*

22. Es decisión del IPAC acompañar los esfuerzos de la industria en la ejecución de este programa y preparar productos de capacitación en esta materia destinadas a las máximas autoridades responsables de cada Estado, en cada uno de los ámbitos de competencia que el desafío impuesto por la OACI incluye. Ello como forma de brindarles herramientas para la mejor toma de decisiones en ese proceso de bloques que se reduce apenas a 10 años vista y que, una vez implementado, transformará definitivamente el ambiente de la aviación civil tal cual hoy se la gestiona. Ello, además de generar y apoyar por ejemplo, la investigación y desarrollo desde las universidades e instituciones asociadas al IPAC estratégicamente al efecto.

23. Por ello, el IPAC se encuentra en proceso de diseño de un seminario dirigido a los líderes de los sectores públicos y privados competentes de la aviación civil, cuyos objetivos se enfocan en brindar los conocimientos de la problemática y la gestión que debe llevarse a cabo por parte de los Estados, para la integración de los RPAS en el ámbito de la aviación civil, a fin de dar cumplimiento a los requerimientos delineados por la OACI. El acuerdo de colaboración que está a la firma con la UNIVERSITAT

POLITÉCNICA DE VALENCIA (REINO DE ESPAÑA), líder de reconocido prestigio en la materia, se encuadra en este marco de acción institucional.

◦ **Stress management / mindfulness in aviation:** Es conocido por la comunidad aeronáutica que OACI ha establecido políticas de abordaje a la problemática del factor humano a través del Documento OACI Doc. 9683 AN/950 y sus relacionados. De allí se desprende que uno de los factores más importantes y difícil de administrar de aquellos que ponen en juego la seguridad operacional es el Stress al que se encuentra sometido el individuo, el cual se ocasiona por una innumerable cantidad de factores que están relacionados con el entorno su vida personal y laboral. A partir de allí, diferentes organizaciones de la industria han comenzado a implementar prácticas de mindfulness, debido a que las investigaciones científicas en materia de neurociencias, avalan que el abordaje a la problemática del Stress desde el enfoque de la medicina Mente-Cuerpo, produce cambios estructurales en las áreas del cerebro asociadas al pensamiento integrado, la concentración, el enfoque mental, la memoria, el adecuado manejo de las emociones y la resistencia al stress. Se puede determinar clínicamente que esos cambios se reflejan en modificaciones positivas de conducta y en la maximización de la capacidad de análisis frente a situaciones críticas, aumentando el rendimiento funcional y efectivamente, aumentando los niveles de seguridad operacional. En función de lo citado anteriormente, el IPAC a través de un equipo conformado por médicos, psicólogos, especialistas en factores humanos e investigadores de accidentes y técnicos e ingenieros, ha implementado un programa de Stress Management en Aviación (Stress Management – Mindfulness in Aviation, SMMA), basado y fundamentado en los principios de la Medicina Mente-Cuerpo e impulsado por las más recientes investigaciones científicas desarrolladas en prestigiosas universidades del mundo y de aplicación práctica en los diferentes sectores de la actividad aeronáutica. El programa está dirigido a todos los sectores de la aviación, principalmente a aquellos que tienen alta injerencia en términos de seguridad operacional como ser los Controladores Aéreos, Tripulaciones de Vuelo, Tripulaciones de Cabina, Médicos Aeroevacuadores, Ingenieros, Técnicos, Mecánicos, personal de Security de los distintos ámbitos del sector y personal administrativo, etc.

◦ **Gerenciamiento estratégico de factores humanos. Líderes y management:** El factor humano juega un claro papel en el desarrollo organizacional. El ritmo acelerado de la vida actual en los ámbitos económico, social y político, posee múltiples incertidumbres y se presentan situaciones en las cuales decisiones críticas pueden variar el rumbo de los acontecimientos. La comunicación fluye a gran velocidad y los cambios repentinos llevan a tomar decisiones no planeadas y con alto grado de creatividad para poder dar respuesta a los complejos obstáculos que se presentan. De allí es que el IPAC tiene interés en observar el comportamiento del factor humano dentro de las organizaciones, bajo el acelerado, incierto y complejo ritmo de vida, para analizar cómo éstas circunstancias afectan el equilibrio emocional del individuo y repercuten en el ambiente y desarrollo organizacional. Para lo cual, ofrece un seminario introductorio de tres días bajo los siguientes ejes temáticos: concepto de Administración, formalización de estrategia, planificación estratégica, análisis sistémico de las Organizaciones y liderazgo.

En lo referente a área del consultoría del IPAC se diseñaron los siguientes servicios:

◦ **Benchmarking de tasas y costos aeroportuarios y navegación aérea.** Las tasas, y costos o precios que rigen en la industria aerocomercial y que conforman los ingresos y costos de las líneas aéreas, los operadores de aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea, los agentes prestadores de handling, fueling, catering así como de los usuarios o consumidores, entre otros actores, constituyen un elemento de vital trascendencia para cualquier análisis económico y regulatorio que se pretenda formular. Esos datos difieren de país en país, de aeropuerto en aeropuerto, y el acceso a los mismos, aunque en mayor medida su análisis e interpretación en función de los mercados y las realidades regulatorias y jurídicas de cada caso, constituyen un valor agregado, una herramienta de trabajo cotidiana. Con expertos y profesionales de gran prestigio y experiencia que constituyen socios estratégicos, el IPAC pone al servicio de la comunidad aeronáutica, tanto la perteneciente al sector público como en el sector privado.

◦ **Design thinking:** Es una herramienta colaborativa de solución de problemas y generación de ideas innovadoras. Constituye un PROCESO de enfoque creativo, que nos permite encontrar necesidades humanas y obtener soluciones eficientes. Es también un conjunto de MINDSETS, en donde el pensamiento lateral, el foco en lo humano, el sesgo hacia la acción, la colaboración radical y la cultura del prototipado, entre otras, conforman una nueva manera de abordar aquellos desafíos que requieran una mirada diferente. La innovación, los cambios de paradigmas, de procesos en pos de encontrar solución a los problemas que se enfrentan todos los sujetos que conforman la industria de la aviación civil, incluyendo los aeropuertos, las empresas que allí prestan servicios a los pasajeros y usuarios, las compañías aéreas, los organismos estatales, etc tienen la posibilidad de solucionarlos de manera creativa, en función de los deseos y experiencias de los sujetos que los involucra.

El IPAC, a través de una asociación estratégica con consultores expertos en el manejo el Design Thinking, pone esta herramienta al servicio de los 22 Estados y sus organizaciones públicas y privadas de la industria aerocomercial.

◦ **API/PNR: marco técnico, jurídico y regulatorio:** La seguridad –Security, en la aviación civil (AVSEC) es una de las principales problemáticas que los países del mundo en general, y de América Latina y el Caribe, en especial, enfrentan y deberán seguir enfrentando, tanto por el accionar del terrorismo internacional, los actos de interferencia ilícita contra la aviación civil, como por la complejidad de los delitos transnacionales como el narcotráfico, el lavado de dinero y la trata de personas. La ONU reconoce la vital importancia del sistema mundial de aviación al desarrollo económico y la prosperidad, y la necesidad que todos los Estados fortalezcan las medidas de seguridad de la aviación para asegurar un entorno global estable y pacífico, dado que los servicios aéreos seguros mejoran el transporte, la conectividad, el comercio y los vínculos políticos y culturales entre los Estados, siendo la confianza pública en la seguridad del transporte aéreo vital. En la comunidad internacional los Estados dependen unos de otros para proporcionar un entorno común seguro en materia de aviación, por lo que el Consejo de Seguridad de la ONU en su 7775ª sesión, celebrada el 22 de septiembre de 2016 aprobó la Resolución 2309 (2016). Dicha resolución de la ONU expresa la preocupación por la posibilidad de que combatientes terroristas extranjeros utilicen la aviación civil como medio de transporte, y observa que el anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (“Convenio de Chicago”) relativo a la facilitación, contiene normas y métodos recomendados pertinentes para la detección y la prevención de amenazas terroristas que afectan a la aviación civil. Apoyada expresamente por la OACI, la resolución de la ONU prevé entre sus disposiciones más importantes la exhortación a los Estados a que sigan participando en el diálogo sobre la seguridad de la aviación y cooperen intercambiando información, adoptando entre otras medidas, la exigencia a las compañías aéreas que operan en sus territorios a que proporcionen información anticipada sobre pasajeros a las autoridades nacionales competentes y alienta a que prosiga la cooperación entre la OACI y la ONU para determinar deficiencias y factores de vulnerabilidad relacionados con la seguridad de la aviación. Se trata de la profundización de la implementación en los Estados de la herramienta API/PNR, de utilidad no sólo para los organismos de AVSEC, sino para los organismos competentes en materia de control migratorio, aduanero, autoridades de aviación civil y operadores de aeropuertos.

El IPAC pone a disposición de todos ellos un servicio de consultoría especializada para brindar apoyo profesional en la estructuración legal, regulatoria y técnica para la incorporación de esta herramienta a los ordenamientos jurídicos nacionales, y sumarse así, cada Estado a los lineamientos recomendados por la OACI y la propia ONU.

◦ **Implementación del Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional - CORSIA para los 22 países latinoamericanos:** En lineamiento con las políticas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, la utilización de combustibles alternativos sostenibles para la aviación, innovación tecnológica y eficiencia en aeronaves y aeropuertos, el IPAC actualmente está arbitrando gestiones y recursos necesarios para el diseño de un servicio que favorezca la inserción de los 22 Estados miembros al CORSIA.

24. En virtud de todo lo expuesto, sobre los pilares de la participación activa, el respaldo institucional y la cooperación eficiente, el IPAC en representación de los 22 Estados Miembros, comenzó

a realizar los primeros pasos en formación de capacidades y servicios de consultoría; vitales para la eficiencia y eficacia de las organizaciones y sus Autoridades Aeronáuticas.

Medidas Propuestas al GEPEJTA

25. Se invita al GEPEJTA a:

- a) Tomar conocimiento, analizar la información presentada;
- b) Promover contactos fluidos con el IPAC, como así también, apoyar la ampliación de su base de datos de expertos en, al menos, las materias mencionadas.

Contactos:

Directora: Karla Rena – karla.rena@ipac.aero

Jefe de Consultoría e Investigación: Cristian Cuba – cristian.cuba@ipac.aero