



ICAO TRAINING

Taller sobre Planificación Maestra de Aviación Civil (CAMP)



**ADVANCING YOUR
AVIATION CAREER**

Versión 1 2025

Introducción



Facilitador del Taller:

Objetivo del Taller

El taller proporciona a los tomadores de decisión de las Autoridades de Aviación Civil (CAAs) Estatales y otras partes interesadas de la aviación una descripción general necesaria para desarrollar, implementar y actualizar los Planes Maestros de Aviación Civil (CAMP), incluida la alineación con los planes nacionales de desarrollo y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas para 2030, de conformidad con las disposiciones pertinentes de la OACI.



Estructura del Taller

Módulo 1

Preparación para
el desarrollo del
CAMP

Módulo 2

Sistema de
aviación y
planes
nacionales

Módulo 3

Desarrollo,
aprobación e
implementación
del
CAMP

Módulo 4

Desarrollo
económico y
financiero del
sistema de
aviación civil



ICAO TRAINING



Módulo 1:

Preparación para el desarrollo del CAMP

**ADVANCING YOUR
AVIATION CAREER**

Versión 1, 2025

**El objetivo,
alcance y beneficios clave
del CAMP**

Vista rápida del CAMP

- Objetivo: Una hoja de ruta estratégica a largo plazo para el crecimiento sostenible del sistema de aviación civil del Estado
- Alcance: Aeropuertos, navegación aérea, supervisión de la seguridad operacional y seguridad de la aviación, regulación económica y manufactura
- Beneficios Clave:
 - ✓ Alinea el desarrollo de la aviación con los planes económicos y sociales nacionales.
 - ✓ Permite el acceso a Financiamiento para infraestructura y conectividad.
 - ✓ Apoya la Agenda 2030 de la ONU y los ODS.

Vínculos entre el CAMP, la Política Nacional de Aviación, el Plan Nacional de Desarrollo y la Agenda 2030 de las Naciones Unidas

Marco Nacional de Planificación de la Aviación



Política y Orientación Estratégica

- **Política nacional de aviación:** objetivos de alto nivel en materia de seguridad, protección, regulación económica y medio ambiente
- **Documentos de referencia de la OACI:** Plan Estratégico de la OACI 2026-2050, Planes mundiales, Normas y métodos recomendados, Materiales de orientación, Resoluciones de la Asamblea: llamamientos a la liberalización, tasas de usuario rentables y alineación de la visión a largo plazo.
- **Vinculación con los ODS 2030:** La incorporación de la aviación en los planes nacionales de desarrollo desbloquea Financiamiento y apoyo de los donantes.

Enlaces

¿Por qué son tan importantes estos vínculos?

F-I-N-A-N-C-I-A-M-I-E-N-T-O

La inclusión de la aviación en un plan de desarrollo nacional vinculado a la Agenda de la ONU facilita el Financiamiento de proyectos a gran escala y promueve el apoyo de los donantes a la aplicación del CAMP.

Vínculos con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

OBJETIVOS **DE DESARROLLO SOSTENIBLE**



Organización de la Aviación Civil

El CAMP y el Sistema de Aviación



- **Gobernanza**
- **Estructuras de Propiedad y Control**
- **Gestión**

Organización de la Aviación Civil

Tendencia continua hacia la autonomía de las AAC, la corporatización, la comercialización y la privatización de los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea

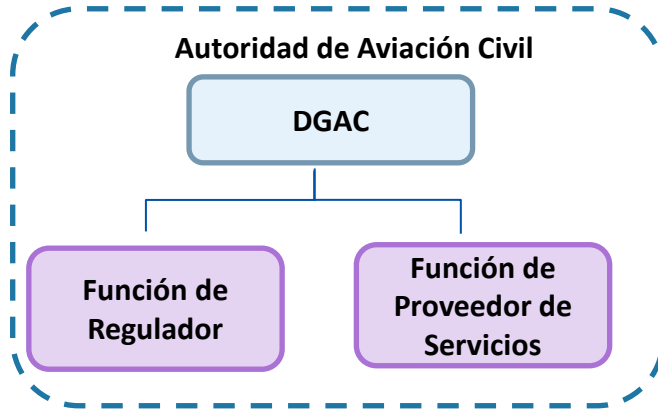
Beneficios

- Los ingresos generados se reinvierten de forma transparente en las instalaciones de aviación
- Los usuarios contribuyen directamente al mantenimiento y desarrollo de las instalaciones (principio "el usuario paga")
- Reduce la carga financiera del gobierno
- Fomenta el crecimiento de la cultura empresarial, aumentando así la eficiencia y mejorando la calidad de los servicios
- Permite el acceso a los mercados de capital privado
- **Establece una clara separación entre las funciones reguladoras y las operativas**

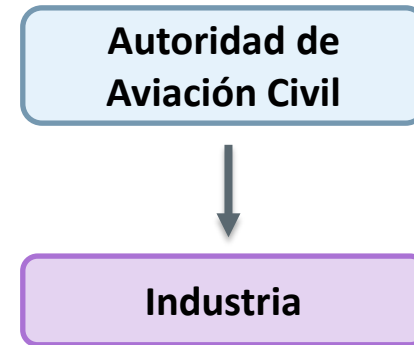


Garantizando la Independencia entre el Regulador y los Proveedores de Servicios

Separación Funcional



Separación Organizacional



Garantizando la Independencia entre el Regulador y los Proveedores de Servicios

Separación Funcional

Separación Organizacional

- ✓ Líneas de responsabilidad separadas entre la regulación y la prestación de servicios
- ✓ Diferentes líneas de gestión y autoridad operativa
- ✓ Mecanismos de control individuales dentro de cada organismo



Director General de Aviación Civil (DGAC)

La responsabilidad y la rendición de cuentas comienzan con el Director General de Aviación Civil (DGAC)

La DGAC tiene la responsabilidad final:

- Para la dirección de los asuntos de la AAC
- Para garantizar que la AAC cumpla las obligaciones de seguridad operacional del Estado en virtud del Convenio de Chicago
- Para la aprobación de todas las entidades obligadas

La DGAC debería:

- Tener autoridad sobre los recursos humanos
- Tener autoridad para asignar recursos financieros
- Promover una cultura positiva de seguridad y protección en el sector



Autonomía y Gobernanza

Modelos para la configuración del regulador de aviación:

- Autoridad de Aviación Civil (autónoma)
- Departamento de un Ministerio (parte del gobierno)

Existen diferentes modelos de autonomía y gobernanza de la AAC :

- Totalmente autónomo
- Semiautónomo
- Parte del Gobierno

Delegación de Funciones y Actividades de Supervisión de la Seguridad Operacional/Protección

El Estado puede considerar la posibilidad de delegar actividades cuando:

- no hay suficientes recursos o competencias
- falta de entidades especializadas en el Estado

Nota: La responsabilidad última de seguridad operacional / protección sigue siendo del Estado

El Estado sigue necesitando personal suficiente para :

- interactuar con la entidad delegada
- procesar la información recibida de la entidad delegada
- garantizar que las funciones delegadas se lleven a cabo de forma eficaz





ICAO TRAINING



Módulo 2: Sistema de Aviación y Planes Nacionales

**ADVANCING YOUR
AVIATION CAREER**

Versión 2, 2025

Contexto de la Aviación del Estado

Contexto Estatal

- Una visión general del sistema de aviación del Estado, su tamaño (nivel de tráfico y crecimiento) y su relación con las actividades de otros sectores de la economía
- Una evaluación del sistema de aviación "tal como está".

Visión general del sistema de aviación

Factores económicos

Previsiones y tendencias del tráfico

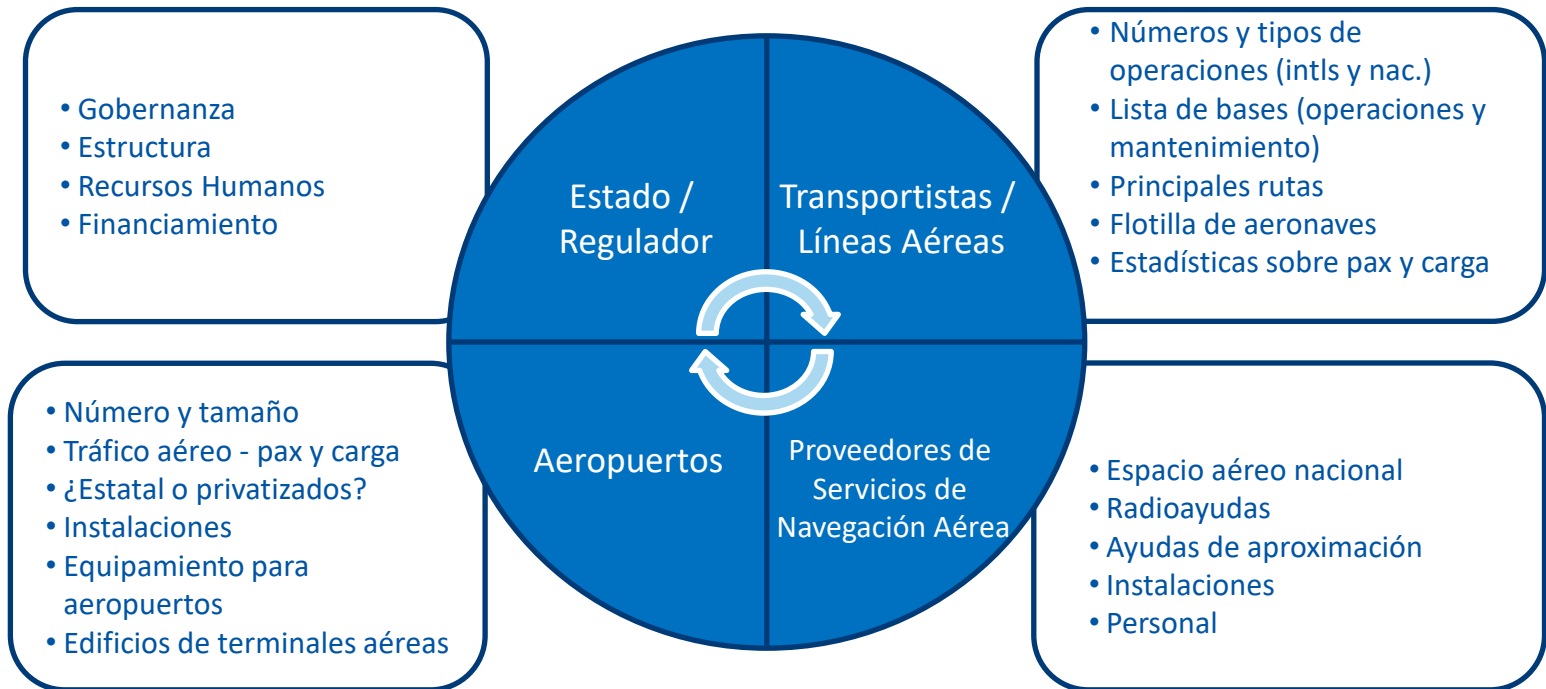
Factores institucionales

**Factores jurídicos, políticos y
reglamentarios**

Otros factores de transporte



Visión General del Sistema de Aviación del Estado



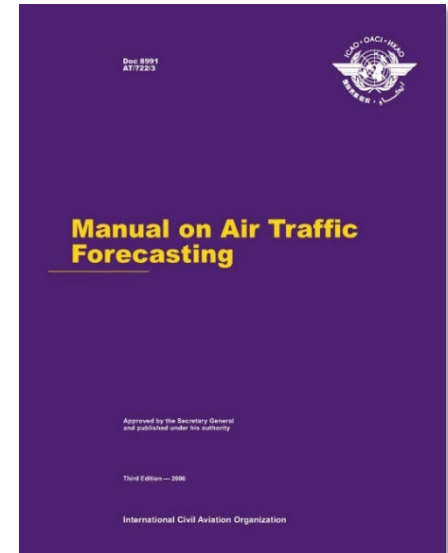
Factores Económicos

- Una visión general de la economía del Estado (crecimiento del PIB), incluyendo el impacto de la aviación en la economía
- Una evaluación de las políticas económicas relacionadas con la aviación
 - Economía del transporte aéreo (tráfico aéreo y consideraciones financieras)
 - Liberalización del acceso al transporte aéreo
 - Grado de privatización de los proveedores de servicios
 - Otros factores económicos relevantes: propiedad extranjera de los operadores aéreos; tasas de usuario; impuestos y subvenciones a los servicios



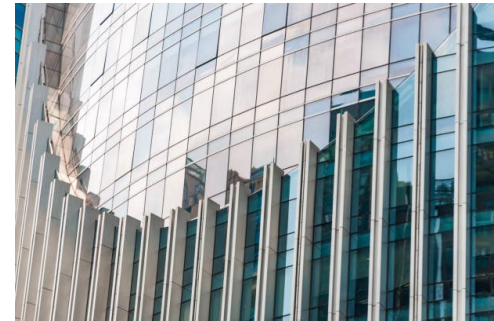
Previsiones y Tendencias del Tráfico

- Previsiones de tráfico aéreo precisas y creíbles son la base de las actividades de planificación aérea del Estado
- Ejemplos de previsiones que pueden utilizarse en el contexto de la planificación estratégica:
 - número de salidas o kilómetros de asiento disponibles
 - el tráfico en términos de pasajeros totales, ingresos por kilómetro de pasajeros o factores de carga según rutas específicas, regiones o pares de países
 - tráfico de operaciones de carga
 - necesidades de la flota de aeronaves
 - necesidades de personal para los puestos de piloto, controlador aéreo, mantenimiento y otros puestos esenciales



Factores Institucionales

- Mandato y estructura organizativa de la AAC
- Otras entidades estatales que tienen responsabilidades relacionadas con:
 - regulación económica
 - supervisión de la seguridad operacional y seguridad de la aviación
 - el desarrollo y la gestión de las infraestructuras de aviación
 - cuestiones relacionadas con la facilitación
- Entidades responsables de las funciones de Financiamiento, planificación y desarrollo
- Entidades regionales de aviación pertinentes, como las Organizaciones Regionales de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO) y las Organizaciones Regionales de Investigación de Accidentes e Incidentes (RAIO).



Factores Jurídicos, Políticos y Reglamentarios

El CAMP debe proporcionar una visión general de los factores legales, políticos y normativos que incluye el Estado:

- Ley de Aviación Civil
- Reglamentos de aviación civil (CAR)
- Política nacional de aviación
- Acuerdos internacionales y regionales relativos a las operaciones de transporte aéreo civil

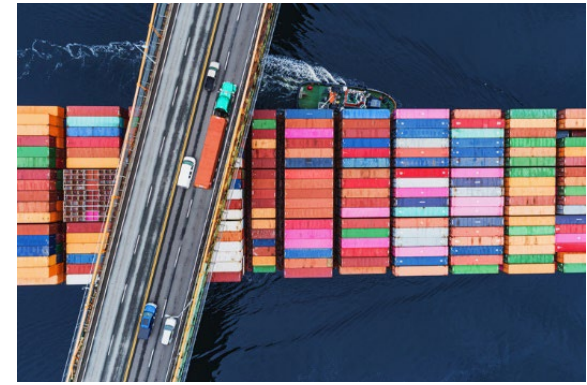


Otros Medios de Transporte

Medios: Carretera – Vía Férrea – Agua (marítima y fluvial)

- Considerar varios medios de transporte para identificar las soluciones óptimas para alcanzar los objetivos de desarrollo nacional del Estado
- Determinar los impactos entre el desarrollo de la aviación y otras formas de transporte.

Por ejemplo, la necesidad de mejorar la infraestructura vial o ferroviaria para mejorar la accesibilidad a los aeropuertos



Retos Actuales

Retos Actuales que Afectan el CAMP



Equilibrar Sostenibilidad y Crecimiento

- Cumplir objetivos ambientales (por ejemplo, emisiones netas cero) y al mismo tiempo abordar la creciente demanda de tráfico aéreo.

Limitados Recursos Financieros y Técnicos



- Financiamiento insuficiente para el desarrollo y la modernización de infraestructura.
- Falta de experiencia técnica para cumplir con las responsabilidades de supervisión e implementar tecnologías y sistemas avanzados.

Adaptarse a las necesidades cambiantes de la industria



- Avances tecnológicos rápidos (p. ej., movilidad aérea urbana, IA, drones).
- Abordar los cambios pospandémicos en los patrones de viaje y las tendencias del mercado.



Contexto estatal

Una evaluación "tal como está"

Supervisión del sistema de aviación

Factores económicos

Previsiones y tendencias del tráfico

Factores institucionales

Factores jurídicos, políticos y
reglamentarios

Otros factores de transporte

Desarrollos Futuros
Cambios y desafíos



Planes Nacionales de Aviación

Planes para Áreas Específicas de las Actividades de Aviación

Planes nacionales

Plan Nacional para Seguridad Operacional de la Aviación (NASP)

Plan Nacional de Navegación Aérea (NANP)

Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (NCASP)

Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (NATFP)

Plan Nacional de Aviación - Preparación para la Pandemia (NAP-PP)

Plan de Acción Estatal de Medio Ambiente (Env SAP)

Planes Maestros Aeroportuarios



NASP – RASP – GASP

Plan para la Seguridad Operacional de la Aviación

Estrategia

Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación

Plan de Acción

Hoja de ruta mundial para la seguridad operacional de la aviación

Plan Regional para la Seguridad Operacional de la Aviación

Plan Nacional para la Seguridad Operacional de la Aviación

Plan (es) de Acción

(por ejemplo, actividades de vigilancia, programa de seguridad en pista)



NANP – RANP – GANP

Los Planes Regionales de Navegación aérea son un puente entre las disposiciones globales de los SARPs de la OACI/el GANP y los ANPs nacionales de los Estados

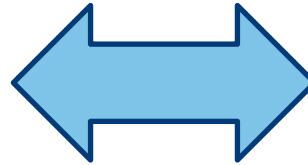
- ¿Tiene un ANP nacional?
- ¿Está su ANP nacional alineado con el Plan Regional de Navegación Aérea?
- ¿Está su ANP nacional alineado con el GANP?



Los ejemplos de NANP (de la región NACC) están disponibles en línea.

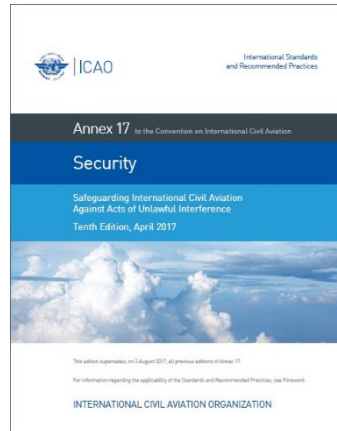
Seguridad y Facilitación

Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil



Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo

Anexo 17



Anexo 9



Planes nacionales

NASP

NANP

NCASP

NATFP

NAP-PP

Env SAP

**Aeropuerto
Planes maestros**

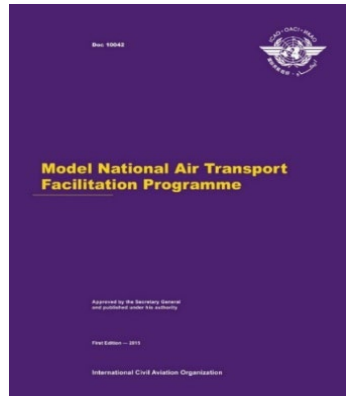


Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (NATFP)

Razón: Medios para coordinar las actividades entre los departamentos u organismos del Estado interesados o responsables de los diversos aspectos de la facilitación de la aviación civil nacional.

Mandato: A41-17 Apéndice C: Cooperación nacional en materia de facilitación

- Mejorar la eficacia y eficiencia de los trámites de control de despacho
- establecer comités nacionales de FAL
- la normativa y las prácticas nacionales se ajustan a los SARPS del Anexo 9
- resolver los problemas cotidianos de FAL
- estudiar los problemas de FAL y coordinarse con otros Estados



Plan de Aviación en Preparación de un Brote de Enfermedad Transmisible

Plan Nacional de Preparación para la Aviación

Artículo 14 del Convenio de Chicago

Los Estados "adoptarán medidas eficaces para impedir la propagación por vía aérea de ... enfermedades transmisibles..."

Anexo 9, Norma 8.16

"Un Estado contratante establecerá un plan nacional de aviación en preparación para un brote de una enfermedad transmisible que suponga un riesgo para la salud pública o una emergencia de salud pública de importancia internacional"

Planes nacionales

NASP

NANP

NCASP

NATFP

NAP-PP

Env SAP

**Aeropuerto
Planes maestros**



Plan de Acción Estatal de Medio Ambiente



Planes nacionales

NASP

NANP

NCASP

NATFP

NAP-PP

Env SAP

Aeropuerto
Planes maestros

Esta iniciativa permite a los Estados establecer una estrategia a largo plazo sobre el cambio climático para el sector de la aviación internacional, con la participación de todas las partes interesadas a nivel nacional.



Planes Maestros de Aeropuertos (AMP)

- Componentes críticos del CAMP y del Marco Nacional de Planificación de la Aviación
- Orienta el desarrollo y la estrategia comercial de los aeropuertos nuevos y existentes
- Ofrece una estrategia de desarrollo a largo plazo que apoya la visión del futuro del aeropuerto

Planes nacionales

NASP

NANP

NCASP

NATFP

NAP-PP

Env SAP

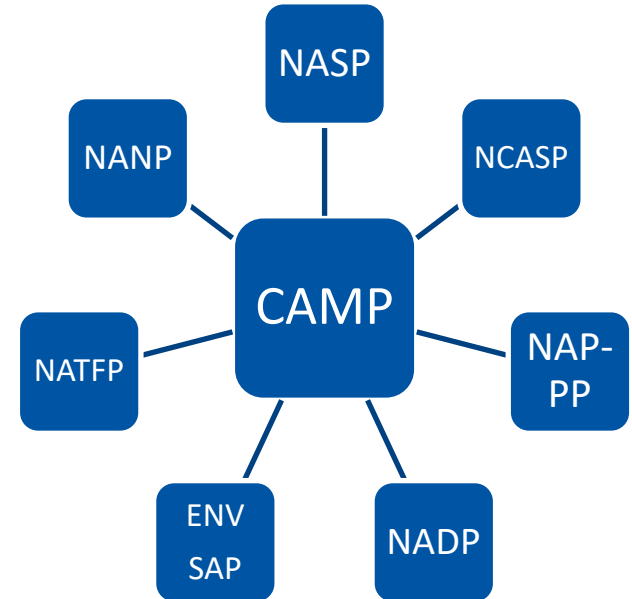
**Aeropuerto
Planes maestros**



Planes para Áreas Específicas de la Actividad de la Aviación

Punto Clave

El CAMP servirá de punto de referencia único para los planes nacionales de aviación y los aspectos clave del sistema de aviación civil del Estado



Análisis FODA y PESTLE

Análisis FODA

Una técnica clave de planificación estratégica: evalúa la situación actual e identifica los problemas (internos y externos) con mayor importancia estratégica para la Organización.

El análisis FODA:

- Fortalezas
 - Debilidades
 - Oportunidades
 - Amenazas
- } Internas
- } Externas



Análisis PESTLE

FODA: se centra más en las acciones que se pueden llevar a cabo dentro del entorno empresarial

PESTLE: identifica los factores e influencias externas

Política

Económica

Social

Tecnología

Legal

Medio Ambiente

Ambos son complementarios: el análisis PESTLE funciona bien para la sección de oportunidades y amenazas del FODA



Análisis FODA y PESTLE

Punto Clave

Los análisis FODA y PESTLE son herramientas complementarias en la planificación estratégica y la toma de decisiones que permiten maximizar los puntos fuertes, disminuir los débiles, aprovechar las oportunidades e identificar las posibles amenazas



ICAO TRAINING



Módulo 3: Desarrollo, aprobación y aplicación del CAMP

**ADVANCING YOUR
AVIATION CAREER**

Gestión del proyecto CAMP

Conceptos Clave del Enfoque de Gestión de Proyectos

Coordinación

- * Cooperación
- * Consulta
- * Armonización

Comunicación

- * Equipo CAMP
- * Partes interesadas:
participantes y
usuarios del proyecto

Holístico

- * Departamentos
gubernamentales,
aeródromos, operadores
aéreos, proveedores de
servicios de navegación aérea
- * Cuestiones emergentes
relacionadas con las nuevas
tecnologías / la innovación



Fase de Iniciación

Comité Directivo

- Cualquier entidad que sea responsable de un componente del CAMP debe ser considerada un colaborador y estar representada en un Comité Directivo del CAMP.
- Los socios contribuyen al proceso de planificación estratégica
- El papel del Comité es proporcionar apoyo, orientación y supervisión del progreso del CAMP

Fase de Iniciación

Comité Directivo

Considerar los comités/estructuras existentes que puedan estar ya en marcha – por ejemplo, el Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo

Anexo 9, Norma 8.17

Exige a los Estados la creación de un comité nacional de FAL con el fin de coordinar las actividades entre los departamentos, organismos y otras entidades relacionadas con los diversos aspectos de la aviación civil internacional, así como con los operadores de aeropuertos y aeronaves.



Alcance

Las tareas necesarias para cumplir el objetivo del proyecto.

El ámbito de trabajo de alto nivel de CAMP debe incluir:

- un análisis de las necesidades que deben abordarse en todo el sistema nacional de aviación;
- identificación de los resultados deseados y de las opciones disponibles para alcanzarlos;
- las opciones elegidas; y
- marco de aplicación, hitos, costos y mecanismos de Financiamiento



Tiempo y Presupuesto

Tiempo

- El calendario: fechas de vencimiento, hitos y fechas de inicio y finalización de las actividades

Presupuesto

- El plan de gastos aprobado para la realización del CAMP



Ejecución del proyecto

Tareas principales del CAMP

Análisis de las Necesidades que Deben Abordarse

Situación Actual	Demandas Futuras
<ul style="list-style-type: none"> • Inventario de los hallazgos de auditoría pendientes • OACI, regionales (por ejemplo, CE, EASA, RSOO), FAA, ACI • Estudio sobre la existencia y adecuación de los planes nacionales • Análisis sectorial del sistema de aviación: instalaciones, equipos, personal, organización, regulación, procedimientos • Análisis DAFO / PESTLE: CAA y sistema de aviación estatal 	<ul style="list-style-type: none"> • Previsión del tráfico aéreo • Nueva tecnología / innovación • Demandas y desafíos futuros

Ejecución del proyecto

Tareas principales del CAMP

Desarrollo de opciones / propuestas

- Realizar estudios de casos empresariales, análisis de costos y beneficios (ACB) y evaluaciones de impacto económico (EIA), según proceda
- Viabilidad financiera de las iniciativas propuestas
- Estudios de impacto socio-ambiental

Marco de aplicación

- Fases del proyecto / desencadenantes del desarrollo
- Necesidades de recursos humanos
- Costos y mecanismos de Financiamiento
- Plan de seguimiento y evaluación

Establecimiento de Prioridades Estratégicas

Prioridades de Primer Orden

- Los hallazgos de auditoría significativos identificados DEBEN ser tratados INMEDIATAMENTE, antes de embarcarse en el CAMP
- Planes nacionales requeridos
- Una Autoridad de Aviación Civil que funcione bien y sea sostenible: con una Financiamiento, estructura y personal adecuados

URGENTE

Este asunto requiere

**ATENCIÓN
INMEDIATA**



Prioridades Estratégicas

Objetivos Nacionales de Desarrollo

Considerar en qué medida las iniciativas estratégicas propuestas contribuirán a los objetivos de desarrollo nacional del Estado



Prioridades Estratégicas

Alineación con la Visión, Misión y Planes Estratégicos de CAA

Coherencia Estratégica: El marco estratégico de la CAA debe reflejar y reforzar estas prioridades para evitar iniciativas contradictorias y garantizar una asignación eficiente de recursos.

Alineación con la Visión: La visión de la CAA debe articular un futuro que respalde los objetivos generales del CAMP, como el crecimiento sostenible, la seguridad operacional, la conectividad, la innovación o la integración regional.

Apoyo a la Misión: La declaración de misión de la CAA debe enfatizar su papel para facilitar la implementación exitosa del CAMP, incluyendo la supervisión, la facilitación, la formulación de políticas y la coordinación con las partes interesadas.

Planificación Estratégica Integrada: El plan estratégico de la CAA debe incorporar objetivos mensurables, plazos e indicadores clave de rendimiento (KPI) que respalden directamente los pilares del CAMP (p. ej., infraestructura, navegación aérea, modernización regulatoria, capital humano, sostenibilidad ambiental).

Participación de las Partes Interesadas: Una visión estratégica compartida entre la CAA y otras entidades nacionales promueve la alineación y la acción unificada durante la ejecución del CAMP.



Prioridades Estratégicas

Alineación con la Visión, Misión y Planes Estratégicos de CAA

Ejemplo del Plan Estratégico de la OACI 2026-2050

Nuestra visión

Un sistema de aviación civil internacional seguro y sostenible que conecte el mundo en beneficio de todas las naciones y los pueblos.

Tres aspiraciones esenciales

Cero emisiones netas de carbono para 2050

Reducir las emisiones de carbono al cero neto para 2050 en las operaciones de la aviación civil internacional.

Un sistema de transporte conectado

Ser parte integral de un sistema de transporte pujante, conectado, accesible, inclusivo y asequible.

Cero víctimas mortales

Reducir a cero las víctimas mortales en la aviación internacional por accidentes y actos de interferencia ilícita.

Nuestra misión

Conducir a la aviación civil internacional como motor clave del desarrollo social y económico, a la vez que se refuerzan la seguridad operacional, la protección, el desarrollo económico y la sostenibilidad medioambiental de la aviación para que pueda crecer como sistema.

Metas estratégicas

Todos los vuelos son seguros y protegidos

Cero víctimas mortales y protección permanente del público usuario, la carga y el personal de la aviación.

La aviación es sostenible en términos medioambientales

Cero emisiones netas de carbono para 2050 y mitigación del ruido y las emisiones de las aeronaves.

Ningún país se queda atrás

Posibilitar la concreción de los objetivos de seguridad operacional, protección, eficiencia y sostenibilidad mediante la colaboración y el apoyo.

Movilidad fluida, accesible y confiable

Facilitar una experiencia de viaje y navegación aérea fluida, con servicios bien coordinados y asequibles.

Desarrollo económico

Fomentar el desarrollo de un sistema de aviación económicamente viable que sea vehículo de prosperidad para todas y todos.

Marco jurídico integral

Mantener un marco de derecho aeronáutico internacional que dé respuesta a los problemas actuales y emergentes.

Elementos habilitadores de alta prioridad

- Mejora organizativa constante de la OACI
- Igualdad de género y atracción de nuevos talentos
- Innovación
- Asociaciones, movilización de recursos y sostenibilidad financiera



Prioridades Estratégicas

Compromisos Sobre el Cambio Climático



"Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos"



- Plan de Acción Estatal Voluntario de la OACI sobre la Reducción de las Emisiones de CO₂
- Adopción de la Resolución A41-21 en la 41.ª Asamblea y el acuerdo histórico sobre el objetivo aspiracional a largo plazo (LTAG) de cero emisiones netas de carbono para 2050

Prioridades Estratégicas

Desarrollo Económico y Acceso a los Mercados

Fomentar la liberalización, la resiliencia económica y el acceso equitativo al transporte aéreo.

Puntos Clave: Fomentar los acuerdos de Cielos Abiertos, modernizar los acuerdos de servicios aéreos y apoyar el papel de la aviación en el turismo y el comercio mundial.



Prioridades Estratégicas

El Sistema de Aviación

- Sistema de regulación/supervisión
- Operadores aéreos
- Servicios de navegación aérea



**Situación actual
+
Demandas futuras**

- Reglamento
- Organización
- Personal
- Procedimientos
- Instalaciones
- Equipamiento

Recursos Humanos para Apoyar la Implantación del CAMP

El CAMP debe identificar la necesidad de contratar y retener personal bien formado y competente para cumplir cada uno de los objetivos del CAMP.

Requisitos de recursos humanos para que un Estado alcance sus objetivos nacionales





ICAO TRAINING



Módulo 4: Desarrollo económico y financiero del sistema de aviación civil

**ADVANCING YOUR
AVIATION CAREER**

Desafíos / Temas

- **¿Cómo garantizar un financiamiento e inversiones significativas para desarrollar, modernizar y ampliar una infraestructura de aviación de calidad que esté a la altura del crecimiento del tráfico previsto?**
- ¿Cómo enfocar la gestión y la explotación de los aeropuertos y los PSNA cuando los ingresos aeronáuticos son insuficientes para cubrir los costos de explotación?
- ¿Cómo garantizar un financiamiento sostenible de la AAC y de las funciones de seguridad operacional, seguridad de la aviación y vigilancia económica?



¿Qué papel puede desempeñar el CAMP en la resolución de estos problemas?



Tasas e impuestos

Tarifas de los usuarios

- Gravámenes diseñados y aplicados específicamente para recuperar los costos del suministro de instalaciones y servicios para la aviación civil (artículo 15 del Convenio y Doc 9082)
- Las tasas de los usuarios contribuyen directamente a la gestión y Financiamiento de las infraestructuras y equipamientos de los aeropuertos y los ANSP
- *Ejemplo de tasas de usuario: tasas de aterrizaje; tasas de aparcamiento y hangares; tasas por servicios a los pasajeros; tasas de seguridad de la aviación ; tasas relacionadas con el ruido; tasas por emisiones de las aeronaves; tasas de control de aproximación y aeródromo; tasas por servicios de navegación aérea en ruta.*

Principios Básicos de las Tasas de Usuario



No discriminación



Relación con los costos



Transparencia



Consulta a los usuarios



Resolución A41-27 de la Asamblea

Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

Insta a todos los Estados miembros a que tengan en cuenta y apliquen la Visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional en sus prácticas normativas y de formulación de políticas;;

Alienta a los Estados miembros a:

- “... Procurar la liberalización del acceso a los mercados a un ritmo y de una manera adecuados a las necesidades y circunstancias, teniendo debidamente en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, el cambiante entorno empresarial y los requisitos de infraestructura....”
- garantizar que las tarifas de usuario implementadas para recuperar los costos de las medidas de seguridad, así como de las funciones de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea, sean razonables y rentables.



Doc 10184

Resoluciones vigentes de la Asamblea
[al 7 de octubre de 2022]



Publicado bajo la autoridad del Secretario General.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL



Fuentes de Financiamiento

Préstamos, subvenciones, inversiones



El Banco Mundial

Mecanismo de Financiamiento



THE WORLD BANK
IBRD · IDA

Normalmente son 3 formatos:

Gran proyecto de infraestructura independiente

Por ejemplo, el proyecto de desarrollo del aeropuerto de El Cairo - 280 millones de dólares

Componente más pequeño de un proyecto más amplio en el país en el transporte

Por ejemplo, el Proyecto de Apoyo al Sector del Transporte de Kenia - 300 millones de dólares

Proyecto regional que abarca varios países

Por ejemplo, el Programa de Inversión en Aviación del Pacífico que se está aplicando actualmente en Tonga, Tuvalu, Samoa, Kiribati y Vanuatu - 62 millones de dólares

Lista de proyectos financiados por el Banco Mundial en transporte:

<https://maps.worldbank.org/projects/wb/sector/Transportation/region/Global?status=active>



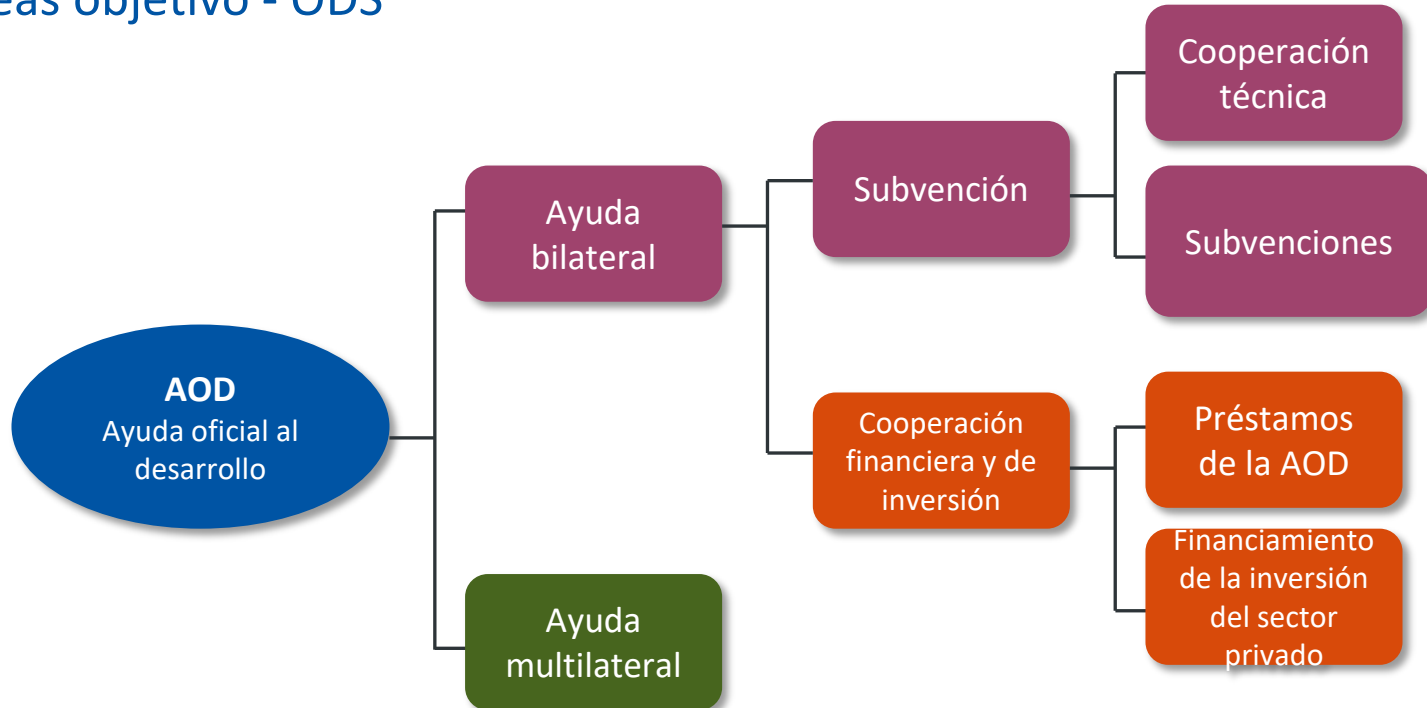


*“ El Grupo del Banco Mundial alienta a los Estados a **eleva la prioridad del sector de la aviación en sus planes nacionales de desarrollo**, con el logro de los ODS como fuerza motriz.*

*Es importante reconocer que las solicitudes de Financiamiento y las propuestas de proyectos al GBM **deben ser apoyadas a un alto nivel** dentro del gobierno del país cliente, y deben ser comunicadas como una prioridad de desarrollo”.*

Ayuda Oficial al Desarrollo

Áreas objetivo - ODS

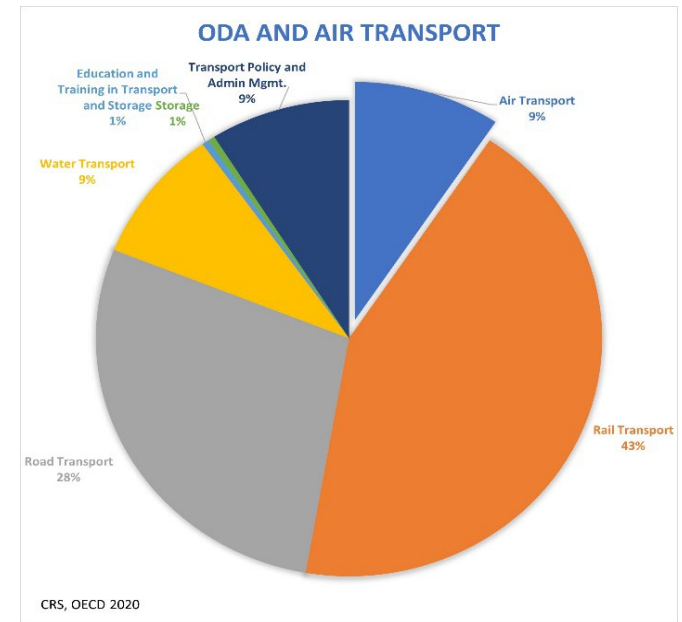


La AOD y el transporte aéreo

¿Por qué la aviación recibe tan poca Financiamento y ayuda pública internacional a pesar de sus múltiples vínculos con el desarrollo y otros sectores económicos?!



- Múltiples sectores compiten por la Financiamento
- Los Estados no elevan el sector de la aviación a sus planes nacionales de desarrollo
- Las iniciativas de aviación no están vinculadas a los ODS
- Falta de planes maestros



La AOD y el transporte aéreo

A41-25 Movilización de Recursos

- *Insta a los Estados Miembros a mejorar sus sistemas de transporte aéreo mediante la aplicación eficaz de las SARPS y las políticas de la OACI, incluyendo y priorizando al sector de la aviación en sus planes nacionales de desarrollo, respaldados por sólidos planes estratégicos del sector del transporte aéreo y planes maestros de aviación civil, contribuyendo así al logro de los ODS.*
- *Alienta a los países en desarrollo a buscar Financiamiento para el desarrollo de sus sectores de aviación civil de todas las fuentes pertinentes, complementando los fondos disponibles de los presupuestos nacionales, las instituciones financieras, los Estados donantes y otros socios para el desarrollo, a fin de que dicho desarrollo avance lo más rápidamente posible.*
- *Señala a la atención de los Estados contratantes que solicitan cooperación y asistencia técnica las ventajas que se derivan de proyectos bien definidos basados en planes maestros de aviación civil.*

Participación del Sector Privado

¿Por qué la transición hacia entidades autónomas?

- Autonomía financiera y operativa
- Reciclar las tasas de los usuarios de la aviación
- Reducir el apoyo financiero del gobierno
- Fomentar la cultura empresarial
- Mejorar la calidad de los servicios
- Establecer una clara distinción entre regulador y operador

A41-27: alienta a los Estados miembros a considerar la creación de entidades autónomas para operar aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea, teniendo en cuenta la viabilidad económica, así como los intereses de los usuarios y otras partes interesadas.

Motivación de la Participación Privada y la Privatización

- Problemas financieros
- Fuente de ingresos
- Entidades comerciales
- Surgimiento de una industria mundial de gestión de aeropuertos

Privatización: Material de Orientación

Doc 9980 Manual sobre la privatización de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea

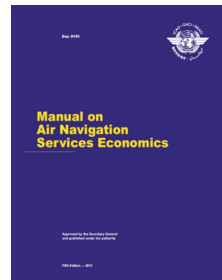
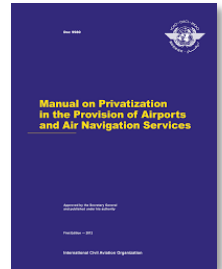
Propiedad, Control y Gobernanza

ANSPs

Capítulo 2 del Doc 9161
Manual de Economía de los Servicios de Navegación Aérea

Aeropuertos

Capítulo 2 del Doc 9562
Manual de Economía Aeroportuaria



Participación Privada y la Privatización

Puntos Clave:

- Necesidad global de invertir masivamente en infraestructura aeroportuaria.
- El alcance de la participación privada y la privatización está aumentando.
- Existen diversas opciones de propiedad y gestión.
- La privatización puede generar ciertas ventajas, como eficiencia financiera y operativa, y un mayor acceso a los mercados de capital.
- Los Estados siguen siendo responsables de garantizar una adecuada seguridad, protección y supervisión económica.
- El CAMP es el vehículo para elaborar planes estratégicos a largo plazo para el desarrollo del sistema de aviación civil.

Financiamiento Sostenible de la AAC y Funciones de Vigilancia

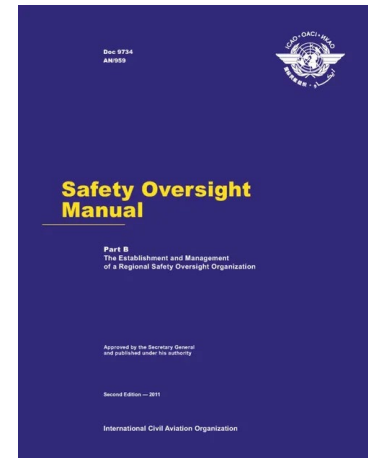
Desafíos para los Estados

- Dado que las funciones de seguridad operacional, seguridad de la aviación y vigilancia económica son responsabilidad del Estado, el financiamiento gubernamental es el método asumido para financiar estas funciones
- Sin embargo, esto no siempre es posible o práctico, especialmente para los Estados con recursos financieros limitados
- En consecuencia, la OACI ha elaborado políticas y orientaciones sobre el problema de la financiación de las funciones de vigilancia.

Cooperación Regional

Organizaciones Regionales de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO)

Las RSOO son un medio a través del cual un grupo de Estados colabora, comparte las mejores prácticas, las tareas de vigilancia de la seguridad operacional y los recursos, con el objetivo de establecer y mantener un sistema eficaz de vigilancia de la seguridad operacional aérea



Documento de la OACI Manual de Vigilancia de Seguridad Operacional, Parte B - Establecimiento y gestión de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional, Doc 9734B



Organizaciones Regionales para la Supervisión de la Seguridad Operacional y la Protección

La OACI facilita la asistencia a través de los Programas de Desarrollo

Cooperativo de Seguridad Operacional y Mantenimiento de la

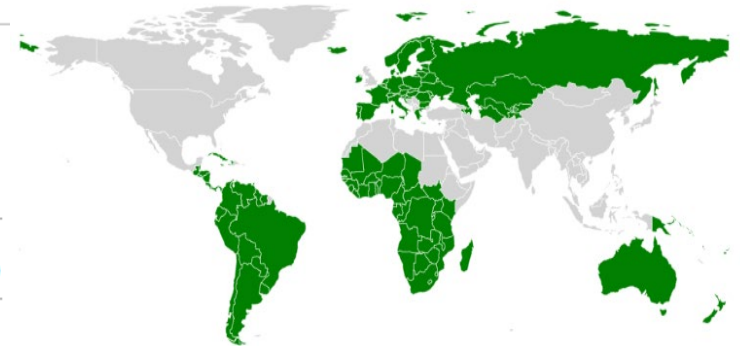
Aeronavegabilidad (COSCAP) y apoya a las Organizaciones Regionales de

Supervisión de la Seguridad Operacional (RSOO).

RSOOs/RAIOs/other regional investigation cooperation mechanisms

RSOO members worldwide

RSOO COSCAP RAIOs	Description	Region	Member States	Contact	Website
‣ Organizations : COSCAP (3)					
‣ Organizations : RAIOS/other regional investigation cooperation mechanisms (5)					
‣ Organizations : RSOOs (14)					



Clasificación de Tareas y Funciones de RSOO

Tareas y funciones realizadas por una RSOO en relación con los niveles de habilitación:

- **Nivel 1** – Tareas y funciones de asesoramiento y coordinación
- **Nivel 2** – Tareas y funciones de asistencia operativa
- **Nivel 3** – Tareas y funciones de la agencia certificadora

Modelos de las RSOOs

- Existen diferentes modelos de las RSOO y formas de cooperación regional
- No existe una solución institucional única para todos las RSOO
- Las resoluciones de la Asamblea de la OACI dejan en manos de cada grupo de Estados que deseen establecer una RSOO la determinación de la forma y estructura jurídica que mejor se adapte a sus necesidades



Resolución A41-6 de la Asamblea de la OACI

Cooperación y Asistencia Regional

- Promover la cooperación regional, incluido el fortalecimiento de las RSOO y los RASG
- Coordinar y facilitar la asistencia financiera y técnica para mejorar la seguridad operacional y reforzar las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional
- Formar asociaciones para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes

Fuente de Financiamiento

Las posibles **fuentes de Financiamiento** variarán considerablemente de una región a otra y de un Estado a otro. Un Estado miembro puede considerar estas opciones de Financiamiento o una combinación de ellas.

Fondos Públicos



Tasas



Tasas aeroportuarias y de servicios de navegación aérea



Diferentes Esquemas de Financiamiento

Presupuesto asignado por el Estado	Tasas y tarifas cobradas a los participantes en el sistema de aviación	Tasas y tarifas cobradas a los usuarios de los servicios del sistema de aviación
Como parte de un mayor presupuesto gubernamental o ministerial o individual asignado a la AAC	Como las tasas de licencia y aprobación	Como las tasas sobre los pasajeros o el combustible

La fuente de financiamiento depende de las circunstancias de ese Estado. Por ejemplo, un Estado que tenga un sector de la aviación pequeño puede considerar que no es suficiente que su Autoridad de Aviación Civil dependa únicamente de las tasas y los cánones para financiar sus actividades de regulación. Un Estado puede necesitar tener múltiples fuentes de Financiamiento para sus actividades de aviación

Financiamiento Sostenible de la AAC y Funciones de Vigilancia

Puntos Clave

Los Estados deberían considerar fuentes de Financiamiento diversificadas, así como la cooperación y las asociaciones regionales, para garantizar un Financiamiento sostenible y el cumplimiento de las funciones de seguridad, protección y supervisión económica.



Fin del Taller