

**ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL**

**INFORME DE LA QUINTA REUNION DE  
AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL DE LA  
REGION SUDAMERICANA**

(Cusco, Perú, del 05 al 07 de junio de 1996)

La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión de opinión alguna por parte de la OACI, referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o a la delimitación de sus fronteras o límites.

## Indice

---

i	-	Reseña de la Reunión.....	i-1
		Lugar y duración de la Reunión.....	i-1
		Ceremonia inaugural y otros asuntos .....	i-1
		Organización, funcionarios y Secretaría.....	i-1
		Idiomas de trabajo.....	i-1
		Orden del Día .....	i-2
		Asistencia.....	i-3
		Conclusiones.....	i-3
ii	-	Lista de Participantes.....	ii-1
		<b>INFORME SOBRE EL ASUNTO 1:</b> <b>Planificación e implementación de los sistemas CNS/ATM</b> <b>en la Región SAM .....</b>	<b>1-1</b>
		<b>INFORME SOBRE EL ASUNTO 2:</b> <b>Examen del estado de cumplimiento de los SARP's OACI en</b> <b>las actividades de Seguridad Aérea.....</b>	<b>2-1</b>
		<b>INFORME SOBRE EL ASUNTO 3:</b>  <b>Economía de Aeropuertos .....</b>	<b>3-1</b>
		<b>INFORME SOBRE EL ASUNTO 4:</b>  <b>Otros asuntos .....</b>	<b>4-1</b>

---

**i.1 LUGAR Y DURACION DE LA REUNION**

Por invitación del Gobierno del Perú, a través de la Dirección General de Transporte Aéreo y con los auspicios de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC S.A.), la Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana fue convocada por la Oficina Regional Sudamericana de la OACI y se llevó a cabo en la ciudad del Cusco, Perú, en el Hotel Monasterio. La Reunión comenzó el 5 de junio y finalizó el 7 de junio de 1996.

**i.2 CEREMONIA INAUGURAL Y OTROS ASUNTOS**

La ceremonia inaugural de la Reunión se inició con una alocución del Sr. Ali Ridha El Hicheri, Secretario General a.i. y Director de Cooperación Técnica de la Organización de Aviación Civil Internacional, quien dio la bienvenida a los participantes y se refirió a los temas de la agenda.

A continuación el Ing. William Jara Vidal, Vice-Ministro de Transportes del Perú, se dirigió a los participantes expresando la complacencia de su Gobierno de ser anfitrión de la Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana y declaró inaugurada la Reunión. Seguidamente hicieron uso de la palabra el Sr. Ricardo La Puente Robles, Director General de Transporte Aéreo del Perú y el Sr. David Griffith, Vice-Presidente del Directorio de CORPAC, quienes dieron la bienvenida a los participantes.

El Sr. Paulo Imre Hegedus, Representante Regional de la OACI para Sudamérica, expresó el sincero agradecimiento de la Organización al Gobierno del Perú, por ser anfitrión de esta Reunión, destacando especialmente los esfuerzos de CORPAC en su organización. Se refirió, asimismo, al trabajo que se esperaba, deseando que los resultados de la Reunión fuesen exitosos.

**i.3 ORGANIZACION, FUNCIONARIOS Y SECRETARIA**

La Reunión designó como Presidente al Sr. Ricardo La Puente Robles, Director General de Transporte Aéreo del Perú, y como Vice-Presidente al Ten. Brig. do Ar Joao Sampaio de Lacerda Jr., Director General de Aviación Civil de Brasil.

La Secretaría contó con la participación del Sr. Ali Ridha El Hicheri, Secretario General a.i. y Director de Cooperación Técnica de la OACI. El Sr. Paulo Imre Hegedus, Representante de la OACI para Sudamérica, actuó como Secretario de la Reunión, contó con la participación de los siguientes oficiales de la Oficina Sudamericana de la OACI:

Sr. José Miguel Ceppi, Sub-Director,  
Sr. Jorge Castro Montes, Oficial de Cooperación Técnica,  
Sr. Jorge Fernández Demarco, Oficial de Gestión del Tránsito Aéreo

**i.4 IDIOMAS DE TRABAJO**

Los idiomas de trabajo de la Reunión fueron el español y el inglés.

i.5

**ORDEN DEL DIA**

Se adoptó el orden del día que se indica a continuación:

Asunto 1.**Planificación e implantación de los sistemas CNS/ATM en la Región SAM**

Asunto 2.**Examen del estado de cumplimiento de los SARP's OACI en las actividades de Seguridad Aérea.**

Asunto 3.**Economía de Aeropuertos**

Asunto 4.**Otros asuntos**

i.6 **ASISTENCIA**

Asistieron a la Reunión 36 representantes de 10 Estados de la Región SAM, 5 representantes de los Estados Unidos como Estado invitado y 5 representantes de la IATA en calidad de observadores.

i.7 **LISTA DE CONCLUSIONES**

La Reunión adoptó las siguientes Conclusiones:

<b>NUMERO</b>	<b>TITULO</b>	<b>PAGINA</b>
CONC 5/1	INFORMACION QUE DEBERA SER REMITIDA A LOS ESTADOS DE LA REGION SAM POR LA OFICINA REGIONAL DE LA OACI	1-2
CONC 5/2	ESTABLECIMIENTO DE COMITE NACIONAL PARA LA PLANIFICACION E IMPLANTACION CNS/ATM	1-2
CONC 5/3	COORDINACION ENTRE EL TRABAJO DEL SUBGRUPO CNS/ATM/IC DEL GREPECAS Y LOS COMITES NACIONALES DE PLANIFICACION E IMPLANTACION CNS/ATM	1-3
CONC 5/4	COORDINACION ENTRE LAS AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL Y LAS AUTORIDADES DE LOS INSTITUTOS GEOGRAFICOS	1-6
CONC 5/5	PROLIFERACIÓN PERJUDICIAL DE GES	1-8
CONC 5/6	ANALISIS DE COSTO/BENEFICIOS	1-10
CONC 5/7	PROYECTO REGIONAL DE COOPERACION TECNICA PARA LA PLANIFICACION E IMPLANTACION DE LOS SISTEMAS CNS/ATM	1-12
CONC 5/8	REORDENAMIENTO INSTITUCIONAL	2-3
CONC 5/9	UTILIZACION DE LOS MECANISMOS RELACIONADOS CON LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	2-4
CONC 5/10	ORGANISMO MULTINACIONAL PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	2-5
CONC 5/11	NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES ATS EN LA REGIÓN SAM	4-2
CONC 5/12	INVESTIGACIÓN DE INCIDENTES ATS	4-2

---

**ARGENTINA**

Brig. Julio A. Domínguez  
Sub-Director de Aviación Civil  
Comando de Regiones Aéreas  
Buenos Aires

Vice Comodoro Guillermo José Testoni  
Jefe del Departamento OACI  
Comando de Regiones Aéreas  
Buenos Aires

**BRASIL**

Ten. Brig. do Ar  
Joao Felipe Sampaio de Lacerda Jr.  
Director General de Aviación Civil  
Rio de Janeiro

Maj. Brig. do Ar Renato Claudio Costa Pereira  
Presidente de la CERNAI  
Rio de Janeiro

Maj. Brig. do Ar  
Normando Araújo de Medeiros  
Director de Electrónica y Protección al Vuelo  
Rio de Janeiro

Cel. Int. Floriano Machado Fernandes da Silva  
Asesor de la Dirección de Aviación Civil  
Rio de Janeiro

**CHILE**

Gral. de Brigada Aérea  
Gonzalo Miranda Aguirre  
Director General de Aeronáutica Civil  
Santiago

**CHILE (Cont.)**

Sr. José Manuel Sánchez Cvitanic  
Sub-Director de Proyectos y Desarrollo  
Organizacional  
Dirección General de Aeronáutica Civil  
Santiago

**COLOMBIA**

Cnel. Jorge Enrique Parga  
Secretario Técnico Aeronáutico  
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil  
Bogotá

Sr. Germán Duarte  
Seguridad Aérea  
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil  
Bogotá

**ECUADOR**

Brigadier General Carlos Puga Russo  
Director General de Aviación Civil  
Quito

Dr. Carlos Sáenz Merizalde  
Asesor de Política Aeronáutica,  
DGAC  
Quito

**ESTADOS UNIDOS**

Sr. Barry Valentine  
Assistant Administrator Policy,  
Planning and Int. Aviation  
Federal Aviation Administration  
Washington D.C.

---

**ESTADOS UNIDOS (Cont.)**

Sra. Joan Bauerlein  
Director, Office of International Aviation  
FAA  
Washington, D.C.

Sr. Victor H. Tamariz  
Senior FAA Representative  
FAA  
Miami

Sr. Santiago Garcia  
Senior FAA Representative  
Rio de Janeiro

Sr. Drazen Gardilic  
Director, International Area Office for  
Latin America and the Caribbean  
FAA  
Miami

**FRANCIA**

Sr. Alain Tacquin  
Sub-Director de la  
Dirección Regional de Aviación Civil  
de las Antillas y Guyana

Sr. Raymond Dupont  
Dirección Regional de Aviación Civil  
de las Antillas y Guyana

**PANAMA**

Lic. Eustacio Fábrega  
Director General de Aeronáutica Civil  
Panamá

**PANAMA (Cont.)**

Sr. Germinal Sarasqueta  
Coordinador Nacional de los Proyectos  
PNUD/OACI PAN/94/008, RLA/92/031, RLA/95/003  
Panamá

**PARAGUAY**

Crel. DEM Roberto Vera Ortega  
Director de Aeronáutica  
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil  
Asunción

Lic. Luis Ramón Acosta  
Director del Instituto Nacional de  
Aeronáutica Civil  
Luque

**PERU**

Ing. William Jara Vidal  
Vice-Ministro de Transportes  
Ministerio de Transportes, Comunicaciones,  
Vivienda y Construcción  
Lima

Sr. Ricardo La Puente Robles  
Director General de Transporte Aéreo  
Lima

Crel. FAP Victor Manrique Alcázar  
Director de Seguridad de Vuelo y  
Personal Aeronáutico  
DGTA  
Lima

Crl. FAP Guillermo Ciriani  
Director de Circulación Aérea,  
DGTA  
Lima

---

**PERU (Cont.)**

Mayor FAP Néstor Rodríguez Velit  
Dirección General de Transporte Aéreo  
Lima

CrI. FAP (R) Jorge Laguna Rosado  
Asesor/Inspector de Aeronavegabilidad  
DGTA  
Lima

Cmdte. FAP (R) Héctor Elera Gómez  
Asesor en Comunicaciones y Aviónica, DGTA  
Lima

Sr. Ricardo Agüero Herrera  
Asesor en Navegación Aérea, DGTA  
Lima

Sr. David Griffith  
Vice Presidente del Directorio de la  
Corporación Peruana de Aeropuertos  
y Aviación Comercial S.A. (CORPAC)  
Lima, Callao

Sr. Juan Zanelli  
Director de CORPAC S. A.  
Lima, Callao

Sr. William Cornejo  
Gerente General de CORPAC S. A.  
Lima, Callao

Srta. Rossana Enrico  
Asistente del Comité de  
Privatización de CORPAC S. A.  
Lima, Callao

**PERU (Cont.)**

Sr. Guido Niño de Guzmán  
Gerente de Desarrollo Corporativo  
CORPAC S. A.  
Lima, Callao

Sr. Julio César Canaval  
Gerente de Aeronavegación  
CORPAC S. A.  
Lima, Callao

Ing. Alan Portugal Hidalgo  
Asesor/Coordinador Nacional del  
Proyecto PER/91/018  
CORPAC S. A.  
Lima, Callao

Sr. Miguel Ramírez Castro  
Asesor de la Gerencia de Operaciones  
Aeroportuarias de Provincias  
CORPAC S. A.  
Lima, Callao

**VENEZUELA**

Sra. Helena Fernández  
Directora de Transporte Aéreo  
Dirección General Sectorial  
de Transporte Aéreo  
Caracas

Embajador Marcos Requena  
División de Transportes y Comunicaciones  
Ministerio de Relaciones Exteriores  
Caracas

**ASOCIACION DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL (IATA)**

Sr. Al Castan  
Regional Technical Director  
Latin America/Caribbean  
Miami

Sr. Peter Hernández  
Manager Flight Operations Latin America  
Continental Airlines  
Texas

Sr. Manuel Hugonnet  
American Airlines  
Miami

Srta. Susana Mantilla  
Asesora de AITAL

Sr. Michael Ramírez Janin  
Regional Manager Air Traffic & Flight Systems  
United Airlines  
Miami

**ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL**  
**Proyecto Regional RLA/95/003**

**Primera Reunión del Grupo de Estudio sobre Aspectos Institucionales  
relacionados con el establecimiento de un organismo multinacional para la  
vigilancia de la seguridad operacional**

**INFORME DE LA REUNION**

**1. Reseña de la Reunión**

1.1 La primera reunión del grupo de estudio sobre aspectos institucionales relacionados con el establecimiento de un organismo multinacional para la vigilancia de la seguridad operacional, se llevó a cabo en Santiago de Chile el 27-28 de agosto del 1996, en las instalaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

1.2 La lista de participantes se proporciona en el **Adjunto 1**.

1.3 Las sesiones del grupo se desarrollaron de acuerdo con los asuntos presentados en la agenda del **Adjunto 2**.

1.4 Tomaron parte en las deliberaciones los representantes de Argentina, Brasil, Chile y los Estados Unidos de América, por su condición de participantes de Proyecto Regional RLA/95/003. En virtud del mandato otorgado por las Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM durante la Quinta Reunión en Cuzco, Perú; se desempeñó como coordinador el Señor Paulo Imre Hegedus, ICAOREP de la Oficina Sudamericana, acompañado por Oficiales de Operaciones de la Oficinas Regionales de Lima y de México, utilizándose el español como idioma de trabajo.

1.5 Fueron adoptados por la reunión los Términos de Referencia propuestos oportunamente a los coordinadores nacionales del proyecto, por comunicación SA6296 con fecha del 26 de julio de 1996, del **Adjunto 3**.

**2. Informe sobre las cuestiones de la Agenda**

2.1 **Asunto 1:** Consideración y adopción de los términos de referencia y plan de trabajo propuesto para el grupo.

2.1.1 Se presentó por Secretaria el DP/4, con los Términos de Referencia y la modalidad de trabajo del grupo, aceptándose el Plan de Trabajo propuesto en la Nota. A continuación se discutió la modalidad de trabajo y se convino en solicitar al Comité de Coordinación de los Estados ejecutores del Proyecto, que se brinde, a partir de la próxima reunión; interpretación simultánea a los miembros del grupo de habla inglesa, para permitir una participación mas efectiva de los mismos en las deliberaciones.

## 2.2 **Asunto 2:** Estudios de los antecedentes disponibles.

2.2.1 El ICAOREP Lima presentó el DP/2 relacionado a los antecedentes disponibles, realizando una amplia y minuciosa enumeración de los mismos desde inicios de la década del 90, resaltando las responsabilidades que le caben a las partes involucradas, el papel de la cooperación técnica de la OACI y las actividades del mecanismo para la vigilancia de la seguridad operacional aprobado por el Consejo.

2.2.2 A continuación explicó los objetivos de trabajo del grupo, delineando los requisitos básicos para el establecimiento inicial de un organismo multinacional para la Región y la posibilidad de su futura evolución hacia una organización más compleja.

2.2.3 Varios comentarios fueron recogidos entre los participantes destacando la necesidad de encontrar una solución a nivel regional a través de un mecanismo ágil y sencillo iniciado a partir del Proyecto Regional RLA/95/003, que sea aceptado por los Estados de la Región; se consideró necesario establecer un Acuerdo de Cooperación convenido entre las Autoridades Aeronáuticas Nacionales, enmarcado dentro de las atribuciones otorgadas a cada una de ellas por sus propias legislaciones, tratando de evitar las demoras que son comunes cuando participan en el proceso organismos ministeriales o parlamentarios de los Estados.

2.2.4 Asimismo, se manifestó la ventaja que significaría para el organismo, de contar con el aporte de los países focales del Proyecto Regional en ejecución, como una garantía de transparencia en su funcionamiento y otorgarle además, la credibilidad imprescindible para una entidad de las características como la que se pretende establecer.

## 2.3 **Asunto 3:** Aspectos institucionales relacionados con el establecimiento de un organismo multinacional para la vigilancia de la seguridad operacional.

2.3.1 Relacionado a este asunto de la agenda se presentaron la Nota de Discusión Nro. 4 de la Secretaría y una propuesta de organismo (Agencia), elaborada por uno de los participantes con la intención de proporcionar una guía de trabajo, considerándose ambos documentos en conjunto.

2.3.2 Luego de analizarse la finalidad del organismo a crearse, se debatió la amplitud que debía darse al mismo en relación a sí podría permitirse la participación de Estados que no pertenecen al área de responsabilidad de la Oficina Regional SAM, coincidiéndose en otorgar la posibilidad de adhesión a otros Estados y que habría que aprovechar todos los vehículos disponibles en la Región, citándose como ejemplo a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), que al ser un organismo regional más amplio, podría ofrecer esa posibilidad de participación a sus Estados miembros.

2.3.3 A continuación se debatió extensamente el contenido de los objetivos que atendería con su acción el organismo para la vigilancia de la seguridad operacional en la Región, estableciéndose los mismos en base a las propuestas presentadas, con un objetivo adicional redactado por la Secretaría siguiendo instrucciones de los miembros del grupo; adjuntándose el mismo como **Adjunto 4** de este Informe. Relacionado a este asunto se consideró oportuno ubicar en primer término la necesidad de establecer una normativa uniforme para la Región y a continuación brindar a los Estados posibilidad de aplicarla a través de la asistencia adecuada por intermedio del equipo de expertos calificados de la Región, para por último poner en ejecución un Programa de Vigilancia de la Seguridad Operacional que ayude a los Estados a cumplir con los compromisos asumidos al ratificar el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

2.3.4 Durante el tratamiento de los objetivos, se destacaron como características del organismo las referidas a si su actuación debía ser requerida por los Estados, ó por contrario; si esta acción debía ser implementada a través de un programa continuo de aplicación obligatoria a partir de la participación como miembro del organismo, como una facultad otorgada al mismo por las Autoridades Aeronáuticas que intervienen en su constitución. Asimismo se señaló la importancia de la armonización de una normativa para la Región y la necesidad de establecer un procedimiento de aprobación de ellas al mas alto nivel regional.

2.3.5 El grupo prestó especial atención al grado de participación que el organismo multinacional debía asumir en la Región y a pesar de alguna preocupación manifestada respecto a que algunas Administraciones podrían considerarlo poco atractivo, se coincidió en que debía desempeñar un rol orientado hacia la ejecución de un programa continuo para la vigilancia de la seguridad operacional, sin comprometer el ejercicio de las responsabilidades propias de los Estados.

2.3.6 A continuación se discutieron algunas posibilidades de estructura organizacional y como una primer alternativa se propuso la creación de un Consejo Superior, en el que participarían los Directores Nacionales de Aviación Civil y una Unidad Técnica constituida por los expertos proporcionados por los Estados, que como se estableciera en la Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil; funcionaría bajo la coordinación directa de la OACI. Las características mas detalladas de esta propuesta serán discutidas en profundidad en la próxima reunión del grupo.

2.3.7 Asimismo, se analizaron diversas posibilidades de financiamiento, reconociéndose que los costos para el funcionamiento del organismo tendrían que ser solventados principalmente por los Estados participantes, debiéndose disponer de una variedad de posibilidades, no descartándose contribuciones efectuados por empresas de la industria de la aviación u otras organizaciones interesadas en la actividad aeronáutica.

2.3.8 Al respecto, se encomendó al grupo de expertos que en su primera reunión, ha llevarse a cabo en el mes de Septiembre, la tarea de preparar una propuesta de organización del organismo técnico y sus funciones, además de un Programa de Trabajo para la Región y la determinación de los costos que originará su ejecución, remitiéndolo para su consideración posterior.

2.3.9 Finalmente, se consideró el borrador de un Proyecto de Acuerdo para el establecimiento del organismo multinacional basado en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, preparado por los expertos en legislación aeronáutica que participaban de la reunión, llegándose a acordar en principio sobre los términos de la redacción del Preámbulo, encargándosele a los autores que continuaran con su labor y presentaran para la próxima reunión una propuesta detallada del contenido del Acuerdo. Asimismo, se aceptó una propuesta de hacer conocer sobre las actividades desarrolladas por el grupo, a los asistentes a la 12 va. Asamblea de la CLAC, a llevarse a cabo en la ciudad de Panamá del 05 al 09 de noviembre de 1996.

-----

**Lista de Participantes**

**ARGENTINA**

Sr. Juan M. Baigorria

**BRASIL**

Sra. Ana Lucía Slagado

Sr. Fernando Lopes W.

Cnel. Celso Tavares

Cnel. Alvaro Bittencourt

**CHILE**

Sr. José Manuel Sánchez

Sr. Rafael Gaete

**ESTADOS UNIDOS**

Sr. Emily White

**Agenda**

**Asunto 1:** Consideración y adopción de los términos de referencia y plan de trabajo propuesto para el grupo.

**Asunto 2:** Estudios de los antecedentes disponibles.

2.1 Documento del Proyecto RLA/95/003

2.2 Propuesta de Brasil a la 46a. Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Asunción, Paraguay, 14 al 16 de mayo de 1996).

2.3 Informe sobre el Asunto 2 de la Agenda de la Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (Cusco, Perú, 5 al 7 de junio de 1996).

**Asunto 3:** Aspectos institucionales relacionados con el establecimiento de un organismo multinacional para la vigilancia de la seguridad operacional.

3.1 Fines, objetivos, funciones y responsabilidades.

3.2 Marco legal e institucional aplicable al organismo.

3.3 Contenido de un borrador de acuerdo para el establecimiento del organismo.

**Asunto 4:** Otros Asuntos.

**Términos de Referencia Propuestos**

1. Considerar y adoptar los Términos de Referencia y el Plan de Trabajo del Grupo.
2. Analizar los antecedentes que motivaron las Conclusiones 5/9 y 5/10 de la Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM.
3. Analizar los objetivos del Proyecto Regional RLA/95/003.
4. Definir los fines y objetivos de un organismo multinacional para la vigilancia de la seguridad operacional.
5. Recolectar información sobre arreglos multinacionales similares al que se espera establecer y analizar su constitución.
6. Considerar los aspectos institucionales relativos a la constitución del organismo multinacional que se espera establecer y su relación con los aspectos técnicos, que serán estudiados por el Grupo Multinacional de Expertos AIR/OPS del Proyecto Regional RLA/95/003.
7. Estudiar el marco legal e institucional aplicable al organismo.
8. Definir los contenidos del borrador de acuerdo de constitución del organismo.
9. Someter un informe final a la OACI sobre las conclusiones y recomendaciones del Grupo.

**Aspectos institucionales relacionados con el establecimiento de un organismo multinacional para la vigilancia de la seguridad operacional**

**1. Objetivo del organismo**

1.1 Como resultado de la discusión del grupo de trabajo los objetivos del organismo, serían los siguientes:

- a) Mantener la actualización y difusión de conjunto de normas y procedimientos AIR/OPS/PEL uniformes que hayan sido aprobados para su aplicación a nivel regional;
- b) Prestar asistencia a los Estados que lo requieran en la aplicación de las normas y procedimientos; y
- c) Establecer y ejecutar un programa de vigilancia operacional en los Estados miembros del Acuerdo, en vista a mantener (y/o asegurar) el cumplimiento de sus responsabilidades emanadas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus respectivos Anexos, en materia de Operaciones de Aeronaves, Aeronavegabilidad y Licencias del Personal.

---

**Asunto 1: Planificación e implantación de los sistemas CNS/ATM en la Región SAM**

1.1 La Reunión de Autoridades de Aviación Civil dio inicio a sus deliberaciones teniendo en consideración que el Grupo Regional CAR/SAM de Planificación y Ejecución (GREPECAS), que fuera establecido por el Consejo de la OACI el año 1990, cuenta en la actualidad con 5 órganos contribuyentes o subgrupos en las áreas de: ATS, AIS, CNS/ATM, COM y MET.

1.2 Se recordó, también, que el GREPECAS/5 aprobó el Plan Regional de Implantación CAR/SAM para los Nuevos Sistemas CNS/ATM, y que recomendó su uso para iniciar actividades de coordinación regional para la implantación, alentando a los Estados a examinar el Plan Regional y hacer comentarios con el fin de mejorar el proceso de planificación e implantación. Se informó, además, que el Subgrupo CNS/ATM fue desactivado dándose por finalizado su trabajo, y se creó el Subgrupo de Coordinación de la Implantación CNS/ATM en las Regiones CAR/SAM (CNS/ATM/IC/SG).

1.3 Asimismo, se informó a la Reunión que el Plan Regional de Implantación CAR/SAM para los Nuevos Sistemas CNS/ATM era una herramienta de alto nivel, que considera una transición progresiva a los diferentes elementos de los nuevos sistemas de navegación aérea, que deberá estar completada en el año 2010.

1.4 Se informó, también, que la mayoría de los Estados de esta Región han presentado al GREPECAS sus planes de alto nivel para la transición CNS/ATM y que el cronograma de implantación regional que aparece en el Plan, se obtuvo al considerar los planes de los Estados y que, seguramente, se enmendará a medida que el Subgrupo CNS/ATM/IC reciba información complementaria de los propios Estados.

1.5 La Reunión tomó nota que a partir de este momento la Región debería entrar en una segunda etapa para precisar, de acuerdo a las características de los diferentes escenarios de tránsito aéreo, la evolución de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia, desde el actual entorno hasta el considerado en los nuevos sistemas CNS/ATM.

1.6 Se recordó que los sistemas de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS) se establecen para apoyar la Gestión del Tránsito Aéreo (ATM); es por ello que deben responder adecuadamente a los requerimientos de la ATM. Y que, por lo tanto, en esta segunda etapa, se debería definir los requerimientos de la ATM para cada porción de espacio aéreo (por ejemplo, FIR) y, para cada uno de estos espacios aéreos (escenarios de tránsito aéreo), establecer la evolución en forma detallada, definiendo para cada servicio la tecnología más adecuada a ser utilizada, lugar de emplazamiento de los equipos y fecha de implantación. La coordinación con los usuarios y espacios aéreos adyacentes será fundamental. De acuerdo con lo anterior y como una forma de establecer una mayor coordinación regional, la Reunión de Autoridades de Aviación Civil adoptó la siguiente Conclusión:

**CONCLUSION 5/1INFORMACION QUE DEBERA SER REMITIDA A LOS ESTADOS DE LA REGION SAM POR LA OFICINA REGIONAL DE LA OACI**

Que la Oficina Regional de la OACI elabore resúmenes ejecutivos de las reuniones del GREPECAS y sus órganos contribuyentes, en las que se analicen temas relacionados con la transición CNS/ATM y los remita oportunamente a los Directores de Aviación Civil de los Estados de la Región SAM.

**Comité Nacional de Planificación e Implantación CNS/ATM**

1.7 La Reunión reconoció que muchas administraciones de aviación civil habían establecido sus mecanismos internos de planificación CNS/ATM, según la Conclusión 2/27 del GREPECAS, y que éstos estaban permanentemente informando a la Oficina Regional de la OACI sobre los progresos alcanzados en sus actividades. Además, reconoció que estos mecanismos nacionales de planificación CNS/ATM deberían comenzar con el desarrollo de las actividades señaladas en los párrafos anteriores.

1.8 Del mismo modo, se reconoció que aún faltaba que algunos Estados de la Región SAM establecieran el señalado Comité de Planificación e Implantación CNS/ATM; en consecuencia, la Reunión estuvo de acuerdo en adoptar la siguiente Conclusión:

**CONCLUSION 5/2ESTABLECIMIENTO DE COMITE NACIONAL PARA LA PLANIFICACION E IMPLANTACION CNS/ATM**

Que aquellas administraciones de aviación civil que aún no han establecido el Comité interno para la Planificación e Implantación CNS/ATM, lo hagan a la brevedad, informando a la Oficina Regional SAM de la OACI sobre su activación.

1.9 Las Autoridades de Aviación Civil hicieron hincapié en la necesidad de un trabajo coordinado entre el Subgrupo CNS/ATM/IC del GREPECAS y los Comités internos de cada Estado y que era necesario que estos últimos informasen periódicamente sobre sus actividades a dicho Subgrupo, ante lo cual se adoptó la siguiente Conclusión:

---

**CONCLUSION 5/3 COORDINACION ENTRE EL TRABAJO DEL SUBGRUPO CNS/ATM/IC DEL GREPECAS Y LOS COMITES NACIONALES DE PLANIFICACION E IMPLANTACION CNS/ATM**

Que las Autoridades de Aviación Civil orienten al Comité Nacional de Planificación e Implantación CNS/ATM para que:

- a) su programa de trabajo guarde estrecha relación con las necesidades de información requeridas por el Subgrupo CNS/ATM/IC del GREPECAS; y
- b) informen periódicamente sobre los resultados de las actividades CNS/ATM que están siendo desarrolladas.

**Subgrupo de Coordinación de la Implantación CNS/ATM del GREPECAS**

1.10 La Reunión tomó nota que el Subgrupo CNS/ATM/IC, deberá ser el mecanismo del GREPECAS que coordine internamente entre los diferentes Subgrupos el desarrollo de las tareas que están relacionadas con la implantación CNS/ATM, y que uno de los resultados más importantes que debería entregar el Subgrupo CNS/ATM/IC al finalizar el desarrollo de las tareas asignadas por el GREPECAS será un programa pormenorizado de la implantación CNS/ATM, atendiendo los requerimientos operacionales en función a los escenarios que se identificarán para mejorar la ATM.

1.11 Del mismo modo, tomó nota que otra tarea importante del CNS/ATM/SG/IC será recomendar los arreglos institucionales necesarios para la implantación de alguno de los elementos del concepto CNS/ATM.

**Aspectos Técnicos Operacionales de los sistemas CNS/ATM**

**GNSS**

1.12 Se recordó a la Reunión que, en la actualidad, tanto el sistema mundial de navegación por satélite (GLONASS) de la Federación Rusa como el sistema de determinación de la posición (GPS) de Estados Unidos, se encuentran con su constelación completa de 24 satélites cada uno. Se informó también que de acuerdo a lo previsto por el Comité FANS, ambos sistemas GLONASS y GPS trabajarían combinados en el sistema GNSS mundial internacional de navegación por satélite, lo que permitirá incrementar la confiabilidad y calidad de los servicios de navegación aérea.

1.13 Se recordó que para satisfacer los requisitos de performance operacional (precisión, integridad, disponibilidad y continuidad) en todas las fases del vuelo, se requiere que tanto el GPS como el GLONASS tengan diversos grados de aumentación en tres categorías generales: a bordo, de área local y de área amplia, que se describen a continuación:

- a) La vigilancia autónoma de la integridad del receptor (RAIM) es una aumentación de a bordo que complementada, en caso necesario, con otros datos como los del sistema inercial, proporciona una aumentación poderosa al sistema GPS/GLONASS. La RAIM por sí misma proporciona datos de integridad del sistema a partir de tener cinco satélites a la vista. Basándose en esta información el piloto puede determinar el nivel de performance disponible y modificar según sea necesario sus operaciones.
- b) Por medio de la aumentación de área local por técnicas diferenciales se envían señales de corrección a las aeronaves que se encuentran en un radio de 20 millas aproximadamente de una estación monitora. Estas señales proporcionan mayor exactitud local de la posición junto con información sobre la integridad de los satélites. Se requiere un enlace de datos tierra-aeronaves. Con la aumentación de área local se tendría la posibilidad de dar apoyo a operaciones hasta las aproximaciones de precisión CAT III.
- c) El concepto de aumentación de área amplia o regional es una extensión del concepto de aumentación de área local empleándose para radiodifundir las señales de corrección, satélites geoestacionarios que transmiten estas señales en un área geográfica extensa. Con este tipo de aumentación se obtienen señales para apoyar operaciones hasta las aproximaciones de precisión CAT I.

1.14 El Representante de Estados Unidos, presentó información a la Reunión relacionada con la actual política de EE.UU. en relación al Sistema Mundial de Determinación de Posición (GPS). El **Apéndice A** a este asunto de la agenda contiene la señalada política.

1.15 Ante la consulta de una de las Autoridades presentes en la Reunión, referente a si la política de EE. UU. en relación al GPS, necesitaría tener la aprobación del Congreso como respaldo para que no sea cambiada por un eventual nuevo gobierno, el Representante de EE. UU. señaló que antes de publicar esta política, ella había sido estudiada por un largo período de tiempo con consultas a todos los sectores involucrados, inclusive a los miembros de la Comisión de Transporte del Congreso. Agregó además, que el uso del GPS por parte de la comunidad civil es un hecho y que no es posible volver atrás asegurando la permanencia de la política establecida.

---

1.16 Asimismo, el Representante de EE. UU. respondió a una consulta relacionada con la transferencia de tecnología en relación al sistema de aumentación de área amplia (WAAS), señalando que el Sr. Hinson, Administrador de la FAA, ha manifestado que habrá una completa transferencia de tecnología y que en estos momentos se están llevando a cabo proyectos conjuntos con otros Estados, como Canadá y se están analizando otros con algunos países centroamericanos.

1.17 Continuó el Representante de EE. UU. indicando que la FAA está dando mayor prioridad al WAAS con respecto al sistema de aumentación de área local (LAAS), y que las especificaciones técnicas del LAAS no han sido totalmente terminadas. Indicó además que varias compañías están desarrollando equipos LAAS conocidos como SCAT 1 y que éstos deberán ser presentados a la FAA para el correspondiente Certificado de Tipo, pero que este certificado no significa que éstos equipos cumplan con las especificaciones de la FAA, en atención a que aun no están definidas. A pesar de ello, señaló que son equipos seguros y que su utilización temprana puede estar justificada por requerimientos operacionales nacionales y/o ensayos.

1.18 Se informó asimismo, que tres Estados de la Región SAM, Brasil, Chile y Uruguay, habían establecido, por medio de sus respectivos esquemas de reglamentación interna, criterios operacionales para la utilización del Sistema Global de determinación de la Posición (GPS), en los espacios aéreos bajo su jurisdicción, como un medio suplementario a la navegación aérea.

1.19 El Representante de Argentina informó que con fecha 28 de mayo habían aprobado el uso del GPS en el espacio aéreo de la República Argentina, como un sistema de navegación suplementario. De la misma forma el Representante del Perú informó a la Reunión que con fecha 15 de julio de 1996, en el espacio aéreo peruano se comenzará a utilizar el GPS como ayuda suplementaria.

#### **Plan Regional CNS/ATM de IATA**

1.20 El Representante de IATA en la Reunión, informó que ya han terminado el desarrollo del Plan Regional CAR/SAM para la implantación de los sistemas CNS/ATM desde el punto de vista de los usuarios de los servicios de navegación aérea y que éste sería presentado en la Primera Reunión del Subgrupo CNS/ATM/IC. De la misma forma enfatizó sobre la necesidad de que aquellas administraciones que establezcan el uso del sistema GPS como una ayuda suplementaria de navegación, publiquen las circulares aeronáuticas correspondientes.

### **Sistema Geodésico Mundial (WGS-84)**

1.21 Se recordó a la Reunión que la OACI adoptó en 1989 el Sistema Geodésico Mundial - 1984, como sistema normalizado para la navegación del futuro y que la fecha de implantación establecida para este nuevo sistema cartográfico es el 1° de enero de 1998.

1.22 La Reunión tomó nota que para fomentar la efectiva implantación del WGS-84, el Subgrupo AIS del GREPECAS estaba coordinando acciones específicas con el Instituto Panamericano de Geografía e Historia (IPGH). Entre estas acciones la más importante corresponde a la elaboración de material guía para ser usado como referencia por los Estados. Por otra parte, y con la misma finalidad, se informó que se estaban llevando a cabo acciones para mejorar el actual nivel de coordinación entre las autoridades de aviación civil y los institutos cartográficos nacionales. En este punto y como una forma de estrechar las coordinaciones entre ambas organizaciones nacionales, la Reunión formuló la siguiente Conclusión:

#### **CONCLUSION 5/4COORDINACION ENTRE LAS AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL Y LAS AUTORIDADES DE LOS INSTITUTOS GEOGRAFICOS**

Que las administraciones de aviación civil:

- a) en estrecha coordinación con los institutos geográficos, responsables por la cartografía nacional, establezcan planes para la efectiva implantación del WGS-84; y
- b) remitan oportunamente el cronograma de implantación producto de los planes señalados en el párrafo anterior a la Oficina Regional de la OACI.

### **ILS/MLS**

1.23 Producto de la posición adoptada por el GREPECAS para ser presentada en la Reunión Departamental COM/OPS y a los resultados de esa Reunión, se presentó a las Autoridades de Aviación Civil la estrategia sobre ILS/MLS a ser remitida a la próxima Reunión del GREPECAS para ser adoptada por las Regiones CAR/SAM.

---

### **Plan Regional de Navegación Aérea (ANP)**

1.24 La Reunión fue informada que de acuerdo al nuevo concepto de Plan de Navegación Aérea adoptado por la OACI, el Consejo estaba programando una Reunión Especial de Navegación Aérea para ser llevada a cabo en las Regiones CAR/SAM durante el segundo semestre de 1998. Esa reunión tendría como objetivo la elaboración y aprobación del Plan Regional de Navegación Aérea en el nuevo formato. El nuevo formato de Plan de Navegación Aérea de la OACI, determina detalladamente las instalaciones, servicios y procedimientos necesarios para la navegación aérea internacional dentro de una zona concreta. Este nuevo concepto de ANP, introduce el sistema mundial CNS/ATM de la OACI. El otro documento que forma parte del plan, es el "Documento para la implantación de las instalaciones y servicios" (FASID), que contiene información pormenorizada acerca de las instalaciones y servicios de los Estados y la fecha prevista para ponerlos en práctica.

#### **Aspectos Institucionales para la implantación de los sistemas CNS/ATM.**

1.25 La Reunión de Autoridades de Aviación Civil fue informada detalladamente sobre las actividades relacionadas con los aspectos institucionales llevadas a cabo por la OACI desde la RAAC/4 hasta la presente Reunión. Entre esta información se destacó lo siguiente:

- a) El 31° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, que resolvió (Resolución A31-5) pedir al Consejo que reúna un grupo de expertos jurídicos y técnicos, según lo recomendado por el Comité Jurídico en su 29° Período de Sesiones y de conformidad con las atribuciones propuestas por este último.
- b) Luego de analizar las distintas opciones para establecer un Mecanismo para la Implantación de los Sistemas CNS/ATM de la OACI, de acuerdo a las recomendaciones del CASITAF, el Consejo de la OACI decidió crear un nuevo comité permanente, el Comité de Implantación de los Sistemas CNS/ATM, y aprobó sus términos de referencia según aparecen en el **Apéndice B** a este Asunto del informe.
- c) El ofrecimiento por parte del Gobierno de los Estados Unidos del servicio normalizado de determinación de la posición (SPS), según comunicación del Administrador de la FAA, de fecha 14 de octubre de 1994, y la aceptación de dicho ofrecimiento por parte del Presidente del Consejo de la OACI.

- d) La carta de fecha 13 de febrero de 1996 del Ministro de Transportes de la Federación Rusa, conteniendo una propuesta para suministrar a la aviación civil mundial de un canal de determinación de la posición, de exactitud normal, por medio del GLONASS.

1.26 La Reunión examinó la Recomendación 4 del CASITAF, relacionada con la proliferación perjudicial de estaciones terrenas terrestres (GESs) en el Sistema Móvil Aeronáutico por Satélite (SMAS), y que ésta se basaba en que la proliferación innecesaria de GESs, además de hacer que el uso del espectro de radiofrecuencias sea menos eficaz, conduce a un SMAS más complejo y costoso y, por lo tanto, perjudica la implantación mundial de los sistemas CNS/ATM. Se informó, además, que el CASITAF convino también en que el asunto de la proliferación perjudicial de GESs se incluyera en el programa de trabajo de todos los grupos regionales de planificación y ejecución. De acuerdo a lo anterior, las Autoridades de Aviación Civil convinieron en adoptar la siguiente Conclusión:

#### **CONCLUSION 5/5 PROLIFERACIÓN PERJUDICIAL DE GESs**

Que la Oficina Regional de la OACI para la Región SAM fomente a través del GREPECAS:

- a) un esfuerzo coordinado a escala regional para asegurar que el SMAS comprenda el número óptimo de GESs; y
- b) los medios de proveer servicios, poniendo énfasis en las instalaciones compartidas.

#### **Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales**

1.27 La Reunión fue informada que el GREPECAS había establecido un Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales relativos a la implantación de los sistemas CNS/ATM en las Regiones CAR/SAM, que reportaría directamente al Subgrupo CNS/ATM/IC. Este Grupo de Tarea, tomando en consideración la Declaración de Política de la OACI sobre la implantación y operación de los sistemas CNS/ATM, los criterios de orientación incluidos en el Plan Regional CAR/SAM de Implantación de los Nuevos Sistemas CNS/ATM, así como la experiencia de otras Regiones, Estados y organizaciones internacionales, debería brindar ayuda o sugerir formas y maneras de brindar ayuda a los Estados CAR/SAM que lo requieran, en temas como:

- a) la evaluación de las opciones de implantación y arreglos institucionales, tomando en cuenta los aspectos técnicos, operacionales, financieros, organizativos, de cooperación y otros aspectos institucionales pertinentes a la implementación del CNS/ATM, y

b)la realización de análisis de costo-beneficio;

1.28 Para llevar a cabo lo anterior, el Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales debería desarrollar criterios de orientación y propuestas para la aplicación de los aspectos institucionales relativos a la implantación CNS/ATM en las Regiones CAR/SAM. De la misma forma debería identificar aquellos elementos que requieran de arreglos institucionales y desarrollar propuestas para su implantación.

### **Análisis de Costo-Beneficio**

1.29 La Reunión fue orientada que la Guía para el análisis de costo-beneficio de los sistemas CNS/ATM, publicada con la Circular OACI 257-AT/106, describe un método que los Estados pueden seguir para determinar la forma en que se verían afectados por la implantación del concepto CNS/ATM de la OACI. Además, que en la guía se explican los procedimientos para saber cómo:

- a)identificar tipos de espacio aéreo adecuados para el espacio aéreo nacional de cada Estado;
- b)evaluar la demanda para cada área de espacio aéreo para el año 2010, en función del volumen de aeronaves clasificadas por tipos, de los movimientos de aeronaves y de los tiempos de vuelo;
- c)determinar la configuración del equipo para cada área de espacio aéreo que existe actualmente y que existirá en el año 2010, de acuerdo con el enfoque actual y el concepto CNS/ATM. Además, identificar los sistemas que serán superfluos después de la implantación de los sistemas CNS/ATM;
- d)cuantificar los costos de cada área de espacio aéreo para el año 2010 de acuerdo con la metodología propuesta;
- e)cuantificar los beneficios/economía de costos para cada área de espacio aéreo hasta el año 2010 de acuerdo a la metodología de la OACI;
- f)resumir los resultados y presentar las relaciones costo-beneficio; y
- g) llevar a cabo análisis de sensibilidad sobre los valores críticos.

1.30 La Reunión estuvo de acuerdo en que, a pesar que el Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales referido anteriormente, tiene en sus Términos de Referencia la tarea de asesorar a los Estados en los aspectos económicos, parecería oportuno que aquellas administraciones que cuenten con los medios necesarios, inicien el análisis de costo-beneficio utilizando la señalada Guía. De acuerdo con lo anterior, la Reunión adoptó la siguiente Conclusión:

#### **CONCLUSION 5/6 ANALISIS DE COSTO-BENEFICIO**

Que los Estados de la Región SAM que cuenten con los medios necesarios inicien estudios de costo-beneficio utilizando la Guía contenida en la Circ. OACI 257 y presenten los resultados a las próximas reuniones del CNS/ATM/IC/SG, con la finalidad de que la experiencia que se pueda lograr ayude a aclarar los aspectos económicos y técnicos de los sistemas CNS/ATM.

#### **Aspectos Institucionales relacionados con la Red de Telecomunicaciones Aeronáuticas**

1.31 La Reunión consideró que, para el desarrollo de la ATN, era necesario coordinar internacionalmente los asuntos relacionados con su organización, calidad de servicio, administración, resolución de problemas, entre otros y que los aspectos de implantación se irían aclarando en la medida que los Estados definan una política de implantación en relación a su desarrollo, a fin de determinar una arquitectura institucional para la implantación y explotación de esta red. Al respecto, se trajo a colación los siguientes escenarios ya mencionados en el informe de la Reunión FANS (FASE II)/4:

- a) un Estado se encargaría de la implantación y explotación de una red ATN tanto para la demanda nacional como internacional. Básicamente, es el escenario más simple, con un grado mínimo de suministro compartido y el grado máximo de autonomía del Estado.
- b) un Estado es designado por un Grupo de Estados para proveer servicios de comunicaciones ATN dentro del grupo en cuestión o entre el grupo de Estados y el resto de la internet ATN.
- c) un Estado contrata a uno de los proveedores de servicios de comunicaciones aeronáuticas para varias formas de servicios de sub-red, en tanto que mantiene sus obligaciones a nivel nacional, regional e internacional dentro de la internet ATN.

- d) un proveedor de servicios de comunicaciones suministra a los Estados un conjunto completo de servicios, comprendida la provisión de sub-redes completas y de servicios internet ATN, lo que permite una mayor posibilidad de elección para el explotador y un menor grado de participación directa del Estado.

### **Quinta Reunión del Atlántico Sur (SAT/5)**

1.32 El Representante de Brasil informó a la Reunión que durante el mes de abril pasado, se llevó a cabo en París una reunión convocada por la Región AFI para tratar asuntos relacionados con la navegación aérea en el Atlántico Sur, en la que se adoptaron importantes acciones que involucran el espacio aéreo bajo jurisdicción de Brasil, lamentándose que se hubiesen adoptado estas acciones considerando que no se contaba con la presencia de representantes de su Estado, de Argentina y de varios Estados Africanos que tienen responsabilidades sobre el espacio aéreo mencionado. Señaló, asimismo, que oportunamente solicitó aplazar la referida reunión ofreciéndose Brasil como sede de la misma.

### **Proyecto Regional para la Planificación e Implantación CNS/ATM**

1.33 La reunión recordó que la 10a. Conferencia de Navegación Aérea, al respaldar el concepto de los sistemas CNS/ATM, reconoció que la implantación de los elementos CNS para mejorar la ATM era un asunto de índole regional y que su planificación debería ser llevada a cabo por los grupos regionales de planificación y ejecución, tales como el GREPECAS. Asimismo, la referida Conferencia reconoció, debido a la naturaleza global de los sistemas CNS/ATM, la necesidad de contar con la participación cada vez más activa del Programa de Cooperación Técnica de la OACI.

1.34 De tal manera, tomando como base la Recomendación 8/5 de la 10a. Conferencia de Navegación Aérea, la reunión pasó a considerar la conveniencia de establecer un marco de cooperación técnica regional con vistas a apoyar a los Estados en la identificación y resolución de los problemas que confronten en la elaboración de sus planes nacionales CNS/ATM, así como en el desarrollo de guías e implantación de dichos planes en armonía con los planes regionales de transición CNS/ATM dentro de la metodología aprobada por el GREPECAS.

1.35 En ese sentido se consideró la posibilidad de establecer un proyecto regional de cooperación técnica, bajo la modalidad de fondos en fideicomiso, que tendría los siguientes objetivos:

- a) Asesorar a los Estados en la planificación nacional de la transición a los nuevos sistemas CNS/ATM según el cronograma de implantación acordado para la Región.

- b) Asesorar a los Estados en la definición de las opciones de implantación más convenientes para su propia realidad, incluyendo la definición de las especificaciones de los sistemas requeridos.
- c) Proporcionar información y asesoramiento a los Estados en cuanto al análisis de la relación costo-beneficio en la implantación de las distintas opciones de los nuevos sistemas.
- d) Prestar asistencia a los Estados para la implantación del Sistema Geodésico Mundial 1984 (WGS-84) y el establecimiento de un sistema de información aeronáutica automatizado integrado para la Región.
- e) Como resultado de los objetivos anteriores, asesorar a los Estados en la elaboración de un plan para la transición a los nuevos sistemas CNS/ATM, incluyendo los requerimientos de recursos humanos para operar y mantener los nuevos sistemas CNS/ATM y los mecanismos de instrucción más convenientes.

1.36 Las actividades que se desarrollarían para alcanzar los objetivos del nuevo proyecto regional, se realizarían a través de equipos técnicos de especialistas para preparar el material de referencia y asesorar a los Estados que lo requieran en los procesos de planificación e implantación de los nuevos sistemas; preparación, conducción y recomendación de los mecanismos de instrucción para formar los recursos humanos necesarios, incluyendo la participación de expositores de la industria y la asistencia a eventos importantes del personal concerniente de las administraciones de aviación civil y de los usuarios de los sistemas CNS/ATM.

1.37 La Reunión brindó un amplio apoyo a la propuesta de establecer un proyecto regional de cooperación técnica de la OACI para ayudar a los Estados en la planificación e implantación de los nuevos sistemas, por lo cual adoptó la siguiente Conclusión:

**CONCLUSION 5/7 PROYECTO REGIONAL DE COOPERACION TECNICA  
PARA LA PLANIFICACION E IMPLANTACION DE  
LOS SISTEMAS CNS/ATM**

Que la OACI someta a la consideración de las administraciones de aviación civil de la Región, un documento de proyecto regional de cooperación técnica para prestar asesoramiento y asistencia a los Estados en la planificación e implantación de los sistemas CNS/ATM.

-----

---

**Asunto 2: Examen del estado de cumplimiento de los SARPs OACI en las actividades de seguridad aérea**

2.1 Al examinar el estado de cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la OACI en las actividades de Seguridad Aérea, la Reunión recordó inicialmente que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional establece ciertos principios y arreglos a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de una manera segura y ordenada, y de que los servicios internacionales puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de un modo sano y económico.

2.2 Asimismo, se recordó que el Convenio de Chicago provee el marco de referencia adecuado para identificar y definir las responsabilidades de los Estados con respecto a la administración de la aviación civil y la manera orgánica y métodos a seguir a fin de cumplir con su mandato.

2.3 Los Estados contratantes asumen implícitamente sus responsabilidades al aceptar las normas y métodos recomendados internacionales (SARPS) relacionados con la seguridad de la navegación aérea, así como también lo que establece el Artículo 38 del Convenio, es decir que cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualquiera de las normas y procedimientos internacionales, notificará inmediatamente a la OACI las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional.

2.4 La Reunión también consideró importante subrayar que el Estado del explotador y el propio explotador comparten las responsabilidades en lo concerniente a la seguridad de los vuelos internacionales.

2.5 Por lo tanto, por un lado cabe al Estado desarrollar e implantar normas, procedimientos y reglamentos para la seguridad e inspección de las operaciones de los vuelos civiles y hacer cumplir las regulaciones de operaciones y de aeronavegabilidad aplicables a los operadores y aeronaves, y por otro lado, cabe a los explotadores la responsabilidad de la seguridad de sus servicios y el cumplimiento de las leyes y reglamentos del Estado al que pertenece, sobrevuela o al que se dirija.

2.6 La Reunión, al examinar los problemas que confrontan algunos Estados de la Región SAM con respecto al cumplimiento a sus obligaciones para la vigilancia de la seguridad operacional, consideró que estos suelen ser los siguientes:

- a) Desactualización o carencia de legislación básica, normas y/o reglamentaciones nacionales, así como de los procedimientos, guías y/o manuales específicos;

- b) Conjunto de leyes, normas, regulaciones y otras disposiciones inherentes no publicado y/o no difundido convenientemente entre los usuarios;
- c) Estructura institucional operacional y administrativa inadecuada, y/o no funcional o insuficiente;
- d) Insuficiente autoridad de los inspectores gubernamentales, por limitado respaldo de las autoridades concernientes;
- e) Recursos humanos insuficientes en cantidad y calificaciones y/o poco experimentados para cumplir satisfactoriamente con las tareas concernientes;
- f) Apoyo administrativo, equipamiento y suministros insuficientes para respaldar las labores de la planta profesional;
- g) Falta de planes de capacitación y actualización para los recursos humanos disponibles;
- h) Recursos financieros insuficientes para sostener el sistema administrativo y la planta profesional idónea y adecuadamente calificada que se requiera.

2.7 La Reunión consideró además, que las causas de las deficiencias o problemas que confrontan las administraciones de aviación civil con respecto a la vigilancia de la seguridad operacional suelen ser:

- a) La baja prioridad otorgada por el Estado a esta actividad y, como consecuencia, la insuficiencia de recursos financieros y medios materiales para soportarla;
- b) Los complejos y/o extensos procedimientos para la actualización de las normas, reglamentaciones y otras disposiciones inherentes;
- c) Inexistencia de un sistema adecuado para la certificación y supervisión de los explotadores de transporte aéreo;
- d) Los frecuentes cambios de la autoridad aeronáutica y el consecuente desfase de las obligaciones y responsabilidades internacionales que le conciernen;

- e) La inestabilidad de los recursos humanos disponibles, los que a su vez pueden estar desmotivados, no preparados técnicamente, mal remunerados y/o en número insuficiente para satisfacer la demanda de sus servicios.

2.8 El análisis de los problemas y sus causas arriba mencionados, ocasionó un fructífero intercambio de puntos de vista de las Autoridades, que concordaron en proponer una acción concreta, particularmente en lo que se refiere al literal a) de las causas señaladas. Sobre este aspecto solicitarán, también, el apoyo de la OACI y la CLAC para interceder junto a las más altas autoridades de los Estados en el sentido de que otorguen la jerarquía pertinente a la actividad institucional de la aviación civil en sus países. En línea con lo anterior la Reunión adoptó la siguiente Conclusión:

### **CONCLUSION 5/8 REORDENAMIENTO INSTITUCIONAL**

Teniendo en cuenta que la responsabilidad de cada Estado por lo que respecta a la vigilancia en materia de seguridad operacional es uno de los preceptos del Convenio de Chicago, la Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM, insta a las Administraciones de Aviación Civil de la Región que lo requieran, solicitar el respaldo de las altas autoridades del Estado para emprender el reordenamiento institucional que les permita otorgar la jerarquía necesaria a la vigilancia de la seguridad operacional y/o resolver la falta de recursos financieros que confronten para tal efecto.

2.9 Acto seguido, la Reunión fue informada sobre las actividades de los mecanismos de asistencia de la OACI disponibles en la Región SAM, así como la estrategia de la Organización para un esfuerzo mancomunado y coordinado de estos mecanismos destinados a prestar asistencia a los Estados en materia de vigilancia operacional. Asimismo, se tomó conocimiento de la incorporación del Especialista de Operaciones a la Oficina Regional SAM en los próximos días. A la luz de lo antes expuesto, la Reunión consideró recomendable la secuencia para la utilización de los distintos mecanismos de asistencia disponibles como sigue:

- a) Evaluación, a solicitud del Estado, de su situación actual por el Programa de la OACI para la vigilancia de la seguridad operacional, sin costo para el Estado requiriente;
- b) Informe del Programa al Estado con sus recomendaciones, incluyendo la definición de la asistencia técnica que requiera;
- c) Adopción de las recomendaciones del Programa por el Estado y/o solicitud de la asistencia técnica requerida para superar sus deficiencias en cuanto a la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI y procedimientos conexos;

- d) A solicitud del Estado, formulación por la OACI y ejecución de un proyecto nacional de cooperación técnica para asesorarlo en la actualización de su sistema regulatorio y administrativo, capacitación del personal y provisión de los elementos que sean necesarios para mantener la eficiencia de su sistema actualizado;
- e) Adopción de las recomendaciones formuladas por el proyecto nacional de cooperación técnica;
- f) Participación del personal concerniente del Estado en los seminarios, talleres de trabajo y/o cursos del Programa de la OACI para la vigilancia de la seguridad operacional y del Proyecto Regional RLA/95/003;

2.10 La Reunión reconoció los esfuerzos de la OACI en prestar asistencia a los Estados, y consideró que los distintos mecanismos de cooperación técnica establecidos por la OACI para asistir a los Estados en esta materia, son una contribución muy positiva para que las administraciones de aviación civil de la Región SAM superen sus deficiencias y dificultades en este campo. Acorde con lo anterior, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

**CONCLUSION 5/9 UTILIZACION DE LOS MECANISMOS RELACIONADOS CON  
LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

La Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM reconoce que los distintos mecanismos de cooperación técnica establecidos por la OACI para asistir a los Estados en las actividades de vigilancia de la seguridad operacional, son una efectiva herramienta de ayuda a las administraciones de aviación civil en este campo y, por lo tanto, insta a los Estados a adherirse a ellos según su conveniencia.

**Organismo multinacional o regional de vigilancia de la seguridad operacional.**

2.11 A continuación la Reunión pasó a revisar la posibilidad de establecer un mecanismo regional de vigilancia de la seguridad operacional, que tuviese por finalidad asesorar a los Estados que tengan dificultades para formar o mantener un equipo completo de personal técnico, en el desempeño de todas sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional.

2.12 De acuerdo con lo anterior, analizó en primer término los alcances del Proyecto Regional RLA/95/003, que tiene previsto establecer normas y procedimientos uniformes para el mantenimiento de la aeronavegabilidad y de seguridad operacional aceptables por todos los países participantes para su aplicación a nivel regional, así como también un centro regional de consulta sobre normas y procedimientos de aeronavegabilidad.

2.13 Para alcanzar la armonización y lograr su objetivo, el Proyecto Regional RLA 95/003 contempla la formación de un grupo multinacional de expertos en aeronavegabilidad y operaciones de los Estados designados como puntos focales Argentina, Brasil y Chile, de los Estados Unidos y de otros Estados interesados, asistido por la OACI.

2.14 El Proyecto también incluye, entre otras actividades, la asistencia a los Estados en la aplicación de las normas y procedimientos uniformes que hayan sido aprobados para su adopción a nivel regional, por los especialistas de ese grupo multinacional de expertos.

2.15 Las referidas actividades del Proyecto Regional RLA/95/003 podrían ser consideradas como un primer paso para la creación de un mecanismo regional multinacional de vigilancia de la seguridad operacional.

2.16 Las Autoridades de Aviación Civil coincidieron en que el nuevo organismo de inspección de la aeronavegabilidad y de las operaciones aéreas debiera ser ágil, dinámico y con autoridad supranacional, para asistir a los Estados en sus responsabilidades con respecto a la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI, y funcionar bajo la coordinación directa de la OACI a través de su Oficina Regional. Un organismo formado con ese objetivo aseguraría, además, el sostenimiento de los logros de los distintos mecanismos actuantes en la Región, garantizando el proceso permanente de actualización de las normas y procedimientos uniformes que hayan sido aprobados y la asistencia para su aplicación.

2.17 Después de un activo intercambio de opiniones, con la participación de todas las delegaciones, unánimemente aprobaron la proposición de acuerdo a la línea de acción antes indicada. En consecuencia adoptaron la siguiente Conclusión:

**CONCLUSION 5/10 ORGANISMO MULTINACIONAL PARA LA  
VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD  
OPERACIONAL**

Consciente de la necesidad de asegurar el sostenimiento de los logros del Proyecto Regional RLA/95/003, relativos a la adopción de un sistema regulatorio normalizado para la vigilancia de la seguridad operacional en la Región y otros aspectos relacionados de interés común para los Estados, la Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM, solicita a la OACI que estudie la factibilidad de crear un organismo multinacional que satisfaga las necesidades comunes que confronten los Estados en relación al cumplimiento de sus responsabilidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional y, en caso positivo, adopte las acciones pertinentes para establecerlo.

2.18 El Representante de Colombia, requirió a la Reunión que se de consideración a la necesidad que tiene su Estado de entrenar a una gran cantidad de personal en las diferentes especialidades de la vigilancia operacional. Es por ello que solicita se estudie la posibilidad de que los instructores de cada uno de los cursos que están contemplados dictarse bajo el Proyecto regional RLA 95/003, puedan ser dictados localmente, lo que permitiría entrenar a un mayor número de personal, con costos más reducidos y en un menor espacio de tiempo.

2.19 A su vez el Representante de Perú, expresó textualmente lo siguiente:

"Perú pone a consideración de la Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana, la inquietud que a la fecha, se ha generalizado el concepto de expertos, sin indicar el nivel de experiencia y conocimiento en lo relacionado a licencias, aeronavegabilidad y operaciones y, con la finalidad de recibir el apoyo efectivo por parte de los Estados, pone a consideración la posibilidad de que se estudie por parte de OACI, el establecimiento de un nivel profesional a los expertos y darles una categoría según su curricula, a fin de saber el nivel que tienen y poder hacer las solicitudes para resolver la problemática particular, de los Estados que lo requieran. Asimismo, se manifiesta la inquietud de como la OACI propondría apoyar el aspecto de resolver el numeral 7.3.1 literal, c) y d) de la Nota de Estudio 5".

2.20 La Secretaria tomó nota de la inquietud señalada por Perú, e indicó que por correspondencia informará sobre los procedimientos que utiliza el área de Cooperación Técnica de la OACI para la contratación de expertos.

2.21 El **Apéndice** a esta parte del Informe contiene la Nota de Estudio 5 para mejor referencia de los participantes.

-----

---

**Asunto 3: Economía de aeropuertos**

3.1 El análisis de este Asunto de la Agenda comenzó con una apreciación panorámica de la situación económica de la Región SAM, resaltando la recuperación económica, los bajos índices inflacionarios, así como la liberalización de los mercados a través de los acuerdos de libre mercado sub-regionales como el Pacto Andino y el Mercosur, y los acuerdos bilaterales establecidos en este sentido.

3.2 Se continuó el análisis señalando que la globalización de la economía, la liberación de barreras arancelarias y aduaneras y la pujante tendencia hacia una apertura global del comercio ha cambiado el rol que desempeñaban los Estados respecto a los servicios y como parte de éstos al transporte aéreo. De una u otra manera, unos más rápido otros más lento, parecería que todos los Estados de la Región caminan hacia una apertura y flexibilización económica, y por supuesto los servicios aéreos no se podían escapar de esta realidad.

**Estructuras organizacionales en aviación civil**

3.3 En cuanto a las estructuras organizacionales en aviación civil, la Reunión estuvo de acuerdo en que no existía un modelo único para representar la organización o estructura que se da en una entidad de aviación civil, y que en los últimos años ha habido un rápido crecimiento del número de autoridades independientes, establecidas para operar aeropuertos e incluso en algunos casos servicios de navegación aérea. El establecimiento de tales autoridades autónomas, que en general no son empresas privadas, ha privilegiado el ocuparse de los aspectos relacionados con la gestión comercial de los aeropuertos, con énfasis en conceptos como la descentralización, la orientación empresarial de las tareas ejecutivas y en un enfoque de gestión hacia el usuario.

3.4 Se continuó señalando que los procesos de privatización, descentralización, capitalización o cualquier otra forma de buscar la autonomía de la gestión de los aeropuertos, implicaba una detallada planificación y estudio para que los pasos que se vayan dando respondan a las expectativas de los Gobiernos, pero fundamentalmente a las de los que intervienen en la actividad: los usuarios, los transportadores y la autoridad aeronáutica. Para conseguir esto, se requería disponer de una legislación aeronáutica suficientemente flexible que permita la administración directa de los recursos económicos, esto significa que tenga toda la potestad para fijar, cobrar y administrar los ingresos en forma de derechos, tarifas, tasas, etc.

### Financiamiento de la infraestructura aeroportuaria

3.5 El crecimiento sostenido del tráfico de pasajeros, la mayor liberalización del transporte aéreo y el aumento del nivel de actividad económica en la mayoría de los Estados de la Región, están teniendo un impacto en las capacidades e instalaciones aeroportuarias existentes, haciendo urgente, en muchos casos, la ampliación o construcción de terminales modernos que satisfagan esta mayor demanda.

3.6 La Reunión estuvo de acuerdo en que las actuales políticas económicas tienden a incentivar el financiamiento de la infraestructura aeroportuaria sin recurrir a rentas generales, las que prioritariamente se destinan a cubrir las necesidades sociales de educación, salud y vivienda y que, en varios Estados de la Región, se estaba optando por crear las condiciones necesarias para que el sector privado concorra con los fondos necesarios para capitalizar la actividad aeroportuaria, sin que ello implique para el Estado desprenderse de la propiedad de estos bienes públicos.

3.7 La Reunión también coincidió en que la experiencia a nivel mundial muestra que hay diversas formas de plantear la participación privada en el desarrollo y operación de la infraestructura aeroportuaria, sin descartar ningún tipo de infraestructura, y que, sea cual fuere el caso y el modelo de participación privada que se adopte, no hay que descuidar que la adjudicación del contrato sea producto de un proceso con alto nivel de competencia, ya que ello asegurará la optimización de las ofertas y del negocio, desde el punto de vista tanto de la administración de aviación civil como de los usuarios.

3.8 El representante de los Estados Unidos, señaló que los nuevos métodos para el financiamiento del desarrollo aeroportuario y la creación de las nuevas estructuras institucionales para operar el sistema aeroportuario deberá, inevitablemente estar acompañado de una revisión de las relaciones básicas entre las partes que ejecutan las siguientes tres funciones: desarrollo de normas para aeropuertos; asegurar el cumplimiento de las normas; y operación de los aeropuertos. Enfatizó, asimismo, que para asegurar que las normas de seguridad y procedimientos de certificación para aeropuertos sean mantenidos en concordancia con los SARP de la OACI, los gobiernos deberían proveer la legislación y las regulaciones de supervisión para su sistema aeroportuario. Además, señaló que de acuerdo a la descentralización, el gobierno puede concentrar las regulaciones y las certificaciones, mientras que el sector privado puede concentrar sus recursos para el desarrollo, administración y operación de los aeropuertos.

3.9 El Director General de Aeronáutica Civil de Chile entregó interesante información a la Reunión acerca del proceso que ha llevado a cabo su país en la incorporación del sector privado a las actividades aeroportuarias, dando a conocer la política establecida por ese Estado respecto a la inversión privada en el sector de transporte aéreo. Como **Apéndice** a este Asunto se encuentra la información presentada.

### Tarifas y costos de servicios aeronáuticos

---

3.10 En este punto del análisis, la Reunión estuvo de acuerdo que era necesario conocer los costos reales de los servicios que proporciona la aviación civil, considerando que ellos deberían ser la base para el establecimiento de las tarifas y derechos aeronáuticos, tal como se establece en la declaración del Consejo de la OACI a los Estados sobre derechos por el uso de aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta (Doc. 9082). Además, se señaló que esta información se considera esencial para cualquier estudio de concesión a mediano o largo plazo, involucrando inversión proveniente del sector privado.

#### **Gestión del desempeño en las administraciones de aviación civil**

3.11 La Reunión consideró que un factor fundamental de la calidad de la gestión en cualquier entidad, es la capacidad que ésta tiene para medir sus resultados y que para el sector de la aviación civil, ésta es una tarea ineludible y que encierra algunas complejidades específicas, pero que, sin embargo, ofrece interesantes experiencias aplicadas en otros hemisferios, en especial en actividades aeroportuarias de gran movimiento.

3.12 Se señaló, además, que una de las herramientas más útiles para el desarrollo de una gestión orientada a los resultados es la medición y evaluación del desempeño a través de un conjunto de indicadores claves, los que una vez establecidos, ofrecen la posibilidad de un mayor grado de compromiso al determinarse metas en términos de calidad y cantidad de los servicios entregados a los usuarios y de la efectividad y eficiencia con que estos son provistos.

3.13 Se recordó a la Reunión que en el manual sobre aspectos económicos de aeropuertos, se encuentran algunas orientaciones sobre esta materia, entregándose criterios para establecer indicadores en función de variables tales como: pasajeros, carga, movimiento de aeronaves y recursos humanos.

-----

---

**Asunto 4:Otros asuntos****4.1 Incidentes ATS en las Regiones CAR/SAM**

4.1.1 La Reunión tomó nota de la información proporcionada por el representante de IATA en relación a la frecuencia de los incidentes ATS y cuasi-colisiones notificados en la Región. Al respecto, planteó la preocupación de las líneas aéreas, quienes requieren identificar los factores que contribuyen a la reducción de los márgenes de seguridad y el desarrollo de acciones correctivas concretas a nivel regional.

4.1.2 Asimismo, el representante de IATA informó de los resultados obtenidos luego de realizar una encuesta de los informes de incidentes ATC en la Región, enfatizando su deseo de continuar trabajando estrechamente con la OACI y las Administraciones de Aviación Civil dentro de un marco positivo y constructivo, con miras a establecer procedimientos respecto a los incidentes ATS.

4.1.3 A la luz de los resultados de la encuesta mencionada en el párrafo anterior, IATA propuso acciones inmediatas a ser tomadas por las autoridades de aviación civil de la Región.

4.1.4 La Reunión tomó nota de la información proporcionada por la Secretaría en relación a las medidas adoptadas tanto por el Grupo Regional CAR/SAM de Planificación y Ejecución (GREPECAS), como por la Oficina Regional SAM en relación a algunas de las medidas propuestas por IATA, considerando que las acciones tomadas por la OACI cubren satisfactoriamente parte de las sugerencias propuestas.

4.1.5 La Reunión reconoció la necesidad de que los Estados investiguen debidamente todo incidente ATS reportado y que los resultados de dicha investigación sean comunicados a los usuarios y a la Oficina Regional Sudamericana.

4.1.6 Finalmente, se hizo referencia a que el sistema aeronáutico tiene la idea de que la disciplina es el método más seguro para contener los errores en el desempeño de las funciones. Siguiendo una política de error/castigo, se ha pretendido que aquellos usuarios, pilotos, controladores, despachantes, etc., respeten las normas y no cometan errores bajo pena de sufrir las consecuencias.

4.1.7 En esta política se evidencian ciertas debilidades tales como:

- a) desconocer que el error es parte normal de la conducta humana;

- b) descargar en el sector operativo (pilotos, controladores, etc.) toda la responsabilidad en cuanto a la seguridad de las operaciones aéreas, diluyendo la responsabilidad de los niveles de conducción;
- c) generar en los usuarios una actitud de callar por temor a la represión.

4.1.8 La Reunión tomó nota del sistema empleado por un Estado que estableció un sistema voluntario y confidencial de notificación de incidentes y deficiencias de la seguridad en condiciones de impunidad garantizada, excepto que haya intención culposa. Esto ha permitido identificar procedimientos, equipos, operaciones, etc., con alto potencial de generar errores humanos y consecuentemente de generar incidentes/accidentes.

4.1.9 Dado que en los incidentes no hay daños ni lesiones, hay menos preocupación por culpas, responsabilidad legal o estabilidad laboral. Esta situación permite tener más información disponible, lo que favorecerá un análisis profundo de los incidentes con mayores posibilidades de aprendizaje y realimentación.

4.1.10 Luego de tomar nota de la opinión de algunos representantes, quienes aprobaron el mecanismo del GREPECAS para examinar este asunto, la Reunión acordó adoptar las siguientes Conclusiones:

#### **CONCLUSIÓN 5/11 NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES ATS EN LA REGIÓN SAM**

Se insta a IATA y a los Estados de la Región SAM a que notifiquen a la Oficina Regional Sudamericana, en tiempo oportuno, de todo incidente ATS ocurrido en la Región con miras a permitir a la Oficina Regional hacer un seguimiento de los incidentes.

#### **CONCLUSIÓN 5/12 INVESTIGACIÓN DE INCIDENTES ATS**

Se insta a los Estados a que todo incidente ATS reportado sea debidamente investigado con miras a buscar las soluciones apropiadas e informar a los usuarios y a la Oficina Regional del resultado de las investigaciones.

---

#### 4.2 **Propuesta de la FAA al Banco Interamericano de Desarrollo**

4.2.1 La reunión tomó nota de la información presentada por los Estados Unidos con respecto a su aproximación al Banco Interamericano de Desarrollo con miras a considerar su participación en el financiamiento de proyectos de desarrollo y de mejora de la infraestructura física e institucional de la aviación, instando a los Estados de la Región a exponer sus requerimientos al Banco a través de sus oficinas de representación en los distintos países.

4.2.2 Al agradecer la presentación, el Director de Cooperación Técnica de la OACI expuso los esfuerzos de la Organización en busca de asistencia de la banca internacional de fomento para proyectos de inversión en aviación civil, destacando que el Banco Mundial estaba experimentando un cambio favorable al apoyo de proyectos del subsector de transporte aéreo, en otro tiempo desestimados por considerar que era una actividad autosustentable. Informó asimismo que la OACI tenía planeado reunirse con el BID para tratar sobre sus posibilidades de financiamiento de proyectos de aviación civil.

#### 4.3 **Conferencia sobre Aviación de las Américas**

4.3.1 La Reunión tomó nota de la información proporcionada por el representante de Estados Unidos en relación a la Conferencia sobre Aviación de las Américas que se celebrará en Miami, Florida del 23 al 27 de setiembre de 1996. Informó también que se está enviando una invitación oficial a los Ministros de Transporte y Directores de Aviación Civil de los Estados de la Región a través de los canales diplomáticos. Asimismo, manifestó que esta Conferencia será un foro excelente para que las autoridades puedan intercambiar puntos de vista con expertos clave en el campo financiero aeronáutico y proveedores de servicios.

#### 4.4 **El programa de asistencia técnica de la FAA para aeropuertos**

4.4.1 La delegación de los Estados Unidos presentó una nota de estudio relacionada con las posibilidades de asistencia de la FAA para mejoras aeroportuarias, especialmente en las áreas de salvamento y lucha contra incendios y planificación de emergencia. Al respecto, manifestó su deseo de trabajar conjuntamente con la OACI a fin de no interferir con su propio programa.

4.4.2 La Secretaría agradeció la información proporcionada, comunicando a la Reunión los arreglos que la Oficina Regional de la OACI venía coordinando con la OPS/OMS y ACI/LAC, para desarrollar un proyecto regional destinado a proporcionar asistencia sobre la planificación de emergencia en los aeropuertos. Se ha efectuado una encuesta entre los Estados de la Región sobre su interés en participar en el proyecto, con resultados positivos y se tiene previsto ofrecer seminarios para gerentes de aeropuertos y para el personal a cargo de preparar y poner en operación los planes de emergencia.

#### 4.5 **La Cooperación Técnica de la OACI en la Región Latinoamericana y del Caribe**

4.5.1 La Secretaría expuso la situación actual del programa de cooperación técnica de la OACI en la Región, destacando la información sobre las modalidades de asistencia de la OACI a los Estados que se incluye en la nota que había presentado al respecto.

-----