



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana

DECLARACIÓN

Las Autoridades de Aviación Civil de Sudamérica:

Considerando que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional establece los principios básicos que deben seguir los gobiernos para asegurar que los servicios de transporte aéreo internacional puedan desarrollarse de manera ordenada, regular, eficiente, económica, armoniosa y sostenible y que, por consiguiente, una de las finalidades de la OACI es apoyar los principios y acuerdos que permitan que los servicios de transporte aéreo internacional se establezcan sobre la base de la igualdad de oportunidades, la explotación sana y económica y el respeto mutuo por los derechos de los Estados, y teniendo en cuenta el interés general;

Tomando nota de la declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo basadas en dichos principios, aprobada con la Resolución A39-15 del trigésimo noveno período de sesiones de la Asamblea de la OACI;

Conscientes de que el crecimiento del transporte aéreo impone retos adicionales a la infraestructura de aeropuertos y a los servicios aeroportuarios y de navegación aérea;

Conscientes de que la aviación es una industria en crecimiento que es crítica para promover la conectividad mundial ayudando al mismo tiempo al desarrollo y crecimiento económico de las naciones en todo el mundo;

Teniendo en cuenta el rol fundamental del transporte aéreo en el desarrollo socio-económico, los intercambios, el comercio y la integración regional;

Tomando nota de lo que propugna la Resolución A39-25 de la Asamblea de la OACI sobre contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible en cuanto a la consecución de sus objetivos con el apoyo del transporte aéreo;

Tomando nota de la Resolución A39-14 de la Asamblea de la OACI sobre cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables;

Considerando que el Estado debe garantizar o establecer un programa de vigilancia de la seguridad operacional básico para supervisar a los proveedores de servicios.

Conscientes de que los objetivos hasta ahora alcanzados en materia de seguridad operacional requieren de acciones concretas para el sostenimiento de los logros;

Reconociendo que para la mejor implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) y del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) a nivel regional es necesaria la implementación de una legislación sobre protección de las fuentes de información;

Teniendo en cuenta los alcances en cuanto y conforme les concierna de la iniciativa Ningún país se queda atrás (NCLB), aprobada por el trigésimo noveno período de sesiones de la Asamblea de la OACI mediante la Resolución A39-23;

Considerando que el Convenio de Chicago requiere que cada Estado contratante se comprometa a mantener, en la medida de lo posible, sus propios reglamentos relativos a la operación y navegación de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, con los establecidos de tiempo en tiempo en virtud del Convenio.

Teniendo en cuenta que para que un Estado cumpla sus obligaciones según lo dispuesto en el Convenio, es evidente que requiere establecer un sistema de aviación civil debidamente organizado, financiado y habilitado, sobre la base de la legislación nacional y estructurado para cumplir con eficacia las tareas que se espera lleve a cabo;

Considerando que para cumplir eficientemente las tareas a su cargo, en armonía con los requisitos que demanda la implantación eficaz del sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional, las autoridades de aviación civil debieran actuar con independencia y autonomía administrativa, financiera y organizacional, alcanzando un adecuado nivel de fortaleza institucional;

Teniendo en cuenta que el Estado debe establecer una organización, departamento, comisión u otra entidad de investigación de accidentes e incidentes, que sea independiente del resto de organizaciones de aviación del Estado;

Considerando las declaraciones consolidadas de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente aprobadas con las resoluciones A39-1, A39-2 y A39-3 de la Asamblea de la OACI;

Teniendo en cuenta las disposiciones generales sobre protección del medio ambiente impactado por la actividad aeronáutica;

Teniendo en cuenta los requisitos sobre políticas, medidas operacionales, reglamentos, normas y procedimientos relativos a la atenuación del ruido producido por las aeronaves y al control de la calidad del aire local impactado por las emisiones de los motores;

Reconociendo que la labor de la OACI relacionada con la protección del medio ambiente contribuye al logro de 10 de los 17 objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de las Naciones Unidas; y

Considerando las medidas que se vienen adoptando a nivel global sobre el cambio climático, incluyendo la implementación de planes de acción para la limitación, reducción al máximo posible o compensación del impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero por la aviación, y del plan mundial de medidas basadas en el mercado,

La décimo quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/15)

DECLARA su compromiso en alcanzar paulatinamente las siguientes metas regionales para el 2035:

A. En materia de conectividad aérea

1. Liberalización de la reglamentación del transporte aéreo

- *Alcanzar el 100% de aplicación de la política de cielos abiertos en la Región SAM.*
- *Simplificar los controles de inmigración y eliminar los visados entre todos los Estados SAM.*

2. Fortalecimiento de las líneas aéreas nacionales

Permitir en todos los Estados SAM la inversión extranjera para fortalecer la operación y sostenibilidad de las líneas aéreas nacionales.

3. Optimización de la infraestructura aeroportuaria y de los servicios de navegación aérea

Asegurar que en todos los Estados SAM se haya instalado y se amplíe sucesivamente la capacidad requerida en las zonas tierra y aire de los aeropuertos para satisfacer el incremento de la demanda del tráfico aéreo.

4. Simplificación de procesos aeroportuarios

- *Modernizar los procesos aeroportuarios para una mayor fluidez del tráfico de pasajeros, carga y aeronaves en todos los Estados SAM.*
 - *Facilitar y simplificar el control de seguridad para pasajeros en tránsito en todos los Estados SAM.*
5. **Optimización del nivel de tasas e impuestos**
- *Reducir las tasas y/o exonerar de impuestos al transporte aéreo en todos los Estados SAM.*
 - *Mejorar el control de las tasas de operación aplicadas por los aeropuertos a los demás proveedores de servicios aéreos en todos los Estados SAM.*
6. **Promoción de nuevas rutas**
- *Expandir la red de rutas directas existentes para lograr un mayor nivel de conectividad intra-regional en al menos el 80% de los Estados SAM.*
 - *Explorar nuevos destinos y mercados en países con gran potencial de crecimiento fuera de la región por al menos el 70% de los Estados SAM.*
7. **Establecimiento de una alianza para el turismo regional**
Atraer de manera conjunta a viajeros de regiones lejanas con poca presencia en Sudamérica, como Asia/Pacífico, Medio Oriente y Oceanía, por al menos el 70% de los Estados SAM.
8. **Consolidación de aeropuertos concentradores**
Fortalecer la operatividad de los aeropuertos concentradores regionales y domésticos existentes y potenciales para lograr que cada Estado sudamericano que los requiera cuente con al menos uno eficiente.
9. **Exploración y desarrollo del mercado de líneas aéreas de bajo costo**
- *Propiciar el incremento de rutas y la oferta de vuelos a precios más competitivos para favorecer a una mayor proporción de la población por al menos el 70% de los Estados SAM.*
 - *Promover aeropuertos secundarios para impulsar el desarrollo del tráfico en las ciudades de baja conectividad por al menos el 70% de los Estados SAM.*
10. **Promoción de alianzas y acuerdos entre líneas aéreas**
Establecer en todos los Estados SAM un marco regulatorio propicio para el ingreso y operación de nuevas líneas aéreas a través de alianzas, acuerdos u otros arreglos.
- B. En materia de seguridad operacional**
11. **Implantación eficaz del sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional**
Obtener gradualmente el 100% de aplicación eficaz (EI) en los ocho (8) elementos críticos del sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional, conforme sea apropiado a la complejidad del sistema de aviación civil y al porcentaje actual de EI de cada Estado hasta 2030, asegurando su sostenibilidad ulterior.
12. **Implantación del programa estatal de seguridad operacional (SSP)**
- *Implantar un programa estatal de seguridad operacional (SSP) sostenible en todos los Estados hasta 2020.*
 - *Implantar un SSP efectivo en todos los Estados, conforme sea apropiado a la complejidad del sistema de aviación civil de cada Estado hasta 2025, asegurando su sostenibilidad ulterior.*
13. **Reducción de la tasa de accidentes en el transporte aéreo comercial regular con aviones de más de 5 700 kg**

Reducir, con la contribución de todos los Estados, la tasa de accidentes de la Región SAM por debajo de la tasa mundial y lograr un período consecutivo de 3 años sin fatalidades en accidentes de aeronaves manteniéndolo a partir de 2030.

14. **Reducción de la tasa de accidentes por excursiones de pista (RE) en el transporte aéreo comercial regular con aviones de más de 5 700 kg**

Reducir, con la contribución de todos los Estados, la tasa de accidentes por RE de la Región SAM por debajo de la tasa mundial y lograr un período consecutivo de 3 años sin fatalidades en accidentes de aeronaves manteniéndolo a partir de 2030.

15. **Reducción del número de accidentes por RE en aviones de más de 2 250 kg**

Reducir, con la contribución de todos los Estados, el número de accidentes por RE de la Región SAM en aviones de más de 2 250 kg, de conformidad con las metas que se acuerden en el plan de seguridad operacional de la Región SAM.

16. **Reducción del número de accidentes por RE en aviones de 2 250 kg, o menos**

Reducir, con la contribución de todos los Estados, el número de accidentes por RE de la Región SAM en aviones de 2 250 kg, de conformidad con las metas que se acuerden en el plan de seguridad operacional de la Región SAM.

17. **Promulgación de leyes sobre protección de las fuentes de información de seguridad operacional**

Producir y promulgar leyes de salvaguarda que garanticen el uso apropiado y la protección de la información de seguridad operacional, a fin de facilitar su continua disponibilidad en apoyo de las estrategias para mejorarla, siguiendo las directrices al respecto contenidas en el Anexo 19 de la OACI.

C. En materia de fortalecimiento institucional

18. **Revisión y actualización de la legislación relativa a la organización de las autoridades de aviación civil y de investigación de accidentes de aviación**

- *Revisar y actualizar la legislación aeronáutica en armonía con los requisitos que demanda la implantación eficaz del sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional, incluyendo disposiciones que permitan a las autoridades aeronáuticas actuar con independencia y autonomía administrativa, financiera y organizacional para que alcancen un adecuado nivel de fortaleza institucional.*
- *Adoptar un estatuto o instrumento legal similar que disponga que las autoridades aeronáuticas estén encabezadas por un director y un consejo de administración u órgano colegiado semejante, y que concentre todas las disposiciones concernientes a su establecimiento, organización, requisitos, atribuciones y funcionamiento.*

19. **Autonomía e independencia del director de la autoridad de aviación civil o autoridad de investigación de accidentes de aviación para desempeñar sus competencias libre del poder político**

- *Afianzar la estabilidad e independencia del director estableciendo que su nombramiento tenga una duración de ocho años o más en todos los Estados.*
- *Disponer que el director sea seleccionado y nombrado por los miembros del consejo de administración u órgano colegiado semejante, que su destitución sea imposible salvo por motivos legalmente prescritos., que no pueda ocupar otros cargos en el gobierno, que el nombramiento no sea renovable y que la independencia sea un requisito formal para el nombramiento.*

20. **Autonomía e independencia de los miembros del consejo de administración de la autoridad de aviación civil o autoridad de investigación de accidentes de aviación para desempeñar sus funciones libres del poder político**
- *Asegurar la estabilidad e independencia de los miembros del consejo de administración u órgano colegiado semejante, estableciendo que los nombramientos tengan una duración de ocho años o más en todos los Estados.*
 - *Disponer que sean nombrados por el director de la autoridad, que su destitución sea imposible salvo por motivos legalmente prescritos., que no puedan ocupar otros cargos en el gobierno, que los nombramientos no sean renovables y que la independencia sea un requisito formal para los nombramientos.*
21. **Independencia de la autoridad de aviación civil o autoridad de investigación de accidentes de aviación formalmente establecida y sin obligaciones en su relación con el gobierno y el parlamento**
- *Establecer formalmente la independencia de las autoridades de aviación civil y de investigación de accidentes de aviación en todos los Estados.*
 - *Estipular que las autoridades no tengan obligaciones formales frente al gobierno y el parlamento y determinar que ningún organismo, aparte de un tribunal, pueda revocar las decisiones donde tienen competencia exclusiva.*
22. **Autonomía financiera y organizacional de la autoridad de aviación civil o autoridad de investigación de accidentes de aviación**
- *Establecer que la fuente del presupuesto de la autoridad provenga exclusivamente de las tarifas aplicadas a la industria regulada, que el presupuesto sea controlado sólo por la autoridad y que ésta sea quien decide sobre su organización interna y se encargue de la política de su personal en todos los Estados.*
 - *Asegurar que el personal profesional de la autoridad tenga un nivel de competencia semejante o superior al del personal de la industria que deba fiscalizar o con el que deba actuar, así como un nivel remunerativo superior, a fin de afianzar su idoneidad e independencia.*
23. **Afianzamiento de las competencias reguladoras de la autoridad de aviación civil**
Establecer que solamente la autoridad de aviación civil es el órgano competente para la regulación en el dominio que le concierne, liberada de funciones de provisión de servicios o de investigación de accidentes e incidentes de aviación que no le corresponden, en todos los Estados.

D. En materia de protección del medio ambiente

24. **Reducción al máximo posible de la afectación de la población al ruido producido por las aeronaves**
- *Establecer políticas para atenuar el ruido proveniente de la aviación civil en los aeródromos y zonas aledañas y promover medidas operacionales y reglamentos que logren un equilibrio entre las operaciones aéreas en los aeródromos y la calidad de vida de las poblaciones colindantes.*
 - *Promover la emisión e implantación de normas y procedimientos para atenuar el ruido proveniente de las pruebas de motores en tierra y la implantación de normas de certificación de las aeronaves en cuanto al ruido.*
 - *Propiciar la implementación de tecnologías para optimizar las operaciones aéreas y que permitan trabajar con aeronaves más silenciosas y de tecnología avanzada (Tipos III y IV), y propiciar la renovación gradual de las aeronaves que operan en la región por aeronaves más silenciosas.*

25. **Limitación o reducción al máximo posible del impacto de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local**
- *Promover la adopción de medidas que disminuyan las emisiones de los motores que afectan la calidad del aire local (partículas de materiales, óxidos nitrosos, entre otros).*
 - *Promover la emisión e implantación de normas locales referentes a la certificación de aeronaves en relación con las emisiones de los motores.*
 - *Propiciar la renovación gradual de las aeronaves que operan en la región por aeronaves de mayor tecnología y de menores emisiones.*
26. **Limitación, reducción al máximo posible o compensación del impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero por la aviación en el clima regional y mundial**
- *Promover el estudio y la investigación de los efectos de los gases de efecto invernadero sobre el clima local, regional y mundial.*
 - *Propiciar la elaboración, emisión y actualización de planes de acción para la reducción de CO₂ (las actualizaciones deben hacerse y enviarse a la OACI cada tres años).*
 - *Promover la adopción de un sistema de inventario o contabilización de las emisiones provenientes de la aviación civil mediante la implantación de sistemas de medición, reporte y verificación (MRV).*
 - *Crear capacidades en los Estados para que puedan asumir las responsabilidades inherentes a la participación en el esquema de compensación o reducción de las emisiones de carbono proveniente de la aviación internacional (CORSIA).*
27. **Desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil en relación con la calidad del medio ambiente en todos los Estados SAM**
- *Llevar a cabo estudios e investigaciones que permitan a las autoridades de aviación civil adquirir un amplio conocimiento de los impactos de la aviación sobre el medio ambiente.*
 - *Promover la planificación, remodelación o construcción de aeropuertos más verdes, con diseños y arquitectura que permitan la ventilación e iluminación natural, que utilicen energías renovables, vehículos eléctricos y agua ecológicamente tratada, considerando también la recuperación de áreas afectadas y la reforestación de flora endémica.*
 - *Asegurar que la planificación del uso del suelo en las proximidades de los aeropuertos sea efectivamente compatible con la actividad aeronáutica y no ponga en riesgo ni a las aeronaves ni a las comunidades aledañas.*
 - *Lograr la mayor compatibilidad posible entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente.*
