



Organización de Aviación Civil Internacional

Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

Sexta Reunión del Subgrupo del GREPECAS de Aeródromos y Ayudas Terrestres/
Planificación Operacional de los Aeródromos (AGA/AOP/SG/6)

San José, Costa Rica, 23 al 27 de junio de 2008

AGA/AOP/SG/6-NE/20

16/05/08

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

Asuntos Administrativos

6.4 Actividades Regionales y Globales de la OACI en el Campo de AGA

ASUNTOS ADMINISTRATIVOS

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En la presente nota de estudio, se señalan las principales actividades a desarrollarse en el ámbito AGA en los próximos años, tanto en la Sede de Montreal como en las Regiones (CAR/SAM), así como otros aspectos de interés relacionados con aeródromos.

Referencias:

- Programa 2008 de Actividades (Reuniones-Seminarios-Cursos-Talleres) de la Oficina NACC;
- Programa 2008 de Actividades (Reuniones-Seminarios-Cursos-Talleres) de la Oficina SAM;
- 36° Periodos de Sesiones de la Asamblea, 18-28 Septiembre 2007; y
- A36-WP/169 de 12 septiembre de 2007, de ACI.

1. Introducción

1.1 En el 36° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, el Consejo presentó sus Informes anuales correspondientes a 2004, 2005 y 2006, y un Informe suplementario sobre las actividades del primer semestre de 2007, sobre los acontecimientos más significativos en esos períodos.

1.2 Uno de los aspectos sobresalientes del resumen presentado a la Asamblea, fue lo referido al crecimiento de la aviación civil mundial, donde se destaca que el número total de pasajeros a escala mundial aumentó en un 6.2 % anual, en promedio, es decir que el número real de pasajeros por año se incrementó de 1,900 millones a 2,100 millones. Previéndose una tasa de crecimiento anual de 4.6% hasta 2005, donde se llegaría a un número total de pasajeros de 4,500 millones.

1.3 Esta situación genera nuevos retos para los Estados y las organizaciones de transporte aéreo, por lo que ya desde el 35° periodo de sesiones, la OACI intensificó su liderazgo de manera focalizada y previsor, guiada por los principios de: implantación actuación, resultados y transparencia, que permitieron la transición hacia una organización basada en la actuación y orientada a los resultados.

1.4 En lo que respecta a la seguridad operacional, en la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil (marzo de 2006) convocada por OACI, se acordó una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación en el siglo XXI, se destacó la importancia crítica de la transparencia y el intercambio de información sobre seguridad operacional, como principios fundamentales de un sistema de transporte aéreo seguro. Como consecuencia se han generado una serie de actividades e iniciativas hacia la conformación de una Agenda intensa tanto para la Dirección de Navegación Aérea de la OACI, así como para las Oficinas Regionales de OACI, con el objeto de optimizar y armonizar los procedimientos relativos a la seguridad operacional desde una perspectiva sistémica. En esta perspectiva, a continuación se describen las actividades correspondientes al ámbito AGA, tanto a nivel global y regional.

2. **Programas de Eventos Internacionales OACI 2008 – 2009 - 2010**

2.1 **OACI - Sede Montreal**

2008

Comisión de Aeronavegación

- 177° Sesión 14 de enero – 14 de marzo
- 178° Sesión 14 de abril – 13 de junio
- 179° Sesión 6 de octubre – 5 de diciembre

2009

Comisión de Aeronavegación

- 180° Sesión 19 de enero – 20 de marzo
- 181° Sesión 4 de mayo – 3 de julio
- 182° Sesión 21 de septiembre – 20 de noviembre

2010

Comisión de Aeronavegación

- 183° Sesión 11 de enero – 12 de marzo
- 184° Sesión 12 de abril – 18 de junio
- 185° Sesión 18 de octubre – 17 de diciembre

2.2 **OACI – Regiones CAR/SAM (AGA)**

2008

- GREPECAS/15 Río de Janeiro, Brasil, 13-17 octubre
- 7° Reunión del Grupo de Pronósticos de Tráfico de las Regiones CAR/SAM Río de Janeiro, Brasil, TBD.
- Seminario/Taller sobre Planes de Emergencia de Aeropuertos y COE Caribe del Este, Octubre

- Sexta Conferencia Internacional sobre Prevención de Peligro Aviario/Fauna (CARSAMPAF/6) Brasilia, Brasil, 17-21 noviembre
- Seminario sobre mantenimiento pavimentos México D.F., octubre

2009

- III Diplomado Internacional en Planeación, Interdisciplinaria Urbano-Ambiental para Aeropuertos México D.F., junio
- VII Diplomada Internacional en Ingeniería y Certificación de Aeropuertos México D.F., mayo - septiembre

3. **Otras materias de interés**

3.1 **Implantación del SMS en los Estados y Territorios**

3.1.1 En la Conferencia de directores Generales de Aviación Civil celebrada en 2006, hubo el compromiso de los participantes a reforzar el marco de seguridad operacional de la aviación mundial mediante el ejercicio de la vigilancia de la seguridad operacional cumpliendo plenamente con los SARPs de la OACI, la implantación del SMS y la elaboración de soluciones sostenibles de seguridad operacional. Asimismo, de acuerdo al compromiso asumido en publicar los resultados del USOAP en el sitio Web público de la OACI, 93 estados dieron su consentimiento para hacer pública la información de auditoria pertinente.

3.2 **Seguridad de la aviación**

3.2.1 En lo que respecta a la seguridad de la aviación, las estadísticas de los últimos años indican que el sistema de transporte aéreo mundial sigue siendo seguro. El Programa universal OACI de auditoria de la seguridad de la aviación (USAP), creado en 2002, ha mejorado visiblemente la seguridad de la aviación mundial. En 2006, los equipos de auditoria de la seguridad de la aviación realizaron 46 auditorias, elevándose así a 174 el número total de Estados auditados, muy cerca de cumplir el objetivo de auditar a los 190 Estados para finales de 2007. Se realizaron además 86 visitas de seguimiento para validar la aplicación de los planes de acción de los Estados.

3.3 **Protección del medio ambiente**

3.3.1 Otro sector importante en el que la OACI ha ejercido un fuerte liderazgo es la protección del medio ambiente. Las cuestiones ambientales forman parte de la planificación y las acciones de las partes interesadas de la aviación mundial, a partir de la reunión del Comité sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación del Consejo (CAEP/79), en febrero de 2007.

3.3.2 Entre otros logros de la CAEP/7, se introdujeron objetivos de mediano y largo plazos en la elaboración de tecnologías para controlar los óxidos de nitrógeno (NOx), facilitando de esta manera a la industria con objetivos más claramente definidos y un horizonte de planificación a más largo plazo. Asimismo, la CAEP/7 realizó estudios adicionales sobre los beneficios ambientales de los procedimientos operacionales y propuso orientaciones sobre las mejores prácticas para evaluar y medir las emisiones generadas en los aeropuertos.

3.4 **Eficiencia**

3.4.1 Un tema de desarrollo importante de los últimos años fue el relativo a mejorar la eficiencia de las operaciones del transporte aéreo, con la consiguiente reducción de los gases del efecto invernadero, que fue aprobado por el Consejo de la OACI en noviembre de 2006, en el documento revisado Plan Mundial de la Navegación Aérea. La OACI ya ha integrado los diversos elementos del plan mundial en su plan de actividades, que pone énfasis en la implantación de sistemas armonizados de gestión de tránsito aéreo, las mejoras de la eficiencia basadas en la actuación y una mejor interrelación entre la OACI y sus Oficinas Regionales.

3.5 **Continuidad**

3.5.1 Un aspecto importante que destacar en el ámbito de la continuidad es la elaboración de un plan de contingencias de la OACI para una potencial pandemia de gripe aviaria, en cooperación con la Organización Mundial de la Salud y participantes de la industria, cuyo objetivo último es el desarrollo de un programa de gestión de riesgos de enfermedades pandémicas armonizado a escala mundial.

3.6 **Imperio de la Ley**

3.6.1 En lo que respecta a los asuntos jurídicos, la OACI se mantuvo activa en la elaboración y actualización del derecho aéreo, acorde con la evolución de las necesidades de la comunidad de la aviación civil internacional. Se creó un Subcomité especial del Comité jurídico para preparar uno o más proyectos de instrumentos para afrontar las amenazas nuevas y emergentes a la aviación civil.

3.7 **Cooperación técnica**

3.7.1 El Programa de Cooperación técnica de la OACI creció notablemente, con el apoyo de los países receptores y donantes que depositan su confianza en los servicios neutrales, eficientes y eficaces en función de los costos de la Dirección de cooperación técnica de la OACI.

3.8 **Vigilancia normativa y Sistemas de la Gestión de la Seguridad Operacional en los Aeropuertos (ACI)**

3.8.1 El Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) sobre las conclusiones presentadas en la Asamblea sobre el bajo nivel de implantación de los requisitos de certificación de aeródromos en todo el mundo, expuso en su intervención, que para revertir esta situación, trabaja con los aeropuertos a efectos de fomentar que los explotadores aeroportuarios, junto con sus reglamentadores, se concentren en la certificación de aeropuertos como altamente prioritaria. Asimismo, reconoce la necesidad de reglamentación de los aeropuertos, pero pide formas de reglamentaciones coherentes y justas.

3.8.2 Con relación a la encuesta e informe de la Secretaría de la OACI sobre el nivel de implantación de los requisitos de certificación de aeródromos; aunque sólo 87 Estados contratantes respondieron, el estudio, según ACI, proporciona valiosa información sobre el nivel de implantación. Si bien es alentador observar que más de 400 aeropuertos internacionales han sido certificados y que más de 250 están implantando sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS), estas cifras están muy por debajo de los 1280 aeropuertos internacionales en el mundo incluidos en los planes regionales de navegación aérea de la OACI. ACI está elaborando una lista de verificación de implantación de SMS así como una guía de mejores prácticas SMS que se completará para comienzos de 2008.

3.8.3 En las conclusiones de su presentación, enfatizó que la seguridad operacional en los aeropuertos debería ser objeto de un continuo proceso de mejora, utilizando un sistema de gestión de la seguridad operacional formal.

3.8.4 Los Estados contratantes de la OACI, organizaciones internacionales y sus miembros (especialmente líneas aéreas, aeropuertos y autoridades de control de tránsito aéreo) deberían trabajar en conjunto, a través de las divisiones tradicionales de responsabilidad, para implantar tales sistemas en todos los aeropuertos.

3.8.5 Los explotadores aeroportuarios tienen responsabilidad particular en cuanto a la seguridad operacional en las áreas de movimiento. No obstante, no todos los incidentes se les notifican actualmente, y sin dicha notificación, consolidada a nivel del aeropuerto, es difícil elaborar un panorama completo de los riesgos encontrados, para reducirlos en el futuro. Según ACI, esto parece ser un problema particular en cuanto a la comunicación por las líneas aéreas y servicios de escala de los incidentes que han tenido lugar en áreas arrendadas, incluyendo partes de la plataforma en algunos aeropuertos.

3.8.6 Por lo que recomienda a la OACI, inste a los Estados a formular disposiciones normativas que obliguen a los operadores de aeronaves y a los servicios de escala a notificar todos los incidentes y accidentes que ocurran en los aeropuertos a las autoridades apropiadas y a los explotadores aeroportuarios. ACI apoya la recopilación confidencial (“privilegiada”), y “sin culpa” de los datos, y está de acuerdo con el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la protección de la información de los sistemas de recopilación de datos de seguridad operacional. Este enfoque debería aplicarse a las operaciones aeroportuarias y de servicios de tierra así como a las operaciones de vuelo.

4. **Discusión**

4.1 Los temas descritos consideran importantes aspectos que deben ser estudiados, discutidos y gestionados al interior de las administraciones de aviación civil en lo correspondiente al ámbito AGA.

5. **Acción sugerida**

5.1 Se invita a la Reunión a tomar nota, revisar y comentar la presente nota de estudio.