



ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

PLENARIA

Cuestión 10: Elección de los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo

**CANDIDATURA DE ECUADOR
AL CONSEJO DE LA OACI**

(Nota presentada por Ecuador)

RESUMEN

En la presente nota de estudio se hace una descripción de la infraestructura y servicios aeronáuticos del Ecuador, y los avances que el Estado ecuatoriano ha alcanzado y desarrollado en beneficio de la aviación comercial a nivel subregional, regional y mundial, al presentar su candidatura en el Grupo III de la elección del Consejo de la OACI para el próximo trienio.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La República del Ecuador mediante la presente nota de estudio realiza una exposición de motivos para presentar su candidatura para ser miembro del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en el Grupo 3 de la elección, que tendrá lugar durante el 36º período de sesiones de la Asamblea.

1.2 La postulación de la República del Ecuador está respaldada por los países y territorios de América Latina y del Caribe, miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, es decir, Argentina, Aruba (Países Bajos), Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

1.3 El Ecuador es un Estado contratante de la OACI desde el 20 de agosto de 1954, y participa también dentro del Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional Latinoamericana, y ha dado un impulso decisivo al desarrollo de la infraestructura aeronáutica, consecuente con una política aerocomercial que fomenta el crecimiento de la aviación civil en forma sustentable, eficiente y segura. Para ello, ha transformado los aeropuertos nacionales en verdaderos sistemas aeroportuarios, mediante la interconexión de los ejes multimodales del transporte, que ha mejorado la competitividad, y estimulado la inversión, con los consiguientes efectos multiplicadores.

¹ Versión en español proporcionada por Ecuador.

2. INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA DEL ECUADOR AL SERVICIO DE LA AVIACIÓN CIVIL

2.1 Con una renovada política de Estado, los principales aeropuertos del Ecuador fueron concesionados a la inversión privada, lo que ha contribuido a contar con modernos aeropuertos certificados con parámetros OACI y con equipos de última generación, como es el caso del aeropuerto de Guayaquil, que recibió una inversión de \$35 844 920 EUA. Asimismo, se encuentra en ejecución la construcción del nuevo aeropuerto de Quito, con una inversión de alrededor de \$560 000 000 EUA, así como dos aeropuertos regionales, que son el de Santa Rosa, en la zona fronteriza con el Perú, y el de Tena, en la amazonia ecuatoriana, que servirán de eje y conectividad con Brasil, Colombia y Perú, cuyas infraestructuras aeroportuarias superan los \$100 000 000 EUA.

2.2 La imprescindible necesidad de la integración aerocomercial regional del Pacífico con el Atlántico es impulsada por el Ecuador con la implementación del Eje Multimodal que une la ciudad ecuatoriana de Manta con las ciudades brasileñas de Manaus, Santarém y Belén.

2.3 El Ecuador ha hecho significativas inversiones en instalaciones de radares en los aeropuertos de Quito y Guayaquil que cubren la totalidad de las rutas nacionales e internacionales del Ecuador y se está instalando un nuevo radar en la región amazónica ecuatoriana, a un costo de \$5 000 000 EUA.

3. NUEVA POLÍTICA DE AVIACIÓN CIVIL

3.1 El Ecuador asigna prioridad a la seguridad operacional, a cuyo efecto introdujo reformas a la Ley de Aviación Civil como medida sustancial para el crecimiento aeronáutico, al tiempo que las armonizó con las regulaciones técnicas de la autoridad aeronáutica y con sus procedimientos, todo lo cual representa un logro muy importante para el establecimiento de un marco adecuado de vigilancia de la seguridad.

3.2 Con iguales objetivos, adoptó metódicamente los procedimientos SARPS y funciones relacionadas con la seguridad operacional, brindando regularidad y eficiencia a la navegación aérea. Además, está involucrado en el Programa de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional y los Sistemas de gestión SMS.

4. EJECUCIÓN DEL PLAN NACIONAL DE NAVEGACIÓN AÉREA

4.1 La ejecución del Plan Nacional constituye un significativo aporte a la comunidad aeronáutica internacional al contar en territorio ecuatoriano con un óptimo sistema de radioayudas de navegación y sistemas radar con cobertura nacional, así como de nuevos centros de control que operan con modernas tecnologías de comunicaciones, radio enlaces terrestres, y red satelital que integra a los Estados regionales CAR/SAM.

4.2 Igualmente, se ha efectuado la ampliación de las redes VISAT y REDIG, como también los sistemas de vigilancia con capacidad modo S.

4.3 El Ecuador ha hecho inversiones significativas para el mejoramiento de los sistemas automáticos de meteorología aeronáutica, implementación de sistemas modernos AIS, y ejecución de los nuevos procedimientos de aproximaciones RNAV y GNSS, entre otros.

4.4 En apoyo a los lineamientos establecidos por la OACI en lo referente a la capacitación y entrenamiento de personal aeronáutico, el Ecuador imparte cursos internacionales a través del Instituto

Superior Técnico de Aviación Civil, reconocido por la Organización como el único centro oficial de capacitación AVSEC/OACI de la Región.

4.5 La gestión de tránsito aéreo ha sido fortalecida con el establecimiento del Aseguramiento de la Calidad, actividad que se encuentra en pleno desarrollo, especialmente en la formación de personal ATC, que contribuye a fortalecer una cultura de seguridad del sistema operacional. De esta forma el Ecuador garantiza servicios de calidad que permiten operaciones aéreas seguras y eficientes.

4.6 Ha realizado la reorganización estructural de las unidades de certificación, vigilancia continua y operaciones de la aeronáutica ecuatoriana, mediante un sistema de seguridad operacional integrado, que responde a las reales demandas de control y fiscalización en las áreas del personal aeronáutico, operación de aeronaves y aeronavegabilidad, con una inversión en sistemas informáticos y equipamiento de aproximadamente \$1 500 000 EUA.

5. **CONCLUSIÓN**

5.1 Sustentado en lo expuesto, el Ecuador presenta su candidatura para ser miembro del Consejo de la OACI en la Parte 3 de la elección para el próximo trienio, posición desde la cual aspira a contribuir con la mayor responsabilidad a los grandes objetivos internacionales orientados al desarrollo seguro, sistemático y multiplicador de la aviación civil regional y mundial.

— FIN —