



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

**NOTA DE INFORMACIÓN**

NACC/DCA/5 — NI/02  
24/03/14

**Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe  
(NACC/DCA/5)**

Puerto España, Trinidad y Tabago, 28 al 30 abril de 2014

**Cuestión 2 del**

**Orden del Día:**

**Seguimiento a las conclusiones de reuniones NACC/DCA previas**

**RESULTADOS DEL 38° PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA DE LA OACI**

(Presentada por la Secretaría)

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	
Esta Nota de Información reporta los resultados del 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI.	
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	Esta Nota de Información se refiere a todos los Objetivos Estratégicos.
Referencia:	• Resoluciones Adoptadas por la Asamblea

**1. Introducción**

1.1 1,845 participantes de 184 Estados Miembros y 54 Delegaciones Observadoras ayudaron a que la Asamblea 38 de la OACI fuera la más grande de la historia. Ministros de los Gobiernos participantes y Oficiales de Aviación Civil discutieron asuntos globales críticos en la OACI por dos semanas, muchos de los cuales se espera que impacten en cómo los Estados y los explotadores de forma conjunta gestionen el crecimiento proyectado de al menos el doble del tráfico del transporte aéreo para el 2030. Se formularon un total de 30 Resoluciones por la Asamblea, las cuales están contenidas en el **Apéndice**.

**2 Visión y Misión de la OACI**

2.1 Visión: Alcanzar el crecimiento sustentable del sistema global de aviación.

2.2 Misión: La Organización de Aviación Civil Internacional es el foro mundial de los Estados para la aviación civil internacional. La OACI desarrolla políticas, normas, realiza auditorías de cumplimiento, elabora estudios y análisis, provee asistencia y construye la capacidad de la aviación mediante la cooperación de los Estados miembros y los interesados.

**3. Objetivos Estratégicos de OACI 2014-2016**

3.1 Como el foro global para la cooperación entre sus Estados miembros y la comunidad de aviación mundial, la OACI establece y hace evolucionar las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) para el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional. Actualmente, hay más de 10,000 Normas y disposiciones contenidas en los Anexos de la OACI y al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

3.2 En su misión continua de apoyar y permitir una red de transporte aéreo global que cumpla o rebase el desarrollo social y económico y necesidades de conectividad más amplias de los negocios globales y de los pasajeros, y reconociendo la clara necesidad de anticipar y gestionar que la capacidad del transporte aéreo global se dupliquará hacia 2030 sin impactos adversos innecesarios en la seguridad operacional, eficiencia, conveniencia y performance medioambiental del sistema, la OACI ha establecido cinco Objetivos Estratégicos integrales.

#### **Seguridad Operacional**

Mejorar globalmente la seguridad operacional. Este objetivo estratégico está enfocado primordialmente en las capacidades regulatorias de vigilancia de los Estados. El Plan Global de Seguridad Operacional (GASP) establece las actividades clave para el trienio.

#### **Capacidad y eficiencia de la navegación aérea**

Aumentar la capacidad y mejorar la eficiencia global del sistema de aviación civil. Aunque funcional y organizacionalmente independiente de la Seguridad Operacional, este Objetivo Estratégico se enfoca primordialmente en modernizar la infraestructura de navegación aérea y de los aeródromos desarrollando nuevos procedimientos para optimizar el desempeño del sistema de aviación.

#### **Seguridad de la aviación y facilitación**

Mejorar globalmente la seguridad de la aviación y la facilitación. Este Objetivo Estratégico refleja la necesidad del liderazgo de la OACI en la seguridad de la aviación, la facilitación y los asuntos de fronteras relacionados con la seguridad de la aviación.

#### **Desarrollo económico del transporte aéreo**

Fomentar el desarrollo de un sólido y económicamente viable sistema de aviación civil. Este Objetivo Estratégico refleja la necesidad de liderazgo de la OACI en la armonización del marco de referencia del transporte aéreo enfocado en políticas económicas y actividades de apoyo.

#### **Protección del medio ambiente**

Minimizar los efectos ambientales adversos de la actividad de la aviación civil. Este Objetivo Estratégico promueve el liderazgo de la OACI en todas las actividades relacionadas con el medio ambiente y es consistente con las políticas de protección del medio ambiente y prácticas del sistema de OACI y de Naciones Unidas.

## **4 Asamblea 38 de la OACI: Resumen de los resultados más relevantes**

### ***Planificación global de la OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea: la seguridad operacional continúa como primordial***

4.1 En el campo de la seguridad operacional, la Asamblea 38º período de sesiones de la OACI respaldó enérgicamente la primera edición del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y la cuarta edición del Plan mundial de navegación aérea (GANP) para que sirvan de orientación estratégica mundial para la seguridad operacional y la navegación aérea, respectivamente, y reiteró que el primer compromiso y guía global de la aviación es el de reducir la tasa y el número de accidentes a nivel mundial.

4.2 La revisión del GASP da un claro mandato a la OACI de continuar llevando mayor transparencia, colaboración y sensibilidad en la Mejora de la seguridad operacional, mediante el análisis en tiempo real, los ciclos de notificación y una mayor rendición de cuentas a nivel regional. También envía un claro mensaje de que la colaboración y la asociación del amplio sector en el transporte aéreo ante los retos de la seguridad operacional son esenciales para obtener resultados positivos.

4.3 Basado en el amplio respaldo recibido por la Asamblea, la OACI impulsará más estos esfuerzos en los años venideros mediante un compromiso más intenso con todos los actores regionales y la protección y compartición sensible - donde proceda- de información crítica de seguridad operacional.

## **5. Capacidad y eficiencia de la navegación aérea**

5.1 El GANP permitirá a la OACI para que de forma práctica y flexible realice la largamente buscada meta de un sistema de navegación aérea globalmente armonizado. Con su extensamente detallado Plan mundial de mejoras por Bloques del sistema de aviación (ASBU), el GANP revisado brinda niveles sin precedentes de transparencia y certeza de planificación a los Estados, a los grupos regionales de implementación, proveedores de servicio, usuarios del espacio aéreo y la industria de la aviación. El GANP brinda una clara guía sobre los objetivos operacionales requeridos y las normas necesarias en que se apoyan para los próximos 15 años, sin mencionar las tecnologías específicas, los procedimientos y las aprobaciones regulatorias en que éstas estarán basadas.

5.2 La Asamblea exhorta a los Estados, los Grupos regionales de planificación y ejecución, (PIRG), y la industria de la aviación a utilizar la orientación proporcionada en el GANP sobre actividades de planificación e implementación que establece prioridades, metas e indicadores consistentes con objetivos globalmente armonizados tomando en cuenta necesidades operacionales así como las guías del GANP como una medida operacional eficiente para la protección del medio ambiente, y proporcionar información oportuna a la OACI y entre ellos sobre el estado de ejecución del GANP, incluyendo las lecciones aprendidas de la implementación de sus disposiciones.

## **6. Seguridad de la Aviación y Facilitación**

6.1 Al respaldar las Decisiones del Consejo sobre la seguridad de la aviación y la facilitación, la Asamblea confirmó el énfasis de la OACI en alcanzar un mayor equilibrio entre medidas de control efectivas y un sistema amplio de conectividad y eficiencia. La priorización del gerenciamiento del riesgo, el reconocimiento mutuo de medidas de seguridad de la aviación equivalente y otros principios claves, servirá ahora como componentes fundacionales para las futuras discusiones de seguridad de la aviación y la facilitación de la OACI.

6.2 Los Estados miembros de la OACI más que reconocieron los avances hechos desde la Asamblea 37 en cuanto al mejoramiento de la seguridad de la aviación civil, sobre todo mediante el fortalecimiento de las SARPS del Anexo 17 relacionadas con la carga aérea, el suministro de asistencia y cooperación en todas las regiones y la terminación del segundo ciclo del Programa Universal de Auditoría de Seguridad de la Aviación de la Organización (USAP).

6.3 La Asamblea también respaldó las nuevas directivas en las áreas de seguridad de la aviación y facilitación, tales como el Enfoque de Monitoreo Continuo (CMA) a las auditorías de seguridad de la aviación y la estrategia al nuevo Programa de Identificación de Viajeros de OACI. Sobre todo, los resultados de la Asamblea reforzaron que el éxito de la seguridad de la aviación y la facilitación debe construirse basado en una cooperación internacional mejorada.

## **Desarrollo Económico del Transporte Aéreo**

7.1 La Asamblea respaldó el nuevo Objetivo Estratégico de la OACI orientado al desarrollo económico del transporte aéreo. De igual forma respaldó las recomendaciones entregadas por la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6) y el futuro plan de trabajo de la Organización en las áreas de pronóstico, análisis económico y estadístico.

7.2 Consecuentemente, la OACI tendrá un mandato más fuerte para el actual trienio para liderar el desarrollo de una visión a largo plazo de liberalización, un marco de referencia regulatorio mundial y una guía de política relacionada. Clave para estos esfuerzos será el desarrollo de acuerdos internacionales para facilitar la liberalización de acceso a los mercados, la propiedad y control de los transportistas aéreos y de los servicios de carga aérea.

7.3 El desarrollo de principios fundamentales para la protección del consumidor fue reconocido por la Asamblea como una prioridad posterior para la OACI, así como fue el desarrollo de guías sobre el impacto de impuestos y cargas sobre el transporte aéreo. La Organización también fue instruida para que suministre guías sobre financiamiento y fondos para el desarrollo de la infraestructura aeronáutica; las funciones de vigilancia de la seguridad operacional; la seguridad de la aviación y la economía; así como mecanismos de incentivos para apoyar la oportuna implementación de mejoras por bloques del sistema de aviación.

## **8. Protección del Medio Ambiente**

8.1 En el área de la protección del medio ambiente, la Asamblea reconoció los tremendos avances realizados por la OACI en el último trienio, y reafirmó las aspiraciones de metas colectivas acordando una estrategia integral para dar avance a todos los elementos de la canasta de medidas, a saber tecnología, operaciones y combustibles alternativos, y establecer en lo sucesivo un muy ambicioso programa de trabajo para aumentar la capacidad y asistencia a los Estados en el desarrollo e implementación de sus planes de acción para reducir las emisiones.

8.2 El desarrollo de una nueva norma para el ruido de las aeronaves fue claramente aceptada por la Asamblea, y los trabajos subsiguientes hacia el establecimiento robusto en particular de normas sobre emisiones de CO<sub>2</sub> por parte de la Asamblea 39 en el 2016 fue totalmente exaltada. Los logros de la OACI referentes a las herramientas ambientales fueron de igual forma apoyadas, sobre todo respecto a la herramienta de Estimación del Ahorro de Combustible (IFSET), la cual facilita la evaluación de los beneficios ambientales en las mediciones operacionales. De igual forma, fue fuertemente respaldado el trabajo continuo de la OACI para ayudar en una implementación más amplia de combustibles sustentables alternativos.

8.3 La remisión de los Planes de acción de los Estados, que representan más del 80% del tráfico internacional durante el último trienio, fue reconocida como un logro significativo por la Asamblea. La OACI también recibió por separado fuertes señales de apoyo por este trabajo, mediante anuncios de asistencia financiera relacionada por parte de la Facilidad Ambiental Global y de la Unión Europea (UE).

## 9. Desarrollos Legales

9.1 En el área legal, la Asamblea adoptó una resolución para promover la ratificación del Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing del 2010. Estos dos nuevos tratados han ampliado y fortalecido el régimen global de la seguridad de la aviación para encarar las nuevas amenazas emergentes.

9.2 La Asamblea adoptó también otra resolución para promover la ratificación e instar la adopción universal de la Convención de Montreal de 1999, de manera que se puedan alcanzar todos los beneficios de su implementación. Este instrumento moderniza el régimen legal referente a la responsabilidad de las líneas aéreas y facilita el uso de documentos digitales de transporte aéreo.

## 10. La Asamblea elige un Nuevo Consejo para un período de 3 años

10. Grupo I – (Estados de principal importancia en el transporte aéreo) – Alemania\*, Australia\*, Brasil\*, Canadá\*, China\*, Estados Unidos\*, Federación Rusia\*, Francia\*, Italia\*, Japón\* y Reino Unido\*.

10.2 Grupo II – (Estados que hacen las contribuciones más grandes a la prestación de facilidades internacionales a la navegación aérea civil) – Arabia Saudita\*, Argentina\*, Egipto\*, España\*, India\*, México\*, Nigeria\*, Noruega, Portugal, Singapur\*, Sudáfrica\*, y Venezuela.

10.3 Grupo III – (Estados que aseguran la representación geográfica) – Bolivia, Burkina Faso\*, Camerún\*, Chile, Emiratos Árabes Unidos\*, Kenia, Libia, Malaysia\*, Nicaragua, Polonia, República de Corea\*, Republica Dominicana y Republica Unida de Tanzania.

### \*Indica reelección.

10.4 La edición provisional de las resoluciones adoptadas en el 38° período de sesiones de la Asamblea está disponible actualmente en:  
[http://www.icao.int/Meetings/a38/Documents/Resolutions/a38\\_res\\_prov\\_en.pdf](http://www.icao.int/Meetings/a38/Documents/Resolutions/a38_res_prov_en.pdf).

-----

**APÉNDICE**

**RESOLUCIONES ADOPTADAS POR EL 38º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA**

- A38-1 Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares
- A38-2 Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea
- A38-3 Protección de ciertos registros sobre accidentes e incidentes
- A38-4 Protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional para mejorar la seguridad operacional de la aviación
- A38-5 Cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables
- A38-6 Apoyo a la política de la OACI en asuntos de espectro de radiofrecuencias
- A38-7 Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África
- A38-8 Conocimiento del idioma inglés utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas
- A38-9 Sustitución de halones
- A38-10 Reconocimiento de la aprobación de dispositivos de instrucción para simulación de vuelo (FSTD)
- A38-11 Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARSP) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias
- A38-12 Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea
- A38-13 Composición de la Comisión de Aeronavegación y participación en sus trabajos
- A38-14 Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo
- A38-15 Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación
- A38-16 Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación
- A38-17 Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local
- A38-18 Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático
- A38-19 Promoción del Convenio de Beijing y del Protocolo de Beijing de 2010
- A38-20 Promoción del Convenio de Montreal de 1999
- A38-21 Límite del número de mandatos para los cargos de Secretario General y Presidente del Consejo
- A38-22 Presupuestos correspondientes a 2014, 2015 y 2016
- A38-23 Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el Fondo general y los anticipos al Fondo de capital circulante de los Estados que se hayan adherido al Convenio
- A38-24 Cumplimiento por parte de los Estados miembros de sus obligaciones financieras para con la Organización y medidas que han de tomarse respecto a aquellos Estados que no cumplan con las mismas
- A38-25 Incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo
- A38-26 Contribuciones al Fondo general para 2014, 2015 y 2016
- A38-27 Fondo de capital circulante
- A38-28 Enmienda del Reglamento financiero
- A38-29 Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 2010, 2011 y 2012 y examen de los respectivos informes de auditoría
- A38-30 Nombramiento del Auditor externo