

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/A18-NI/12  
04/11/08

### **XVIII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC**

(Santiago de Chile, Chile, 27 al 30 de octubre de 2008)

#### **Cuestión 15 del Orden del Día:**

#### **Plan Estratégico de las Actividades de la CLAC para el período del 1° de enero de 2009 al 31 de diciembre de 2010.**

(Nota informativa presentada por la República de Cuba)

### **LIDERAZGO DE LA OACI**

#### **INTRODUCCIÓN**

1. El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, conocido también como Convenio de Chicago y al cual ya se han adherido 190 Estados, establece en su Artículo 44, que los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para entre otros aspectos lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo.

2. La capacidad de la OACI para realizar su labor con eficacia y como autoridad mundial en asuntos normativos, ha sido reconocida y aceptada por todos los Estados y su liderazgo en este aspecto no ha dado lugar a dudas.

#### **DESARROLLO**

3. Nuestro país ha observado con preocupación, los pronunciamientos realizados en reuniones aeronáuticas a nivel mundial e incluso en documentos oficiales, fundamentalmente algunos vinculados al tema de aeronavegación, donde se plantea la delegación a determinadas instituciones ciertas actividades vinculadas con el desarrollo de normas y procedimientos que son propias de la Organización, según se establece en el Convenio de Chicago.

4. Ejemplo de ellos fue el recién concluido Simposio relativo a la Integración y Armonización de los Programas Next-Gen y SESAR dentro del Concepto Global ATM de la OACI, celebrado en la sede de la OACI, los días 8, 9 y 10 de septiembre de 2008, donde se habló de problemas presupuestarios que dificultaban la labor normativa en función de la cual podría aprovecharse el trabajo de otros organismos como ARINC, EUROCAE, RTCA.

5. También el Doc. 8168 de la OACI, “Procedimientos para los servicios de navegación aérea. Operación de Aeronaves” en su Volumen II, parte III, Sección I, Capítulo II, en el numeral 2.2.1.1 Generalidades, remite a las especificaciones de RTCA/DO 208, EUROCAE ED 72 A, enmendadas por la TSO-C129A de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos o por la ESTO-C 129 A de la Agencia Europea de Seguridad Aérea.

6. Esta solución pudiera traer como consecuencia la aprobación de normas que favorezcan a determinados sectores de la industria o países lo que atentaría con lo establecido en el Artículo 46 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, inciso g) evitar la discriminación entre Estados contratantes.

7. La Declaración y Visión refundida de la OACI, aprobada por el Consejo el 11 de Marzo de 2005, y en sus Objetivos Estratégicos para el período 2005-2010, aprobados por el Consejo el 17 de diciembre de 2004, proporcionan el enfoque de la OACI con respecto a la planificación de actividades, así como las instrucciones futuras que se propone y sus planes de acción y entre las posiciones tácticas actuales que plantea la OACI que es preciso defender, aparece como número uno, el aspecto siguiente: liderazgo en la elaboración, promoción, cumplimiento y auditoría de las normas y métodos recomendados (SARPS) basados en el rendimiento.

#### **Acción sugerida**

8. Incluir en el programa de trabajo de la CLAC para el período 2009 – 2010 el análisis de la situación aquí expuesta y las acciones a desarrollar por la organización a fin de lograr que la OACI cumpla y mantenga su rol protagónico en aras del desarrollo de la aviación civil internacional.