



**Cuarta Reunión Conjunta GREPECAS–RASG-PA y  
Vigésima segunda Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y  
Sudamérica (GREPECAS/22)**

Fase Virtual (Asincrónica, en línea 13 de septiembre al 11 de octubre de 2024)  
Fase Presencial (Lima, Perú, 20 al 22 de noviembre de 2024)

**Cuestión 12 del  
Orden del Día:**

**Otros Asuntos**

**ACTUALIZACIÓN DEL MARCO DE PLANIFICACIÓN NACIONAL DE  
AVIACIÓN DE LA OACI PARA FACILITAR LA PREPARACIÓN  
DE PLANES MAESTROS DE AVIACIÓN CIVIL (CAMP)**

(Presentada por Panamá)

**RESUMEN EJECUTIVO**

En esta nota se identifica el beneficio que conlleva el desarrollo, implementación y seguimiento de un Plan Maestro de Aviación Civil (CAMP) preparado en base a recomendaciones y mejores prácticas de la OACI, para lograr que cada vuelo sea seguro, que se ofrezca movilidad confiable, accesible y fluida, ambientalmente sostenible y que genere prosperidad económica y bienestar social para todos.

Para ayudar a los Estados Miembros a la implementación de estos planes, es necesario que la OACI actualice las guías disponibles y que, a través de campañas de promoción, los Estados capturen los beneficios de contar con estos planes y procedan a implementarlos.

<b>Acción:</b>	Ver sección 4 de esta nota de estudio.
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li><li>• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li><li>• Protección del medio ambiente</li></ul>
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 41va Sesión de la Asamblea de la OACI, 27 de septiembre – 7 de octubre de 2022. <b>A41-WP/149</b></li><li>• Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana de la OACI (RAAC/17), 16 de febrero – 21 de abril 2023.</li></ul>

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 En la pasada 41va Sesión de la Asamblea de la OACI, Bangladesh presentó la nota de estudio #149 sobre “**NECESIDAD DE ORIENTACIONES PARA LA POLÍTICA NACIONAL DE**

**AVIACIÓN (NAP) O EL PLAN MAESTRO DE AVIACIÓN CIVIL (CAMP)”** en la cual invitaba a la Asamblea a:

- a) alentar a la OACI a elaborar textos de orientación sobre la Política Nacional de Aviación (NAP) o el Plan Maestro de Aviación Civil (CAMP);
- b) alentar a la OACI a que preste asistencia a los Estados, según corresponda, mediante webinarios, talleres e instrucción de carácter mundial y regional para mejorar su capacidad de desarrollar y aplicar el CAMP en el marco de la iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB); y
- c) solicitar a la OACI que analice la información que figura en esta nota y que delibere al respecto.

1.2 Al respecto, la Asamblea adoptó la Resolución A41-25 que *señala a la atención* de los Estados contratantes que solicitan cooperación técnica y asistencia técnica las ventajas que pueden derivarse de proyectos bien definidos que se fundamenten en los planes maestros de aviación civil; y también en la misma Resolución instó a los Estados Miembros a incorporar al sector de la aviación en sus planes nacionales de desarrollo dándole más prioridad, con el apoyo de sólidos planes estratégicos para el sector del transporte aéreo y planes maestros de la aviación civil a fin de concretar los ODS<sup>1</sup>.

1.3 En el marco de la capacidad y eficiencia de la navegación aérea, es importante para garantizar inversiones adecuadas tanto para el servicio de la aviación doméstica e internacional, que cada Estado cuente con una visión y estrategia con objetivos claros que orienten estas inversiones. Este marco nacional de planificación de la aviación incluye tanto las políticas nacionales de aviación, así como la planificación maestra de aviación civil.

1.4 La OACI cuenta desde 2019 con un material de orientación relacionado al *Marco Nacional de Planificación de la Aviación* <sup>2</sup>el cual sirve como material de orientación para coordinar las políticas, planes y programas de aviación del Estado. No obstante, el mismo no ha sido actualizado desde 2019, esta solo disponible en inglés en su versión de borrador avanzado no editado.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Sin visión ni estrategia se hace imposible poder cumplir los objetivos estratégicos de la OACI y los ODS y menos consolidar un rumbo que atienda las necesidades sociales y económicas de cada Estado. La experiencia de varios Estados ha demostrado las ventajas y el inmenso valor que brinda contar con políticas y planes maestros de aviación civil bien investigados y sustentados como herramienta para facilitar la asignación y priorización de los recursos.

2.2 Esto ha llevado a algunos Estados de la Región SAM desde la pasada Reunión de Directores de Aviación Civil RAAC/17, a llevar a cabo intercambio de experiencias sobre la preparación de los CAMP y las respectivas políticas, de manera de entender las diferentes formas y mecanismos necesarios para su preparación.

2.3 Reconociendo todas las fortalezas y oportunidades que ofrece la preparación del CAMP, en los intercambios se han identificado varias amenazas a la preparación e implementación de estos, de las cuales se destacan la aceptación de los planes por parte de la comunidad aeronáutica y del resto del Estado,

---

<sup>1</sup> [https://www.icao.int/Meetings/a41/Documents/Resolutions/a41\\_res\\_prov\\_es.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a41/Documents/Resolutions/a41_res_prov_es.pdf)

<sup>2</sup> [https://www.icao.int/secretariat/SecretaryGeneral/SPCP/Documents/ICAO\\_National\\_Aviation\\_Planning\\_Framework\\_2019.pdf](https://www.icao.int/secretariat/SecretaryGeneral/SPCP/Documents/ICAO_National_Aviation_Planning_Framework_2019.pdf)

y la continuidad y relevancia del plan luego de un cambio de administración gubernamental. Este último, es quizás el mayor riesgo a la sostenibilidad de la iniciativa.

2.4 En los intercambios se expusieron también varios mecanismos de preparación del CAMP. Un Estado comentó su experiencia de preparación mediante un modo de abajo-hacia-arriba (bottom-up) en donde se trabajaron diferentes encuestas, entrevistas, mesas de trabajos y foros con diversos actores de la industria para definir una serie de prioridades, estrategias, métodos de medición y rendición de cuentas, todo documentado en un plan que plasmara esa visión de país y una planificación para lograrlo. Otro Estado comentó que su experiencia fue llevada a través de la contratación de un equipo de expertos internacionales que levantaron los datos y prepararon el resultado final que luego fue compartido con la comunidad aérea local (que podríamos llamar modelo de arriba-hacia-abajo o *top-down*).

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 Al realizar un análisis de las discusiones, se concluye que a pesar de que se cuenta en la actualidad con el documento guía de la OACI, así como otras ayudas en la forma de cursos de Planes Maestros de Aviación Civil brindados por la OACI, existe una gran oportunidad de revisar los documentos disponibles en versión borrador para incorporar las experiencias en la preparación de estos planes, así como los mismos han podido mantenerse y ser relevantes a pesar de los cambios que puedan haber en las administraciones.

3.2 Muchos Estados han priorizado en los últimos años la preparación de planes que les permitan atender asuntos relacionados a la seguridad operacional, seguridad de la aviación, aspectos medioambientales y de la navegación aérea, pero estos mismos Estados requieren contar con un marco nacional de planificación de la aviación civil que pueda alinear estos esfuerzos a una meta común y de Estado.

### 4. ACCION SUGERIDA

4.1 Por lo expuesto, se invita a la GREPECAS/22 a:

- a) Solicitar a la Secretaría de la OACI a retomar el documento *Marco Nacional de Planificación de la Aviación* para en conjunto con los Estados, actualice su contenido para que la guía sirva de referencia para la preparación de futuros CAMP, considerando los demás planes que abordan los diferentes objetivos estratégicos de la OACI;
- b) Exhortar a las Oficinas Regionales de la OACI a que, en el marco de la iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB), promuevan en los Estados la preparación y/o revisión de los CAMP, de manera que cada Estado del globo tenga un CAMP, en beneficio del crecimiento sostenible del transporte aéreo a nivel estatal, regional y mundial;
- c) Promover el financiamiento, mediante donaciones entre Estados, organismos multilaterales de desarrollo o inversión privada, de los CAMP en base a las guías revisadas de la OACI.
- d) Solicitar a la OACI que dicha documentación sea publicada en los idiomas oficiales de la organización para facilitar su aplicación en los países beneficiados por la iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB).