



Estrategia

para la
aviación civil
internacional
en el siglo XXI

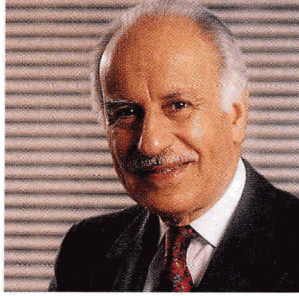
Organización de Aviación Civil Internacional

OACI

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) fue constituida en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional suscrito el 7 de diciembre de 1944. La OACI es el organismo especializado de las Naciones Unidas encargado de establecer las normas y métodos recomendados y procedimientos internacionales que abarcan los aspectos técnicos, económicos y jurídicos de las operaciones de aviación civil internacional. La Sede de la OACI se encuentra en Montreal (Canadá); la Organización tiene siete oficinas regionales situadas en Bangkok, Dakar, El Cairo, Lima, México, D.F., Nairobi y París.

La OACI permite que los vuelos de un país a otro sean más seguros y fáciles. Fomenta la aplicación de medidas de seguridad, establece reglas de vuelo visual y por instrumentos para los pilotos y la tripulación, elabora cartas aeronáuticas, coordina las radiofrecuencias para las aeronaves y establece reglamentos uniformes para la explotación de los servicios aéreos y fomenta los procedimientos de aduana más simples.

La OACI edita una gran variedad de publicaciones de carácter técnico, económico y jurídico, así como también películas, vídeos, diapositivas, disquetes y carteles a fin de ayudar a las autoridades gubernamentales, a los fabricantes y explotadores de la comunidad aeronáutica y a otras partes interesadas en otros sectores a lograr un sistema de transporte aéreo seguro, regular y eficaz en todo el mundo.



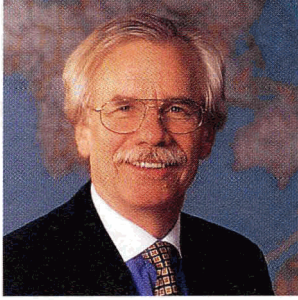
Preámbulo por el Presidente del Consejo

La adopción del presente Plan de acción estratégico por el Consejo de la OACI el 7 de febrero de 1997 marca un hito en la historia de la Organización. El Plan representa la primera reevaluación global de la misión de la OACI desde que se constituyó la Organización en virtud de la firma en 1944 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Los fines y objetivos fundamentales del Convenio siguen siendo tan actuales en estos tiempos de cambios y adaptaciones en la esfera de la aviación civil como cuando se concibieron en Chicago hace más de 50 años. El Plan de acción estratégico se concibió para asegurar que la Organización respondiera a los principales desafíos que enfrentará la aviación civil en los años venideros y a las necesidades de todos sus Estados contratantes, que han aumentado de los 52 que asistieron a la Conferencia de Chicago a 185 en la fecha de adopción del Plan.

Nunca ha sido más necesario que la OACI fuese enérgica y activa. La aviación civil se ha visto envuelta en una ola de comercialización, mundialización y transnacionalización, con repercusiones en la seguridad y protección que deben abordarse. La reglamentación en materia de seguridad y protección, según lo dispuesto en el Convenio de Chicago, incumbe a cada uno de los Estados contratantes; habida cuenta de que los gobiernos están cediendo la propiedad y explotación de las líneas aéreas, los aeropuertos y servicios de control de tránsito aéreo y que la participación transfronteriza se vuelve más común, es aún más fundamental que exista una coordinación uniforme más allá de las fronteras nacionales y regionales.

Tal vez ha llegado el momento de que la OACI desempeñe una función más activa en la aplicación uniforme de las normas y métodos recomendados relativos a la seguridad y la protección, que están comprendidos en el Convenio y sus Anexos. En su calidad de organismo mundial responsable de la aviación civil, la OACI necesita la facultad de verificar el grado de aplicación de las normas de seguridad y protección y de llevar a cabo inspecciones regulares. El nuevo enfoque de la Organización comprendido en su Plan de acción estratégico, que incorpora los programas de la OACI para la vigilancia de la seguridad operacional y el de interferencia ilícita como elementos fundamentales, ya constituye un paso cuántico hacia adelante en los esfuerzos desplegados constantemente por la Organización para garantizar un sistema seguro, ordenado y eficiente de transporte aéreo internacional.

Assad Kotaite



Secretario General

El Plan de acción estratégico de la OACI impulsará el programa de trabajo y los procesos conexos de asignación de prioridades y presupuestos de la Organización hasta la primera parte del siglo XXI por lo menos. Ya se ha establecido un programa de medidas de ejecución y un mecanismo sistemático de planificación para el ciclo trienal en curso, en que figuran los objetivos, las prioridades, las fechas límite y los procedimientos de presentación de informes correspondientes a cada una de las actividades clave mencionadas en el Plan. La Secretaría también ha elaborado instrumentos de gestión interna comunes para la implantación del Plan, el presupuesto por programas de la Organización y el correspondiente proceso de planificación.

El Plan de acción estratégico representa un compromiso renovado por parte de la OACI, en nombre de todos sus Estados contratantes, para continuar cumpliendo con éxito, en un mundo en constante evolución, las responsabilidades tanto tradicionales como nuevas. Me siento orgulloso de haber participado en mis seis años de mandato en la elaboración del Plan hasta su realización, centrándose ahora en su ejecución.

Philippe Rochat



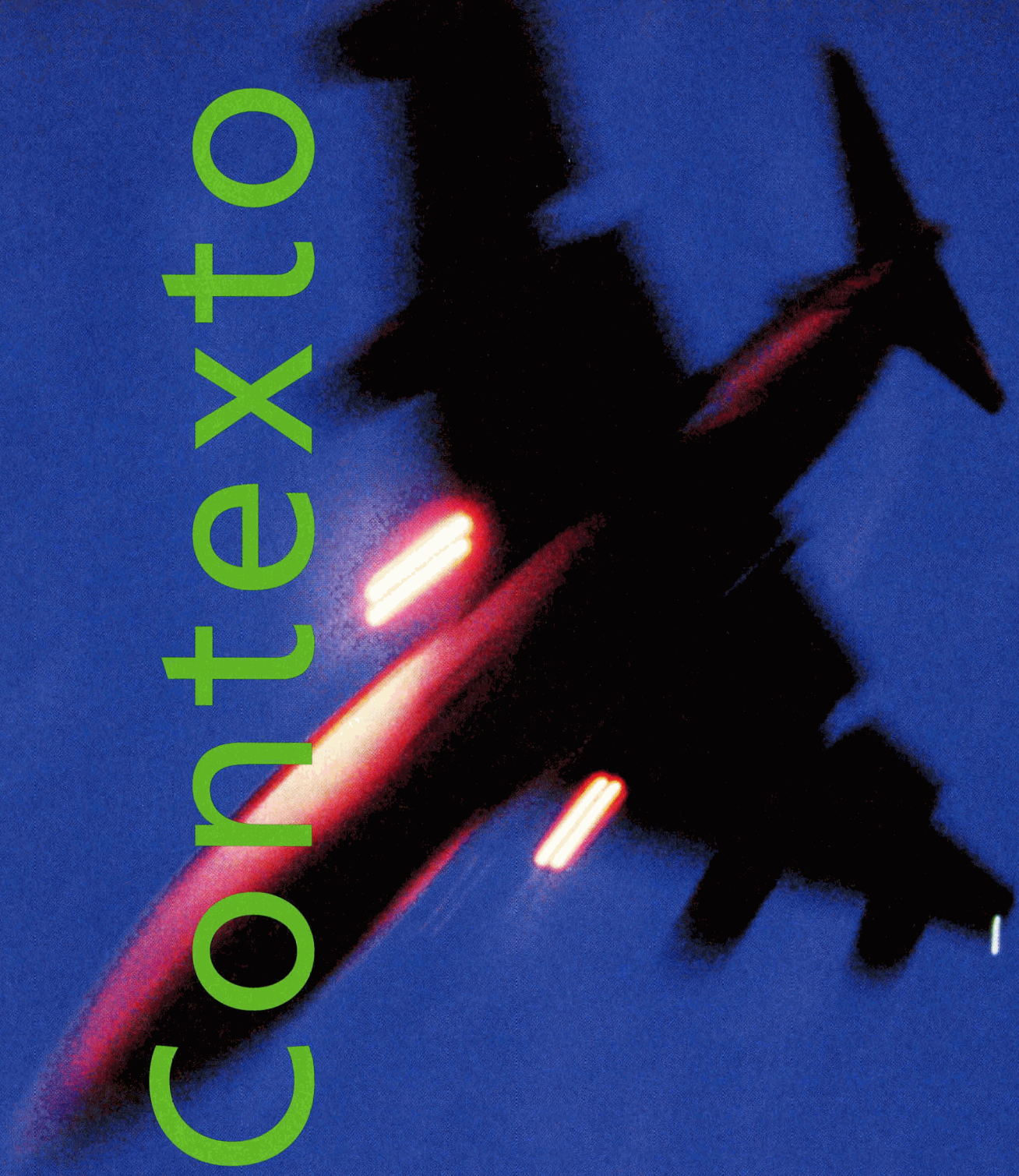
Secretario General electo

Tomaré posesión de mi cargo el 1 de agosto de 1997, en un momento de vientos renovadores para la aviación civil internacional. Considero que el Plan de acción estratégico constituye el fundamento para que la OACI responda rápida y eficazmente a estos cambios. También considero que el Plan deberá ser objeto de revisión constante a fin de asegurar que pueda satisfacer las necesidades cambiantes de todos los Estados contratantes de la OACI.

El logro de los objetivos de gran alcance del Plan de acción estratégico exigirá los esfuerzos de todos y cada uno de los miembros de la Secretaría. Tengo el propósito de contribuir para asegurar que la Organización realice con eficacia la iniciativa y la promesa del Plan, de modo que redunde en beneficio de la comunidad aeronáutica y sus clientes en todo el mundo.

Renato Cláudio Costa Pereira

Contexto



El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, estableció ciertos principios y arreglos a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico.

Por medio del Convenio se creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) cuyos fines y objetivos son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para:

- lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo
- fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos
- estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional
- satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico
- evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva
- asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional
- evitar discriminación entre Estados contratantes
- promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional
- promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

El Convenio entró en vigor el 4 de abril de 1947 con la ratificación de 26 Estados, y a fines de 1996, 185 Estados lo habían ratificado, pasando a ser uno de los instrumentos jurídicos internacionales más aceptados en todo el mundo.

El Convenio ha demostrado su adaptabilidad, pues proporciona un marco suficientemente flexible para permitir que la OACI cumpla con éxito las responsabilidades que se le han encomendado en un mundo de constantes cambios.

Aunque los fines y objetivos fundamentales del Convenio siguen siendo tan actuales hoy en día como cuando se concibieron en 1944, nunca antes ha sido más necesario que la OACI se adapte dentro del marco del Convenio a las circunstancias en rápida evolución caracterizadas por lo siguiente:

- mundialización y transnacionalización de los mercados y operaciones
- surgimiento de bloques regionales y subregionales de comercio y reglamentación
- comercialización de los proveedores de servicios gubernamentales
- diversificación de medidas fiscales para responder a las necesidades presupuestarias
- liberalización de la reglamentación económica
- posible evasión de la reglamentación de seguridad (junto con la reglamentación laboral, de competencia y otras) como consecuencia de la imprecisión de los límites sectoriales y de las responsabilidades de las autoridades competentes
- reconocimiento y respuesta a las preocupaciones ambientales
- surgimiento de nueva tecnología
- aproximación a los límites físicos de la capacidad de las infraestructuras.

Esta evolución es común a todos los sectores — económico, industrial o de servicios, pero las repercusiones en la aviación civil internacional son considerables. Por ejemplo, la mundialización y transnacionalización repercuten en la reglamentación de la seguridad de la aviación que, según lo estipulado en el Convenio, es responsabilidad de cada uno de los Estados contratantes; el surgimiento de bloques de reglamentación regional permite restituir parte de esta responsabilidad mediante un enfoque regional común, pero añade una nueva dimensión al establecimiento de normas comunes de aviación a escala mundial; la comercialización de los proveedores de servicios requiere tanto una delegación prescrita de las funciones operacionales por parte de los gobiernos como una modificación de las funciones de reglamentación de los gobiernos, ante todo porque en virtud del Convenio los Estados son responsables del suministro de instalaciones y servicios aeroportuarios y de navegación aérea; en relación con las cuestiones fiscales, además de las repercusiones de las tendencias hacia un régimen de pago por parte del usuario y de quien contamina, existe una tendencia a considerar la aviación civil como una fuente de fondos disponibles para fines no aeronáuticos; en lo que atañe a la liberalización económica, las repercusiones para la aviación son singulares ya que, a nivel internacional, el sector permanece reglamentado en su mayor parte por acuerdos bilaterales entre gobiernos; la posible evasión de la reglamentación de seguridad está vinculada con todas las repercusiones anteriores y en el caso de la aviación es una cuestión fundamental para los gobiernos, habida cuenta de su responsabilidad por la reglamentación de seguridad independientemente de la restitución de las funciones operacionales y, con la creciente presión del público por un sistema de aviación civil más seguro que cuente con una firme supervisión reglamentaria; en lo atinente al medio ambiente, existe la percepción de que el sector aeronáutico podría estar contribuyendo indebidamente tanto a los problemas existentes como a los que están surgiendo; la evolución y aplicación de la tecnología de satélites, en especial, tienen amplias ramificaciones para la aviación; y las limitaciones de la capacidad de los aeropuertos, el espacio aéreo y el espectro para radiocomunicaciones, tienen repercusiones particulares en un sector que mantiene un crecimiento constante por encima del promedio.

Este Plan de acción estratégico, adoptado por el Consejo de la OACI el 7 de febrero de 1997, se ha concebido para adaptar la visión de los fundadores de la OACI en Chicago y asegurar que la Organización responda a los principales desafíos y a lo que éstos representan para la aviación civil internacional en los años venideros, y a las necesidades afines de todos sus Estados contratantes.

Objetivos

The image shows a close-up, slightly blurred view of an airplane's instrument panel during a night flight. The cockpit is dimly lit, with the primary light source being the glowing orange and red digital displays and analog gauges. A prominent digital display at the top center shows the number '05000'. To its right, another display shows '2592'. Below these, there are several analog gauges, including a large circular gauge on the right with a green needle. The text 'N307US BC-EM' is visible on a panel in the lower right. The overall atmosphere is one of focused activity in a dark environment.

Objetivos estratégicos

Los objetivos de este Plan de acción estratégico son promover la seguridad y eficiencia de la aviación civil internacional y fomentar los principios comprendidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Esto se logrará mediante el establecimiento de una visión para el desarrollo armonioso de la aviación civil internacional a nivel nacional y regional y reflejando esta visión en la planificación mundial, mediante la creación y el fomento de la aplicación de normas y métodos recomendados comunes y alentando el diseño y explotación económicos de las aeronaves e instalaciones y servicios aeronáuticos evitando al mismo tiempo la discriminación entre Estados contratantes y optimizando la utilización de los recursos humanos técnicos y financieros. Hacia este fin, la Organización de Aviación Civil Internacional:

- A** Promoverá el más alto grado de aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI en todo el mundo
- B** Preparará y adoptará oportunamente normas y métodos recomendados nuevos o enmendados y documentos conexos para responder a las necesidades cambiantes
- C** Reforzará el marco jurídico que rige la aviación civil internacional mediante el establecimiento de nuevos instrumentos de derecho aeronáutico internacional en caso necesario, y fomentará entre los Estados la ratificación de los instrumentos existentes
- D** Asegurará la vigencia, coordinación y aplicación de los planes regionales de navegación aérea y proporcionará el marco para la implantación eficiente de los nuevos sistemas de navegación aérea
- E** Responderá de modo oportuno a los principales desafíos para el desarrollo y explotación seguros y eficientes de la aviación civil
- F** Asegurará que la orientación e información sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional se mantenga actualizada y vigente
- G** Ayudará en la movilización de recursos humanos, técnicos y financieros para las instalaciones y servicios de aviación civil
- H** Asegurará el más alto grado posible de eficiencia y eficacia en las operaciones de la Organización, entre otras cosas, para alcanzar los objetivos antedichos.

An abstract, vibrant background featuring a dark silhouette of a person with arms outstretched. The background is composed of various colors including blue, red, green, and yellow, with bright, glowing lines and a textured, slightly grainy appearance. The word "Medidas" is centered in a bold, yellow, sans-serif font.

Medidas

Medidas para alcanzar los objetivos estratégicos

El Plan de acción estratégico impulsará el programa de trabajo y los procesos conexos de asignación de prioridades y presupuestos de la Organización hasta por lo menos la primera parte del siglo XXI. Para cada uno de los ocho objetivos estratégicos arriba citados, el Consejo ha identificado actividades clave de la Organización y asuntos que deben tratarse durante el desarrollo de estas actividades clave, ya sea mediante un examen continuo en términos generales a medida que se adelante la labor o mediante estudios específicos. Algunas actividades clave son pertinentes con respecto a más de un objetivo estratégico y se identifican en consecuencia; por ejemplo, tanto el programa de vigilancia de la seguridad operacional como el de interferencia ilícita son esenciales para el cumplimiento de las normas y para resolver problemas relacionados con el desarrollo y explotación seguros y eficientes de la aviación civil y, por consiguiente, figuran a continuación tanto bajo el Objetivo estratégico A como bajo el Objetivo estratégico E. Ni las actividades clave ni los propios objetivos estratégicos figuran en orden de prioridad sino que representan un orden secuencial lógico.

Antes de cada ciclo de programación trienal, el Consejo, al preparar el presupuesto por programas para el trienio, elaborará un documento complementario al Plan de acción estratégico, en el que se definirán los programas de medidas para cada trienio correspondientes a cada una de las actividades clave. El documento incluirá en cada caso objetivos específicos, resultados previstos, prioridades y fechas límite, lo que permitirá que el Consejo evalúe los adelantos en relación con la ejecución del Plan y tome las medidas correctivas o cualquier otra medida que se requiera. Al final de cada trienio, el Consejo informará a la Asamblea sobre los adelantos de las actividades clave y las medidas adoptadas con respecto a las cuestiones afines.

Por consiguiente, el programa de trabajo de la OACI será integrado al Plan de acción estratégico en forma progresiva. Además, el Plan se examinará continuamente a fin de asegurar que responda a las necesidades cambiantes de los Estados en un entorno de aviación civil en constante evolución.

Objetivo estratégico A

Promover el más alto grado de aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI en todo el mundo

Actividades clave:

- A.1 Programa para la vigilancia de la seguridad operacional
- A.2 Respuesta a las deficiencias de seguridad identificadas en el campo de la navegación aérea
- A.3 Programa de interferencia ilícita
- A.4 Seminarios teóricos y prácticos y simposios
- A.5 Programa de cooperación técnica

Asuntos que han de tratarse: Realización de evaluaciones más definitivas para determinar la situación en cuanto a la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) y las diferencias con respecto a las normas; realización de análisis sistemáticos de las razones de todo incumplimiento de los SARPS. Elaboración de otros documentos prácticos para ayudar a los Estados a cumplir sus obligaciones respecto a la vigilancia de la seguridad operacional. Respuesta a la posible fragmentación de la autoridad para establecer normas y hacerlas cumplir debido a: la creciente separación de funciones normativas y operativas en los Estados; responsabilidades soberanas de los Estados con respecto a sus recursos humanos, técnicos y financieros (las responsabilidades no varían pero los recursos humanos, técnicos y financieros pueden ser muy diferentes); desarrollo de las autoridades regionales de aviación (tal como las Autoridades Conjuntas de Aviación en Europa); diferencias en las disposiciones que se aplican a los servicios nacionales e internacionales, especialmente en los casos en que los primeros tienen repercusiones sobre los segundos (por ejemplo, respecto a la interferencia ilícita); e identificación inadecuada y diferencias generalizadas en cuanto a los beneficios económicos.

Objetivo estratégico B

Preparar y adoptar oportunamente normas, métodos recomendados nuevos o enmendados y documentos afines para responder a las necesidades cambiantes

Actividades clave:

- B.1 Mantener actualizados los 18 Anexos al Convenio y preparar nuevos Anexos en caso necesario
- B.2 Examen general de la estructura de los Anexos de la OACI y de los procedimientos de elaboración y consulta con respecto a los SARPS y las enmiendas de los mismos

Asuntos que han de tratarse: Un mayor grado de respuesta de la OACI a los nuevos acontecimientos en la esfera de la aviación civil. Más eficiencia y plazo mejorado del proceso de consulta y los procedimientos de adopción. Reestructuración de los Anexos para asegurar que los textos en los mismos se restringen a los requisitos esenciales y se formulan en términos amplios. Establecimiento de una categoría apropiada para las especificaciones técnicas detalladas. Mayor utilidad de los textos de los SARPS.

Reforzar el marco jurídico que rige la aviación civil internacional mediante el establecimiento de nuevos instrumentos de derecho aeronáutico internacional en caso necesario, y fomentar entre los Estados la ratificación de los instrumentos existentes

Actividades clave:

- C.1 Elaboración de un nuevo instrumento sobre la responsabilidad de los transportistas aéreos que modernizaría y refundiría el “Sistema de Varsovia”
- C.2 Elaboración de un marco jurídico con respecto a los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS) a largo plazo
- C.3 Ratificación de los Artículos 3 *bis* y 83 *bis* y otras enmiendas del Convenio
- C.4 Consideración de medidas jurídicas para combatir los actos e infracciones contra la comunidad de la aviación civil internacional que no están comprendidos en los instrumentos de derecho aeronáutico existentes
- C.5 Ratificación o adhesión y aplicación del Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales y otros instrumentos de derecho aeronáutico internacional

Asuntos que han de tratarse: Modernización, consolidación y aceptabilidad del régimen jurídico que rija la responsabilidad de los transportistas aéreos. Forma de lograr un consenso aceptable a nivel mundial respecto a un marco jurídico internacional para los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS). Aspectos jurídicos del concepto de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) de la OACI. Aplicación provisional de las enmiendas del Convenio. Medidas administrativas para acelerar la entrada en vigor y el ritmo de ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional. Nuevos desafíos jurídicos en la esfera de la seguridad de la aviación. Aspectos jurídicos relacionados con la seguridad de la aviación, incluso el programa para la vigilancia de la seguridad operacional. Nueva fórmula para las cláusulas finales y la aplicación provisional de los instrumentos de derecho aeronáutico distintos al Convenio.

Asegurar la actualidad, coordinación y aplicación de los planes regionales de navegación aérea y proporcionar el marco para la implantación eficiente de los nuevos sistemas de navegación aérea

Actividades clave:

- D.1 Acrecentamiento de la eficiencia global del mecanismo de planificación regional de la navegación aérea
- D.2 Mayor desarrollo de un enfoque subregional e integración de los procesos de planificación e implantación de los sistemas CNS/ATM en un mecanismo de planificación regional de la navegación aérea
- D.3 Mayor coordinación interregional para la ejecución integrada y coordinada de los planes regionales de navegación aérea
- D.4 Cooperación con otros organismos internacionales para el establecimiento de un GNSS civil
- D.5 Elaboración y seguimiento del Plan mundial, y de planes regionales y nacionales para los sistemas CNS/ATM
- D.6 Asistencia a los Estados para desarrollar las capacidades de sus sistemas de navegación aérea y para establecer arreglos de recuperación de costos y de organización para la provisión de servicios de navegación aérea
- D.7 Respuesta a las deficiencias de seguridad identificadas en el campo de la navegación aérea
- D.8 Creación de bases de datos y difusión de la información relativa a los sistemas CNS/ATM

Asuntos que han de tratarse: Reforzar el grado de autonomía del proceso de planificación regional, asegurando al mismo tiempo una coordinación adecuada a nivel mundial. Aplicación del Capítulo XV del Convenio y el posible establecimiento de arreglos adicionales de financiamiento colectivo u otros arreglos de cooperación para abordar la cuestión del suministro, mantenimiento y financiación de las instalaciones y servicios de navegación aérea. Desarrollo de una relación racional entre los actuales sistemas CNS/ATM y la tecnología espacial avanzada y entre la OACI y otros organismos internacionales interesados.

Objetivo estratégico E

Responder oportunamente a los principales desafíos para el desarrollo y la explotación seguros y eficientes de la aviación civil

Actividades clave:

- E.1 Programa de interferencia ilícita
- E.2 Programa para la vigilancia de la seguridad operacional
- E.3 Programa de seguridad de vuelo y factores humanos
- E.4 Programa de prevención del impacto contra el suelo sin pérdida de control
- E.5 Respuesta a las deficiencias de seguridad identificadas en el campo de la navegación aérea
- E.6 Programa de protección del medio ambiente
- E.7 Congestión de los aeropuertos y del espacio aéreo
- E.8 Planificación para emergencias de navegación aérea
- E.9 Programa de cooperación técnica

Asuntos que han de tratarse: La necesidad y capacidad de la OACI para continuar respondiendo a los nuevos desafíos con prontitud y eficacia. La identificación temprana de nuevos desafíos y el desarrollo oportuno de la estrategia de la OACI para responder a ellos. Asignación dinámica de los recursos de la Organización para hacer frente a nuevos desafíos. Identificación de recursos extrapresupuestarios.

Objetivo estratégico F

Asegurar que la orientación e información relativa a la reglamentación económica del transporte aéreo internacional se mantenga actualizada y vigente

Actividades clave:

- F.1 Reglamentación de los servicios de transporte aéreo internacional
- F.2 Servicios aeroportuarios y de navegación aérea (incluyendo derechos y recuperación de costos)
- F.3 Distribución de los servicios de transporte aéreo
- F.4 Comercio de servicios
- F.5 Protección del medio ambiente (aspectos económicos)
- F.6 Impuestos
- F.7 Estadísticas

Asuntos que han de tratarse: Evolución constante, ordenada y no discriminatoria del transporte aéreo internacional. La necesidad de asegurar la participación efectiva de los Estados mediante una participación fiable y sostenida en el sistema del transporte aéreo internacional con miras a alcanzar la meta general de lograr un cambio gradual, progresivo, ordenado y con salvaguardias hacia un acceso a los mercados en la reglamentación del transporte aéreo internacional.

Objetivo estratégico G

Ayudar en la movilización de los recursos humanos, técnicos y financieros para las instalaciones y servicios de aviación civil

Actividades clave:

- G.1 Programa de cooperación técnica
- G.2 Programa TRAINAIR
- G.3 Seminarios teóricos y prácticos, y simposios
- G.4 Evaluación de las repercusiones económicas de la aviación civil en los Estados
- G.5 Aplicación práctica del análisis de la relación costo/beneficios

Asuntos que han de tratarse: Evaluación y fomento de nuevos mecanismos para ayudar a los Estados a cumplir con sus responsabilidades en relación con el Convenio. Preparación de una evaluación más rutinaria de los aspectos económicos durante la elaboración de los requisitos técnicos para la certificación o explotación de aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea. Integración del programa de cooperación técnica en el programa regular.

Asegurar el más alto grado posible de eficiencia y eficacia en las operaciones de la Organización

Actividades clave:

- H.1 Métodos de trabajo y procedimientos de la Asamblea
- H.2 Procesos de toma de decisiones, métodos de trabajo y procedimientos del Consejo y sus órganos subordinados
- H.3 Reforma de la gestión y administración de la Secretaría
- H.4 Procesos de planificación sistemática de programas
- H.5 Presupuesto por programas transparente y plenamente justificado
- H.6 Mecanismo de evaluación de programas

Asuntos que han de tratarse: Modernización de la gestión de recursos humanos encaminada a mantener una secretaría internacional del más alto calibre y elevada motivación. Diversificación de las fuentes de financiación (incluyendo la consideración de la imposición de derechos a los usuarios, contribuciones voluntarias, fijación de precios de mercado para las publicaciones e imposición de derechos por la prestación de determinados servicios) manteniendo al mismo tiempo la rendición de cuentas a los Estados. Medidas para hacer economías de costos, donde corresponda, y una utilización más amplia de la subcontratación a terceros. Identificación más clara y precisa de los programas y prioridades, sus objetivos y resultados previstos. Mejoras a la gestión de la información y comunicaciones con los Estados contratantes, incluyendo una utilización más difundida de la transmisión electrónica. Establecimiento de un servicio de red mundial para la recopilación, intercambio y difusión de datos electrónicos. Perfil público más elevado y una mayor función catalítica de la Organización en la coordinación y representación de la aviación civil. Examen de la relación que mantiene la Organización con otros organismos (aeronáuticos y no aeronáuticos, mundiales y regionales) con miras a definir las respectivas áreas de responsabilidad, eliminar la duplicación y, de conformidad con el Artículo 65 del Convenio, establecer programas conjuntos cuando sea pertinente; concertación de asociaciones con partes interesadas de la comunidad aeronáutica, incluyendo los proveedores de servicios y la industria (sin comprometer la autonomía en la elaboración de criterios y en particular en el procedimiento de establecimiento de normas).

Sede

999 University Street
Montreal, Quebec
Canada H3C 5H7

Dirección cablegráfica: ICAO Montreal
Teléfono: (514) 954-8219
Télex: 05-24513 ICAOHQ MTL
Facsimile: (514) 954-6077
Sitatex: YULCAYA
Internet: icaohq@icao.org

Oficina África occidental y central

15, boulevard de la République
Dakar, Sénégal

Dirección cablegráfica: ICAOREP, Dakar
Teléfono: 221-23-47-86
Télex: SG61348 ICAOREP SG
Facsimile: 221-23-69-26
Sitatex: DKRCAYA
Internet: icaodkr@telecom-plus.sn
Dirección postal:
Boîte postale 2356
Dakar, Sénégal

Oficina África oriental y meridional

United Nations Accommodation
Limuru Rd., Gigiri
Nairobi, Kenya

Dirección cablegráfica: ICAOREP, Nairobi
Teléfono: 254-2-622-395
Télex: KE25295 ICAOREP
Facsimile: 254-2-226-706
Sitatex: NBOCAYA
Internet: icao@icao.unon.org
Dirección postal:
P.O. Box 46294
Nairobi, Kenya

Oficina Asia y Pacífico

252/1 Vipavadee Rangsit Road
Ladyao, Chatuchak
Bangkok 10900, Thailand

Dirección cablegráfica: ICAOREP, Bangkok
Teléfono: 66-2-537-8189
Télex: TH87969 ICAOBKK TH
Facsimile: 66-2-537-8199
Sitatex: BKKCAYA
Internet: icaobkk@loxinfo.co.th
Dirección postal:
P.O. Box 11, Samyae Ladprao
Bangkok 10901, Thailand

Oficina Europa y Atlántico septentrional

3 bis, villa Émile-Bergerat
92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)
France

Dirección cablegráfica: ICAOREP, Paris
Teléfono: 33-1-46 41 85 85
Télex: 616766 ICAO France
Facsimile: 33-1-46 41 85 00
Sitatex: PAREUYA
Internet: icaoparis@compuserve.com

Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe

Avda. Presidente Masaryk No. 29-3er. piso
Col. Chapultepec Morales
C.P. 11570, México, D.F.
México

Dirección cablegráfica: ICAOREP, México
Teléfono: 525-250-3211
Facsimile: 525-203-2757
Sitatex: MEXCAYA
Dirección postal:
Apartado postal 5-377
C.P. 06500, México, D.F.

Oficina Oriente Medio

Egyptian Civil Aviation Complex
Cairo Airport Road
Cairo, Egypt

Dirección cablegráfica: ICAOREP, Cairo
Teléfono: 202-267-4840
Télex: 92459 ICAOR UN
Facsimile: 202-267-4843
Sitatex: CAICAYA
Internet: icao@idsc.gov.eg
Dirección postal:
P.O. Box 85
Cairo Airport Post Office, Terminal One
Cairo 11776, Egypt

Oficina Sudamérica

Edificio CORPAC, zona comercial
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
Lima (Callao), Perú

Dirección cablegráfica: ICAOREP, Lima
Teléfono: 51-1-575-1641
Facsimile: 51-1-575-0974
Sitatex: LIMCAYA
Internet: mail@icao-sam.org.pe
Dirección postal:
Apartado 4127
Lima 100, Perú