



Objetivos estratégicos A y E

Actividades clave

Vigilancia de la seguridad operacional

Objetivo: Ayudar a los Estados a determinar las deficiencias en la aplicación de los Anexos 1, 6 y 8 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y ofrecerles asesoramiento y asistencia para subsanar dichas deficiencias, incluso elaboración de documentos prácticos adicionales, presentación de soluciones eficaces, preparación o adaptación de reglamentos básicos e instrucción en el empleo e institucional

Una de las funciones básicas del programa es la evaluación que realiza un grupo de expertos sobre la capacidad de los Estados participantes de controlar eficazmente el nivel de seguridad del que son responsables. La participación de los Estados en el programa es voluntaria, si bien, una vez iniciada, se contraen algunas obligaciones. En particular, los Estados se comprometen a elaborar, en un plazo de noventa días, un plan de acción a fin de corregir las deficiencias señaladas durante la evaluación. La OACI también puede asistir en la elaboración del plan de acción y su ejecución ulterior. Por el momento, el alcance del programa para la vigilancia de la seguridad operacional comprende el otorgamiento de licencias al personal, las operaciones de vuelo y la aeronavegabilidad. El Consejo está estudiando la posibilidad de ampliar el alcance del programa para que abarque otras áreas tales como el control del tránsito aéreo y los aeropuertos.

Contacto en la OACI: Jefe de la Sección de operaciones/aeronavegabilidad en la Sede de la OACI o el Representante de la OACI en la Región

Respuesta a las deficiencias de seguridad observadas en la esfera de la navegación aérea

Objetivo: Promover la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) relacionados con la seguridad, además de los incluidos en el programa para la vigilancia de la seguridad operacional

La aviación civil internacional es una actividad dinámica que se desarrolla en un entorno variado y cambiante. Mediante la realización de misiones periódicas del personal a los Estados, la información recibida durante las reuniones regionales de navegación aérea y, en forma más general, mediante el constante contacto con todas las partes interesadas en la comunidad aeronáutica, la OACI puede determinar rápidamente cualquier deficiencia de la seguridad en la esfera de la navegación aérea. Se responde entonces por medios adecuados tales como la elaboración o enmienda de reglamentos, el establecimiento de programas o proyectos de cooperación técnica concretos.

Contacto en la OACI: Jefe de la Sección de operaciones/aeronavegabilidad en la Sede de la OACI o el Representante de la OACI en la Región



Objetivo estratégico C

Actividades clave

Elaboración de un nuevo instrumento sobre la responsabilidad de los transportistas aéreos que modernizaría y refundiría el “Sistema de Varsovia”

Objetivo: Establecer un convenio aceptable a escala mundial que refundiría y modernizaría el “Sistema de Varsovia” y lo adaptaría a las necesidades actuales

La OACI ha emprendido la preparación de un nuevo marco jurídico sobre la responsabilidad de los transportistas aéreos relativa al transporte aéreo internacional, especialmente en caso de muerte accidental o lesión de pasajeros, a fin de modernizar y refundir el régimen de responsabilidad vigente conocido como el “Sistema de Varsovia”, que comprende el Convenio de Varsovia de 1929 y ciertas enmiendas al mismo. Se ha preparado el proyecto de un nuevo instrumento internacional en virtud del cual la reclamación de indemnización compensatoria para los pasajeros como resultado de una lesión o muerte accidental no se restrinja artificialmente por un régimen de límite de responsabilidad bajo concedido al transportista aéreo, sino que esté sujeto a un régimen de responsabilidad incondicional de hasta 100 000 derechos especiales de giro (DEG) y a un régimen de responsabilidad basado en la culpa por encima de ese límite.

Contacto en la OACI: Director de asuntos jurídicos en la Sede de la OACI o el Representante de la OACI en la Región



Objetivo estratégico D

Actividades clave

Acrecentamiento de la eficacia global del mecanismo de planificación regional de la navegación aérea

Objetivo: Reforzar el grado de autonomía del proceso de planificación regional y acrecentar la coordinación entre regiones adyacentes

La navegación aérea es un proceso preciso que depende en un alto grado del trabajo conjunto de pilotos y controladores de tránsito aéreo expertos que utilizan numerosos y complejos sistemas electrónicos. Estos sistemas constan de componentes en tierra, en la aeronave y, cada vez más, en el espacio extraterrestre. La responsabilidad por el empleo de los diversos sistemas de navegación incumbe en gran parte a cada Estado contratante soberano de la OACI. Cada Estado tiene varias opciones con respecto a los componentes de su sistema de navegación aérea y por consiguiente debe planificar adecuadamente para que las opciones se escojan de manera prudente y oportuna. Asimismo, los Estados dentro de cada una de las regiones geográficas deben cooperar para elaborar y actualizar un plan regional de navegación aérea a fin de cerciorarse de que los sistemas nacionales formen un conjunto viable, uniforme y eficaz. Actualmente, cada región cuenta con un mecanismo o proceso de planificación regional de la navegación aérea apoyado por la OACI, que permite la coordinación interregional.

Contacto en la OACI: Jefe de la Oficina de asuntos regionales en la Sede de la OACI o el Representante de la OACI en la Región

Cooperación con otros organismos internacionales para el establecimiento de un sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) civil

Objetivo: Intensificar los contactos con las organizaciones internacionales y las partes interesadas que colaboran con la OACI para el establecimiento de un sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) controlado por la aviación civil

El actual sistema de navegación por satélite (GNSS) es civil/militar. Sus dos principales componentes son el sistema mundial de determinación de la posición (GPS) explotado por los Estados Unidos de América y el sistema orbital mundial de navegación por satélite (GLONASS) suministrado por la Federación de Rusia. Los dos gobiernos han puesto a disposición de la aviación civil, sin costo alguno, los dos sistemas que son complejos y de utilización doble, civil y militar. Con todo, la OACI prevé en el futuro la creación de un GNSS multinacional civil.

Contacto en la OACI: Jefe de la Oficina de asuntos regionales en la Sede de la OACI o el Representante de la OACI en la Región

Elaboración y seguimiento del plan mundial y los planes nacionales y regionales para los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)

Objetivo: Preparar una versión actualizada del plan mundial para la implantación de los sistemas CNS/ATM, seguir elaborando planes regionales y brindar asistencia a los Estados que estén elaborando sus planes nacionales

Para implantar los sistemas CNS/ATM que se basan en satélites es esencial disponer de un plan mundial y de planes regionales y nacionales. Estos planes tienen que elaborarse, si aún no se han hecho, o actualizarse en caso necesario, especialmente para mantenerlos al día con las nuevas tecnologías. Asimismo, es necesario hacer un seguimiento para garantizar la armonía entre los planes.

Contacto en la OACI: Jefe de la Oficina de asuntos regionales en la Sede de la OACI o el Representante de la OACI en la Región



Objetivo estratégico E

Actividades clave

Protección contra la interferencia ilícita

Objetivo: Asegurar que las medidas adoptadas oportunamente continúen: a) mejorando el nivel general de cumplimiento de las normas de seguridad; y b) garantizando que los problemas que surjan se traten de modo apropiado y eficaz

Los actos de interferencia ilícita continúan representando una amenaza a la seguridad de la aviación civil internacional. La clave para proteger al transporte aéreo contra tales actos es la aplicación uniforme y coherente de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Reconociendo las dificultades que experimentan los Estados para aplicar estos SARPS, la OACI ha creado un plan de acción en tres fases en el marco de un mecanismo para asistencia financiera, técnica y material a los Estados relativo a la seguridad de la aviación. En la fase de evaluación, se realiza una evaluación técnica mediante la cual se determina la medida en que el Estado está aplicando los SARPS. En la fase de asesoramiento se proponen al Estado recomendaciones para remediar las deficiencias. La fase de asistencia está dirigida a objetivos concretos con participación técnica práctica.

Las evaluaciones de un gran número de aeropuertos internacionales han llevado a la OACI a determinar que las deficiencias en la aplicación de las disposiciones del Anexo 17 son atribuibles principalmente a normas o métodos de instrucción inadecuados; por consiguiente, el Consejo ha aprobado la elaboración de un programa de instrucción de la OACI en materia de seguridad de la aviación para aplicación mundial. Los requisitos en materia de instrucción repercuten en todos los niveles del personal y requieren la elaboración de una amplia gama de cursos de instrucción dirigidos a los diversos grupos; se está elaborando una serie de conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN).

Contacto en la OACI: Subdirector de seguridad de la aviación y facilitación en la Sede de la OACI o el Representante de la OACI en la Región



Objetivo estratégico E

Actividades clave

Seguridad de vuelo y factores humanos

Objetivo: Intensificar la seguridad de la aviación haciendo que los Estados adquieran mayor conciencia y concedan más importancia a los factores humanos en las operaciones de aviación civil poniendo a su disposición textos y medidas prácticas sobre factores humanos, basados en la experiencia de los Estados, y preparando y recomendando enmiendas apropiadas de los textos de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y otros documentos con respecto a la función de los factores humanos en los entornos operacionales del presente y del futuro

Los factores humanos constituyen un elemento vital de la seguridad de la aviación. El crecimiento del tránsito aéreo, el uso cada vez mayor de la automatización y la introducción de nuevas tecnologías y conceptos tales como los sistemas de comunicaciones, navegación, vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) de la OACI y la correspondiente complejidad tanto en las operaciones en vuelo como terrestres constituyen nuevos desafíos para el personal encargado de los sistemas aeronáuticos. La OACI proporciona textos y medidas prácticas sobre factores humanos y se asegura de que la experiencia adquirida en cualquier parte del mundo beneficie a todos los Estados contratantes de la OACI. El programa también tiene por objeto cerciorarse de que en todas las normas y los textos de orientación técnicos elaborados por la OACI se tengan en cuenta los factores humanos desde las fases iniciales de desarrollo hasta su implantación.

Contacto en la OACI: Jefe de la Sección de licencias al personal e instrucción aeronáutica en la Sede de la OACI o el Representante de la OACI en la Región

Prevención del impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT)

Objetivo: Preparar un programa de prevención CFIT de la OACI con las correspondientes enmiendas del Anexo 6, Partes I y II, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, elaborar textos de orientación y coordinar las enmiendas de los Anexos 1 y 4, los PANS-OPS, Volúmenes I y II, y los PANS-RAC, incluyendo la enmienda de los textos de orientación conexos

Desde 1991, la OACI ha participado en los esfuerzos que se están desplegando para lograr una reducción de los accidentes por impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT). La respuesta a problemas similares a fines de los años sesenta y en los setenta resultaron en la introducción del sistema de advertencia de proximidad del terreno (GPWS). Aunque esta medida ha reducido notablemente el número de accidentes CFIT, no los ha eliminado por completo. Parte del problema consistía en que la versión inicial del equipo generaba advertencias GPWS falsas y no deseadas, que en muchos casos daban lugar a una falta de reacción ante las advertencias. Además, no se trataban las causas de fondo de los accidentes CFIT.

El programa de la OACI para la prevención CFIT se realiza en coordinación con la industria y las autoridades de los Estados encargadas de la reglamentación y en cooperación con la Fundación para la seguridad de vuelo (FSF). El objetivo inicial del programa consiste en reducir en un 50% el número anual de accidentes CFIT para el año 1998. El programa prevé la participación de todo el personal administrativo y operacional en la aviación civil. El programa incluye la información sobre el problema CFIT, la revisión de criterios y procedimientos, la instrucción y el perfeccionamiento de equipos e instrumentos. Se subrayan los aspectos humanos del problema CFIT y sus causas. El amplio enfoque del problema también comprende enmiendas del Anexo 6 (Operación de aeronaves) y de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS), además de la preparación de textos de orientación.

Contacto en la OACI: Jefe de la Sección de operaciones/aeronavegabilidad en la Sede de la OACI o el Representante de la OACI en la Región



Objetivo estratégico E

Actividades clave

Protección del medio ambiente

Objetivo: Abordar a escala mundial los problemas ambientales que puedan relacionarse con la aviación civil

En los últimos años, se ha observado una creciente inquietud en relación con los efectos de la aviación civil en el medio ambiente. Los problemas principales son el ruido de las aeronaves y las emisiones de los motores de las aeronaves. Si bien la OACI ya ha establecido normas relativas al ruido y las emisiones que las nuevas aeronaves y motores deben cumplir, todavía hay nuevos desafíos que enfrentar, incluyendo la posible introducción de una nueva generación de aeronaves supersónicas.

Los niveles de ruido de las aeronaves se están reduciendo en las inmediaciones de la mayoría de los aeropuertos, a medida que se van eliminando las operaciones de ciertas aeronaves más ruidosas, de conformidad con un marco mundial de criterios adoptado por la Asamblea de la OACI en 1990. Aun cuando cese la utilización de la mayoría de esas aeronaves, los niveles de ruido podrían empezar a aumentar de nuevo debido al constante crecimiento del tráfico aéreo.

Cuando se introdujeron por primera vez las normas de la OACI relativas a las emisiones de los motores de las aeronaves, la principal preocupación era la calidad del aire en las inmediaciones de los aeropuertos. Últimamente el enfoque se ha modificado y ahora se trata de determinar el efecto de la aviación en la atmósfera mundial, por ejemplo su contribución a problemas como el cambio climático. Una vez que se hayan definido más claramente los efectos de la aviación en el medio ambiente, la OACI estará en condiciones de determinar las medidas necesarias.

La amplia labor de la Organización en materia de protección del medio ambiente, comprendidas las enmiendas del Anexo 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y la posible aplicación de instrumentos económicos, la realiza en gran parte el Consejo por intermedio de su Comité de protección del medio ambiente y la aviación.

Contacto en la OACI: Coordinador de programas de transporte aéreo y del medio ambiente en la Sede de la OACI o el Representante de la OACI en la Región



Objetivo estratégico E

Actividades clave

Cooperación técnica

Objetivo: Ayudar a los Estados a llevar a cabo los proyectos dirigidos a la movilización de los recursos humanos, técnicos y financieros para asegurar el desarrollo y funcionamiento seguro y eficaz de la aviación civil

El Programa.— La OACI tiene una amplia experiencia prestando asesoramiento y asistencia a los Estados en desarrollo para que cumplan con sus obligaciones internacionales de adhesión a las normas y métodos recomendados de la OACI, ejecución de los planes de navegación aérea, acrecentamiento de la protección y seguridad de las operaciones y desarrollo del sector de la aviación civil en general, comprendido el desarrollo de los recursos humanos. En un año regular, la Dirección de cooperación técnica ejecuta más de 100 proyectos distintos de cooperación técnica, algunos de gran envergadura que superan los \$10 000 000 EUA, otros relativamente pequeños con un costo de \$100 000 EUA o menos. La asistencia se proporciona en forma de asesoramiento, asistencia operacional, capacitación en el puesto de trabajo e instrucción institucional y adquisición de equipos y sistemas de aviación civil.

Las ventajas de la OACI.— Con los expertos que apoyan el programa de cooperación técnica de la Organización, la OACI entiende los problemas del mundo en desarrollo y por su experiencia sabe cómo resolverlos. La OACI reconoce que la transferencia de tecnología en una esfera tan compleja como la aviación civil exige tiempo, paciencia y determinación. Utilizando los recursos de la Organización y los del mundo entero para alcanzar los mejores resultados, el programa de cooperación técnica de la OACI tiene un único objetivo: atender de la mejor manera los intereses de los países y ayudarlos de manera objetiva. El programa no tiene fines de lucro; funciona de modo imparcial y, por lo tanto, económico; tiene por objeto lograr que la aviación civil funcione de manera segura, eficaz y que responda a las necesidades nacionales e internacionales.

Contacto en la OACI: Director de cooperación técnica en la Sede de la OACI o el Representante de la OACI en la Región



Objetivo estratégico F.

Actividades clave

Reglamentación de los servicios de transporte aéreo internacional

Objetivo: Proporcionar a los Estados orientación sobre arreglos de reglamentación para asegurar la introducción progresiva del acceso a los mercados, la participación efectiva y sostenida y la competencia leal en el transporte aéreo internacional

El enfoque en la reglamentación económica de la aviación civil se modifica constantemente a medida que la industria del transporte aéreo, que durante mucho tiempo ha sido objeto de controles y protección económicos, se adapta a una mundialización más amplia y a la tendencia a la liberalización. La Conferencia mundial de transporte aéreo de la OACI, que se celebró en 1994, analizó esta situación y comenzó a preparar las directrices necesarias para ayudar a los Estados y la industria a hacer la transición de un entorno controlado a uno más abierto, competitivo y menos reglamentado. La OACI está basándose en la labor de la conferencia para elaborar las directrices necesarias en materia de reglamentación económica para esa transición; las directrices no sólo facilitarán la transición hacia la liberalización sino que permitirán también que los Estados puedan participar en el transporte aéreo.

Contacto en la OACI: Jefe de la Sección de política económica en la Sede de la OACI o el Representante de la OACI en la Región

Distribución de los servicios de transporte aéreo

Objetivo: Acrecentar la competencia leal entre las líneas aéreas y entre los sistemas de reserva por computadora (SRC) y ofrecer a los usuarios del transporte aéreo internacional la más amplia gama de opciones posible a fin de satisfacer sus necesidades

El sector del transporte aéreo tiene una función de liderazgo en el desarrollo y la aplicación de tecnologías de comunicaciones e información. En este aspecto, la informática se ha convertido en un instrumento indispensable para el funcionamiento eficiente de las líneas aéreas, el control de costos y el aumento de los ingresos; en ningún aspecto se ha hecho tan patente como en la comercialización y venta de su producto, o sea, los asientos disponibles en sus aeronaves. El surgimiento de poderosos sistemas mundiales de reserva por computadora, con un importante potencial de dominio del mercado, ha suscitado problemas relacionados con el posible abuso de la competencia. Algunos Estados y regiones y, a nivel mundial, la OACI, han elaborado códigos de reglamentación para garantizar una competencia leal, la no discriminación, la transparencia y el acceso a estos sistemas, estableciendo obligaciones no sólo para los Estados sino también para los propios sistemas, las líneas aéreas y los intermediarios que los utilizan. El Código de conducta de la OACI sobre la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora, cuya última revisión se remonta a junio de 1996, se someterá permanentemente a examen y se actualizará en la medida necesaria para tener en cuenta el desarrollo tecnológico y comercial caracterizado por una rápida evolución tecnológica y comercial con respecto a la distribución de los servicios de las líneas aéreas, tales como Internet.

Contacto en la OACI: Jefe de la Sección de política económica en la Sede de la OACI o el Representante de la OACI en la Región

Comercio de servicios

Objetivo: Examinar la posibilidad de aplicar al transporte aéreo internacional los principios y conceptos del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (GATS) y promover el mandato, los objetivos y la labor de la OACI en la Organización Mundial del Comercio (OMC)

La inclusión por parte de la Ronda de Uruguay de negociaciones comerciales de todas las industrias de servicios en el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (GATS) ha dado un nuevo enfoque de reglamentación institucional a la liberalización del transporte aéreo. Aunque las disposiciones relativas al transporte aéreo en el GATS se limitan a la reparación y el mantenimiento de aeronaves, la venta y comercialización de los sistemas de reserva por computadora, la Organización Mundial del Comercio (OMC), que administra el GATS, se ha comprometido a iniciar un examen de esta cobertura para el año 2000. Por consiguiente, en el futuro, la aplicación reglamentaria del GATS al transporte aéreo exigirá que se sigan de cerca las novedades de la OMC y otras organizaciones interesadas, así como la cooperación con ellas a fin de que el aporte y la participación del transporte aéreo sean eficaces y beneficiosos.

Contacto en la OACI: Jefe de la Sección de política económica en la Sede de la OACI o el Representante de la OACI en la Región



Objetivo estratégico G

Actividades clave

TRAINAIR

Objetivo: Mejorar la calidad de la instrucción aeronáutica y uniformarla a escala mundial

La seguridad y eficiencia de la aviación civil internacional incumbe al personal que la administra, explota y mantiene sus sistemas. Estos profesionales no sólo deben poseer un alto grado de especialización, sino que, para que el sistema internacional funcione de manera segura y eficaz, deben ser capaces de trabajar juntos como equipo internacional. Para ello es esencial que reciban una instrucción de alta calidad uniforme en todo el mundo. La OACI se ha comprometido a trabajar con sus Estados contratantes para mejorar las normas de calidad a escala mundial en materia de instrucción de aviación civil. El programa TRAINAIR constituye un elemento importante en la estrategia de la OACI para alcanzar esta meta.

TRAINAIR funciona directamente con los centros de instrucción de aviación civil y los ayuda para que utilicen un método de elaboración de instrucción moderno, bien establecido y normalizado. Dado que todos los participantes en el programa preparan su material didáctico utilizando los mismos procedimientos y normas, pueden fácilmente utilizar los productos de los demás. Una parte integrante del programa establecido por la OACI es el intercambio de los recursos de instrucción a nivel internacional. El sistema permite que los centros de instrucción intercambien libremente el material didáctico producido por otros participantes a nivel mundial. Por consiguiente, TRAINAIR permite que los participantes mejoren la calidad de su instrucción y lo hagan de manera económica.

En el futuro, los sistemas de navegación aérea contribuirán a que el mundo se vuelva una "aldea mundial". Ya se cuenta con la tecnología para crear un sistema mundial de navegación aérea uniforme. Con todo, la uniformidad del entorno de la navegación aérea exigirá más que las tecnologías para funcionar eficazmente. Será necesario contar con un equipo internacional que se haya preparado para desempeñar sus funciones en un ambiente de ese tipo. La OACI está trabajando activamente con los Estados que se están preparando por medio del programa TRAINAIR.

Contacto en la OACI: Jefe de la Oficina central TRAINAIR en la Sede de la OACI o el Representante de la OACI en la Región