

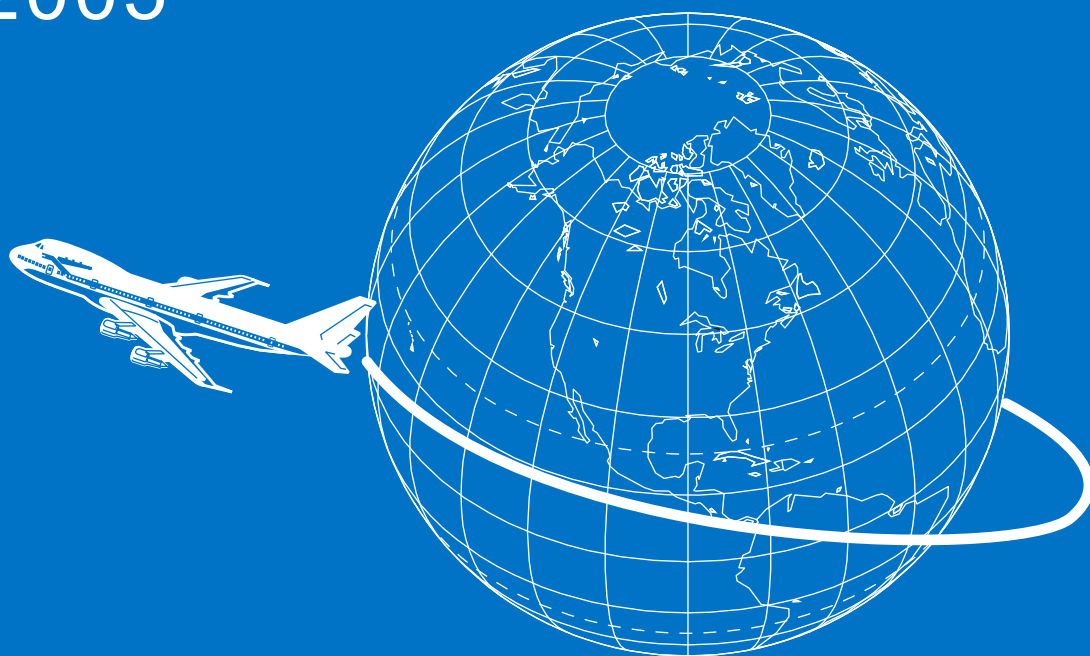
Doc 9862



Documentación para el período
de sesiones de la Asamblea de 2007

Informe anual del Consejo

2005



Organización de Aviación Civil Internacional

VISIÓN, MISIÓN Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

La OACI trabaja para lograr su visión de desarrollo seguro, protegido y sostenible de la aviación civil mediante la cooperación de sus Estados contratantes. Para realizar esta visión, el Consejo adoptó los objetivos estratégicos siguientes para el período 2005-2010:

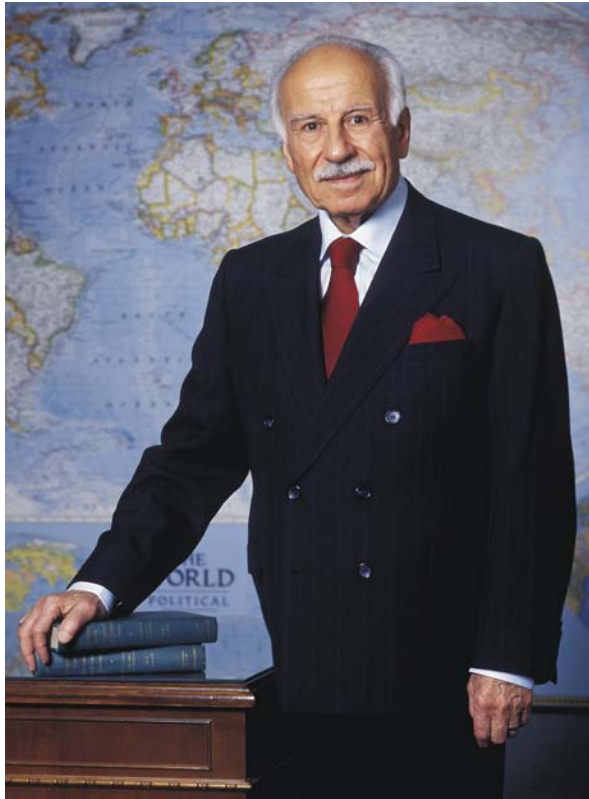
- Seguridad operacional — Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial
- Seguridad de la aviación — Mejorar la protección de la aviación civil mundial
- Protección del medio ambiente — Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente
- Eficiencia — Mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación
- Continuidad — Mantener la continuidad de las operaciones de la aviación
- Imperio de la ley — Reforzar la legislación que rige la aviación civil internacional

Estos objetivos reflejan la situación, la función y las responsabilidades de la OACI como:

- líder en la elaboración y promoción de los SARPS y en la auditoría de su cumplimiento;
- institución que facilita y asiste a sus Estados contratantes en la aplicación de los SARPS, planes de navegación aérea y políticas de la OACI;
- promotora de políticas mundiales de transporte aéreo para un sistema eficiente de aviación civil internacional;
- foro máximo para el manejo de crisis en la aviación civil internacional;
- órgano que se encarga del desarrollo y difusión del derecho aeronáutico internacional y de la solución de controversias en la aviación civil internacional; e
- institución central para la gobernanza mundial en la aviación civil.

Además, los seis Objetivos estratégicos constituyen la base de la posición estratégica de la Organización como:

- la impulsora mundial de los sistemas de gestión de la seguridad operacional diseñados para lograr resultados mensurables en el ámbito de la seguridad aeronáutica;
 - la promotora y coordinadora de medidas de seguridad de la aviación basadas en el rendimiento entre los Estados;
 - la organización internacional líder que apunta a la adopción de medidas unificadas y coordinadas para reducir el efecto perjudicial de la aviación en el medio ambiente; y
 - la impulsora principal de la implantación de sistemas de gestión del tránsito aéreo armonizados y el mejoramiento de la eficiencia basada en el rendimiento.
-



**A LA ASAMBLEA
DE LA
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

Por encargo del Consejo, tengo el honor de presentar su informe correspondiente al año 2005, preparado de conformidad con el Artículo 54 a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Este informe forma parte de la documentación para el próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea, que se celebrará en 2007, pero se transmite ahora a los Estados contratantes a título informativo. También se enviará al Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, de conformidad con el Artículo VI, párrafo 2 a) del Acuerdo entre las Naciones Unidas y la OACI.

El informe fue preparado por la Secretaría y el texto provisional se distribuyó a los Representantes de los Estados miembros del Consejo para que hicieran las observaciones que estimaran oportunas. El Consejo no lo examinó ni lo adoptó oficialmente pero, como en años anteriores, autorizó a su Presidente a aprobar el texto definitivo después de tomar debidamente en consideración todas las sugerencias recibidas.

El Informe anual del Consejo de 2005 es mi último como Presidente de dicho órgano. Desde que me eligieron por primera vez para el cargo en 1976, he sido testigo y he participado en la extraordinaria evolución del transporte aéreo a escala mundial. Aprovecho esta oportunidad para compartir mis puntos de vista acerca de la dirección de la aviación civil en las décadas venideras.

Es evidente el hecho de que el transporte aéreo beneficia enormemente a la humanidad desde la perspectiva del desarrollo económico, social y cultural. En la actualidad, este sector da empleo, directa o indirectamente, a 29 millones de individuos y representa el 8% del producto interno bruto mundial, es decir unos \$3 billones EUA. Cerca del 40% en valor de los productos manufacturados se transporta por vía aérea y muchas economías nacionales dependen del transporte aéreo, que sostiene además a la rama de actividad más grande del mundo, a saber, viajes y turismo.

Para contribuir al bienestar de los pueblos en el futuro, el transporte aéreo debe crecer de manera segura y ordenada, como se prevé en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Es así que la gestión del crecimiento constituye el desafío más importante que enfrenta la comunidad aeronáutica mundial en la primera mitad del siglo XXI.

De hecho, desde la creación de la OACI en 1944, el tránsito ha crecido prácticamente todos los años. En 2005, el número de pasajeros transportados en líneas aéreas regulares de los Estados contratantes de la OACI ascendió, por primera vez, a 2 000 millones. Con el crecimiento de 3,5% anual previsto a largo plazo esa cifra se elevará a más de 2,5 mil millones en 2 015, lo que significa más de 30 millones de salidas de aeronaves. El tráfico de carga también aumentaría considerablemente superando el 5% anual, muy por encima del crecimiento económico que se anticipa a escala mundial. En 2005, se transportaron por vía aérea cerca de 38 millones de toneladas de carga, lo que representa aproximadamente el 40% en valor de los productos manufacturados.

Estas cifras suponen que habremos logrado mantener a raya los factores que más obstaculizan el crecimiento sostenido, como la congestión del espacio aéreo y los aeropuertos, las amenazas a la seguridad de las operaciones de las líneas aéreas, los aeropuertos y las instalaciones terrestres críticas como torres de control de tránsito aéreo, y la repercusión negativa de la aviación en el medio ambiente.

La función de la OACI seguirá siendo de liderazgo y asistencia a los Estados contratantes, de acuerdo con los seis Objetivos estratégicos establecidos por el Consejo en 2004 y destinados a mejorar la seguridad operacional y la protección de la aviación civil mundial, minimizar sus efectos perjudiciales en el medio ambiente, mejorar la eficacia y mantener la continuidad de las operaciones de la aviación, y reforzar la legislación que rige la aviación civil internacional.

Desde el punto de vista de la seguridad operacional, esto significa promover una sinergia eficaz entre nuestro Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), nuestra estrategia unificada y la creciente aplicación de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) en todo el mundo, tres elementos clave de la estrategia de seguridad operacional global basada en la transparencia y la información que se comparte entre los Estados y la industria. La seguridad operacional debe ser el estilo de vida de los que participan en la aviación civil.

Nuestra estrategia de seguridad de la aviación se basa en el Plan de acción de la OACI para fortalecer la seguridad de la aviación, adoptado en la Conferencia ministerial de alto nivel de 2002, conjuntamente con el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP). El éxito del Plan depende fundamentalmente de la complementación operacional del USAP, el Mecanismo de seguridad de la aviación (AVSEC) de la OACI y los proyectos de cooperación técnica. A largo plazo, debemos evaluar diligentemente las amenazas nuevas y emergentes, en particular los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS); seguir permanentemente la marcha y actualizar los procedimientos establecidos de seguridad de la aviación para garantizar que correspondan al nivel de la amenaza detectada; y acelerar el despacho de pasajeros y carga en los aeropuertos, manteniendo al mismo tiempo el más alto nivel de seguridad de la aviación.

La protección del medio ambiente es una tarea que intimida. Desde el punto de vista de la energía, las aeronaves actuales son 70% más eficientes que aquéllas de la década de los 70, pero con respecto al ruido y la contaminación ambiental, el crecimiento sostenido del número de vuelos puede anular este logro que es en otro respecto fenomenal. Debemos realizar nuestro trabajo de manera diligente mediante el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), en estrecha cooperación con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), y otros interesados, de modo que el ruido y las emisiones de los motores de las aeronaves afecten a menos personas.

En la 11ª Conferencia de Navegación Aérea de la OACI celebrada en 2003 se estableció la dirección futura para el desarrollo de un sistema de navegación aérea mundialmente armonizado y continuo, con el concepto operacional de ATM mundial como núcleo. Este plan maestro tiene por objeto garantizar el desarrollo y la implantación con seguridad y orden de la gestión del tránsito aéreo a escala mundial teniendo en cuenta la eficiencia, la regularidad, la rentabilidad y la protección del medio ambiente.

La política de la OACI respecto de la liberalización del transporte aéreo figura en la Declaración de principios generales de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo celebrada también en 2003. Su objetivo es crear un contexto en el que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y florecer de una forma estable, eficiente y económica sin comprometer la seguridad operacional ni la seguridad de la aviación y respetando al mismo tiempo las normas sociales y laborales. Nuestros esfuerzos permanentes para proteger el bienestar de los pasajeros y de las personas en tierra respecto de enfermedades transmisibles será también una consideración importante.

Para terminar, debemos seguir manteniendo en vigor un marco jurídico mundial unificado y permanentemente adaptado a los requisitos de la aviación civil internacional.

El Plan de actividades, que se adoptó en 2005, traducirá los Objetivos estratégicos en planes de acción y asegurará el vínculo entre las actividades previstas, el costo de organización y la evaluación del rendimiento. Los mecanismos de apoyo, como el Programa de cooperación técnica y el Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS), seguirán prestando asistencia a los Estados para que cumplan con sus obligaciones de conformidad con el Convenio de Chicago.

Como siempre, para garantizar el logro de los objetivos estratégicos, y de este modo el crecimiento seguro y ordenado del transporte aéreo en el futuro, debemos trabajar en estrecha cooperación con todos los miembros de la comunidad aeronáutica mundial.

Ha sido un privilegio estar vinculado con esta extraordinaria Organización por 53 años. Tuve el honor de haber sido elegido 11 veces consecutivas como Presidente del Consejo. Dejo a la OACI en buenas manos, con la confianza de que el espíritu de consenso mundial en el que se basa siempre guiará a la aviación civil internacional en su tarea de contribuir a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo.



Assad Kotaite
Presidente del Consejo

ESTADOS CONTRATANTES

Afganistán	Georgia	Países Bajos
Albania	Ghana	Pakistán
Alemania	Granada	Palau
Andorra	Grecia	Panamá
Angola	Guatemala	Papua Nueva Guinea
Antigua y Barbuda	Guinea	Paraguay
Arabia Saudita	Guinea-Bissau	Perú
Argelia	Guinea Ecuatorial	Polonia
Argentina	Guyana	Portugal
Armenia	Haití	Qatar
Australia	Honduras	Reino Unido
Austria	Hungría	República Árabe Siria
Azerbaiyán	India	República Centroafricana
Bahamas	Indonesia	República Checa
Bahrein	Irán (República Islámica del)	República de Corea
Bangladesh	Iraq	República Democrática del Congo
Barbados	Irlanda	República Democrática Popular Lao
Belarús	Islandia	República de Moldova
Bélgica	Islas Cook	República Dominicana
Belice	Islas Marshall	República Popular Democrática de Corea
Benin	Islas Salomón	República Unida de Tanzania
Bhután	Israel	Rumania
Bolivia	Italia	Rwanda
Bosnia y Herzegovina	Jamahiriya Árabe Libia	Saint Kitts y Nevis
Botswana	Jamaica	Samoa
Brasil	Japón	San Marino
Brunei Darussalam	Jordania	Santa Lucía
Bulgaria	Kazajistán	Santo Tomé y Príncipe
Burkina Faso	Kenya	San Vicente y las Granadinas
Burundi	Kirguistán	Senegal
Cabo Verde	Kiribati	Serbia y Montenegro
Camboya	Kuwait	Seychelles
Camerún	La ex República Yugoslava de Macedonia	Sierra Leona
Canadá	Lesotho	Singapur
Chad	Letonia	Somalia
Chile	Líbano	Sri Lanka
China	Liberia	Sudáfrica
Chipre	Lituania	Sudán
Colombia	Luxemburgo	Suecia
Comoras	Madagascar	Suiza
Congo	Malasia	Suriname
Costa Rica	Malawi	Swazilandia
Côte d'Ivoire	Maldivas	Tailandia
Croacia	Mali	Tayikistán
Cuba	Malta	Timor-Leste
Dinamarca	Marruecos	Togo
Djibouti	Mauricio	Tonga
Ecuador	Mauritania	Trinidad y Tabago
Egipto	México	Túnez
El Salvador	Micronesia (Estados Federados de)	Turkmenistán
Emiratos Árabes Unidos	Mónaco	Turquía
Eritrea	Mongolia	Ucrania
Eslovaquia	Mozambique	Uganda
Eslovenia	Myanmar	Uruguay
España	Namibia	Uzbekistán
Estados Unidos	Nauru	Vanuatu
Estonia	Nepal	Venezuela
Etiopía	Nicaragua	Viet Nam
Federación de Rusia	Niger	Yemen
Fiji	Nigeria	Zambia
Filipinas	Noruega	Zimbabwe
Finlandia	Nueva Zelandia	
Francia	Omán	
Gabón		
Gambia		

ÍNDICE

	<i>Página</i>
Capítulo 1. Información acerca de la OACI.....	1
Lo que es	1
Lo que hace.....	1
Cómo actúa	2
Publicaciones de la OACI	3
El sitio web de la OACI: www.icao.int	3
Objetivos estratégicos y plan de actividades	4
Organigrama de la Secretaría de la OACI.....	5
Capítulo 2. La Organización.....	7
1. Acontecimientos más destacados en 2005	7
2. El Consejo	7
3. Personal	10
4. Curso de familiarización	11
5. Servicios de idiomas y publicaciones.....	12
6. Registro, distribución y venta	12
7. Finanzas	13
Capítulo 3. Principales acontecimientos y tendencias registrados en la aviación civil	17
1. Acontecimientos económicos mundiales y regionales	17
2. Tráfico	18
3. Finanzas	20
4. Situación comercial y organizativa	21
5. Reglamentación económica	24
6. Accidentes de aeronaves	26
7. Actos de interferencia ilícita.....	27
Capítulo 4. Proyectos que merecieron atención especial	29
A. Seguridad operacional — Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial	29
B. Seguridad de la aviación — Mejorar la protección de la aviación civil mundial	34
C. Protección del medio ambiente — Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente	36
D. Eficiencia — Mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación	39

	<i>Página</i>
E. Continuidad — Mantener la continuidad de las operaciones de la aviación	43
F. Imperio de la ley — Reforzar la legislación que rige la aviación civil internacional	43
Capítulo 5. Cooperación técnica	45
1. Sinopsis	45
2. Finanzas	52
3. Personal	56
4. Becas otorgadas	56
5. Equipos y subcontratos	57
6. Programas correspondientes al PNUD y a los fondos fiduciarios	57
Capítulo 6. Asuntos constitucionales y jurídicos	59
1. Programa del trabajo del Comité Jurídico y reuniones jurídicas	59
2. Ratificación, adhesión y aceptación de los instrumentos de derecho aeronáutico	60
3. Asistencia en el ámbito del seguro aeronáutico por riesgo de guerra	62
4. Apoyo especial	62
5. Registro de acuerdos y arreglos	63
6. Prerrogativas, inmunidades y facilidades	63
Capítulo 7. Actividades regionales	65
Parte I. Oficinas regionales	
1. Generalidades	65
2. Aspectos sobresalientes de las actividades en las oficinas regionales	65
Parte II. Comisiones regionales	
1. Generalidades	69
2. Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)	69
3. Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)	70
4. Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)	71
Capítulo 8. Relaciones con otras organizaciones internacionales	73
1. Naciones Unidas	73
2. Órganos mixtos	75
3. Organismos especializados	76
4. Otras organizaciones internacionales	77

APÉNDICES

	<i>Página</i>
Apéndice 1. Instrumentos de derecho aeronáutico internacional — Ratificaciones y adhesiones en 2005.....	A-1
Apéndice 2. Anexos al Convenio.....	A-7
Apéndice 3. El Consejo, sus Comités y la Comisión de aeronavegación.....	A-15
Apéndice 4. Reuniones celebradas en 2005.....	A-19
Apéndice 5. Participación de los Estados y organizaciones internacionales en las reuniones más importantes de la OACI celebradas en 2005.....	A-23
Apéndice 6. Publicaciones para la venta producidas en 2005.....	A-27
Apéndice 7. Distribución por nacionalidades del personal de la categoría profesional al 31 de diciembre de 2005.....	A-29
Apéndice 8. Proyectos de cooperación técnica.....	A-35
Apéndice 9. Distribución del personal de cooperación técnica en misión, por nacionalidad, grado y programa — 2005.....	A-69
Apéndice 10. Contratación del personal de misiones — 2005.....	A-71
Apéndice 11. Becas otorgadas durante 2005 en el marco de los programas de la OACI.....	A-85
Apéndice 12. Adquisición de equipo y subcontratos.....	A-91
Apéndice 13. Tablas relativas al Capítulo 3.....	A-95
Apéndice 14. Misiones a los Estados y territorios de especialistas en navegación aérea, transporte aéreo, seguridad de la aviación y cooperación técnica de las oficinas regionales.....	A-107
Apéndice 15. Frecuencia de asistencia de los Estados en reuniones de las oficinas regionales de la OACI y temas tratados.....	A-111
Apéndice 16. Actividades específicas de las oficinas regionales en los campos de navegación aérea, transporte aéreo, seguridad de la aviación y cooperación técnica.....	A-121
Glosario.....	A-127

CAPÍTULO 1. INFORMACIÓN ACERCA DE LA OACI

lo que es . . .
lo que hace . . .
cómo actúa . . .

LO QUE ES . . .

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es un organismo especializado de las Naciones Unidas y se creó con la firma del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, en Chicago, el 7 de diciembre de 1944. La OACI es el organismo permanente encargado de administrar los principios establecidos en el Convenio. Fija las normas relativas a la seguridad operacional y de la aviación, así como su eficiencia y regularidad, y las que aseguran la protección del medio ambiente y la aviación, y fomentar su aplicación.

La OACI está integrada por 189 Estados contratantes. Su Sede se encuentra en Montreal y cuenta además con oficinas regionales en Bangkok, Dakar, El Cairo, Lima, Ciudad de México, Nairobi y París.

LO QUE HACE . . .

Los fines y objetivos de la OACI, establecidos en el Artículo 44 del Convenio de Chicago, 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; y
- promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

CÓMO ACTÚA . . .

La constitución de la OACI es el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, en el que es parte cada uno de sus Estados contratantes. La Organización tiene un órgano soberano, la Asamblea, y un órgano rector, el Consejo. Los funcionarios de más alta categoría son el Presidente del Consejo y el Secretario General.

La Asamblea, compuesta por representantes de todos los Estados contratantes, se reúne cada tres años para examinar en detalle la labor completa de la Organización y fijar las políticas para los años venideros. Decide además sobre su presupuesto trienal.

El Consejo, compuesto por representantes de 36 Estados, es elegido por la Asamblea por un período de tres años y dirige continuamente la labor de la OACI. Una de las responsabilidades principales del Consejo consiste en adoptar normas y métodos recomendados (SARPS) internacionales e incorporarlos en los Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. El Consejo cuenta con la asistencia de la Comisión de Aeronavegación, el Comité de Transporte aéreo, el Comité de Ayuda colectiva para los servicios de navegación aérea, el Comité de Finanzas, el Comité sobre Interferencia ilícita y el Comité de Cooperación técnica.

La Secretaría, bajo la dirección del Secretario General, consta de cinco departamentos principales: la Dirección de navegación aérea, la Dirección de transporte aéreo, la Dirección de cooperación técnica, la Dirección de asuntos jurídicos y la Dirección de administración y servicios.

La OACI trabaja en estrecha colaboración con otros organismos especializados de las Naciones Unidas, como la Organización Marítima Internacional, la Unión Internacional de Telecomunicaciones y la Organización Meteorológica Mundial. La Asociación del Transporte Aéreo Internacional, el Consejo Internacional de Aeropuertos, la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea y otras organizaciones internacionales participan en numerosas reuniones de la OACI.

Anexos al Convenio

Anexo 1	Licencias al personal
Anexo 2	Reglamento del aire
Anexo 3	Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional
Anexo 4	Cartas aeronáuticas
Anexo 5	Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres
Anexo 6	Operación de aeronaves
Anexo 7	Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves
Anexo 8	Aeronavegabilidad
Anexo 9	Facilitación
Anexo 10	Telecomunicaciones aeronáuticas
Anexo 11	Servicios de tránsito aéreo
Anexo 12	Búsqueda y salvamento
Anexo 13	Investigación de accidentes e incidentes de aviación
Anexo 14	Aeródromos

Anexo 15	Servicios de información aeronáutica
Anexo 16	Protección del medio ambiente
Anexo 17	Seguridad — Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita
Anexo 18	Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea

PUBLICACIONES DE LA OACI

El *Catálogo de publicaciones y ayudas audiovisuales de la OACI*, cuya copia impresa se publica anualmente, contiene los títulos, resúmenes, e idiomas en los que éstas se hayan disponibles y ofrece información para efectuar pedidos. En los suplementos del Catálogo figuran las nuevas publicaciones y ayudas audiovisuales que van apareciendo, así como las enmiendas y suplementos. La mayoría de las publicaciones de la OACI están disponibles en español, francés, inglés y ruso; las versiones en árabe y chino se están introduciendo gradualmente. Las publicaciones de 2005 figuran en el Apéndice 6; en el Apéndice 2 se proporciona información sobre los Anexos y PANS.

La forma más rápida de efectuar los pedidos de publicaciones de la OACI es en línea, abonando con las tarjetas Visa o MasterCard, en el sitio <http://www.icao.int> (Publications — eCommerce, Online Ordering). Todas las transacciones realizadas por medio de este servidor específico para eCommerce están cifradas y protegidas. En la actualidad, estos servicios se proporcionan en inglés únicamente; el servicio en los otros idiomas está en preparación.

EL SITIO WEB DE LA OACI: www.icao.int

La página web de la OACI, www.icao.int, ofrece al público en general un panorama de la labor, las diversas actividades y las reuniones de la Organización. Actualmente, se cuenta además con la versión en francés del sitio web público de la Organización.

La tienda electrónica (eSHOP) de la OACI, www.icao.int/eshop, sitio web comercial desarrollado con el objetivo de vender publicaciones por Internet, ofrece acceso en línea a varios conjuntos de documentación de la OACI mediante un pago anual. Las suscripciones dan acceso a los textos íntegros de los convenios y protocolos internacionales, los Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, las publicaciones relativas a la gestión del tránsito aéreo y los Informes anuales del Consejo. En la actualidad, hay más de cien suscriptores.

La ICAO-NET es un sitio web de acceso limitado en el que pueden consultarse conjuntos de documentos exclusivos de la OACI, comprendidos todos los instrumentos jurídicos y los Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. Además, en la ICAO-NET se incluyen ahora los memorandos del Presidente y del Secretario General. Ciento ochenta y cuatro Estados, todas las delegaciones nacionales residentes y 77 organizaciones internacionales tienen acceso a ese sitio.

La presencia en línea de la Organización y el uso de la Internet para la divulgación de información y documentación se están ampliando continuamente; en 2005, se agregaron más de 8 300 páginas web nuevas, muchas de ellas en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso, y se actualizaron 10 000 páginas existentes. El sistema de distribución electrónica de comunicaciones a los Estados incluye actualmente estas comunicaciones y una interfaz trilingüe.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS Y PLAN DE ACTIVIDADES

En junio de 2005, la Secretaría de la Organización preparó el Plan de actividades de la OACI para el período 2005-2007 con el objeto de contribuir al logro de los seis objetivos estratégicos:

Seguridad operacional — Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial

Seguridad de la aviación — Mejorar la protección de la aviación civil mundial

Protección del medio ambiente — Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente

Eficiencia — Mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación

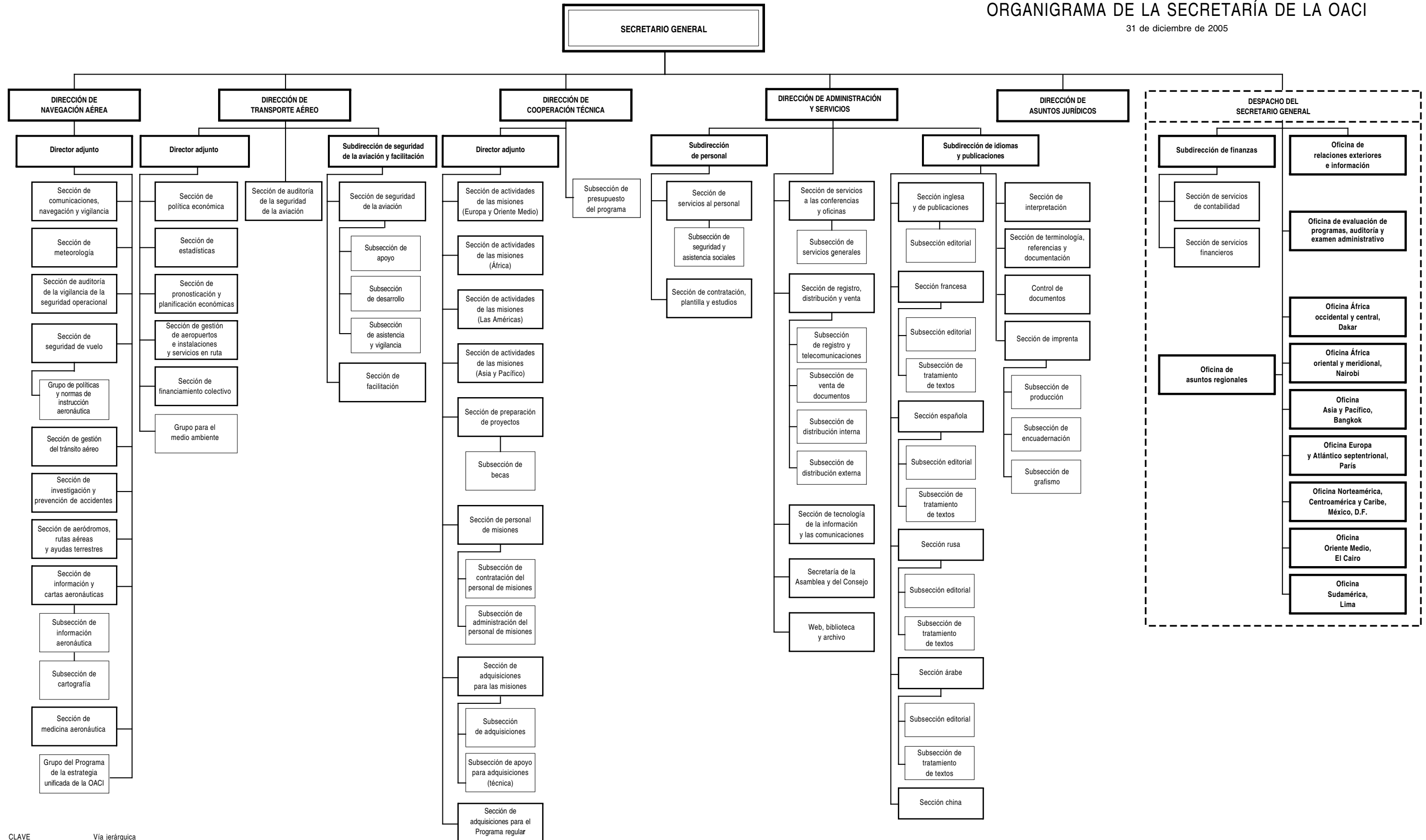
Continuidad — Mantener la continuidad de las operaciones de la aviación

Imperio de la ley — Reforzar la legislación que rige la aviación civil internacional.

El propósito del plan de actividades, que integra las actividades de los programas de todas las direcciones y oficinas regionales, es lograr una organización basada en los requisitos y orientada a los resultados e introducir nuevos métodos de trabajo asegurando el mejor uso de recursos que son limitados. Los objetivos estratégicos conjuntamente con el plan de actividades constituyen la base de un sistema de notificación que aúna estrategias, actividades, fondos y calendarios para seguir y evaluar eficazmente los resultados.

ORGANIGRAMA DE LA SECRETARÍA DE LA OACI

31 de diciembre de 2005



CLAVE _____ Vía jerárquica
 - - - - - Vía jerárquica para cuestiones de política

CAPÍTULO 2. LA ORGANIZACIÓN

1. ACONTECIMIENTOS MÁS DESTACADOS DE 2005

En enero, la separación vertical mínima entre aeronaves que vuelan en el espacio aéreo de Norteamérica, Centroamérica, Sudamérica y el Caribe se redujo a la mitad, de 2 000 a 1 000 pies. Esta iniciativa, que se conoce como separación vertical mínima reducida (RVSM), se tradujo en operaciones de vuelo más eficientes con las ventajas resultantes para las líneas aéreas, los pasajeros y el medio ambiente. En marzo, la RVSM se implantó de manera similar en el espacio aéreo de Armenia, Azerbaiyán, Georgia y la zona de alta mar de la Región de información de vuelo Rostov de la Federación de Rusia.

En marzo, el Consejo adoptó unánimemente nuevas normas relativas a la emisión de óxidos de nitrógeno (NO_x) con niveles 12% más rigurosos que aquellos convenidos en 1999. Estas nuevas normas se aplicarán a los nuevos motores a partir de 2008.

El 18 de abril entró en vigor el Protocolo relativo a una enmienda al Artículo 56 del Convenio de Chicago, adoptado en 1989. En él se prevé el aumento del número de miembros de la Comisión de Aeronavegación, de 15 a 19.

En junio se distribuyó a todos los Estados contratantes un juego en CD-ROM de seguridad aeronáutica en las pistas, producido por la OACI y la Embry-Riddle Aeronautical University.

El 3 de septiembre, Timor-Leste pasó a ser el 189° Estado contratante de la Organización, al adherirse al Convenio de Chicago.

2. EL CONSEJO

De acuerdo con las recomendaciones de la ANC, el Consejo adoptó las enmiendas de los Anexos 1, 2, 6 (Partes I, II y III), 10, 11, 14 (Volumen I), 16 (Volúmenes I y II) y 18. El Consejo también adoptó las enmiendas de los Anexos 9 y 17. El Presidente del Consejo aprobó, en nombre de dicho órgano, las enmiendas de los PANS-ATM y de los *Procedimientos suplementarios regionales*, de conformidad con el procedimiento establecido.

En cumplimiento de la Resolución 42/112 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la OACI celebró el 26 de junio el Día internacional de la lucha contra el uso indebido y el tráfico ilícito de drogas. De conformidad con la Resolución A27-12 (Función de la OACI en la supresión del transporte ilícito de estupefacientes por vía aérea) y con la resolución conexas del Consejo, la OACI

continúa firmemente comprometida a proseguir su labor relativa a este tema, con carácter de alta prioridad.

En cada período de sesiones, se presentaron al Consejo informes de la situación financiera de la Organización. En noviembre se tomó nota de que, a excepción del fondo de capital circulante, el saldo estimado del efectivo en caja de la Organización al 28 de octubre de 2005 equivalía aproximadamente al promedio de gastos de un mes. El Presidente del Consejo hizo un llamamiento a los Estados que estaban representados en el Consejo y a los demás Estados contratantes que no habían pagado sus contribuciones de 2005, o que lo habían hecho en parte, para que tomaran las medidas necesarias a fin de pagarlas en su totalidad lo antes posible.

El Consejo aprobó la cuota fijada a Timor-Leste, que se convirtió en Estado contratante de la OACI el 3 de septiembre, y una propuesta que formuló Comoras para liquidar las cuotas atrasadas.

En el ámbito de la seguridad aeronáutica, el Consejo aprobó procedimientos para la aplicación del Artículo 54 j) del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* para afrontar la situación de los Estados que tienen deficiencias significativas respecto del cumplimiento de las normas de la OACI relacionadas con la seguridad operacional.

El Consejo adoptó un nuevo enfoque sistémico global del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), con la intención de ayudar a los Estados a desarrollar procesos internos más sólidos para responder a las situaciones que amenazan la seguridad operacional. Se proporcionarán a todos los Estados contratantes informes finales completos de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional para promover acciones concertadas sobre la implantación de medidas correctivas.

El Consejo aprobó la celebración de una Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad aeronáutica (Sede de la OACI, del 20 al 22 de marzo de 2006), en la que se evaluará la situación actual de la seguridad aeronáutica.

Con respecto al medio ambiente, el Consejo adoptó, para su aplicación en 2008, nuevas normas relativas a los óxidos de nitrógeno (NO_x) con niveles un 12% más rigurosos que los acordados en 1999.

En la esfera de la facilitación, en cada período de sesiones se proporcionaron al Consejo informes sobre los avances para establecer un directorio de claves públicas (DCP) bajo los auspicios de la OACI con el fin de respaldar la interfuncionalidad de los pasaportes de lectura mecánica a los que se incorpora tecnología electrónica y que se están elaborando actualmente en muchos Estados contratantes.

En el campo de la seguridad de la aviación, el Consejo examinó informes sobre la ejecución y evolución del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP); las estrategias para mejorar la asistencia a los Estados en el establecimiento y mantenimiento de sistemas viables y sostenibles de seguridad de la aviación a través de un programa de asistencia y desarrollo coordinado; la implantación, mediante contribuciones voluntarias de los Estados, de un plan de acción de seguridad de la aviación de la OACI; y la integración progresiva del Plan de acción de seguridad de la aviación (AVSEC) en el Programa regular en el trienio 2005-2006-2007.



**Expertos en seguridad de la aviación recibieron su certificación
como instructores de seguridad de la aviación
después de completar el curso pertinente el
17 de junio de 2005 en la Sede de la OACI**

En junio, el Consejo aprobó la postura de la OACI sobre las cuestiones de interés para la aviación que figuran en el programa de trabajo de la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (2007) (CMR-2007) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), así como una enmienda de las declaraciones de políticas de la OACI que figuran en el *Manual relativo a las necesidades de la aviación civil en materia de espectro de radiofrecuencias, que incluye la declaración de las políticas aprobadas por la OACI* (Doc 9718).

Al considerar los asuntos relacionados con el *Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil* (Doc 9793) y su Protocolo (Doc 9794), firmados en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001, el Consejo confirmó una decisión que adoptó en principio el 22 de noviembre de 2000 en el sentido de que la OACI asumiera las funciones de la Autoridad supervisora del Registro internacional al entrar en vigor los dos instrumentos. En noviembre, al examinar la información sobre la próxima entrada en vigor, el 1 de marzo de 2006, del Convenio y el Protocolo de Ciudad del Cabo, el Consejo decidió establecer una Comisión de expertos para que le ayudara en el desempeño de las funciones de Autoridad supervisora.

El Consejo examinó los informes relativos al progreso logrado por el Grupo especial sobre la modernización del Convenio de Roma de 1952 durante la primera y segunda reuniones, y convino en convocar una tercera reunión del dicho grupo en la Sede de la OACI en febrero de 2006.

En noviembre, el Consejo examinó los informes sobre la elaboración de un plan de contingencias de la OACI para prepararse para una posible pandemia de la gripe aviar. Se puso énfasis en que la Organización debería seguir de cerca la situación y coordinar sus medidas con la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI).

Como parte del esfuerzo en curso para aumentar la eficiencia y eficacia de la OACI, el Consejo examinó los informes sobre el progreso logrado en relación con el desarrollo ulterior de los Objetivos estratégicos y el Plan de actividades de la Organización. Al considerar las tendencias que repercuten en la aviación civil internacional y en la Organización, el Consejo hizo comentarios sobre la necesidad de cambiar el enfoque de la Organización orientándolo hacia la aplicación de las normas existentes, en lugar de elaborar otras nuevas, y de que las normas fueran claras y concisas. También se destacó que la facilitación para la aplicación de las normas debía tener más prioridad y que la OACI debía abordar más que la detección de deficiencias, para encontrar los medios de rectificarlas, garantizando así cielos más seguros.

3. PERSONAL

En 2005 la plantilla contaba con 707 puestos: 299 en las categorías profesional y superior y 408 en la categoría de servicios generales; estas cifras comprenden 75 puestos financiados con fondos de cooperación técnica. En comparación con la plantilla de 2004, el número total de puestos disminuyó en 87. Al 31 de diciembre, en la categoría profesional había 276 funcionarios en servicio activo, es decir, 19 menos que al 31 de diciembre de 2004. Ese total comprende 11 funcionarios cuyos puestos están financiados por organismos regionales de aviación civil, pero excluye a 2 expertos asociados financiados por Francia y 1 oficial subalterno del cuadro orgánico financiado por Italia. También se excluyen del total del personal de la categoría profesional 19 puestos con cargo a fondos fiduciarios, financiados por el Acuerdo de financiamiento colectivo (1), el Mecanismo AVSEC (9), los Estados Unidos (3), Francia (3), el Reino Unido (1) y la República de Corea (2). Durante el año, dejaron el servicio de la Organización 25 funcionarios de la categoría profesional¹ se reasignaron 4 miembros del personal a puestos extrapresupuestarios y se incorporaron 10 nuevos funcionarios procedentes de 7 Estados contratantes. Después del último informe, estuvo representada en la Secretaría 1 nacionalidad menos²; hubo una nacionalidad más³ representada en la Secretaría por haberse contratado a un miembro del personal, de modo que al 31 de diciembre de 2005 había 79 nacionalidades⁴ representadas, es decir, las mismas que en 2004. Al cierre del ejercicio de 2005 había 22 puestos vacantes.

1. Dieciocho por jubilación, 5 por dimisión, 1 por vencimiento de contrato y 1 por adscripción a un proyecto de cooperación técnica en Nigeria.

2. Iraq.

3. Islandia.

4. Véase el Apéndice 7.

Los nombramientos de candidatos externos a puestos supeditados a representación geográfica equitativa (RGE) de Estados no representados o Estados representados por debajo del nivel deseable superó el objetivo establecido por el Consejo. Se examinó la distribución de los puestos profesionales para evaluar si algunos podían asignarse a un nivel inferior a fin de contratar profesionales en las primeras etapas de su carrera, sin comprometer el más alto grado de eficiencia, competencia e integridad.

Se adoptaron y se tomaron medidas para perfeccionar el programa de acción afirmativa destinado a mejorar la contratación y situación de la mujer en la OACI. Como resultado, se observó una tendencia positiva en el número de postulaciones de mujeres a puestos supeditados a RGE y en el número de mujeres que ocupan estos puestos en la Secretaría.

Siguiendo el ejemplo de las Naciones Unidas, la OACI consideró e implantó políticas favorables a la familia tanto para el personal femenino como masculino. Esto incluyó arreglos de horario flexible y servicios de apoyo a la familia mediante el programa de asistencia a los empleados (EAP).

La OACI adoptó el Marco integrado para la gestión de los recursos humanos (HRM) de las Naciones Unidas para ayudar en la gestión de sus recursos humanos. Se emprendió una revisión de las políticas y prácticas de recursos humanos establecidas y se llevó a cabo una encuesta confidencial del personal. Como resultado, se aprobaron algunas estrategias de recursos humanos que abordan los problemas detectados con el objeto de superarlos. Estas estrategias se relacionaron con empleo, gestión de carrera, gestión del rendimiento, compensación y prestaciones y buena gobernanza.

Se iniciaron la evaluación del capital humano y la planificación estratégica de la fuerza laboral. Se pidió a los administradores de la OACI proporcionar el perfil de las aptitudes y las tareas que la Organización requerirá en los próximos tres trienios. Las disparidades que se detecten entre las aptitudes y las calificaciones actuales y futuras servirán de base para el desarrollo y la implantación de estrategias de recursos humanos en materia de contratación, capacitación y planificación de la sustitución de personal. Para ayudar a evaluar las calificaciones y aptitudes de la fuerza laboral y actual, se completó el perfil laboral de todo el personal con un resumen de su educación, experiencia y conocimiento de idiomas.

4. CURSO DE FAMILIARIZACIÓN

El 47º curso de familiarización de la OACI se celebró en la Sede del 14 al 29 de julio con la presencia de 38 participantes, 18 de los cuales asistieron a expensas de la OACI, 14 a expensas de sus Gobiernos y 6 como observadores.

La finalidad del curso era familiarizar a los participantes con la estructura y funcionamiento de la OACI. Una vez terminado el curso en Montreal, varios participantes hicieron breves visitas a las oficinas regionales acreditadas ante sus países.

5. SERVICIOS DE IDIOMAS Y PUBLICACIONES

La Red de documentación y consultas electrónicas (EDEN) y el sistema de gestión de documentos, Hummingbird DM, se probaron e implantaron en forma gradual en toda la Organización. Estos sistemas aumentarán la eficacia de la Organización al pasar del actual sistema de control de documentos que conlleva una considerable labor manual a una red multiusuario para toda la OACI con base en la web, que servirá para crear un entorno en el que se eliminará el uso de papel al permitir presentar los documentos electrónicamente y hacer su seguimiento en línea. Además, acelerará el proceso de publicación de los documentos electrónicos en la ICAO-NET. También hubo un aumento del número de Estados contratantes que cuentan con acceso electrónico a la documentación y a las publicaciones a través de la ICAO-NET. Se tomaron medidas adicionales para promover su distribución electrónica y reducir la impresión de copias y su distribución. Las publicaciones de 2005 figuran en el Apéndice 6; en el Apéndice 2 se presenta la información sobre los Anexos y los PANS.

El volumen de traducciones para la Sede y las oficinas regionales fue 22,2% menor y el volumen de interpretación fue 20,5% mayor. Seguidamente se presentan las cifras comparativas correspondientes a los últimos cuatro años.

Año	Traducción (en páginas)	Interpretación (en días de personal)
2005	27 765	2 238
2004	35 696	2 815
2003	38 518	2 735
2002	31 898	2 353

Debido al aumento de la distribución electrónica, el número total de páginas impresas disminuyó de 88,1 millones en 2004 a 63 millones en 2005, lo que representa una disminución del 28,5%.

En 2005, el Número normalizado internacional para libros (ISBN) que usan las editoriales, librerías, bibliotecas y otros grupos para acelerar las tareas de manipulación, control de inventarios, etc., se asignó a un total de 200 publicaciones en los seis idiomas de trabajo.

Continúa la digitalización de registros históricos, con lo que gradualmente se presentan en el sitio web de la Organización conjuntos completos de documentos de la Asamblea y revistas de la OACI.

6. REGISTRO, DISTRIBUCIÓN Y VENTA

Luego del resultado positivo de una encuesta que se llevó a cabo en 2004 para examinar los requisitos de distribución interna de la OACI, con la intención de reducir la distribución y producción

de documentos en forma impresa dentro de la Secretaría de la Organización, se repitió dicha encuesta en 2005 y, también, se amplió para cubrir las delegaciones nacionales. Como resultado, se redujo aún más la documentación impresa y se permitió una utilización más amplia de los servicios de la ICAO-NET.

En un esfuerzo por ampliar el uso de la tecnología de la información y las comunicaciones, se ofreció a los usuarios de la Secretaría una aplicación mejorada, basada en la web, de la Base de datos del sistema de información del registro central (REGIS II), con lo que se mejoró la eficacia del sistema de gestión de registros de la Organización.

Los ingresos procedentes de la venta de publicaciones en 2005 se elevaron a un total de \$4 493 590. En la Tabla 2-1 se dan cifras comparativas correspondientes a 2003, 2004 y 2005.

Tabla 2-1. Ingresos procedentes de la venta de publicaciones de la OACI

	2005	2004	2003
	<i>(en dólares estadounidenses)</i>		
Ventas en la Sede	3 457 489	3 294 127	3 232 391
Ventas en las oficinas regionales o por su intermedio	576 184	548 318	520 091
Ventas por intermedio de los distribuidores	459 917	300 228	356 944
TOTAL	4 493 590	4 142 673	4 109 426

7. FINANZAS

Las consignaciones presupuestarias para 2005-2006-2007 y la financiación de las consignaciones, según fueron aprobadas por la Asamblea, figuran en la Tabla 2-2.

Como se indica en la Tabla 2-3, la consignación final para 2005 se ajustó a \$60 707 231, como resultado de:

- i) el aplazamiento a 2005 de \$1 978 299 de las consignaciones de 2004, de conformidad con el párrafo 5.11 del Reglamento financiero;
- ii) la transferencia de \$260 000 entre programas principales, de conformidad con el párrafo 5.10 del Reglamento financiero;
- iii) el aumento en la consignación de \$460 000 de acuerdo con el párrafo 5.2 c) del Reglamento financiero; y

- iv) la transferencia a 2006 de \$6 400 068 de las consignaciones de 2005, de conformidad con el párrafo 5.6 del Reglamento financiero.

Los gastos efectivos correspondientes a 2005 con cargo a la consignación se elevaron a \$60 457 967.

En 2005, las cuotas fijadas a los Estados contratantes se elevaron a \$58 515 776, incluida una cuota de \$8 776 de un nuevo Estado contratante. Las cuotas que se habían recibido efectivamente al cierre del ejercicio de 2005 ascendieron a \$58 846 905, o sea el 97,15%, en comparación con el 96,75% a finales de 2004 y el 95,27% a finales de 2003. Además, se recibieron \$1 929 277 correspondientes a cuotas de años anteriores. El total de cuotas atrasadas pendientes de pago al 31 de diciembre de 2005 se elevaba a \$12 529 636, en comparación con \$12 790 042 al 31 de diciembre de 2004.

En la Tabla 2-4 se indica la situación financiera de la Organización en términos de saldos de caja del fondo general y del fondo de capital circulante, a principios del ejercicio y al final de cada trimestre, al igual que las cantidades correspondientes a 2004.

Lo expuesto se refiere a las actividades en el marco del programa regular de la Organización, financiadas con las consignaciones autorizadas por la Asamblea. El financiamiento de los gastos de funcionamiento de la Dirección de cooperación técnica se efectúa con cargo al fondo para los gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSCF) de cooperación técnica, mientras que determinado personal auxiliar y ciertos gastos se financian con cargo a otros fondos especiales.

**Tabla 2-2. Consignaciones para 2005, 2006, 2007
(Resolución A35-22)**

	2005	2006	2007
	<i>(en dólares estadounidenses)</i>		
Consignaciones	64 669 000	65 820 000	66 511 000
Financiadas mediante:			
Ingresos varios	5 162 000	5 413 000	5 723 000
Cuotas	58 507 000	60 407 000	60 788 000
Transferencia del plan de incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo	1 000 000	—	—

Tabla 2-3. Consignaciones revisadas para 2005

	Consignaciones 2005 Res. A35-22	Aplazamiento del ejercicio anterior	Suplemento (C 176/14)	Transferencias entre programas principales	Traspaso al ejercicio siguiente	Consignaciones revisadas	Gastos efectivos
<i>(en dólares estadounidenses)</i>							
I. Política general y dirección	1 082 000	50 000	—	—	-144 686	987 314	977 319
II. Navegación aérea	9 024 000	53 000	400 000	200 000	-707 408	8 969 592	8 889 298
III. Transporte aéreo	5 325 000	46 000	60 000	-50 000	-535 075	4 845 925	4 800 999
IV. Asuntos jurídicos	1 163 000	—	—	60 000	-260 330	962 670	953 188
V. Programas regionales y otros	16 966 000	12 000	—	—	-1 937 125	15 040 875	15 022 969
VI. Apoyo administrativo	25 262 000	—	—	-130 000	-1 228 866	23 903 134	23 828 799
VII. Finanzas, Relaciones exteriores e informa- ción al público y Evaluación de progra- mas, auditoría y exa- men administrativo	3 840 000	140 000	—	-80 000	-456 693	3 443 307	3 443 307
VIII. Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional	2 007 000	1 677 299	—	—	-1 129 885	2 554 414	2 542 088
TOTAL	64 669 000	1 978 299	460 000	0	-6 400 068	60 707 231	60 457 967

Tabla 2-4. Situación financiera (saldo de efectivo) de la Organización

AI	2005			2004		
	Fondo general	Fondo de capital circulante	Total	Fondo general	Fondo de capital circulante	Total
<i>(en dólares estadounidenses)</i>						
1 de enero	12 526 224	5 994 780	18 521 004	10 324 853	5 994 780	16 319 633
31 de marzo	9 884 040	5 994 780	15 878 820	7 449 699	5 994 780	13 444 479
30 de junio	13 674 940	5 994 780	19 669 720	3 570 206	5 994 780	9 564 986
30 de septiembre	21 491 451	5 994 780	27 486 231	9 938 795	5 994 780	15 933 575
31 de diciembre	16 616 392	5 992 179	22 608 571	12 526 224	5 994 780	18 521 004