



Cuestión 5 del
Orden del Día: Otros Asuntos

**INFORMACIÓN GENERAL SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LOS PROYECTOS
DE COOPERACIÓN TÉCNICA DE LA REGIÓN NAM/CAR**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN
En esta nota de estudio se informa a la Reunión sobre las actividades de los Proyectos Regionales y Nacionales de Cooperación Técnica en la Región NAM/CAR
Referencias:
<ul style="list-style-type: none">• Documentos de Proyectos de Cooperación Técnica firmados por los Estados.• Informes de las RCC de los proyectos.

1. Introducción

1.1 La Dirección de Cooperación Técnica de OACI ha desarrollado una creciente actividad para lograr el desarrollo seguro, protegido y sostenible de la aviación civil mediante la provisión de una considerable cooperación técnica con sus Estados miembros. Para el periodo 2005-2010 se han establecido seis objetivos estratégicos principales:

- a) Seguridad Operacional. Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial;
- b) Seguridad de la Aviación. Mejorar los mecanismos de protección aeroportuaria para la aviación civil mundial;
- c) Protección del Medio Ambiente. Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente;
- d) Eficiencia. Mejorar la eficiencia de las operaciones de aviación;
- e) Continuidad. Mantener la continuidad de las operaciones de la aviación; y
- f) Fortalecimiento Regulatorio. Reforzar la legislación que rige la aviación civil.

1.2 La Dirección de Cooperación Técnica de la OACI es la encargada de desarrollar los Proyectos de Cooperación Técnica que se suscriben con los Estados miembros para facilitar el cumplimiento de la normativa internacional, reforzar la autoridad aeronáutica y su organización, y modernizar sus infraestructuras, servicios y equipamientos, principalmente en las áreas de navegación aérea y aeroportuaria, tanto a nivel nacional como regional.

1.3 La Dirección de Cooperación Técnica cuenta con una amplia experiencia en la provisión de asistencia técnica y cooperación con los Estados para el desarrollo y la ejecución de proyectos en todas las esferas del transporte aéreo: contratación de expertos y consultores, elaboración de programas de instrucción, gestión de becarios internacionales, preparación de normativa legal, realización de estudios de necesidades, confección de planes estratégicos y maestros de desarrollo, adquisición de equipos y servicios, etc.

1.4 La OACI ha desarrollado un programa de Auditorias en las áreas de Seguridad Operacional, Seguridad de Aviación Civil y Certificación de Aeropuertos, que obliga a los Estados a realizar un importante esfuerzo de adaptación de sus estructuras y servicios para cumplir con las nuevas normativas. La Dirección de Cooperación Técnica está desempeñando un papel relevante en el apoyo a los países, tanto con anterioridad a las auditorias, para garantizar su mejor preparación, como posteriormente, para trabajar en la solución de las deficiencias encontradas.

1.5 La provisión de fondos para los proyectos se obtiene principalmente por los propios Estados, quienes utilizan los mecanismos de cooperación técnica para optimizar los presupuestos y mejorar de forma conjunta la gestión de los objetivos y actividades que apoyan las responsabilidades gubernamentales. Como es sabido, la OACI no es un organismo de financiamiento, por lo que no dispone de fondos propios para llevar a cabo los proyectos de cooperación técnica. Sin embargo, conjuntamente con los fondos de los Estados, existen eventuales aportaciones de fondos de Estados donantes, organismos multilaterales y la industria aeronáutica internacional, principalmente, para el apoyo a proyectos regionales en las áreas coincidentes con los objetivos estratégicos de la organización, anteriormente descritos.

1.6 En los últimos años, la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI ha ampliado enormemente su nivel de actividad, quintuplicando el presupuesto de gestión de proyectos sobre la media de los años noventa. En la actualidad, la Dirección de Cooperación Técnica gestiona un presupuesto por encima de los 200 millones de dólares EUA anuales, en más de 100 proyectos con los Estados y unos 25 proyectos regionales. Tiene una plantilla de 56 personas y mantiene una media anual de 360 expertos internacionales y más de 2,000 expertos nacionales.

2. **Proyectos Regionales**

2.1 Los Estados y Organizaciones Internacionales de la región tienen una cada vez más activa participación en proyectos de cooperación técnica con lo que se ha incrementado sustantivamente las actividades de la cooperación regional.

2.2 Podemos destacar la participación en los siguientes proyectos, cuyas especificaciones y estado actual de las actividades se encuentran en el **Apéndice A** a esta nota de estudio.

- | | | |
|----|----------------------------|---|
| a) | Proyecto RLA/98/003 | Transición a los Sistemas CNS/ATM en las Regiones CAR y SAM |
| b) | Proyecto RLA/99/901 | Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional |
| c) | Proyecto RLA/00/009 | Ensayo regional de aumentación GNSS |
| d) | Proyecto RLA/03/901 | Sistema de Gestión de la REDDIG |
| e) | Proyecto RLA/03/902 | Fase II – Transición al GNSS-SBAS en las Regiones CAR/SAM |
| f) | Proyecto RLA/05/901 | Estructura Cooperativa Sub-regional, de Seguridad de Aviación Civil para los Estados del Caribe del Este |

3. **Proyectos Nacionales**

3.1 Las especificaciones y estado actual de las actividades de los siguientes Proyectos Nacionales se encuentran en el **Apéndice B** a esta nota de estudio:

- a) **Cuba**
- b) **Guatemala**
- c) **El Salvador**
- d) **Jamaica**
- e) **México**

4. **Acciones sugeridas**

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información contenida en esta nota de estudio y analizar las actividades de los proyectos de cooperación técnica,
- b) recomendar a los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales que aún no lo han hecho, a participar y contribuir al presupuesto de los proyectos regionales que puedan ser de su competencia, lo cual permitirá ampliar los objetivos y consolidar las políticas de desarrollo e implementación internacional del sector, y
- c) analizar y recomendar a los Estados la importancia de utilizar los proyectos nacionales de cooperación técnica como herramienta gubernamental para ampliar y facilitar el alcance de los resultados de la gestión.

APÉNDICE A

PROYECTOS REGIONALES

Proyecto RLA/98/003 - Transición a los Sistemas CNS/ATM en las Regiones CAR y SAM

- a) **Título:** Transición a los Sistemas CNS/ATM en las regiones CAR y SAM
- b) **Duración:** Tres años (se han establecido dos años de prórroga adicionales)
- c) **Organismos de ejecución de los Gobiernos:** Autoridades de Aviación Civil o Aeroportuarias
- d) **Fecha de inicio:** Noviembre de 1998
- e) **Insumos de los Gobiernos:** \$2,265,763
- f) **Estados y organismos participantes:** Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Estados Unidos, Panamá, Paraguay, Perú, Venezuela y COCESNA (Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua).

Breve descripción: Prestar asistencia a los Estados de la Región en la puesta en marcha del plan de transición a los nuevos sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia y gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) de acuerdo con el plan regional de implantación CAR/SAM y las Normas y métodos recomendados internacionalmente por la OACI sobre la materia.

Estado actual de las actividades

El proyecto ha continuado apoyando los planes y procesos de implantación regional:

- a) Implantación de rutas RNAV;
- b) Reestructuración de rutas ATS;
- c) Implantación Pre-operacional RNP 10 en el tramo Santiago de Chile-Lima, de las rutas UL 302 y UL 780; e
- d) Implantación RVSM en las Regiones CAR/SAM.

Todo estos planes y programas se han venido ejecutando a través de Reuniones/Talleres de trabajo de Autoridades y Planificadores en Gestión de Tránsito Aéreo de las Regiones CAR/SAM, logrando que las Administraciones adquieran experiencia en los procesos de planificación e implantación de rutas RNAV, RNP y RVSM; lo cual ha contribuido a que el proceso de coordinación regional haya mejorado notablemente.

Por otra parte el proyecto apoya el análisis de los aspectos institucionales de los sistemas CNS/ATM mediante la realización del Segundo Seminario sobre Consideraciones Institucionales y Económicas, y opciones de implantación y familiarización con las herramientas de planificación CNS/ATM.

Durante el año 2004 también se realizó el primer seminario sobre automatización de los futuros sistemas de navegación aérea en la semana del 13 al 17 de septiembre 2004 en Lima, Perú. Este Seminario fue el primero en su índole en las regiones CAR/SAM. Participaron 5 Estados de la Región CAR, 9 Estados de la Región SAM y 14 delegaciones entre Organizaciones Internacionales, proveedores privados de servicios de navegación aérea y empresas privadas de la industria aeronáutica, haciendo un total de 92 participantes.

Como resultados del seminario, se orientaron las tareas del proyecto RLA/98/003 hacia asuntos de realizaciones prácticas para la interconexión de sistemas automatizados, a fin de interoperar aplicaciones en correspondencia a las fases I, II y III de la estrategia regional del GREPECAS.

Proyecto RLA/99/901 – Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

- a) Duración: 5 años, prorrogables por iguales términos
- b) Fecha de inicio: 1 de noviembre de 2001
- c) Agencias gubernamentales de ejecución: Autoridades de Aviación Civil
- d) Presupuesto total del proyecto: US\$ 2,250,000.00
- e) Estados participantes: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. Otros: Airbus, Comunidad Europea y Embraer.

Breve descripción: El objetivo de este proyecto, preparado sobre la base del Memorando de Entendimiento entre la CLAC y la OACI y su reglamento asociado, firmado el 1° de octubre de 1998, es establecer y operar un Sistema regional para la vigilancia de la seguridad operacional en el continente americano, con el soporte técnico, logístico y administrativo que requiera, conforme a las disposiciones relativas a la seguridad operacional del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos, compatible con el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (IUSOAP) de la OACI.

Estado actual de las actividades

El programa del año 2005 refuerza la importancia del establecimiento del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, como una solución definitiva a los problemas que enfrentan los Estados, para cumplir con sus obligaciones en esta materia, así como a la necesidad de continuar trabajando en la armonización de las regulaciones aeronáuticas, que ha sido indicada como objetivo inmediato No. 3 del Proyecto RLA/99/901.

Se precisa ampliar la labor para la formulación de las Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas (LAR) correspondientes a la aprobación de centros de instrucción reconocidos (Centros de instrucción de aviación civil), requisitos y procedimientos para la aprobación de operaciones de la performance de navegación requerida RNP, preparación de la versión 2 del Manual del Inspector de Aeronavegabilidad (MIA) y la versión 1 del Manual del Inspector de Operaciones (MIO) relativo al proceso de certificación de los explotadores de servicios aéreos con la LAR OPS.

El programa de actividades para el año 2005 responde además, a la estrategia de implantación del conjunto de Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas (LARs), a través de actividades para la difusión de las elaboradas hasta la fecha, como así también al desarrollo de la documentación del Sistema que permita realizar los ensayos necesarios, una vez concretadas las actividades de capacitación del personal técnico propuesto por las autoridades de aviación civil de los Estados participantes, todo ello como etapas previas a la implementación del conjunto de regulaciones armonizadas para la Región.

Proyecto RLA/00/009 – Ensayo regional de aumentación GNSS

- a) Título: Ensayo regional de aumentación GNSS
- b) Fecha de inicio: Julio de 2001
- c) Fecha estimada de terminación: vigente
- d) Estados participantes: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Estados Unidos, Perú, Venezuela, COCESNA.

Breve descripción: El objetivo del proyecto es desarrollar un plan de pruebas y evaluación de los beneficios técnicos y operacionales del sistema de aumentación de área amplia (WAAS/SBAS) de la FAA de los Estados Unidos en las regiones CAR/SAM, de modo que contribuya al establecimiento del modelo operacional de los sistemas de aumentación basados en satélites, que está desarrollando el Subgrupo de coordinación de la implantación CNS/ATM del GREPECAS.

Estado actual de actividades

Entre las actividades previstas en el Proyecto de ensayos de aumentación WAAS/SBAS en las Regiones CAR/SAM, se tenía la terminación de la plataforma de aumentación de la CSTB, la recolección continua de los datos desde las estaciones de referencia, la realización de los ensayos en vuelo para comprobar la aumentación, el estudio inicial sobre la factibilidad de extender el WAAS en las Regiones CAR/SAM y el informe final del proyecto.

El Proyecto ha considerado que los ensayos en vuelo para comprobar la aumentación sería conveniente realizarlos una vez que se tenga adelantado el modelo de corrección de los errores causados en las señales GPS por la ionósfera y que el mismo se haya cargado en las estaciones maestras de la CSTB a efecto de que el sistema de aumentación soportase también operaciones de aproximación con guía vertical (APV).

La fecha de terminación del proyecto RLA/00/009 estaba programada para mediados del año 2004; pero el mismo se ha extendido hasta que se completen los estudios necesarios para solucionar los problemas de la ionosfera en estas regiones y su incidencia en el sistema de ensayo de aumentación de la CSTB. Durante ese tiempo todas las estaciones de referencia permanecerán instaladas, así como la plataforma de comunicaciones.

Proyecto RLA/03/901 - Sistema de Gestión de la REDDIG

- a) Duración: 5 años, modificable
- b) Fecha de inicio: Marzo de 2003
- c) Agencias gubernamentales de ejecución: Autoridades de Aviación Civil
- d) Presupuesto total del proyecto: US\$ 2,089,827
- e) Estados participantes: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Francia, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Trinidad y Tobago, Uruguay, y Venezuela.

Breve descripción: El objetivo de este proyecto, preparado como una continuación de las actividades desarrolladas a través del Proyecto REDDIG RLA/98/019, es lograr establecer un mecanismo definitivo para una administración eficiente, neutral y económica de la red digital REDDIG SAM.

Estado actual de las actividades

La REDDIG entró oficialmente en operación en septiembre del 2003 y, desde entonces la Administración de la REDDIG viene gestionando en forma autónoma el normal funcionamiento de la red, brindando los servicios de telecomunicaciones aeronáuticas que se cursan a través de ella, con los más altos estándares de calidad y disponibilidad.

Entre las actividades relevantes, adicionales a las de operación, soporte y mantenimiento de la red bajo el esquema de disponibilidad 24 x 7 x 365 se informó sobre el resultado de las pruebas de aceptación final (FSAT), reparación por parte de SEEE de los equipos en garantía, el restablecimiento de la red, la medición del uso real del ancho de banda satelital en cada uno de los nodos de la red, red GNSS vía REDDIG, actualización del software, reparación de equipos fuera del periodo de garantía, solución para el circuito de radar SAEZ –SUMU, red de respaldo y entrenamiento en operación desde el NCC.

Trinidad y Tobago está adquiriendo el equipamiento tecnológico necesario para integrarse en la REDDIG y será un nodo de especial relevancia para la interoperatividad MEVA II/REDDIG.

Proyecto RLA/03/902 Fase II - Transición al GNSS-SBAS en las Regiones CAR/SAM

- a) Agencia financiera: Estados/Organizaciones Internacionales participantes
- b) Fecha de inicio de la Fase I: 6 de marzo de 2003
- c) Fecha de finalización de la Fase I: 31 de mayo de 2004
- d) Duración Fase I: 15 meses
- e) Fecha de inicio de Fase II: Abril 2005
- f) Duración estimada Fase II: 18 meses
- g) Insumos aprobados del proyecto Fase I: \$158,369
- h) Insumos adicionales estimados para Fase II: \$1,190,000
- i) Insumos totales del Proyecto: \$1,313,469
- j) Costo de Fase I: \$123,369
- k) Costo estimado de Fase II: \$1,215,000
- l) Estados/Organizaciones participantes, Fase I: Colombia, Cuba, España, COCESNA, ESA.
- m) Estados/Organizaciones participantes Fase II: Colombia, Cuba, España, COCESNA, ESA, GJU.

Breve descripción: El propósito de esta segunda fase del proyecto es estudiar el desarrollo y planificación de los aspectos técnicos, financieros, operacionales e institucionales, de un sistema preoperacional SBAS para las Regiones CAR/SAM, teniendo en cuenta el desarrollo evolutivo del GNSS, las recomendaciones de la AN-Conf/11 y las conclusiones del GREPECAS. Este proyecto tiene el objeto de contribuir al establecimiento del modelo GNSS preoperacional para las Regiones CAR/SAM que está siendo desarrollado por el Comité CNS del Subgrupo de gestión del tránsito aéreo, comunicaciones, navegación y vigilancia (ATM/CNS/SG) del GREPECAS.

Estado actual de las actividades

El proyecto está desarrollando las actividades para el análisis y la presentación de resultados que permitan a los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM tomar la decisión más adecuada para la implantación del sistema GNSS, y más concretamente la aumentación SBAS, en estas regiones. Para ello, se mantendrá una coordinación activa y continuada a través del Grupo de Tarea GNSS creado a tal efecto por el Comité CNS del Subgrupo ATM/CNS del GREPECAS.

Para el desarrollo de la Fase II, se constituirá un grupo de trabajo que, bajo la supervisión de la OACI, integrará a participantes de industrias, operadores, usuarios, proveedores y Administraciones de Aviación Civil que realizarán los trabajos necesarios sobre el estudio de la viabilidad o no de que las regiones CAR y SAM dispongan de un sistema SBAS, que permita cubrir sus necesidades y las de sus usuarios del espacio aéreo.

Además, el Proyecto RLA/03/902 – SACCSA, definirá y elaborará las especificaciones técnicas, operacionales, financieras y organizativas de un Sistema SBAS para las Regiones CAR/SAM. Por otra parte, y dado el relativo alto coste que implica implantar un SBAS, se realizará un análisis exhaustivo de los recursos financieros necesarios y el modo de obtenerlos, a través de las diferentes fuentes y modalidades de crédito disponibles, así como una valoración de los beneficios.

El proyecto aportará una valiosa información para la constitución de una única estrategia de implementación GNSS en las regiones CAR/SAM, capaz de armonizar todas las actuaciones que de forma nacional o coordinada regionalmente se están desarrollando, por lo que los Estados y organizaciones actuales están dispuestos a facilitar la integración de nuevos miembros y a coordinar y consensuar la participación en las actividades y organización de recursos.

Los nuevos Estados participantes que se incorporen al Proyecto conjuntamente con los miembros actuales, además de estar considerados en su coordinación, en las actividades generales y en la orientación regional, podrán realizar una serie de actividades de enorme importancia para consolidar el desarrollo de los sistemas de navegación por satélite en su ámbito territorial.

Resulta de especial relevancia la identificación de la situación particular de cada espacio aéreo y necesidades concretas del mismo, así como la distribución aeroportuaria, necesidades de aproximaciones APV I y APV II, beneficios operacionales y diseño de los primeros procedimientos SBAS en aeropuertos que puedan beneficiarse de este sistema, lo que permitirá disponer de una primera visión real de los beneficios a corto/medio plazo que se podrían obtener con la implantación de SACCSA.

RLA/05/901 - Estructura Cooperativa Sub-regional de Seguridad de Aviación Civil para los Estados del Caribe del Este

- a) Título: Estructura Cooperativa Sub-regional de Seguridad de Aviación Civil para los Estados del Caribe del Este.
- b) Duración: Tres años
- c) Organismos de ejecución de los Gobiernos: Autoridades de Aviación Civil o Aeroportuarias
- d) Fecha de inicio: Sin determinar
- e) Insumos de los Gobiernos: US\$703,400

- f) Estados y organismos participantes: Anguila, Antigua y Barbuda, Dominica, Grenada, Islas Vírgenes Británicas, Montserrat, San Kitts y Nevis, Santa Lucia, San Vicente y las Granadinas.

Breve descripción: El objetivo del proyecto es la creación de una estructura sub-regional para la cooperación y coordinación en los asuntos de seguridad de la aviación civil y para el desarrollo de los programas de formación del personal en AVSEC. El proyecto se plantea asegurar el cumplimiento con los SARP de OACI por parte de los Estados y Territorios participantes.

Estado actual de las actividades: El proyecto está siendo analizado por los Estados y está pendiente de conseguir financiación para su comienzo.

APÉNDICE B

PROYECTOS NACIONALES

Cuba

Proyecto CUB/03/901 - Modernización del Centro de Adiestramiento de la Aviación (CAA) de Cuba, con un presupuesto de US \$4,181,900.

Breve descripción: Modernizar y renovar la infraestructura y equipamiento tecnológico del Centro de Adiestramiento de la Aviación (CAA) con la instalación de un simulador ATC de torre y radar para la instrucción del personal de control del tránsito aéreo y ampliar sus programas de instrucción de modo que incluyan los requerimientos de capacitación que demanda el incremento de las operaciones aéreas y la introducción de los nuevos sistemas CNS/ATM.

Estado actual de las actividades: En Octubre de 2005 comenzarán las obras para la construcción del edificio del Simulador y Albergue Internacional, estando prevista la puesta en funcionamiento para junio de 2006.

Guatemala

Proyecto GUA/05/801 - Plan Emergente para la remodelación y modernización del Aeropuerto Internacional de La Aurora, de la ciudad de Guatemala.

- a) Duración: 24 meses
- b) Organismo nacional de ejecución: Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)
- c) Fecha de comienzo: Abril de 2005
- d) Aporte nacional: Equivalente en moneda nacional a US\$ 40,000,000

Breve descripción: Establecer el marco legal, orgánico y de recursos que permita rehabilitar, modernizar y actualizar las instalaciones y servicios que presta el Aeropuerto Internacional La Aurora de Ciudad de Guatemala, de modo que se conformen a los requisitos operacionales y de seguridad estipulados en los reglamentos nacionales y en las Normas y métodos recomendados internacionalmente por la OACI y cumplan con las previsiones del plan regional de navegación aérea.

Estado actual de las actividades: Se está procediendo con la asistencia técnica para convocar las licitaciones para contratar la realización del plan maestro y diseño del nuevo aeropuerto, así como la revisión de los términos legales para la convocatoria del concurso, para la adjudicación de su explotación.

Proyecto MSA/GUA/05/802 - Plan Emergente para la remodelación y modernización del Aeropuerto Internacional del Mundo Maya.

- a) Organismo Nacional de Ejecución: Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)
- b) Presupuesto Total: Equivalente en moneda nacional a US\$ 2, 250,000.00
- c) Breve descripción: Incorporar las obras a realizar para la remodelación y modernización del Aeropuerto Internacional Mundo Maya de la ciudad de Petén.

Estado actual de las actividades: Firma del convenio con el INGUAT para la transferencia de los fondos para comenzar la contratación del diseño del nuevo aeropuerto.

Proyecto MSA/GUA/05/803/A

- a) Organismo Nacional de Ejecución: Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)
- b) Presupuesto Total: Equivalente en moneda nacional a US\$ 3,500,000.00
- c) Breve descripción: Desarrollar las obras civiles necesarias para crear, modernizar y remodelar los siguientes aeródromos de Guatemala: Quetzaltenango, Retalhuleu, Puerto Barrios, Huehuetenango, Coban y Esquipulas.

Estado actual de las actividades: Contratación de los planes de diseño y ejecución de obra.

El Salvador

Proyecto MSA/ELS/05/801/A - Modernización del Aeropuerto Internacional de El Salvador.

- a) Organismo Nacional de Ejecución: Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma de El Salvador (CEPA)
- b) Presupuesto Total: US\$ 6,672,000
- c) Plazo de ejecución: 12 meses

Breve descripción: Actualización del Plan Maestro, incluyendo el Plan de Negocios y el Plan Financiero con un estudio técnico de tarifas. Además se realizará el proceso completo de licitación internacional, compra, instalación y administración del período de garantía de un nuevo sistema de luces y letreros para la pista de rodaje del Aeropuerto Internacional de El Salvador.

Estado actual de las actividades: pendiente de la firma del documento de proyecto.

Jamaica

Proyecto TRAINAIR JAM/05/901

- a) Duración: 20 meses
- b) Organismo nacional de ejecución: Jamaica Civil Aviation Authority
- c) Fecha estimada de comienzo: Septiembre 2005
- d) Presupuesto: US\$

Breve descripción: El objetivo del proyecto es modernizar el "Civil Aviation Authority Training Institute (CAAT)" de Jamaica para alcanzar las normas que le permiten integrarse como participante del programa TRAINAIR de la OACI, capaz de llevar a cabo programas de capacitación efectivos y rentables para satisfacer los requerimientos tecnológicos y operacionales de la aviación civil moderna, mediante la utilización de material de cursos de alta calidad de la comunidad mundial TRAINAIR, mediante la aplicación de materiales y metodologías TRAINAIR y operando de acuerdo a las normas TRAINAIR.

Estado actual de las actividades: pendiente de la firma del documento de proyecto.

México

Proyecto MEX/01/901 - Modernización del Sistema de Instrucción de la Aeronáutica de México.

- a) Duración: Primera fase: 5 meses; Segunda fase: 19 meses. Total: dos años.
- b) Organismo de ejecución del Gobierno: Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)
- c) Fecha de inicio: Junio del 2004
- d) Presupuesto: Primera fase: US\$ 90,000; Segunda fase: US\$ 964,400;
Total: US\$ 1,054,400

Breve descripción: El proyecto se desarrollará en dos fases, en la primera fase, que cubre un período de 5 meses, se ha realizado una consultoría para la reestructuración orgánica, administrativa y funcional del sistema de instrucción aeronáutica de México. Se ha considerado también la creación del Centro Internacional de Enseñanzas Aeronáuticas de México (CIENAM), que integraría a todos los centros públicos actualmente existentes y gestionaría los programas de instrucción necesarios para garantizar el más eficiente desempeño del personal de la aviación civil. Este último objetivo aún no se ha implantado.

En la segunda fase del proyecto, que cubre un período de 19 meses, se posibilitará la participación activa del nuevo centro de instrucción en el programa TRAINAIR de la OACI, asegurando así que la formación y adiestramiento del personal se efectúe de la forma más moderna y eficiente. Uno de los principales objetivos del programa TRAINAIR es compartir el material de cursos de alta calidad entre los centros de instrucción de aviación civil, optimizando de esa manera las inversiones que se realizan en la preparación de programas formativos.

Al finalizar el proyecto, la Administración Aeronáutica de México contará con un nuevo sistema de instrucción que incluirá una moderna estructura de gestión, nuevos equipamientos de apoyo dotados de última tecnología, un plan de actualización del cuerpo docente y un programa de becas para la participación de los profesionales de la aeronáutica en convocatorias internacionales de contenido formativo. Contará también con una Oficina de Desarrollo de Cursos (ODC), con expertos en desarrollo de cursos entrenados en la aplicación de la metodología TRAINAIR para la preparación de conjuntos de materiales didácticos normalizados (CMDN). El nuevo centro habrá completado dos CMDN a través de entrenamiento en el trabajo.

Estado actual de las actividades: Elaboración y presentación del Plan Estratégico y del Plan de Negocio del CIAAC. Comienzo de la Fase II en enero de 2006.