

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

SESIÓN PLENARIA

Cuestión 10: Elección de los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo

CANDIDATURA DE LA REPÚBLICA DE SINGAPUR

(Nota presentada por la República de Singapur)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Gobierno de la República de Singapur tiene el honor de anunciar al 35° período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) su candidatura para ser reelegido como miembro del Consejo de la OACI, en la Parte II, en las elecciones que se celebrarán durante el mencionado período de sesiones.

2. VISIÓN DE SINGAPUR

2.1 La visión de Singapur consiste en apoyar y promover el papel de la OACI como la organización mundial para el desarrollo de la aviación civil internacional. Singapur considera que la función de liderazgo de la OACI es indispensable para asegurar el desarrollo continuo de la aviación civil internacional. Singapur hará contribuciones duraderas para fomentar la seguridad operacional, la seguridad y la fiabilidad de la aviación civil internacional elevando las normas para el desarrollo de recursos humanos y compartiendo sus experiencias y conocimientos en la elaboración de normas y procedimientos internacionales. Junto con otros Estados miembros, Singapur dedicará más recursos para prestar mejor servicio a la comunidad de aviación internacional.

3. COMPROMISO Y CONTRIBUCIONES DE SINGAPUR A LA OACI

3.1 Singapur ha contribuido de manera importante a la labor de la OACI y se esforzará por incrementar sus contribuciones compartiendo su experiencia en materia de desarrollo de recursos humanos, seguridad de la aviación, gestión del tránsito aéreo, aplicación de la tecnología de la información, seguro para la aviación y gestión de aeropuertos. Singapur se enorgullece por haber contribuido a la OACI de diversas maneras:

- a) Participación en diversos grupos de expertos de alto nivel de la OACI antes de que Singapur pasara a ser miembro del Consejo en abril de 2003, tales como:
 - Presidente, Grupo regional Asia/Pacífico de planificación y ejecución de la navegación aérea;
 - Presidente, Equipo especial sobre separación vertical mínima reducida;
 - Vicepresidente, Grupo especial sobre seguro aeronáutico por riesgo de guerra;

- Miembro, Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación; y
 - Participación de expertos en numerosos equipos especiales y grupos de expertos de la OACI (p. ej., costo de la investigación de accidentes y reestructuración de aerovías).
- b) Después de pasar a ser miembro del Consejo de la OACI en abril de 2003, Singapur ha participado también en los siguientes grupos de expertos de la OACI:
- Presidente, Grupo de estudio sobre disposiciones médicas;
 - Miembro, Grupo de estudio sobre modelos de reglamentos de operaciones de vuelo y aeronavegabilidad;
 - Miembro, Grupo de estudio sobre salvamento y extinción de incendios;
 - Miembro, Grupo de estudio sobre planes de vuelo.
- c) Singapur ha acogido también numerosos seminarios y reuniones de la OACI, tales como el Seminario Asia/Pacífico sobre gestión de la seguridad en la pista y la seguridad de los servicios de tránsito aéreo (diciembre de 2003) y el Seminario sobre el Programa de cooperación técnica (enero de 2004).
- d) Cuando el brote del síndrome respiratorio agudo severo (SRAS) alcanzó Asia en marzo de 2003, Singapur apoyó rápidamente los esfuerzos de la OACI y de la Organización Mundial de la Salud para detener la difusión de la enfermedad acogiendo dos reuniones de grupos de trabajo de la OACI para elaborar medidas y precauciones contra el SRAS para los aeropuertos. Esto permitió restaurar la confianza de los viajeros por vía aérea al transitar por los aeropuertos internacionales de los países afectados.
- e) Singapur ha dirigido un equipo especial que elaboró con éxito las primeras normas operacionales para pilotos y tripulaciones de la cabina para vuelos de muy larga distancia de común acuerdo con otras importantes autoridades aeronáuticas como las Autoridades Conjuntas de Aviación de Europa. Estas normas han permitido el establecimiento de los más largos vuelos comerciales sin escala de la historia, realizados por Singapore Airlines desde Singapur a Nueva York y Los Ángeles en 2004. La experiencia y las conclusiones se han compartido con la comunidad de aviación internacional.

4. CONTRIBUCIONES DE SINGAPUR AL DESARROLLO DE RECURSOS HUMANOS

4.1 Singapur cree firmemente que el perfeccionamiento del capital humano y el aumento de capacidad son vitales para lograr los objetivos de la OACI de aumentar la seguridad operacional, la protección de la aviación y la fiabilidad de la aviación civil internacional. Mediante la Academia aeronáutica de Singapur (SAA), el país se ha esforzado por compartir sus conocimientos y su experiencia en materia de aviación civil con otros, de la misma manera que otros han contribuido a su propio progreso en los primeros años de la independencia de Singapur. Los esfuerzos y logros de la SAA destacan el firme compromiso de Singapur respecto a la capacitación para la aviación civil internacional. Durante los últimos 45 años, la SAA ha formado a más de 29 000 participantes procedentes de 180 países. En reconocimiento de las destacadas contribuciones de la SAA a la capacitación para la aviación civil internacional y el desarrollo de recursos humanos, la OACI ha otorgado a la misma en el año 2000 el prestigioso Premio Edward Warner.

4.2 Durante numerosos años, el Gobierno de Singapur ha estado proporcionando también becas para los Estados contratantes en desarrollo de la OACI para asistir a cursos especializados en la SAA. En 2001 se concertó entre la OACI y Singapur un Memorando de acuerdo (MOU) sobre un

programa de capacitación para los países en desarrollo a fin de proporcionar 100 becas de capacitación a Estados contratantes de la OACI durante tres años. Se han otorgado las 100 becas en cuestión a participantes de más de 50 Estados. En vista del extraordinario éxito de las becas, Singapur amplió y extendió en 2004 el MOU ofreciendo 120 becas más a los Estados contratantes para 2004 a 2006.

5. CONTRIBUCIONES DE SINGAPUR A LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

5.1 Singapur apoya firmemente los esfuerzos de la OACI para aumentar la seguridad de la aviación (AVSEC) como puede observarse en la participación de Singapur en la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación, de la OACI, en febrero de 2002, para hacer frente con carácter de urgencia a los retos que enfrenta la seguridad de la aviación y las medidas que deben tomarse. Singapur apoya firmemente el Plan de acción de la OACI para la seguridad de la aviación y ha contribuido en dinero y en especie al Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI. En apoyo de este último, Singapur ha acogido en marzo de 2004 el primer seminario APEC/OACI sobre la importancia de las auditorías de la seguridad de la aviación y el curso de capacitación de auditores AVSEC de la OACI en abril de 2004, que ha permitido aumentar el número de auditores AVSEC certificados de la OACI. Singapur ha asistido también a la OACI en las auditorías AVSEC universales.

5.2 Singapur aplica plenamente las normas y métodos recomendados del Anexo 17. Además, ha cumplido plenamente con las nuevas normas de seguridad introducidas por la OACI a raíz de los actos de terrorismo del 11 de septiembre de 2001, tales como la instalación de puertas de la cabina de pilotaje de Fase II en sus transportistas nacionales en abril de 2003 y la implantación en septiembre de 2001 de una inspección al 100% del equipaje facturado, con considerable antelación respecto a las fechas límites de noviembre de 2003 y enero de 2006, respectivamente, fijadas por la OACI.

5.3 Para mejorar aún más el nivel de seguridad para los viajeros por vía aérea, Singapur ha efectuado considerables inversiones en nueva tecnología y nuevo equipo de seguridad en el aeropuerto Changi de Singapur. Esto incluye un nuevo sistema automatizado de inspección al 100% del equipaje de bodega, utilizando sistemas de detección de explosivos, el establecimiento de una unidad de guardias de a bordo; además, están en preparación planes para un nuevo sistema biométrico de control del acceso para el personal aeroportuario en el futuro cercano. Para fomentar una mayor cooperación e interacción con otros Estados contratantes de la OACI, la Academia aeronáutica de Singapur ha dictado cursos y seminarios de capacitación en materia de seguridad de la aviación. Además, Singapur ha prometido apoyar la iniciativa de la OACI respecto al programa cooperativo de seguridad de la aviación Asia/Pacífico para lograr mayor cooperación entre los Estados que participan en el mismo.

6. SITUACIÓN DE SINGAPUR COMO CENTRO AERONÁUTICO DE PRIMERA CATEGORÍA Y SU MUY DESARROLLADA INDUSTRIA AERONÁUTICA

6.1 Con la ayuda y cooperación de la OACI y los Estados miembros, Singapur es hoy un centro aeronáutico respetado y reconocido internacionalmente en la región Asia/Pacífico.

6.2 Servicios aéreos: Siendo uno de los aeropuertos con mayor tráfico del mundo y excelentes conexiones, en agosto de 2004 el aeropuerto Changi de Singapur tiene enlaces con 167 ciudades en 53 países con 73 líneas aéreas que efectúan más de 3 500 vuelos regulares por semana. En 2003, el aeropuerto de Changi ha despachado a 25 millones de pasajeros internacionales y 1,61 millones de toneladas de carga aérea. Ocupó el séptimo lugar en el mundo en la clasificación de los movimientos de pasajeros internacionales por la OACI en 2003, pese a los efectos adversos del brote del SRAS en los viajes por vía aérea en Asia. Desde ese momento, el tráfico se ha recuperado fuertemente y ha sobrepasado los niveles anteriores a la crisis del SRAS.

6.3 Aeropuerto Changi de Singapur: El aeropuerto Changi de Singapur se considera regularmente como uno de los mejores del mundo desde el punto de vista de la eficacia, la facilidad y la comodidad. Recibió 20 premios como mejor aeropuerto de varias organizaciones y publicaciones internacionales en 2003. Singapur se compromete firmemente a asegurar que se contará con toda la estructura física y de apoyo para satisfacer la futura demanda. Se ha iniciado la construcción del Terminal 3 de pasajeros, a un costo de mil millones de dólares EUA, lo que aumentará la capacidad de despacho de pasajeros para alcanzar 64 millones al año en 2008. El centro de carga aérea de Changi, con una capacidad de 2,5 millones de toneladas, proporciona también servicios en la zona franca comercial 24 horas al día. Se ha establecido un parque de logística aeroportuaria para facilitar la distribución y el rápido despacho de mercancías. Para hacer frente al aumento previsto en los movimientos de tráfico aéreo y aumentar la seguridad operacional en el cielo, Singapur está emprendiendo el establecimiento de un sistema modernísimo de control de tránsito aéreo de tercera generación, a un costo estimado de más de \$200 millones EUA.

6.4 Socio en el sector aeronáutico: Se introdujo en 2003 un fondo de desarrollo para el centro aeronáutico de \$210 millones EUA, de una duración de tres años, a fin de que los socios aeronáuticos de Singapur pudiesen fortalecer y mejorar sus operaciones en el país. Para ayudar a las líneas aéreas que han tenido que enfrentar el SRAS en 2003, Singapur introdujo con rapidez medidas de asistencia y, posteriormente, aplicó planes adicionales de incentivos para facilitar la recuperación del tráfico.

6.5 Está situada en Singapur la Oficina regional Asia/Pacífico de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA); Singapur se enorgullece en haber apoyado a la IATA en la organización de su Asamblea General Anual y Cumbre mundial de transporte aéreo (junio de 2004), que atrajo a más de 600 delegados de líneas aéreas del mundo entero.

6.6 Líneas Aéreas de Singapur: En 2003, las líneas aéreas de Singapur ocuparon el 6° lugar mundial establecido por la OACI respecto a pasajeros y carga transportados en vuelos regulares internacionales. En 2004, Singapore Airlines (SIA) llegó a ser la primera línea aérea en introducir vuelos de muy larga distancia desde Singapur a Los Ángeles y Nueva York, estableciendo un nuevo récord del vuelo comercial sin escalas más largo del mundo. Su exitosa introducción fue posible a raíz de un amplio estudio emprendido por un equipo especial creado por Singapur en 1998 para elaborar normas provisionales que permitirían a SIA efectuar los nuevos vuelos de muy grandes distancias sin escala. Dos nuevos transportistas de Singapur, Valuair y Tiger Airways, han iniciado sus operaciones en 2004 para fomentar y prestar servicio a un nuevo segmento del mercado de viajes aéreos.

6.7 Industria aeroespacial desarrollada: Singapur apoya una industria aeroespacial perfeccionada, cuyo valor se eleva a \$2,2 mil millones EUA. Unas 100 empresas de aviación, que emplean a más de 12 000 personas, ofrecen un “taller único” para el mantenimiento, la reparación y la revisión aeroespacial, prestando servicio a clientes del mundo entero. Desde 1981, Singapur ha acogido el tercer Salón aeronáutico del mundo, Asian Aerospace Airshow and Exhibition, con frecuencia bienal.

7. REPRESENTACIÓN DE ASIA/PACÍFICO EN EL CONSEJO DE LA OACI

7.1 Asia/Pacífico es una de las regiones de mayor crecimiento para los viajes por vía aérea y las actividades aeronáuticas. Dada su importancia y la posición de Singapur como uno de los principales centros aeronáuticos y principal autoridad de aviación civil de la región, Singapur reflejará de manera apropiada y precisa los puntos de vista de Asia/Pacífico en el Consejo de la OACI.

8. CONCLUSIÓN

8.1 Con los conocimientos, la experiencia y el compromiso de Singapur, el país continuará contribuyendo significativamente a la misión de la OACI y está plenamente dedicado a trabajar con la Organización y sus miembros para establecer un sector aeronáutico seguro, protegido y eficaz.

8.2 El Gobierno de la República de Singapur apreciaría profundamente el apoyo de los Estados miembros de la OACI a la candidatura de Singapur para ser reelegido como miembro del Consejo de la OACI, Parte II, en el 35° período de sesiones de la Asamblea.

— FIN —