

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana

**QUINTA REUNIÓN/SEMINARIO DE DIRECTORES DE CENTROS
DE INSTRUCCIÓN DE AVIACIÓN CIVIL**
(CIAC/5)

(Quito, Ecuador, 15 al 19 de octubre del 2001)

Asunto 6: Otros asuntos

LA COOPERACIÓN TÉCNICA DE LA OACI

(Nota presentada por la OACI)

Resumen

Esta nota presenta información sobre las posibilidades del Programa de Cooperación Técnica de la OACI de prestar asistencia a los Estados para solucionar los problemas de planificación, implantación y ejecución que puedan confrontar en materia de aviación civil.

1 Introducción

1.1 El transporte aéreo representa una herramienta de gran utilidad para el fomento de la actividad económica, la aceleración del progreso social y el intercambio cultural y de conocimientos científicos, técnicos y administrativos, actividades esenciales para una civilización moderna. Por ello, los Estados de la Región dedican cada vez más sus propios recursos para cubrir los costos de la cooperación técnica que requieren para mantener la eficiencia de sus sistemas de transporte aéreo, adquiriendo los insumos necesarios para el desarrollo ordenado, eficiente y económico de las instalaciones y servicios que los sustentan.

1.2 La OACI coordina el desarrollo de planes regionales de navegación aérea y, luego de su aprobación, trabaja prestando permanente atención a su ejecución a través de reuniones regionales de navegación aérea y de los grupos regionales de planificación y ejecución que coordinan las fechas de ejecución, teniendo en cuenta los planes y las posibilidades de los Estados de llevarlos a cabo. Posteriormente, las Oficinas Regionales de la OACI concernientes consultan con los Estados sobre la ejecución de los planes, para asesorarlos y prestarles la máxima ayuda posible.

2 Cooperación Técnica para la Aviación Civil

2.1 La autosuficiencia de los países en desarrollo en el campo de la aviación civil continúa siendo el principal objetivo de la cooperación de la OACI. Un aspecto fundamental para la autosuficiencia es la provisión del entrenamiento al personal nacional para capacitarlos a llevar a cabo efectivamente sus obligaciones sin necesidad de cooperación externa.

2.2 A solicitud de los Estados, la OACI está preparada para asesorarlos en el establecimiento de proyectos de cooperación técnica. Se dispone de diferentes modalidades para esta asistencia. En general, el financiamiento de la cooperación técnica que proporciona la OACI proviene de fuentes externas a la Organización, en vista de que ésta no dispone de recursos propios para este propósito.

2.3 La Cooperación Técnica de la OACI se basa en tres (3) componente principales para lograr sus objetivos: Entrenamiento, Personal y Compra de Equipo o sub-contratación de servicios.

2.4 Los documentos de proyecto incluyen un detalle de los requisitos de las necesidades de entrenamiento y becas. Los objetivos de entrenamiento de los proyectos ejecutados por la OACI son claramente definidos y la relación entre el componente de entrenamiento y otros componentes es programada en el contexto general de los objetivos del proyecto. Para permitir a la OACI evaluar, en consulta con el gobierno, la calidad y efectividad del entrenamiento y permitir, en caso de ser necesario, tomar acciones correctivas en forma oportuna se solicitan informes periódicos de progreso y de entrenamiento a los becarios y las instituciones de entrenamiento.

3 Modalidades del Programa de Cooperación Técnica de la OACI

3.1 Existen cuatro modalidades de acuerdos de cooperación técnica con la OACI:

- Proyectos PNUD/OACI, cuando el financiamiento proviene del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Estos pueden incluir también fondos adicionales del Gobierno;
- Proyectos de Fondos en Fideicomiso, cuando el financiamiento proviene de los Gobiernos y/o de terceras partes, sin la participación del PNUD;
- Proyectos bajo un Acuerdo de Gestión de Servicios, similares a los proyectos de Fondos en Fideicomiso, pero con la posibilidad de que la OACI pueda aceptar depósitos en moneda local para cubrir gastos locales. Así también, los gastos administrativos se calculan para cubrir los costos de operación y administración, en lugar de aplicar un porcentaje fijo al valor del proyecto;
- Servicio de Compras de Aviación Civil (CAPS), utilizado exclusivamente para la adquisición de equipo, repuestos y servicios para la aviación civil, bajo una modalidad de financiamiento similar a la de los proyectos de fondos en fideicomiso, pero con un cargo inferior y variable por concepto de gastos administrativos.

3.2 Estas modalidades son aplicables a proyectos que se establecen para un país o a proyectos multinacionales o regionales. La determinación de la modalidad más apropiada depende de la naturaleza del proyecto y del modo de financiarlo.

4 Proyectos de Cooperación Técnica por Países

4.1 Los proyectos por países que actualmente ejecuta la OACI en la Región incluyen por lo general los siguientes tipos de actividades.

- Organización, administración y/o fiscalización de la aviación civil;
- Planificación de instalaciones y servicios para la aviación civil y asistencia para su ejecución, incluyendo la transición a los sistemas CNS/ATM;
- Capacitación de personal para la operación, mantenimiento o supervisión de instalaciones y servicios;
- Provisión de infraestructura, sistemas, equipos y repuestos;
- Traspaso de tecnología de punta para incrementar la capacidad de los organismos de capacitación y de la industria aeronáutica;
- Participación en el Programa TRAINAIR y formación de personal aeronáutico, etc.

5 Proyectos Regionales y Multinacionales

5.1 La finalidad de un proyecto regional o multinacional es satisfacer las necesidades de cooperación técnica confrontadas por la región o por un grupo de países. Estos proyectos son generalmente el resultado de un estudio previo de esas necesidades efectuado por una misión de asistencia preparatoria, o a través de consultas multilaterales iniciadas por la OACI con los países interesados.

5.2 Los proyectos regionales de cooperación técnica en actual ejecución (**Ver Apéndice A**) que involucran a los Estados de la Región son:

- RLA/95/003, Desarrollo del mantenimiento de la aeronavegabilidad y de la seguridad operacional de las aeronaves en América Latina.
- RLA/98/003, Transición a los sistemas CNS/ATM en las regiones CAR y SAM.
- RLA/98/019, Implantación de la Red Digital SAM (REDDIG).
- RLA/99/901, Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.
- RLA/00/009, Ensayo regional de aumentación GNSS.

5.3 En cuanto a capacitación de recursos humanos, el proyecto RLA/95/003 ha efectuado 22 cursos y un seminario de instrucción para inspectores y personal técnico de los Estados participantes, con un total de 690 funcionarios capacitados en materia de administración de licencias al personal aeronáutico, mantenimiento de la aeronavegabilidad y seguridad operacional de las aeronaves.

5.4 El proyecto RLA/98/003 sobre transición a los sistemas CNS/ATM en las regiones CAR y SAM, lleva ejecutados los siguientes eventos de capacitación con los resultados que se indican:

- Dos talleres de trabajo sobre la metodología de planificación y estudio de casos de negocio para la implantación de los sistemas CNS/ATM con la participación de un total de 76 especialistas de 19 Estados y un organismo internacional;
- Seminario-taller de trabajo sobre planificación del espacio aéreo para la implantación de los nuevos sistemas CNS/ATM con la participación de 33 especialistas de 15 Estados y un organismo internacional;
- Seminario-taller sobre gerencia de los sistemas AIS/MAP con la participación de 71 especialistas de 10 Estados y un organismo internacional;
- Seminario internacional sobre las coordenadas WGS-84 con la participación de 16 especialistas de 6 Estados y un organismo internacional;
- Reunión-taller de trabajo de autoridades y planificadores de gestión del tránsito aéreo con la participación de 40 especialistas de 16 Estados y 4 organismos.
- Segundo Seminario internacional sobre las coordenadas WGS-84 con la participación de 28 especialistas de 7 Estados y un organismo internacional.
- Seminario sobre la Implantación de Instalaciones y Servicios CNS/ATM, con la participación de 28 especialistas de 14 Estados y un organismo internacional.

5.5 El proyecto RLA/98/019, sobre la implantación de la red digital SAM, tiene previsto un plan de capacitación del personal involucrado en la instalación, operación, mantenimiento y gestión de la red.

5.6 Los proyectos regionales, RLA/99/901 y RLA/00/009, también promoverán la ejecución de programas de instrucción relacionados con sus actividades, cuyos detalles se indican en la Nota de Estudio 5.

6 Guía sobre instrucción en aviación

6.1 La Guía sobre instrucción en aviación provee una lista de los institutos de entrenamiento de aviación civil en el mundo y un cronograma de todos los cursos de entrenamiento disponibles (incluyendo sus costos) tal como fue informado a la OACI. La guía se publica anualmente y está concebida para facilitar la planificación y realización de los programas de becas patrocinados conjuntamente por la OACI y el PNUD, y para orientar a los Estados contratantes de la OACI con respecto a sus necesidades nacionales en materia de instrucción de aeronáutica civil.

6.2 La guía se actualiza cada año incorporando la nueva información recibida de cartas circulares enviada a cada institución por la sección PEL/TRG de la OACI.

6.3 En el sitio WEB de la OACI se puede consultar la versión Internet de la Guía sobre instrucción en aviación en <http://www.icao.int/td> .

7 Expansión del programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional

7.1 El marco en el que se fundamenta el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional es el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, en particular los Artículos 1, 37, 38, 54 y 55, y el objetivo estipulado allí de que el transporte aéreo sea seguro, regular y eficiente.

7.2 El programa de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional actual concierne a la auditoría de los Estados contratantes respecto del cumplimiento de sus obligaciones en esa materia en virtud de lo establecido en el Anexo 1 – *Licencias al personal*, Anexo 6 – *Operación de aeronaves*, Anexo 8 – *Aeronavegabilidad*, y se examina el margo legislativo y las estructuras de organización creadas en apoyo de las actividades de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados contratantes.

7.3 En la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la vigilancia de la seguridad operacional (Montreal, noviembre de 1997) se reafirmó que las actividades atinentes a la vigilancia de la seguridad operacional son un medio efectivo de lograr una aplicación adecuada de los SARPS consiguientes y no debería limitarse a ninguna esfera en particular. Concretamente, la conferencia recomendó que el programa de la OACI para la vigilancia de la seguridad operacional se ampliara oportunamente a otros sectores técnicos, incluyendo inicialmente los servicios de tránsito aéreo, los aeródromos y las instalaciones y servicios de apoyo. Por otro lado, en la Reunión departamental sobre investigación y prevención de accidentes (AIG) (1999), celebrada en Montreal del 14 al 24 de setiembre de 1999, se recomendó (Rec. 1.2/11) que la OACI ampliara con carácter altamente prioritario el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional con miras a incluir el Anexo 13 – *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*. La Comisión recomendó al Consejo que encargara al Secretario General la tarea de agregar una propuesta a ese respecto cuando se tratara el asunto de la ampliación del programa.

7.4 La Comisión recomendó que la ampliación inicial debía abarcar el tema de los servicios de tránsito aéreo (Anexo 11 – *Servicios de tránsito aéreo*), la investigación y prevención de accidentes (Anexo 13 – *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*) y los aeródromos (Anexo 14 – *Aeródromos*). Aunque los asuntos atinentes a la seguridad operacional atañen a todas las esferas de la navegación aérea, las tres esferas mencionadas deberían recibir prioridad porque hay un cierto número de administraciones de aviación civil que no cuentan con legislación nacional sobre vigilancia de las normas en esos campos. Además habida cuenta de que se está procediendo a una privatización creciente, en particular en materia de aeródromos y servicios de tránsito aéreo, la vigilancia de la seguridad operacional se está convirtiendo en un aspecto esencial. Se cree que el establecimiento de un programa de auditoría a ese respecto alentará a que se desarrolle y promungue legislación nacional pertinente, al tiempo que se mejora la capacidad de los estados en materia de vigilancia de la seguridad operacional.

7.5 En caso de aprobarse la ampliación de este programa, las auditorías podrían revelar las deficiencias que puedan tener los Estados en materia de instrucción y calificaciones del personal en los temas auditados.

8 Acción sugerida

8.1 Se invita a los CIACs participantes en la reunión:

- a tomar nota de la información expuesta y,
- en caso de requerir asistencia técnica para el desarrollo de sus planes de acción, a solicitar la asesoría de la OACI para planificarla y formular la propuesta correspondiente.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

PROYECTOS REGIONALES

N1 y título	Descripción	Estados contribuyentes
RLA/95/003 Desarrollo del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad y la Seguridad Operacional de las Aeronaves en América Latina (En ejecución)	Prestar asistencia a los Estados latinoamericanos para mejorar los sistemas reguladores y administrativos del mantenimiento de la aeronavegabilidad y de la seguridad operacional de las aeronaves y del otorgamiento de licencias al personal aeronáutico.	Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos de América, Honduras, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.
RLA/98/003 Transición a los Sistemas CNS/ATM en las Regiones CAR y SAM (En ejecución)	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.	Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Estados Unidos de América, Uruguay, Venezuela y COCESNA (Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua).
RLA/98/019 Implantación de la Red Digital SAM (REDDIG) (En ejecución)	Prestar asistencia a los Estados de la Región en la adquisición, instalación, puesta en funcionamiento y gestión de una red digital en Sudamérica, destinada a modernizar las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico.	Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Francia, Guyana, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela.
RLA/99/901 Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (Por ejecutarse)	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.	Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Airbus Industrie y EMBRAER.

APÉNDICE A

CIAC/5-NE/9

N1 y título	Descripción	Estados contribuyentes
RLA/00/009 Ensayo regional de aumentación GNSS (Por ejecutarse.)	Desarrollar un plan de pruebas y evaluación de los beneficios técnicos y operacionales del sistema de aumentación de área amplia 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.	Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Estados Unidos, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela y COCESNA.