

OACI

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Hacia la recuperación

Tras un año muy difícil para la aviación mundial, las proyecciones de PIB para 2010 parecen traer noticias buenas a nuestro sector, aunque todavía no podemos lanzar las campanas al vuelo. La Sección de políticas y análisis económicos de la OACI se encarga de examinar los efectos negativos de la crisis de 2008 y comprobar si los signos actuales de recuperación son halagüenos.



Reportajes de Perfil de Estado: La República de Corea y Malasia

También en este número:

Jane Hupe: La aviación y el medio ambiente tras la Cumbre de Copenhague • Perspectiva del cambio climático en los EAU • Depósito de ratificación de Argentina • Grupo de trabajo de expertos en navegación aérea en América Central



EMA

Analizador de Botellas y Líquidos



- Inspección de botellas precintadas o no
- Sencillo resultado de inspección "OK/ALARM"
- Conforme a los requisitos de detección y discriminación BLS actuales
- Verificado por Laboratorios Oficiales Especializados
- Análisis automático de todo el volumen en ~ 5 segundos
- Sonda externa opcional para análisis de muestras de líquidos



Sonda externa EMA



UNI EN ISO 9001 CERTIFIED



www.ceia.net



REVISTA DE LA OACI
VOLUMEN 65, NÚMERO 2, 2010

Redacción

Oficina de coordinación, ingresos
y comunicaciones de la OACI
Tel: +01 (514) 954-8220
Sitio web: www.icao.int

Anthony Philbin Communications
Senior Editor: Anthony Philbin
Tel: +01 (514) 886-7746
Correo-E: info@philbin.ca
Sitio web: www.philbin.ca

Producción y diseño

Bang Marketing
Stéphanie Kennan
Tel: +01 (514) 849-2264
Correo-E: info@bang-marketing.com
Sitio web: www.bang-marketing.com

Fotografías de la OACI: Gerry Ercolani

Publicidad

FCM Communications Inc.
Yves Allard
Tel: +01 (450) 677-3535
Fax: +01 (450) 677-4445
Correo-E: fcmcommunications@videotron.ca

Colaboraciones

La *Revista* acepta colaboraciones de individuos, organizaciones y Estados interesados que deseen compartir actualizaciones, perspectivas o análisis sobre la aviación civil mundial. Por mayor información sobre fechas de presentación y temas previstos para futuras ediciones de la *Revista*, se ruega enviar los pedidos a info@philbin.ca.

Subscripciones y ejemplares sueltos

La *Revista* acepta colaboraciones de individuos, organizaciones y Estados interesados que deseen compartir actualizaciones, perspectivas o análisis sobre la aviación civil mundial. Por mayor información sobre fechas de presentación y temas previstos para futuras ediciones de la *Revista*, se ruega enviar los pedidos a info@philbin.ca.

Publicada en Montreal, Canadá. ISSN 0018 8778.

La información publicada en la *Revista de la OACI* era correcta en el momento de su impresión. Las opiniones expresadas corresponden solamente a los autores y no reflejan necesariamente las opiniones de la OACI o sus Estados miembros.

Se ve con agrado la reproducción de los artículos de la *Revista*. Se ruega solicitar autorización a la Oficina de coordinación, ingresos y comunicaciones de la OACI en info@philbin.ca. Debe hacerse referencia a la *Revista de la OACI* en toda reproducción.

IMPRESA POR LA OACI

**Perfiles de Estado:
descargo de responsabilidad**

Los perfiles de Estado que aparecen en las publicaciones de la OACI son remitidos por los Estados en forma individual o grupal y no necesariamente reflejan las opiniones y las políticas de la Organización de Aviación Civil Internacional, sus representantes o sus Direcciones. Por cualquier tema relativo a declaraciones o hechos que aparezcan en los Perfiles de Estado incluidos en las publicaciones de la OACI, consulte al(los) Estado(s) en cuestión.

Contenido

Aumentar los esfuerzos en seguridad operacional y seguridad de la aviación

El Secretario General de la OACI, Raymond Benjamin, está evaluando los esfuerzos recientes con el fin de impulsar los enfoques referentes a la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, y mejorarlos, para así responder a los desafíos y a los desarrollos más recientes en estas áreas. 3

Pequeños pasos para la recuperación económica

En el año 2009, la economía mundial enfrentó la recesión más sincronizada y severa desde la Gran Depresión, lo que derivó en cambios sistémicos de relevancia que repercutieron enormemente en la industria del transporte aéreo. Narjess Teyssier, jefe de la Sección de políticas y análisis económicos de la OACI, ofrece un informe pormenorizado de las causas, las inquietudes y los nuevos rayos de esperanza que surgen de nuestra comprensión cada vez mayor del colapso financiero mundial de 2008 y 2009, y las respuestas del transporte aéreo a la situación 5

Más allá de la conferencia COP/15

Si bien la imposibilidad de determinados Estados para llegar a Copenhague con claras posturas en cuanto a su política nacional finalmente condujo al fracaso de un tratado internacional de potencial urgencia sobre el cambio climático, los esfuerzos de la OACI antes de la reunión de la COP/15 y durante ella contribuyeron para que se concentrara la atención en una serie de frentes importantes y se forjara la unidad del sector de la aviación. Jane Hupe, jefa de la Sección de medio ambiente, analiza el trabajo de la Organización antes de la conferencia COP/15 y explica la trayectoria de nuestro sector con miras a las futuras oportunidades para contribuir a soluciones efectivas en lo atinente al clima 14

Perfil de Estado: República de Corea

La República de Corea, como precursora y octavo mercado de mayor envergadura en la comunidad aérea internacional, se esfuerza por aprovechar cada oportunidad para contribuir a la innovación y al éxito en materia de aviación. Con sus rotundos éxitos y su confianza respecto de sus aportes adicionales a la Región Asia/Pacífico (APAC) y más allá, la República de Corea lucha por adoptar iniciativas creativas constantemente, para enfrentar los desafíos siempre presentes en pos de mejorar la seguridad operacional y de responder con eficacia a las crecientes demandas de la aviación mundial 19

Perfil de Estado: Malasia

Por los aeropuertos de Malasia pasaron más de 45 millones de pasajeros en 2007, más de 50 millones de pasajeros en 2009 y se espera que se llegue a 55 millones en 2012. Junto con el rápido crecimiento del tráfico de pasajeros y de carga en la Región Asia/Pacífico (APAC), así como con las expansiones acordes en las operaciones de las líneas aéreas, la aviación y los sectores aeroespaciales en Malasia han emprendido iniciativas significativas para cumplir con las exigencias del mercado surgidas, directamente, de la veloz globalización del entorno del transporte aéreo sufrida por la nación. Se ofrece un perfil de esta fuerza emergente dentro de la aviación en la APAC. 31

RESUMEN DE NOTICIAS

- **Depósito de ratificación de Argentina** 39
- **Grupo de trabajo de expertos en navegación aérea de América Central** 39

Respuesta coordinada al cambio climático: la perspectiva de los EAU

La protección ambiental y el desarrollo sostenible son los elementos clave del orden del día en la política de los Emiratos Árabes Unidos (EAU). El Estado ha asumido un compromiso activo para estabilizar el sistema climático mundial, tal como lo demuestran numerosas iniciativas e inversiones sustanciales en una mejor tecnología e infraestructura; no obstante, se opone a la imposición de tasas, cargos o gravámenes para la adaptación de la aviación civil internacional. La capitán Aysha Al Hamili, representante permanente de los EAU en el Consejo de la OACI, describe las prioridades de su Estado para el futuro en cuanto a tratar estos temas relevantes y el papel que precisará cumplir la OACI en cualquier solución a largo plazo. 40



El Consejo de la OACI

Presidente: Sr. R. Kobeh González (México)

Alemania	Sr. J.-W. Mendel	India	Sr. Arun Mishra
Arabia Saudita	Sr. Talal M.B. Kabli	Islandia	Sr. H. Sigurdsson
Argentina	Sr. A.M. Singh	Italia	Sr. Giulio Picheca
Australia	Sr. P.K. Evans	Japón	Sr. S. Baba
Brasil	Sr. R.S.R. Magno	Malasia	Sr. Kok Soo Chon
Camerún	Sr. E. Zoa Etundi	México	Sr. D. Méndez Mayora
Canadá	Sr. L.A. Dupuis	Namibia	Sr. B.T. Mujetenga
China	Sr. T. Ma	Nigeria	Dr. O.B. Aliu
Ecuador	Sr. I. Arellano Lascano	Reino Unido	Sr. M. Rossell
Egipto	Sr. Mahmoud Taha	República de Corea	Sr. Chong-hoon Kim
	Mahmoud Elzanaty	República Dominicana	Sr. C.A. Veras
El Salvador	Sr. J.A. Aparicio Borjas	Rumania	Sr. C. Cotrut
Emiratos Árabes Unidos	Srta. A. Al Hamili	Singapur	Sr. K. Bong
España	Sr. V. Aguado	Sudáfrica	Sr. M.D.T. Peege
Estados Unidos	(vacante)	Suiza	Sr. D. Ruhier
Federación de Rusia	Sr. A.A. Novgorodov	Túnez	Sr. I. Sassi
Francia	Sr. Michel Wachenheim	Uganda	Sr. J.W.K. Twijuke
Ghana	Sr. Simon Allotey	Uruguay	Sr. J.L. Vilardo
		Venezuela	Sr. D. Blanco Carrero

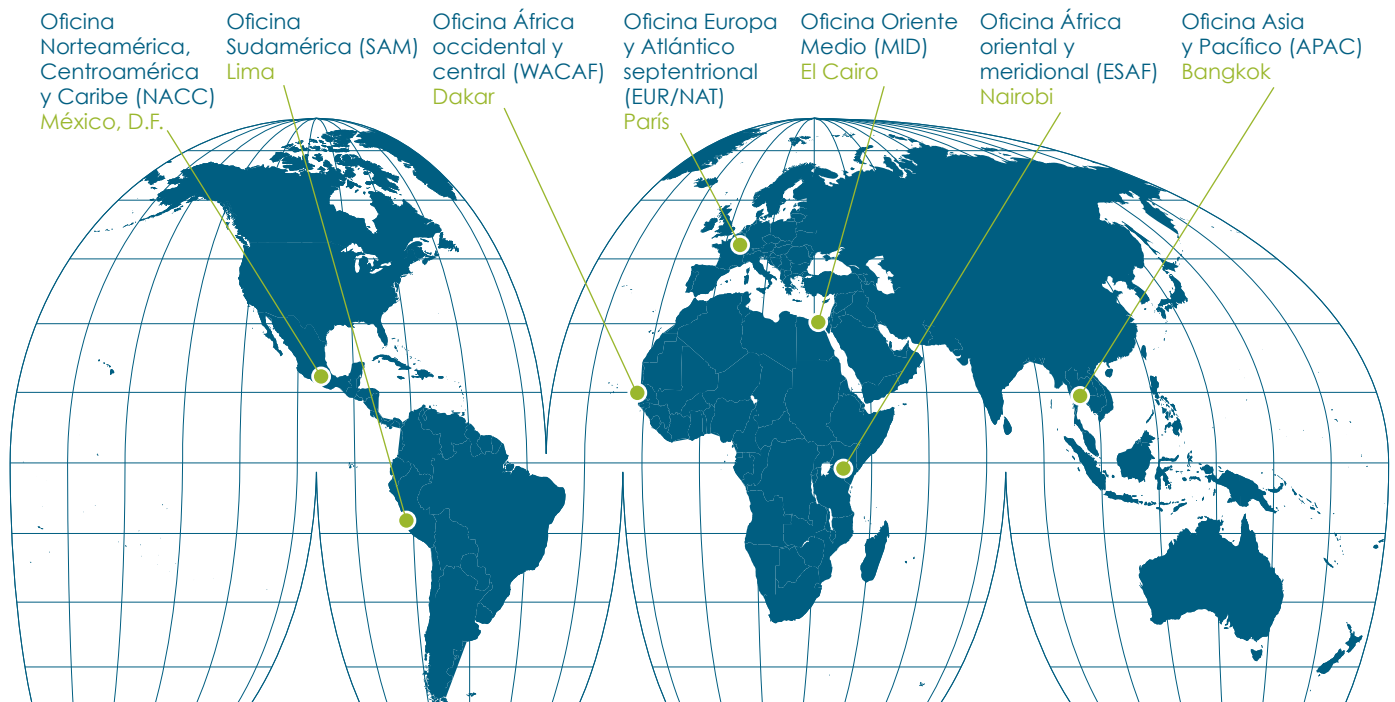
La Comisión de Aeronavegación (ANC) de la OACI

Presidente: Sr. M.G. Fernando

Los miembros de la Comisión de Aeronavegación son nominados por los Estados contratantes y nombrados por el Consejo. Actúan en su capacidad personal de expertos y no como representantes de sus nominadores.

Sr. A.A. Alharthy	Sr. P.D. Fleming	Sr. O. R. Nundu
Sr. J.L.F. Alves	Sra. S.A. González	Sr. C. Schleifer
Sr. D.C. Behrens	Sr. M. Halidou	Sr. F. Tai
Sr. M-h. Chang	Sr. J. Herrero	Sr. B. Thébault
Sra. M. Deshaies	Sr. A. Korsakov	Sr. A. Tiede
Sr. B. Eckerbert	Sr. R. Monning	Sr. D. Umezawa

Presencia global de la OACI



Cómo mantener el fuerte respaldo a la seguridad operacional y a la seguridad de la aviación

Se deberían mejorar considerablemente la seguridad operacional y la seguridad del sistema del transporte aéreo mundial en los próximos años. Mi confianza en esta afirmación radica en los resultados de las reuniones recientes sobre estos temas y en las expectativas en torno a los eventos adicionales sobre seguridad operacional y seguridad de la aviación programados para el resto de este año y para el año entrante.

Desarrollos en materia de seguridad operacional

De la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional de la OACI, celebrada en marzo, se extrajeron cinco recomendaciones importantes que mejorarán nuestra capacidad colectiva para elevar el nivel de seguridad de la aviación en todo el mundo. Las recomendaciones se basan en alcanzar tres objetivos clave del Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP).

El primer objetivo del GASP implica una reducción en la cantidad de accidentes fatales y de fatalidades relacionadas en todo el mundo, independientemente del volumen del tráfico aéreo. Si bien la tendencia respecto de este asunto es ciertamente positiva, debemos comprometernos para hacer nuestros mayores esfuerzos y reducir aún más la cantidad de accidentes fatales.

El segundo objetivo del GASP es reducir las tasas de accidentes mundiales significativamente. El problema con respecto a este tema es que, si bien las tasas de accidentes son bajas, es alarmante que no hayan tenido variaciones. Reducir las futuras tasas es esencial puesto que el sistema de transporte aéreo continúa creciendo.

El tercer objetivo vinculado con la seguridad operacional se refiere a las dispares tasas de accidentes entre las regiones de la OACI y a que se supone que ninguna región debe tener una tasa de accidentes que duplique el promedio mundial. Todavía no se ha alcanzado esta meta, ya que las verdaderas variaciones entre las tasas de las regiones, y sobre todo una de ellas, siguen siendo altas, lo cual resulta inaceptable.

Los participantes en la conferencia sobre seguridad operacional celebrada en marzo mostraron gran preocupación en torno a definir



un cambio fundamental en la estrategia y a ponerlo en práctica, de modo tal que se puedan concretar acabadamente los objetivos del GASP. Esto implica complementar las metodologías prescriptivas tradicionales de la aviación con un enfoque de una gestión dinámica de la seguridad operacional, que conste de requisitos basados en el rendimiento.

Esta postura más dinámica, sumada al fomento de una cultura de elaboración de informes de seguridad operacional menos punitiva, contribuirá para que se identifiquen problemas de seguridad operacional emergentes antes de que se produzcan accidentes o incidentes.

La primera recomendación de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional fue asumir un total compromiso con el Enfoque de supervisión continua (CMA) en lo referente a la vigilancia de la seguridad operacional. Esto respalda la concreción de objetivos específicos en materia de seguridad mediante el intercambio de información en tiempo real efectuado por los Estados respecto del desempeño de sus sistemas de vigilancia de la seguridad operacional. Los resultados asociados incluirán un uso más eficaz de los recursos al evaluar el cumplimiento de los Estados con las orientaciones de la OACI y la identificación de medidas más prácticas para corregir deficiencias.

La segunda recomendación de la Conferencia hizo un llamamiento para crear un mecanismo genuinamente internacional de intercambio de información sobre seguridad operacional y para ponerlo en práctica. Pese a que, como rutina, varias entidades de todo el mundo recogen una vasta cantidad de datos sobre seguridad operacional, el intercambio no es efectivo. Toda la información crucial vinculada a la seguridad operacional se debe diseminar con eficacia entre la comunidad aeronáutica internacional y procesar utilizando métodos de análisis armonizados a escala mundial.

Un paso fundamental en este sentido dado durante la Conferencia fue la nueva Declaración de intención, suscripta por la OACI, la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA), la Comisión de la Unión Europea (EC) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), para el desarrollo de un Acuerdo internacional de intercambio de información sobre seguridad operacional. La tercera recomendación fue, de hecho, la reafirmación del papel sumamente productivo que las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional pueden cumplir para mejorar este último aspecto. En muchos casos, los Estados, por separado, no poseen los recursos o la experiencia para resolver los problemas de seguridad operacional en forma aislada. Las organizaciones regionales pueden asistir a estos Estados para combinar sus recursos escasos y sumar los datos requeridos para un análisis significativo de la seguridad operacional en regiones con volúmenes de tráfico limitados.

La cuarta expectativa fue el acuerdo en torno al desarrollo de un marco organizativo global para proteger a los proveedores de datos confidenciales sobre seguridad operacional utilizados para las futuras iniciativas de intercambio de información. Sin este marco protector, la información esencial seguirá sin estar disponible para la OACI y para otras organizaciones involucradas en el análisis cada vez más dinámico de los problemas de seguridad operacional del mundo y en su resolución.

Finalmente, la quinta recomendación de la Conferencia versó sobre la creación de un nuevo Anexo dedicado a la seguridad operacional. Un Anexo dedicado a la gestión de la seguridad operacional no sólo reafirmaría que el tema reviste fundamental importancia para la OACI, sino que ofrecería la claridad requerida para contribuir en la implementación sucesiva de normas relativas a la gestión estatal de la seguridad operacional y a sistemas de gestión de la seguridad operacional. Asimismo, un nuevo Anexo facilitaría un enfoque coordinado en pos de la promulgación de las prácticas necesarias para garantizar los más altos niveles de seguridad operacional en todo el sistema de aviación internacional.

Acciones con respecto a la seguridad de la aviación

El intento de sabotaje del vuelo 253 de Northwest Airlines, ocurrido el 25 de diciembre de 2009, fue el elemento catalizador de acciones adicionales inmediatas a mediano y a largo plazo para hacer frente a este acto de terrorismo y a otros similares.

Entre febrero y abril del presente año, se llevaron a cabo tres conferencias regionales sobre seguridad de la aviación en el ámbito ministerial en la ciudad de México, en Tokio y en Abuja, y se planea una cuarta, que se realizará en Abu Dhabi en junio. Los participantes de estos eventos ratificaron su compromiso de combatir el terrorismo, poniendo especial atención en cómo contraatacar las amenazas a la aviación civil. En las conferencias, se enfatizó la necesidad de mejorar las normas internacionales de seguridad de la aviación para responder de manera efectiva a las nuevas amenazas que van surgiendo; se recomendó, en otras cosas: ampliar los mecanismos de cooperación existentes entre los Estados y la industria; utilizar tecnologías modernas para detectar artículos prohibidos respetando la intimidad y la seguridad de los individuos; reforzar la seguridad de los documentos de viaje y promoverla, y procurar un equilibrio entre un alto nivel de seguridad y la facilitación del viaje de los pasajeros.

Por su parte, el Panel de la Subdirección de seguridad de la aviación (AVSEC), tras su Vigésima primera reunión de marzo de este año, recomendó fortalecer el Programa de la AVSEC y la OACI y respaldarlo; preservar la voluntad política y aprovecharla; identificar los recursos en cuestiones de asistencia e investigación y desarrollo, y evitar la complacencia en seguridad de la aviación.

El Panel también hizo hincapié en que era deseable explorar usos innovadores de los datos de los pasajeros y su repercusión para mejorar la seguridad operacional. Expresó su férreo respaldo a la adopción y completa implementación de medios existentes para lograr una estrecha cooperación internacional, incluido el intercambio de información sobre amenazas. Asimismo, elaboró un borrador de la Enmienda 12 al Anexo 17 con el objeto de tratar las nuevas amenazas a la aviación civil que se van suscitando, así como los vacíos en las normativas.

En el curso del año, se le solicitará a la asamblea de la OACI que adopte la Resolución A36-20 de la Asamblea con su enmienda, que cubre actos de interferencia ilegal contra la aviación civil. La Resolución reafirmaría la vital importancia de la seguridad operacional de la aviación como uno de los programas al cual se conceda la máxima prioridad en el programa de trabajo de la OACI. Por otro lado, se espera que la Asamblea adopte la Estrategia integral sobre seguridad de la aviación, de la OACI, para los próximos dos trienios, con el fin de suceder al Plan de acción de seguridad de la aviación adoptado tras los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001.

La estrategia propuesta comprende las siguientes siete áreas de interés: el tratamiento de las amenazas existentes y de las nuevas; el fomento de enfoques innovadores, efectivos y eficaces sobre seguridad de la aviación; la promoción del intercambio de información entre los Estados miembros; la promoción del cumplimiento a escala mundial y el establecimiento de capacidades de vigilancia de la seguridad de la aviación en los Estados; el mejoramiento de los factores humanos y de la cultura de la seguridad de la aviación; la promoción del reconocimiento mutuo para los procesos de seguridad de la aviación, y el énfasis en la importancia de la seguridad de la aviación entre todos los Estados y los interesados.

En marzo de 2011, una Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación tendrá como uno de sus objetivos avalar una respuesta armonizada a escala mundial al incidente sufrido por el vuelo 253. La Conferencia reunirá a ministros y a ejecutivos de alto rango para llegar a un consenso, lograr compromisos y formular decisiones necesarias para que la OACI y sus miembros implementen de manera efectiva las contramedidas frente a las amenazas a la aviación civil.

En todo momento, la OACI continuará trabajando en estrecha colaboración con todos los miembros de la comunidad mundial para tratar con eficacia todas las amenazas a la seguridad de la aviación y a la integridad del sistema mundial del transporte aéreo. ■

Emerger de la crisis: el resumen del transporte aéreo en el año 2009

La Sección de políticas y análisis económicos (EAP) de la OACI compila datos exclusivos sobre la aviación provenientes de los Estados miembros de la Organización. Esto la convierte en la única fuente del mundo* con una amplia gama de datos relacionados con estadísticas que reflejan la actividad del transporte aéreo mundial de más de 800 líneas aéreas.

En la revisión anual del estado del sector del transporte aéreo a la luz de tendencias económicas más amplias, Narjess Teyssier, jefa de la Sección de EAP de la OACI, ofrece a los lectores de la *Revista* un análisis detallado de cómo las ondas expansivas de la economía de 2009 dieron lugar al surgimiento de indicadores de recuperación en 2010, si bien estos son aún conservadores.



Narjess Teyssier es jefa de la Sección de políticas y análisis económicos de la OACI. En tal carácter, es la responsable del programa de estadísticas, las previsiones y los estudios económicos de la OACI, lo que permite controlar los objetivos estratégicos de la Organización: la seguridad operacional, la eficiencia y el medio ambiente. Por otro lado, Teyssier supervisa la regulación económica de los

servicios del transporte aéreo internacional mediante el desarrollo y el establecimiento de políticas de la OACI sobre derechos e impuestos gravados al usuario. Antes de esta designación, ocupó diversos cargos relacionados con la investigación de mercado, las ventas y la comercialización dentro de la industria del transporte aéreo, en particular, para una línea aérea regional y para Airbus, donde trabajó durante siete años.

*Los datos de la OACI en cuanto a estadísticas y proyecciones están disponibles para que terceros los puedan adquirir. Para obtener más información, comuníquese con nosotros a través de eap@icao.int.



En el año 2009, la economía mundial enfrentó la recesión más sincronizada y severa desde la Gran Depresión, lo que derivó en cambios de relevancia que repercutieron enormemente en la industria del transporte aéreo. Esta difícil situación comenzó durante el primer semestre de 2008, provocada por el alto precio del combustible, cuyo valor alcanzó \$150/barril en julio de 2008, y se agravó en el segundo semestre de 2008 a causa de la crisis crediticia y del principio de colapso del sistema financiero mundial, que sumergió al planeta en un espiral recesivo, cuya consecuencia fue el primer indicador de crecimiento negativo de la economía mundial registrado desde la Gran Depresión de 1929.

El congelamiento de los mercados crediticios ha contribuido para precipitar el descenso del comercio internacional y de la producción industrial. En virtud de la escalada en el desempleo y la baja en el valor de los activos, los consumidores se abstienen de gastar en áreas discrecionales como la de los viajes aéreos, en tanto que el deterioro de los mercados y la restricción de los créditos han forzado a los explotadores a recortar drásticamente la capacidad, las inversiones y la nómina.

Crisis económica y financiera: el origen, la extensión y el estado

El origen de la crisis económica de 2009 se remonta a los episodios posteriores al estallido de la burbuja informática de 2001, cuando las tasas de interés de los Estados Unidos bajaron significativamente para facilitar los préstamos e impulsar la compra de bienes inmuebles.

Las tasas bajísimas también se utilizaron para propagar aún más los créditos hipotecarios al llamado mercado de créditos NINJA (del inglés «No Income No Job and Assets», es decir, «sin ingresos, ni trabajo, ni activos»).

Se estableció, entonces, una curva de refuerzo positiva entre el aumento de los pasivos y los precios de los bienes raíces, lo que derivó en la posterior crisis de la burbuja inmobiliaria de 2008.

Los recortes a las tasas de interés se profundizaron y la expansión del crédito desembocó en la especulación en los mercados de materias primas y de divisas. El precio del petróleo, los alimentos y el oro escaló a niveles históricos y el dólar estadounidense se depreció hasta alcanzar sus mínimos históricos. Dado que muchos bancos extranjeros tenían, en sus balances, hipotecas estadounidenses con alto riesgo de incumplimiento, el derrumbe de instituciones financieras se propagó de país en país cual efecto dominó y derivó en una crisis mundial.

Repercusiones en las líneas aéreas

El desplome del mercado bursátil provocó que el valor capitalizado de las líneas aéreas se redujera a la mitad en 2009, en comparación con su situación a principios de 2008, mientras que el acceso restringido a los mercados de capitales complicó aún más la liquidez. La crisis actual tuvo un mayor impacto en el sector de los servicios, del turismo y del transporte aéreo que en otras áreas de la economía; por otra parte, sigue habiendo una enorme incertidumbre respecto de la intensidad y la

duración de la presente fase descendente, así como de la coordinación y la solidez de lo que parece ser una recuperación emergente.

De hecho, esta recesión en curso ha tenido una fuerte repercusión en el crecimiento y en la rentabilidad del transporte aéreo, puesto que quienes viajan por placer tienen menos dinero para gastar en vacaciones o no tienen nada, y los clientes empresariales continúan empleando alternativas tecnológicas en reemplazo de los viajes aéreos para asistir a reuniones y visitar a clientes en lugares distantes.

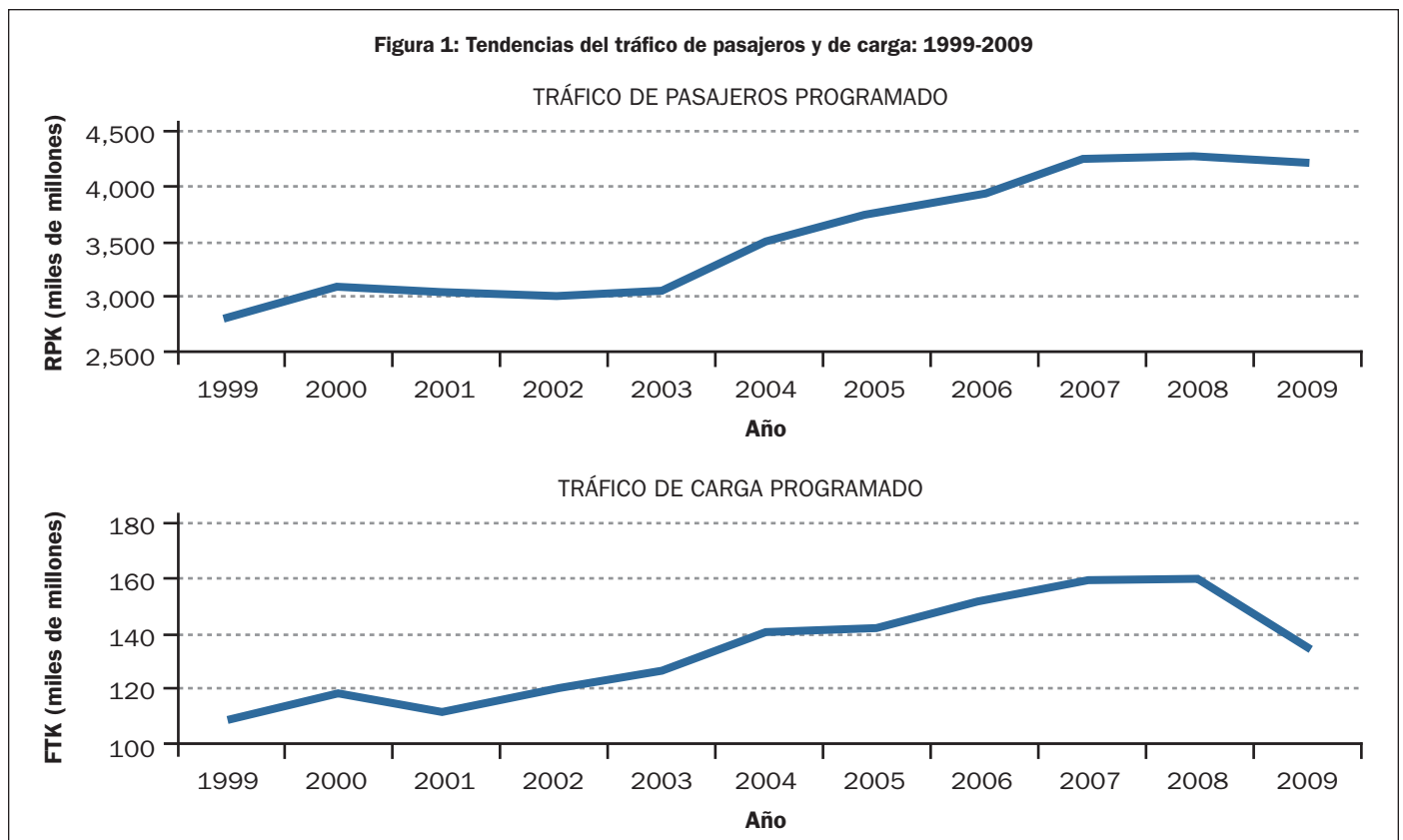
Esta conjunción de factores disparó muchos interrogantes cruciales respecto de las perspectivas de crecimiento económico y su impacto en el desarrollo sostenible de las actividades en materia de aviación civil. Ya que el transporte aéreo es una industria con una cadena de valor caracterizada por numerosos interesados y varias interdependencias, si alguno de ellos falla, la consecuencia puede alcanzar al resto del sector cual efecto dominó.

En 2009 se registró el peor rendimiento para el transporte aéreo

Existe una relación directa entre el descenso en la riqueza y el correspondiente debilitamiento en el consumo y en las inversiones comerciales.

Durante el primer semestre de 2008, la demanda de viajes aéreos se vio afectada por el precio más elevado del petróleo y las materias

Figura 1: Tendencias del tráfico de pasajeros y de carga: 1999-2009



Fuente: OACI

primas, lo cual derivó en un incremento en las tarifas aéreas y un descenso del gasto discrecional de los consumidores en viajes por placer. Esta tendencia descendente en la demanda de transporte aéreo se amplió a causa de la secuela dejada por la crisis financiera mundial en el segundo semestre de 2008, que culminó en la recesión de 2009.

Asimismo, que los pasajeros y los expedidores hayan reducido significativamente el gasto en transporte aéreo durante el último año reforzó aún más la persistencia de la crisis de 2008 en 2009. Como reflejo de una economía mundial débil, tanto los indicadores mensuales del tráfico de carga como de pasajeros disminuyeron en 2009 respecto del año anterior. Esto se produjo pese a las reducciones en el precio de los billetes efectuadas durante 12 meses consecutivos, cuyo objetivo específico era dar impulso a estos indicadores.

La evolución de las tendencias en el tráfico de carga y de pasajeros desde 1999 hasta 2009 se muestra en la Figura 1 (al pie de la página seis). Los ingresos totales (por transporte de pasajeros, carga y correspondencia) en

toneladas-kilómetros efectuadas bajaron un 6,4% respecto a 2008, en tanto que las toneladas-kilómetros efectuadas en el ámbito internacional se ubicaron 7,8% por debajo de los niveles de 2008.

Se calcula que el total del tráfico de pasajeros programado (a escala nacional e internacional) de las líneas aéreas de los Estados miembros de la OACI descendió un 3,1% en 2009 en comparación con 2008. Esta caída es la más profunda registrada para la industria del transporte aéreo. En comparación, un descenso de similar magnitud (2,9%) se produjo en 2001 debido a las ramificaciones del 11/9 y al débil rendimiento de la economía mundial.

El tráfico internacional en 2009 cayó 3,9%; mientras que el tráfico nacional disminuyó alrededor de 1,8%. Todas las regiones de la OACI, salvo la región de Oriente Medio (MID), que lograron un incremento impresionante de casi el 10% en 2009, sufrieron bajas en sus respectivos volúmenes de tráfico.

El crecimiento de dos dígitos en el tráfico de pasajeros nacionales de los mercados

emergentes de Asia y de Latinoamérica está reflejando, hasta cierto punto, las acciones a corto plazo iniciadas por algunos de los estados del G20. La gran mayoría de los miembros del G20 ha promulgado grandes paquetes de estímulo fiscal tanto en cuanto a créditos como a gastos para compensar las reducciones en la demanda del sector privado como fruto de la crisis. Los programas de estímulo de mayor envergadura en este sentido fueron ejecutados por los Estados Unidos (los dos paquetes suman casi \$1 billón durante 2008 y 2009) y por China (se dispuso de 4 billones de yuanes o \$586 mil millones en noviembre de 2008), para respaldar los niveles de consumo nacionales.

Por otra parte, el rendimiento relativamente favorable de los transportistas económicos (LCC) en América del Norte, Europa y la Región Asia/Pacífico contribuyó para amortiguar la profundidad del descenso en el tráfico total. En respuesta al declive en la demanda de viajes aéreos, la capacidad ofrecida por las líneas aéreas en términos de asientos-kilómetros disponibles se redujo, aproximadamente, 3,1%.

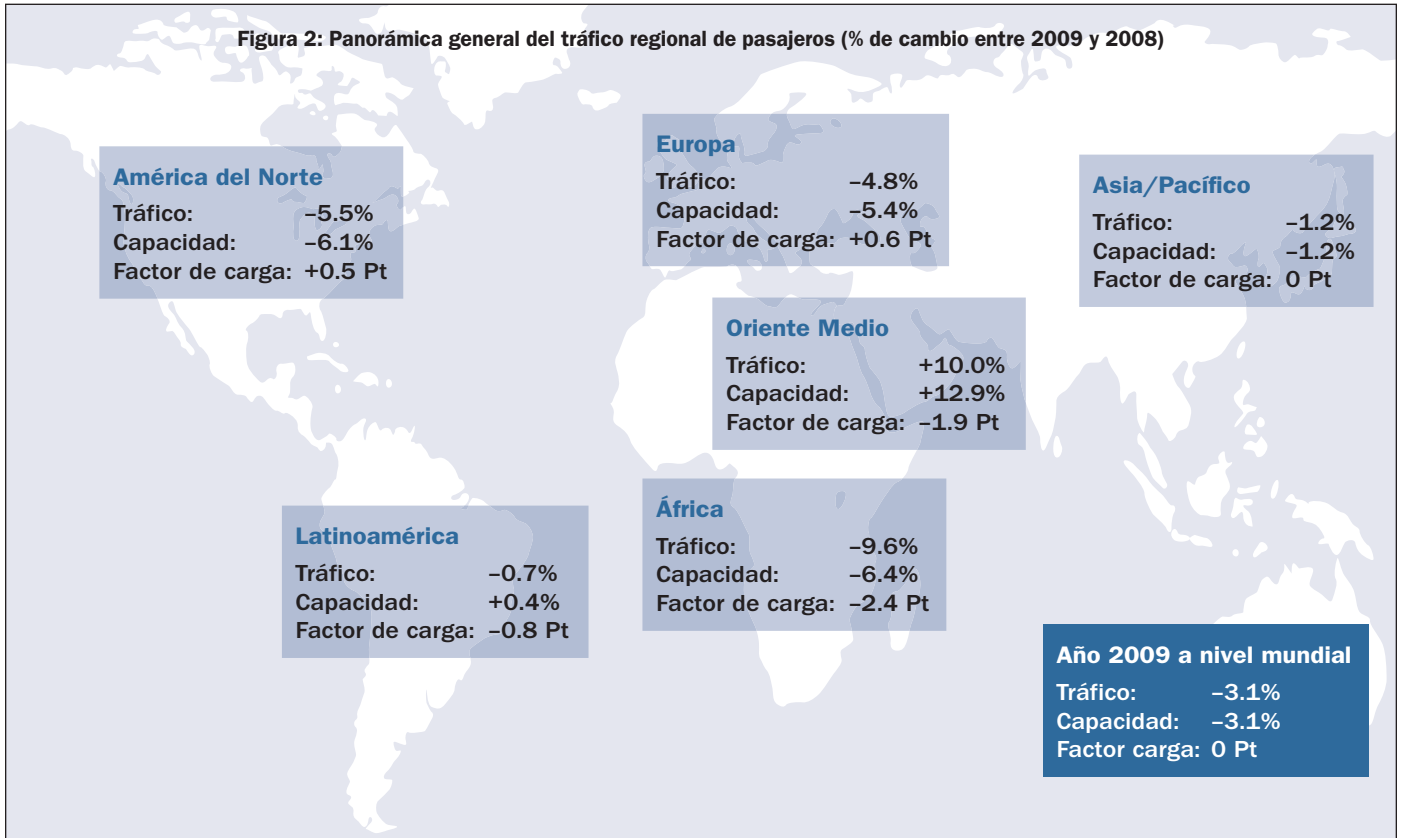
Tabla 1: Cuotas de mercado y crecimiento del tráfico por año y por región expresados en porcentajes (en términos de pasajeros-kilómetros de pago, PKP)

Tráfico de pasajeros	Internacional		Nacional		Total	
	Crecimiento	Cuota de mercado	Crecimiento	Cuota de mercado	Crecimiento	Cuota de mercado
África	-8,9	3	-13,4	1	-9,6	2
Asia/Pacífico	-7,1	25	7,6	31	-1,2	27
Europa	-4	41	-10,5	8	-4,8	28
Oriente Medio	10	11	10,3	1	10	7
América del Norte	-5,5	16	-5,5	54	-5,5	31
Latinoamérica y Caribe	-2,9	4	1,9	5	-0,7	5
Mundo	-3,9	100	-1,8	100	-3,1	100

Fuente: OACI

¹La OACI define un LCC como «... un transportista aéreo que tiene una estructura relativamente económica en comparación con otros transportistas equiparables y ofrece tarifas de carga y de pasajeros bajas. Una línea aérea de esta naturaleza puede ser independiente, la división o la subsidiaria de una línea aérea de red de mayor envergadura, o bien, en algunos casos, la antigua rama chárter de un grupo de líneas aéreas».

Figura 2: Panorámica general del tráfico regional de pasajeros (% de cambio entre 2009 y 2008)



Fuente: OACI

En lo atinente a la carga aérea, se calcula que el tráfico total programado disminuirá, aproximadamente, 15% en términos de carga-kilómetros efectuados.

El crecimiento en el tráfico de carga se contrajo en forma mucho más significativa que lo que las cifras sugieren, pese a la aguda reducción en la capacidad de las líneas aéreas. Por lo general, los volúmenes de carga muestran con mayor claridad la situación económica mundial, porque son un reflejo directo de los niveles del comercial mundial.

Dado que las compras de los Estados Unidos solamente representan más de un tercio del crecimiento total del consumo en el mundo entre 2000 y 2007, el resto del planeta se ha vuelto muy dependiente de los consumidores estadounidenses, que comenzaron a ahorrar en lugar de gastar ante la recesión de 2009. Por lo tanto, las bajas producidas en otros lugares fueron igual de acentuadas y se vieron reflejadas claramente en la fuerte caída en el tráfico de carga registrada en 2009.

El tráfico de carga aérea en la Región Asia/Pacífico, la mayor contribuyente en la materia (representa, aproximadamente, un 36% del total mundial), se desplomó alrededor de un 14%, mientras que, en la Región europea y en la norteamericana (cada una representa cerca del 25% del tráfico), el descenso fue, en líneas generales, de 18% y de 17%, respectivamente.

Tendencias en la industria del transporte aéreo

Los desafíos de las líneas aéreas

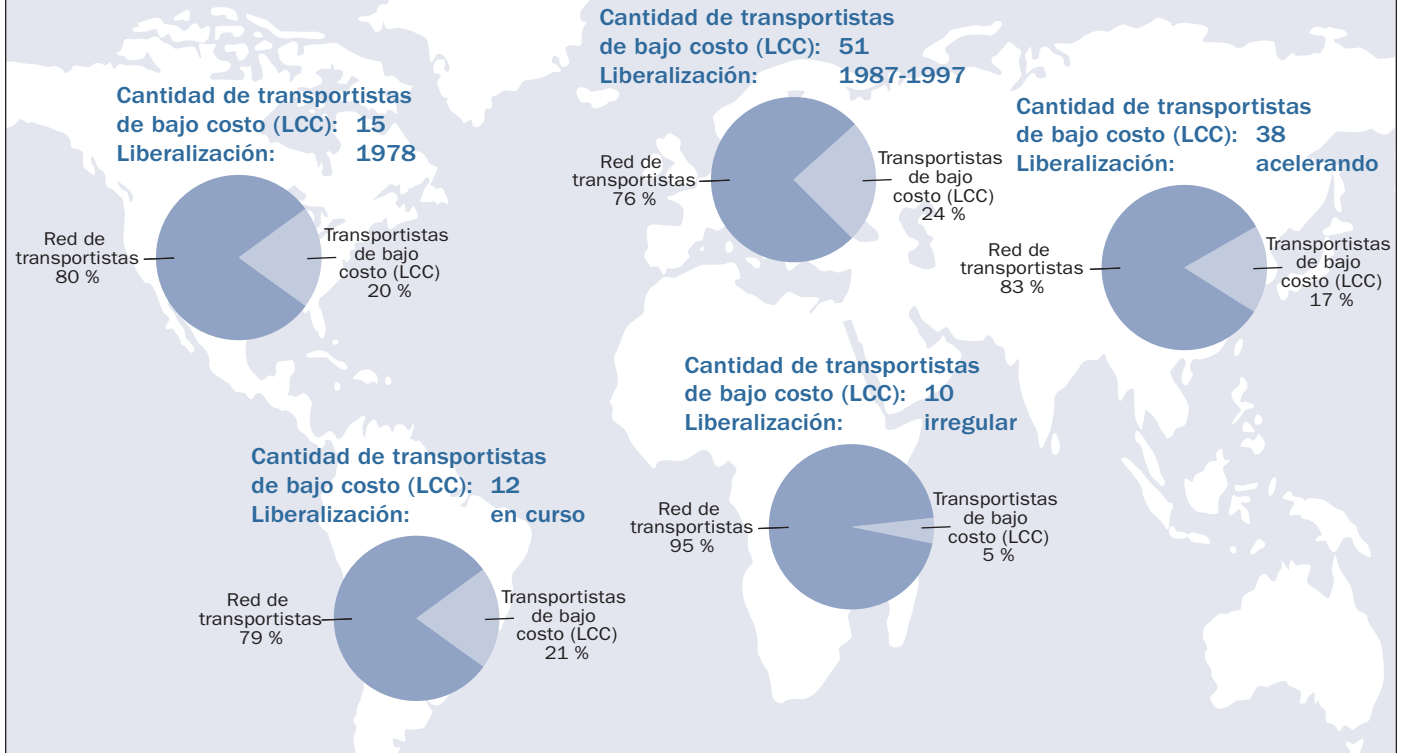
Los transportistas aéreos han pasado de una crisis de costos a una de ingresos dentro de un entorno de altos costos operativos. En un contexto de bajas en el mercado bursátil, fue cada vez más difícil aumentar el capital puesto que hubo menos oportunidades de conseguir créditos y ello derivó en la quiebra de una alta cantidad de líneas aéreas. Para enfrentar estos descensos en los ingresos y en el tráfico, particularmente en el segmento de categoría superior (viajes por negocios), por el momento, los transportistas aéreos

han implementado las siguientes soluciones a corto plazo:

- Recorte en la capacidad de las aeronaves (aproximadamente 10% de la flota mundial).
- Retiro anticipado de tipos de aeronaves más antiguas (no siempre se las reemplazó por nuevas).
- Reducción en las frecuencias y cierre de varias rutas aéreas, en detrimento de la calidad del servicio.
- Demora o cancelación de pedidos de nuevas aeronaves.
- Importante cantidad de despidos (en América del Norte y en Europa, se han perdido, aproximadamente, 200.000 puestos de trabajo directos e indirectos).
- Descuentos en las tarifas aéreas para estimular la demanda de viajes aéreos.

Tal como se indica más arriba, los resultados preliminares de 2009 están revelando un colapso en el tráfico de pasajeros, con la excepción del segmento de los LCC, que parece tener una particular capacidad de resistencia durante los períodos de crisis. La liberalización es el marco necesario para el desarrollo de los

Figura 3: Desarrollo de los LCC por regiones



Fuente: OACI

LCC y ha venido evolucionando en diversos niveles desde la década de los ochenta. El éxito de la fórmula económica se basa en la implementación de ventajas significativas y sustanciales respecto de los costos, inicialmente, en los mercados nacionales y luego, en forma gradual, también en las rutas internacionales. Ryanair e EasyJet en Europa, Air Asia en Asia, además de Air Arabia y Jazeera Airways en el Oriente Medio son los ejemplos más significativos de estas tendencias.

Frente al incremento de los costos y a las presiones de la competencia, los mayores transportistas aéreos chárter y de red se han visto forzados a modificar las prioridades y los conceptos de sus negocios con el fin de desarrollar modelos alternativos para sus operaciones. Uno de los modelos elegidos por una de las más importantes líneas aéreas de red consiste en abrir subsidiarias con el objeto de manejar las operaciones de corta distancia para poder competir con los LCC y así evitar la amenaza potencial de los nuevos participantes. Esta estrategia económica de tener 'una aerolínea dentro una aerolínea', pese al éxito limitado de algunos primeros intentos, procura combinar los ingredientes clave de los enfoques de los LCC con la reputación de las marcas existentes.

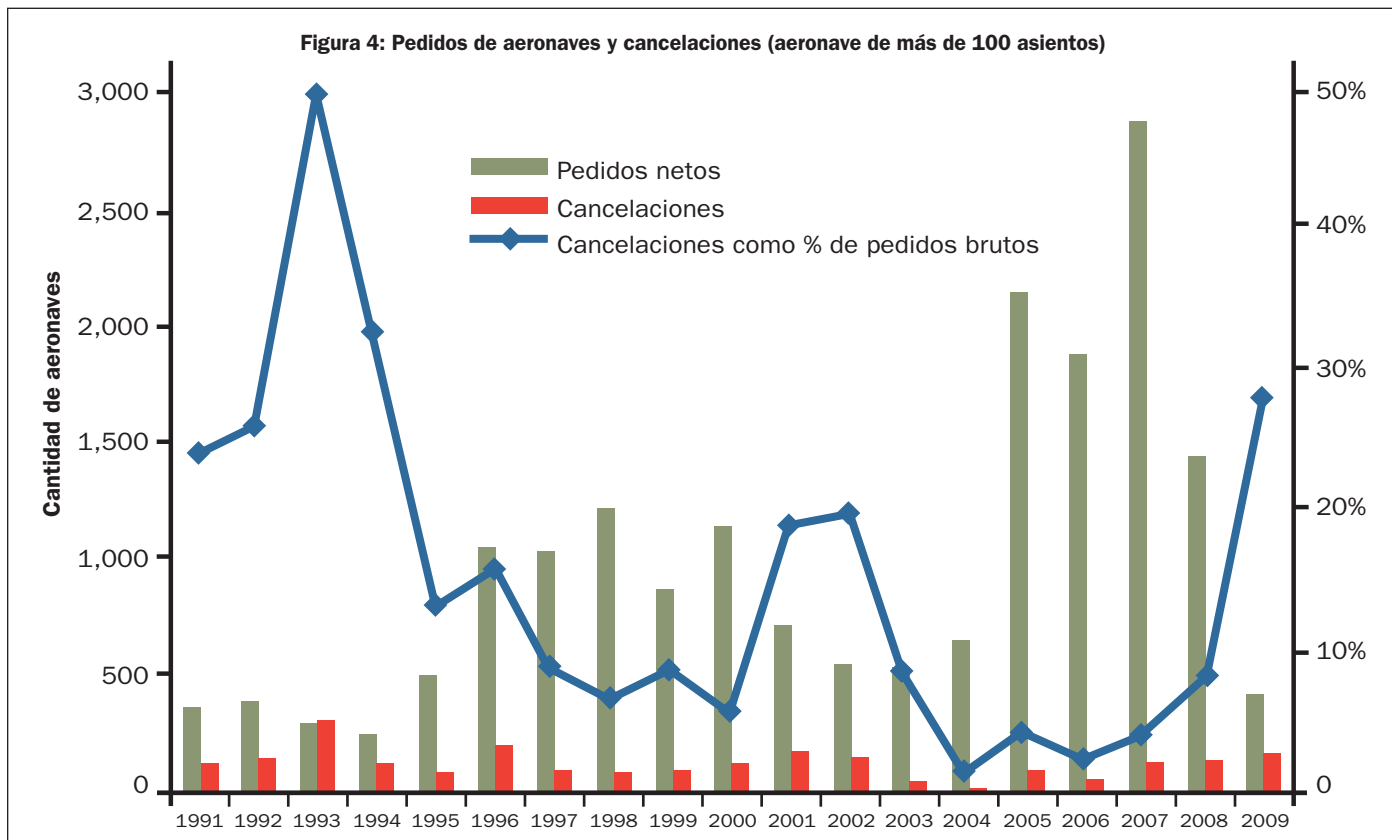
Esta fórmula, desarrollada sobre todo para los servicios nacionales (por ejemplo: Click/Mexicana; Jetstar/Qantas; Nok Air/Thai Airways; Kulua/Comair y Mango/South African Airways) también se está extendiendo a los servicios internacionales (tal es el caso de Jetstar Asia, Tiger Airways, Air India Express, BMI Baby, Atlas Blue y Clickair, cuyos accionistas minoritarios son, respectivamente, Qantas, Singapur Airlines, Air India, BMI British Midland, Royal Air Maroc e Iberia).

Por otra parte, existen líneas aéreas conocidas por ser transportistas aéreos chárter o de red, como Aer Lingus, Flybe, Air Berlin o Meridiana, que directamente se transformaron en LCC.

Las actuales tendencias a concretar fusiones observadas en la industria del transporte aéreo, entre ellas las adquisiciones (por ejemplo, la de BMI por parte de Lufthansa en 2009), la liquidación de transportistas más débiles, las fusiones por absorción y sociedades en curso (tales como la de Jet Airways y Kingfisher) repercuten en las alianzas entre líneas aéreas y conducen a una mayor concentración de la propiedad en las redes regionales.

Fabricantes de aeronaves

Si bien, por lo general, los fabricantes de aeronaves están en una mejor situación que otros interesados de la industria, no han sido inmunes a los efectos de la recesión global. Ciertas líneas aéreas han cancelado pedidos o demorado entregas para los años venideros debido a la falta de liquidez. Incluso transportistas relativamente poderosos prefieren no ejercer la opción de compra de aviones y están cancelando los contratos de arrendamiento de aeronaves. La cantidad de aviones de reacción estacionados en todo el mundo ha llegado a 1 997 en 2009 de 805 en 2007; se debe, en principio, a que estos modelos más antiguos emplean más combustible; aunque, recientemente, el motivo es la caída en la demanda de los pasajeros. Mientras tanto, las entregas de aeronaves para los dos fabricantes de aeronaves más importantes siguieron creciendo a un ritmo acelerado: en 2009 se realizaron 979 entregas, se superó así a las 850 concretadas en 2008.



Fuente: sitios de Internet de Airbus y Boeing

En forma paralela, algunas de las potenciales fusiones entre aerolíneas despertarán algunos interrogantes acerca del futuro de los respectivos pedidos de aeronaves, puesto que una línea aérea fusionada, en general, procura hacer la mayor economía de escala posible, incluso la capacidad de operar con menos aviones de reacción. Durante 2009, la cantidad de pedidos de nuevas aeronaves de reacción recibida por los dos principales fabricantes de aeronaves llegó al nivel más bajo registrado desde 1995. Los pedidos netos mundiales sumaron 413 aeronaves, y se produjeron 160 cancelaciones. Esto representa una tasa del 28% de cancelaciones de pedidos brutos y uno de los porcentajes de descenso más pronunciados en esta área que jamás se haya registrado.

Cabe observar, no obstante, que tanto Boeing como Airbus tuvieron enormes demoras correspondientes a más de 6 000 aeronaves, el equivalente a un valor de producción de alrededor de seis años. Este factor, sumado al equilibrio geográfico provisto por los mercados emergentes, debería proteger a ambos fabricantes como a sus proveedores de las cancelaciones de pedidos de aeronaves adicionales o de los riesgos de demora.

Compañías de arrendamiento

Antes de que se comprendiera cabalmente el contexto de la crisis de 2009, los arrendadores de aeronaves se habían beneficiado de la tendencia alcista en los valores de estos bienes y de la continuidad en la falta de tales aparatos, así como de una fuerte demanda en los mercados emergentes, tales como China, la India y el Oriente Medio.

Las demoras en la entrega de nuevas aeronaves de gran capacidad (tanto el A380 como el 787), además del acceso relativamente fácil al capital y al financiamiento de deudas, habían impulsado el crecimiento de las compañías de arrendamiento.

Desde fines de 2008, la nueva situación económica y el acceso más restringido al financiamiento están generando un nuevo nivel de incertidumbre al mercado de arrendamiento. Ante un incremento en la cantidad de aeronaves fuera de servicio y de la quiebra de líneas aéreas, así como un acceso mucho más costoso al financiamiento de deudas, las líneas aéreas han optado por el arrendamiento de explotación como fuente primaria de financiamiento. Esto les ofrece la oportunidad de acceder a condiciones de arrendamiento más interesantes dada la alta cantidad de arrendadores en competencia en un mercado que se contrae.

Recuperación económica:

¿Qué ruta nos lleva hacia el crecimiento del transporte aéreo?

Conforme a Global Insight y gracias a las políticas reflacionarias agresivas en la mayoría de las economías avanzadas y en los principales mercados emergentes, los mercados financieros han mantenido una relativa estabilidad desde el segundo trimestre de 2009, cuando la desaceleración de la economía mundial culminó tras tres trimestres consecutivos de contracción del PIB.

La recuperación de la economía global cobró bastante ímpetu durante el tercer trimestre, período durante el cual el crecimiento del PIB se

HIGHLIGHTS

ICAO AIR TRANSPORT DATA AND ANALYSES

All information in one place.

For more information, contact: Tel: + 1 514-954-8136, Fax: + 1 514-954-6744, E-mail: eap@icao.int

AIR CARRIERS

Including Low Cost Carriers Traffic

Traffic - Commercial Air Carriers
Based on data reported to ICAO

Passengers Carried - Scheduled Flights **TRAFFIC FLOWS**

Period	Domestic Flights	International Flights	Total
--------	------------------	-----------------------	-------

Traffic & Financials **On-Flight Origin and Destination**

Fleet / Personnel **Traffic by Flight Stage**

AIRPORTS

Traffic - International Airports

Description	Total aircraft movements (all loads)	Passengers			
		Embarked	Disembarked	Total	Direct Transit

Traffic & Financials

ECONOMIC STUDIES AND DATABASES

Regional Differences in International

Airline Operating Economics

Regional and Global Traffic Forecasts

Statistical Reports

Tariffs for Airports and Air Navigation Services

World's Air Service Agreements

And much more ...

ICAO DATA AND ANALYSES ... THE ESSENTIAL TOOLS FOR:

- ✓ Route Development and Planning
- ✓ Air Traffic Flow Analyses and Forecasting
- ✓ Market Analyses and Strategy Development (e.g. market share, flight frequencies)
- ✓ Performance Benchmarking
- ✓ Financial and Operating Cost Analyses
- ✓ Investment Project Evaluation (e.g. privatization, IPO, due diligence)
- ✓ Air Transport Economic Studies
- ✓ Aviation Consulting Assignments



Global Aviation Data at your Fingertips

DAILY UPDATES



The source you can trust

aceleró y superó ampliamente el 3%, un incremento considerable respecto al 1,7% del trimestre precedente.

En consecuencia, las condiciones crediticias se han tornado más laxas y los diferenciales se han reducido considerablemente y, de este modo, han ofrecido el alivio tan necesario para las atribuladas finanzas de los particulares y de las empresas. La economía mundial se está, por ende, recuperando con cautela a partir de la recesión del presente, a medida que el comercio y la producción industrial repuntan levemente respecto de los bajos niveles anteriores. Luego de un descenso del uno por ciento en 2009, ahora se proyecta que el PIB real mundial a la PPP crezca 3,6% en 2010.

La evidencia que arrojan los estudios y los datos más recientes refuerzan las expectativas de que la economía de los Estados Unidos y de la Eurozona crezca nuevamente en el cuarto trimestre de 2009; no obstante, esta recuperación bien podría adoptar la forma de una «W», dadas las restricciones en las condiciones crediticias, la atonía en los gastos de los consumidores y la rigidez de los mercados laborales.

Otro componente muy interesante en cuanto a las tendencias de 2009 es la forma en que el crecimiento del PIB está reflejando dos niveles de recuperación muy diferentes, uno para las naciones del BRIC (Brasil, Rusia, la India y China) y uno para el resto del mundo, que favorece el desarrollo de algunos mercados específicos del transporte aéreo.

Los mercados emergentes (principalmente el BRIC) están liderando la nueva expansión mundial, respaldados por un estímulo fiscal y

monetario agresivo y una recuperación del comercio mundial. Se espera que el PIB real de China y la India aumente, respectivamente, 10,1% y 7,3% en 2010. El crecimiento se podría moderar aún más si los bancos centrales normalizan sus tasas de interés de referencia para garantizar la estabilidad financiera durante los próximos trimestres.

La demanda de viajes aéreos sigue siendo débil, tal como lo demuestra el entorno de precios insostenible que persiste. Si bien otros sectores están viendo signos de que la economía está volviendo a su cauce, la industria de las líneas aéreas continúa enfrentando los desafíos en su esfuerzo por generar ingresos. Todavía se proyecta que haya un principio de recuperación del sector de los viajes aéreos en 2010; aunque las ramificaciones del frustrado ataque terrorista en un vuelo con destino a Detroit en diciembre de 2009 persistirán y afectará la velocidad de recuperación del tráfico. Podría esperarse que para 2011 hubiera un retorno a niveles de crecimiento del tráfico más normales.

Cuando la recuperación mundial se haya afianzado más, no obstante, será preciso que la industria del transporte aéreo continúe controlando de cerca los marcados rebotes potenciales en el precio del petróleo que ya se han venido suscitando. A fines de 2009, el precio del barril de petróleo ha rondado el nivel de \$80/barril, en comparación con el precio de \$70/barril registrado a fines de 2007. Pese a que los niveles actuales se encuentran muy por debajo de los picos de \$150/barril alcanzados en 2008, la viabilidad del sector del transporte aéreo, por lo general, está sujeta a una cifra de \$70/barril.

Tabla 2: Crecimiento del PIB real en la PPP*

	Crecimiento anual (%) 1998-2008	Crecimiento real (%) 2008	Crecimiento real (%) 2009	Pronóstico de Crecimiento (%) 2010
África	4,5	5,2	2,4	3,9
Asia/Pacífico	5,7	4,8	3,1	6,4
Europa	2,5	1,0	-4,1	1,0
Latinoamérica	3,3	4,1	-2,2	3,1
Oriente Medio	4,7	4,3	-0,6	3,7
América del Norte	2,6	0,4	-2,4	2,2
Mundo	3,9	2,8	-1,0	3,6

Fuente: IHS / Global Insight *PPP: paridad del poder adquisitivo

Acciones de la OACI a la luz de sus objetivos estratégicos

El resultado final de la crisis actual será una mayor consolidación industrial que derive en una cantidad significativa de despidos, hecho que supondrá desafíos adicionales para los gobiernos, los usuarios y los trabajadores. Esto podría tener un efecto adverso sobre la contribución general de la aviación civil a la economía del mundo, que — según se calculaba antes de la crisis — tenía un valor aproximado de \$1,2 billones o, aproximadamente, un 2,5% del PIB mundial. En un año promedio previo a la crisis, las industrias de la aviación civil del mundo (la de las líneas aéreas, los aeropuertos, la aeroespacial y las filiales) creaban más de 6 millones de empleos directos en el mundo; 6,5 millones de empleos indirectos surgían de los sectores de la cadena de suministros y se generaban otros 3 millones de puestos gracias a los efectos inducidos por el empleo y en relación con el consumo.

De hecho, antes de la crisis del transporte aéreo en 2009, la amenaza de que se ampliara la brecha entre el personal con licencia necesario y el disponible fue una de las limitaciones al crecimiento potencial del tráfico en ciertas regiones. En el segundo trimestre de 2010, se publicará un estudio sumamente integral e innovador de la OACI, en el cual se revelan los desafíos enfrentados por los institutos de capacitación para capacitar a la próxima generación de profesionales de la aviación sin comprometer la seguridad operacional.

La OACI trabaja tenazmente para lograr el desarrollo seguro y sostenible de la aviación civil. A tal efecto, la Organización está controlando de cerca la reacción de todos los interesados ante los retos actuales planteados por la restricción de las condiciones crediticias, el aumento de las tarifas aéreas, el recorte de rutas, el fracaso de los transportistas, la disminución en el gasto de los consumidores y, por último, el aumento en los costos materiales y de los servicios públicos.

Los resultados preliminares de los pronósticos de tráfico a largo plazo de la OACI, desarrollados por flujos de tráfico (para 54 grupos de rutas) que tienen en cuenta el impacto de la crisis de 2009, muestran el índice de crecimiento anual promedio proyectado de 4,7% para el tráfico de pasajeros en el mundo durante el período de 20 años que transcurre entre 2010 y 2030.

Se prevé que los índices de crecimiento para cada grupo de rutas específico varíen debido a las diferencias en las tendencias económicas esperadas, las características regionales y demás elementos relevantes que influyen en el desarrollo del transporte aéreo. Esta *Perspectiva del transporte aéreo mundial*, que se publicará a mediados de 2010, tiene por objeto ofrecer a los interesados de la aviación civil la visión de la OACI en cuanto a cómo evolucionará el transporte aéreo. Esta será una información esencial para contribuir con las políticas de planificación de la aviación y de toma de decisiones. ■

Tabla 3: Cambio porcentual (%) pronosticado del crecimiento del tráfico regional de pasajeros (PKP) durante el año anterior

Región	2010	2011
	Pronóstico	Pronóstico
África	6,5	7
Asia/Pacífico	3,6	6,5
Europa	2,9	5,5
Oriente Medio	9,5	12
América del Norte	1,3	2,6
Latinoamérica	7,5	8
Mundo	3,3	5,1

Fuente: OACI

En el aire

Desde que se hizo pública la evidencia científica de que la actividad humana está interfiriendo en el clima mundial, se han canalizado enormes esfuerzos en el desarrollo de los pilares para el nuevo tratado sobre el clima que permitiría a la comunidad internacional retomar la senda del desarrollo del mundo desde un punto de vista medioambiental.

Tal como lo informa Jane Hupe, jefa de la Sección de medio ambiente de la OACI, en la *Revista de la OACI*, aunque las decisiones en torno al modo de tratar las emisiones internacionales generadas por la aviación pueden haber quedado «en el aire» en Copenhague, la Organización pudo llegar a un acuerdo en su Reunión de alto nivel, celebrada en octubre pasado, acerca de los objetivos en materia de emisiones mundiales, un Programa de Acción de la OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático, y recomendaciones para que la aviación tenga un panorama claro para lograr la sostenibilidad bajo el liderazgo de la OACI.



Jane Hupe es la jefa de la Sección de medio ambiente de la Dirección de transporte aéreo de la OACI. Brinda asesoramiento a la Organización sobre temas ambientales relacionados con la aviación; coopera con los organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales; administra la Sección de medio ambiente recientemente creada y coordina las actividades del Comité sobre la

protección del medio ambiente y la aviación del Consejo de la OACI, donde se desempeña como secretaria. Asimismo, Hupe trabajó como consultora de la Dirección de cooperación técnica de la OACI, asistiendo en forma directa a los Estados contratantes de la OACI en el campo del medio ambiente. Durante 15 años, ejerció como consultora en temas relativos a la protección del medio ambiente para el Instituto de la Aviación Civil (IAC) en Brasil, donde desarrolló políticas y reglamentaciones, además de representar al Ministerio de Aeronáutica en foros gubernamentales sobre el medio ambiente.

La OACI está al frente de los esfuerzos por desarrollar propuestas concretas y pragmáticas sobre el control de las emisiones de gases de efecto invernadero (GHG) generadas por la aviación civil en el marco de un nuevo acuerdo global sobre el cambio climático. Este compromiso ha implicado llevar a cabo investigaciones exhaustivas sobre los aspectos económicos, operativos, técnicos y científicos de la aviación relacionados y la facilitación de debates y negociaciones entre los Estados miembros de la OACI.

Los datos recogidos por la Organización han sido analizados utilizando herramientas y métodos sofisticados con el fin de determinar, con la mayor precisión posible, el alcance del efecto de la aviación en el clima global; los niveles actuales y futuros de las emisiones de GHG generadas por las operaciones de la aviación; los posibles efectos de las medidas prácticas para tratar estas emisiones, y los posibles mecanismos financieros y de generación de

capacidad disponibles o necesarios para la efectiva implementación de cualquier programa relacionado.

Por otro lado, la OACI ha hecho esfuerzos sustanciales con el objeto de establecer un proceso apropiado para facilitar el diálogo entre los Estados miembros de la OACI, la industria y la sociedad civil, en pos de concertar un acuerdo mundial y un consenso genuino entre todos los interesados sobre el mejor modo de controlar el impacto de la aviación en el clima mundial.

El proceso de la OACI

En la 36ª Sesión de la Asamblea la OACI celebrada en septiembre de 2007, los 190 Estados miembros de la OACI reconocieron la urgencia y la importancia crucial de controlar las emisiones generadas por la aviación que contribuyen al cambio climático global. También, volvieron a hacer hincapié en la necesidad de que la OACI continúe liderando esta área con eficacia.

Por consiguiente, la 36ª Asamblea hizo un llamamiento para la formación del Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC), para que pueda llevar adelante un Programa de Acción de la OACI sobre actuaciones con respecto a la aviación internacional y el cambio climático. La Asamblea indicó a la Organización que hiciera propuestas concretas para ayudar al proceso de la CMNUCC y, asimismo, solicitó a la OACI que convocara a una Reunión de alto nivel (HLM) sobre la aviación internacional y el cambio climático, en la cual se considerarían las recomendaciones del GIACC.

El GIACC quedó debidamente formado en enero de 2008. Lo conformaron 15 funcionarios gubernamentales de nivel superior y representantes de todas las regiones de la OACI. Para la participación en el GIACC, se respetó el aporte equitativo de los Estados miembros desarrollados y en desarrollo de la OACI y el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) de la OACI le brindó el respaldo técnico adicional.

La cuarta y última reunión del GIACC tuvo lugar a fines de mayo de 2009. En consonancia con la Resolución de la Asamblea, los miembros del panel presentaron tres elementos clave de un Programa de acción para la aviación mundial. Tales elementos eran los siguientes:

- Las metas mundiales a las que se debe aspirar para aumentar el rendimiento de los combustibles.
- Las medidas para lograr reducciones en las emisiones.
- Los métodos y sistemas de cálculo sugeridos para medir el progreso de la aviación.

El Consejo de la OACI aceptó las propuestas formuladas por el GIACC. Asimismo, hizo recomendaciones sobre las acciones futuras, entre ellas la convocatoria a una HLM en octubre de 2009 y una Conferencia mundial sobre combustibles alternativos para la aviación, con la idea de preparar los aportes de la aviación civil a la COP/15.

El proceso de la CMNUCC

Tres meses después de la 36ª Asamblea de la OACI, en la Conferencia de Naciones Unidas sobre el clima en Bali, Indonesia, se acordó un proceso para concertar un nuevo acuerdo sobre el clima global que involucraría a todos los signatarios de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC)¹ y su Protocolo de Kyoto. El acuerdo, conocido como la Hoja de ruta de Bali, incluyó un proceso de negociaciones de dos años de duración, en el que se plantearon dos «vías», una bajo el marco de la Convención y otra bajo el marco del Protocolo de Kyoto, y se fijaron el plazo y el lugar para concluir las negociaciones: diciembre de 2009 en Copenhague (COP/15).

Los dos grupos de negociación principales en virtud de la Hoja de ruta de Bali fueron el AWG-LCA² y el AWG-KP³. El mandato del AWG-LCA era concentrarse en elementos clave de la cooperación a largo plazo, es decir, la reducción, la adaptación, el financiamiento, la tecnología, el desarrollo de capacidades, así como en la articulación de una «... visión compartida para una acción a largo plazo, que incluye el objetivo global a largo plazo de reducir las emisiones».

El trabajo llevado a cabo por el AWG-KP se concentró, principalmente, en la reducción de las emisiones que deberán lograr las Partes del Anexo I con arreglo al Protocolo de Kyoto más allá del año 2012, además de temas legales, por ejemplo: las posibles enmiendas al Protocolo. En total, se celebraron cuatro sesiones de negociación en 2008 (en abril, en Bangkok, Tailandia; en junio, en Bonn, Alemania; en agosto, en Accra, Ghana, y en diciembre, en Poznan, Polonia) y otras seis en 2009 (en abril, junio y agosto en Bonn, Alemania; en octubre en Bangkok, Tailandia; en noviembre en Barcelona, España, y en diciembre en Copenhague, Dinamarca).

Durante las sesiones de 2009, se puso énfasis en la formulación de los textos de las negociaciones según cada AWG.

Las sesiones de ambos AWG antes de Copenhague se llevaron a cabo en noviembre de 2009, en Barcelona, España. Las negociaciones arrojaron como resultado una serie de documentos oficiales,

remitidos a Copenhague como Anexo del informe de las reuniones. Uno de estos documentos incluía propuestas relativas a las emisiones del transporte marítimo y de la aviación (comúnmente denominados 'combustibles búnker' dentro del proceso de la CMNUCC), también contemplaba la posibilidad de que la aviación internacional fuera una posible fuente de financiamiento de las actividades de adaptación en los países en desarrollo.

Durante el proceso del AWG-LCA, se progresó en forma considerable en lo referente a temas tales como la adaptación, la tecnología y el desarrollo de capacidades. No obstante, siguió habiendo posiciones divergentes respecto de la reducción y de aspectos financieros. Este fue también el caso para considerar la aplicación de medidas a los combustibles búnker.

En el AWG-KP, no hubo un progreso significativo con relación a los objetivos individuales y generales de las Partes del Anexo I. Por otro lado, hubo diferencias importantes en lo atinente a si el resultado de la sesión de Copenhague debía ser una enmienda al Protocolo de Kyoto o un nuevo acuerdo en particular.

Resultados de los procesos de la OACI y la CMNUCC

Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático (PAIACC) de la OACI

La OACI llevó a cabo una Reunión de alto nivel (HLM) sobre la aviación internacional y el cambio climático en octubre de 2009, con miras a evaluar el PAIACC y proseguir con los debates sobre áreas en las cuales se podrían formular propuestas para controlar las emisiones de GHG generadas por la aviación internacional.

En la HLM de tres días de duración, se acordaron medidas que los gobiernos podrían implementar, trabajando junto con la industria, para reducir el impacto de la aviación en el clima global. Los Estados que representan el 94% del tráfico aéreo comercial del mundo llegaron a un acuerdo respecto de los siguientes temas:

- Una mejora anual del 2% en el rendimiento del combustible en el mundo hasta el año 2050.
- Una decisión para desarrollar normas mundiales de emisión de CO₂ para las aeronaves.
- Un marco para medidas basadas en criterios de mercado destinadas a la aviación internacional.
- Medidas para asistir a los Estados en desarrollo y para facilitar el acceso a recursos financieros, transferencia de tecnología y desarrollo de capacidades.
- Recolección de datos sobre emisiones de la aviación internacional y su posterior remisión a la OACI.
- Trabajo constante sobre combustibles alternativos para la aviación.

En la reunión, también se acordó continuar trabajando en pos de metas a mediano y a largo plazo, entre ellas: analizar la viabilidad de objetivos más ambiciosos, tales como el crecimiento neutro en carbono y la reducción de las emisiones, teniendo en cuenta las circunstancias

¹ En la actualidad, la CMNUCC tiene 194 signatarios.

² Grupo de trabajo especial sobre la cooperación a largo plazo en el marco de la Convención.

³ Grupo de trabajo especial sobre los nuevos compromisos de las Partes del Anexo I con arreglo al Protocolo de Kyoto.

especiales y las respectivas capacidades de los países en desarrollo y el crecimiento sustancial de la industria. Dichas mejoras en el rendimiento del combustible u otras metas en cuanto a la reducción de las emisiones no atribuirían obligaciones específicas a los Estados.

Otro acontecimiento importante de la HLM fue el acuerdo de que los Estados podrían remitir Planes de acción a la OACI, en los cuales reflejen sus iniciativas para reducir las emisiones generadas por la aviación.

En la HLM, se aprobó una Declaración en la que se ratifica el compromiso de los Estados miembros para controlar las emisiones de la aviación que contribuyan al cambio climático a través del trabajo efectuado en la OACI. Este fue el primer acuerdo armonizado a escala mundial sobre el tratamiento del impacto de un sector en el clima. Esta Declaración, junto con los resultados de la CAAF/09, formó la base del aporte de la OACI a los debates sobre aviación internacional en virtud de la CMNUCC efectuada en Copenhague.

Las conversaciones de Copenhague sobre el cambio climático y el Acuerdo de Copenhague

La reunión sobre el cambio climático de la CMNUCC se efectuó en Copenhague, entre el 7 y el 18 de diciembre de 2009. Incluyó la decimoquinta Conferencia de las Partes (COP/15) a la CMNUCC y la quinta Conferencia de las Partes que actúa como reunión de las Partes en el Protocolo de Kyoto (CMP5). Se llevó a cabo en conjunción con los dos órganos subsidiarios de la CMNUCC y los dos AWG.

El objetivo de la Reunión, en su conjunto, fue que los gobiernos alcanzaran un acuerdo internacional, conjunto, ambicioso y justo sobre el cambio climático. Más de cien líderes mundiales concurrieron a la Reunión de la COP/15 y al segmento de alto nivel de la CMP5. Cerca de 40.000 participantes se registraron para el encuentro, que enfrentó muchos desafíos de naturaleza administrativa, de procedimiento y política.

Tras dos semanas de intensas negociaciones en la COP/15, no se pudo llegar a un acuerdo legal. En su lugar, los gobiernos adoptaron una decisión que tuvo presente una declaración política conocida como el Acuerdo de Copenhague. Asimismo, se decidió prolongar el mandato del AWG-LCA y del AWG-KP para continuar con su labor, con miras a presentar los resultados y que estos se adopten en la COP/16 y en la CMP/6, que se realizarán en Cancún, México, desde el 29 de noviembre hasta el 10 de diciembre de 2010.

Los representantes de todos los grupos de negociaciones redactaron el Acuerdo de Copenhague dentro del proceso de la CMNUCC; este documento constituye una carta de intención política que promete reducir las emisiones nacionales. Reconoce el punto de vista científico que sostiene que es preciso mantener un aumento en la temperatura global por debajo de los dos grados centígrados para evitar los peores efectos del cambio climático.

Para alcanzar esta meta, el Acuerdo de Copenhague especifica que los países industrializados se deberían comprometer a ejecutar, hacia el año 2020 y en forma individual o conjunta, objetivos en torno a emisiones cuantificadas en todos los sectores de la economía, que se enumerarán en un Apéndice del Acuerdo. Al 31 de enero de 2010, treinta y ocho Partes del Anexo I brindaron información sobre sus objetivos en cuanto a la reducción de emisiones en todos los sectores de la economía para 2020, pero en dichos documentos no se incluyeron objetivos específicos sobre la aviación internacional.

Por otro lado, en el Acuerdo de Copenhague se dispuso que los países en desarrollo pudieran presentar sus propias acciones de reducción, en forma voluntaria, que se consignarán en el Apéndice del Acuerdo. El Acuerdo también especifica que los países en desarrollo pueden suministrar información sobre sus esfuerzos por limitar las emisiones de gases de efecto invernadero cada dos años. Al 31 de enero de 2010, veintitrés países en desarrollo han provisto información sobre las acciones de reducción y siete de ellos han mencionado al sector del transporte.

Además, el Acuerdo define los montos del financiamiento a corto y largo plazo proyectado para poner en práctica las acciones relativas al cambio climático en los países en desarrollo. Se estableció que el año 2015 será un año de revisión que tendrá por objeto verificar si es preciso tratar las acciones mundiales con mayor urgencia para enfrentar los desafíos notados.

Se debatió con respecto a la aviación internacional en un grupo informal integrado en virtud del AWG-LCA, pero no se tomó ninguna decisión. Se debe destacar, sin embargo, que las Partes reconocieron los inmensos esfuerzos realizados y los resultados logrados hasta ahora por la OACI.

¿Qué nos deparará el futuro?

El ímpetu político para llevar a cabo acciones mundiales respecto del cambio climático que precedió a la Conferencia de Copenhague sería

DECLARACIÓN DE LA REUNIÓN DE ALTO NIVEL SOBRE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL Y EL CAMBIO CLIMÁTICO DE LA OACI

«Teniendo en cuenta los resultados relevantes de la decimoquinta Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y en reconocimiento que esta declaración no prejuzgará el fruto de tales negociaciones, la OACI y sus Estados contratantes, con las organizaciones pertinentes, también proseguirán con su labor mancomunada en pos de la concreción de objetivos a mediano y largo plazo, entre ellos: analizar la viabilidad de objetivos más ambiciosos, tales como el crecimiento neutro en carbono y la reducción de las emisiones, teniendo en cuenta los compromisos colectivos anunciados por ACI, CANSO, IATA y ICCAIA en nombre de la industria del transporte aéreo internacional, las circunstancias especiales y las respectivas capacidades de los países en desarrollo y el crecimiento sostenible de la industria de la aviación internacional, para someter ello a la consideración de la 37ª Sesión de la Asamblea de la OACI».

(Tercera cláusula dispositiva de la Declaración de la HLM).



ICAO Colloquium on Aviation and Climate Change



Image selected from the ICAO drawing contest. Children and dependants of ICAO employees were invited to submit drawings on the theme of **Aviation in a Green Environment**.

ICAO invites you to attend, sponsor and/or exhibit at its upcoming:

Colloquium on Aviation and Climate Change 11-14 May, 2010, ICAO Headquarters, Montreal

The Colloquium will focus on current strategies and programmes being employed by ICAO, industry participants, academic/research institutions and other international organizations to harness new technological, scientific and economic solutions in the global fight against climate change. The event will prepare ICAO Member States for their environment-related discussions and high-level decisions to be made at the 37th ICAO Assembly in September 2010.

This special event will provide a unique forum on aviation and climate change, in particular on recent key developments that have emerged from:

- **The ICAO High-level Meeting on International Aviation and Climate Change**
- **ICAO's Conference on Aviation and Alternative Fuels**
- **UNFCCC COP/15**
- **Eighth Meeting of ICAO's Committee for Aviation Environmental Protection (CAEP)**

A tutorial on environmental issues will precede the Colloquium. Attendees will be fully familiarized with the vocabulary and concepts used in the description, measurement, regulation, and management of aviation GHG emissions.

For more information contact:
envclq@icao.int

For additional details visit:
www.icao.int/clq10

www.icao.int/clq10



**ACT»»
GLOBAL**

ICAO: UNITING AVIATION ON CLIMATE CHANGE

difícil de recrear en el corto plazo. Los resultados obtenidos por los AWG, no obstante, junto con el Acuerdo de Copenhague, ofrecen una excelente base para proseguir con las negociaciones sobre un acuerdo global en 2010.

En el caso de la aviación internacional, no se acordó ninguna decisión en la COP/15 y, por ende, las opciones en virtud de la CMNUCC siguen estando, en sentido literal, 'en el aire'. A pesar de ello, independientemente de lo que suceda con la CMNUCC, la OACI seguirá adelante con su plan de acción para combatir el cambio climático. Se espera continuar avanzando con las iniciativas de la aviación de conformidad con las recomendaciones de la Octava Reunión del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP/8) de la Organización celebrada en febrero 2010, los debates relacionados suscitados en el Consejo de la OACI y una revisión completa de las políticas y los programas ambientales que se efectuará en la próxima Asamblea de la OACI durante el otoño de 2010.

En la Declaración de la HLM de la OACI, se solicitó específicamente que se revisaran varias áreas a la luz de los resultados de la Conferencia de Copenhague. Este es el caso, por ejemplo, para las actividades relativas a la exploración de objetivos más ambiciosos y el desarrollo de un marco global para medidas

basadas en criterios de mercado que tienen como finalidad reducir las emisiones de la aviación.

El Acuerdo de Copenhague establece un límite de dos grados centígrados para el aumento de la temperatura mundial. Este importantísimo objetivo podría ofrecer los fundamentos para una futura exploración de objetivos globales a mediano y largo plazo para las emisiones de la aviación internacional.

Para facilitar el trabajo y las acciones de los Estados, la OACI ya ha planeado una serie de iniciativas que conducen a la Asamblea de la OACI. Entre el 12 y el 14 de mayo de 2010 la Organización realizará un Coloquio sobre la aviación y el cambio climático. Este suceso aportará información al día a la industria de la aviación y a la sociedad civil y facilitará el diálogo entre los Estados, con la expectativa de que se tomen decisiones en esta área fundadas sobre políticas acertadas, en la próxima Asamblea.

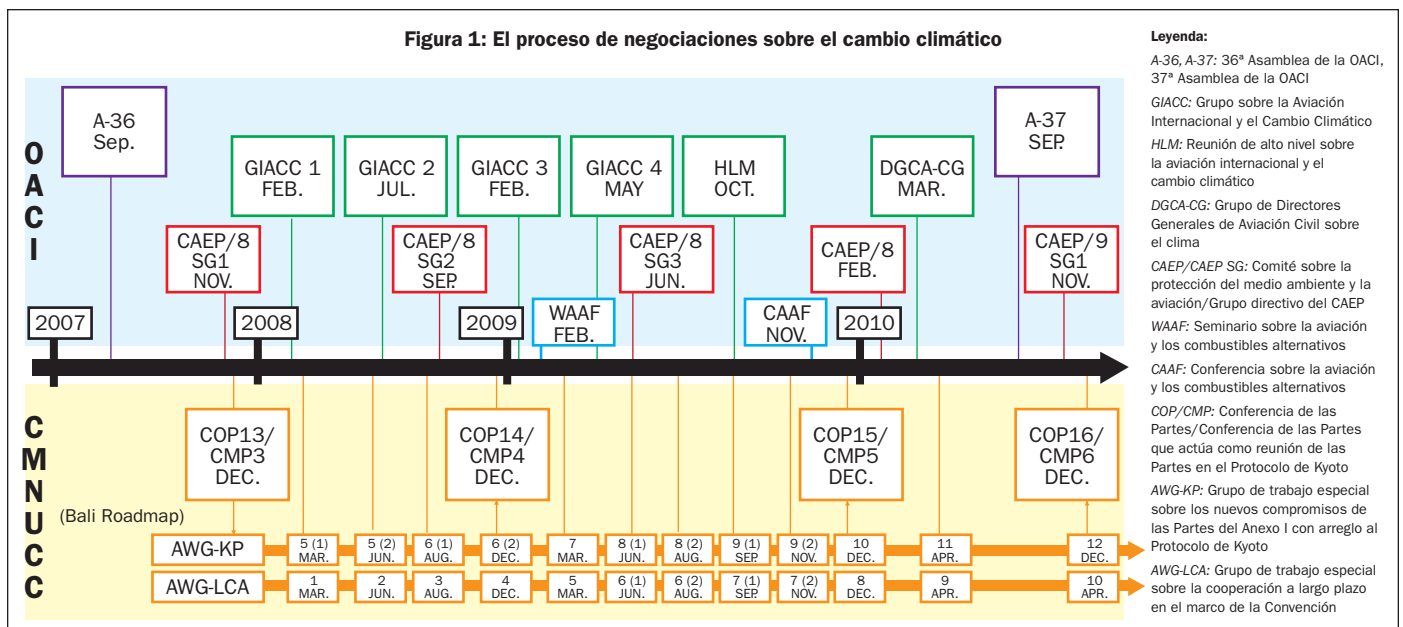
La OACI también está preparando el Segundo informe sobre el medio ambiente, centrado en la aviación y el cambio climático, que se publicará a mediados de 2010. Por otro lado, se estableció un proceso para el desarrollo de la política de la OACI sobre la aviación y el cambio climático para respaldar los esfuerzos de la Organización orientados a la formulación de un borrador de la Resolución de la Asamblea en este aspecto,

que será enviado para su aprobación en la próxima Asamblea.

Otras áreas de trabajo en las que la Organización proseguirá con su labor incluyen el desarrollo de un marco global para medidas basadas en criterios de mercado, el control de la recolección de datos de la aviación y su divulgación, medidas para asistir a los Estados en desarrollo y para facilitar el acceso a recursos financieros, transferencia de tecnología y desarrollo de capacidades.

Va a ser un año muy intenso para la OACI, pero la Organización está lista para enfrentar el desafío. Se ha establecido una sección sobre el medio ambiente para tratar mejor los esfuerzos necesarios, en tanto que la OACI se mantiene firme en la estrecha colaboración con la CMNUCC. La Organización, los Estados miembros y la comunidad de la aviación siguen estando comprometidos con hacer el mayor esfuerzo posible para limitar o reducir el impacto de la aviación en el clima mundial.

Si bien las decisiones sobre cómo controlar las emisiones de la aviación internacional pueden haber quedado 'en el aire' en Copenhague, no hay de qué preocuparse... Mientras la OACI continúe al frente, los interesados de la aviación a escala mundial pueden quedarse tranquilos de que el sector logrará un enfoque sostenible, seguro y oportuno. ■





PERFIL DE ESTADO

Corea

La base global de Asia oriental

La República de Corea es el 8º mercado del transporte aéreo más importante del mundo y es un componente clave del progreso y del desarrollo de la Región Asia/Pacífico.

El perfil especial de la *Revista de la OACI* de un Estado de la Región Asia/Pacífico (APAC) que vuela a todos los rincones de los cinco océanos y los seis continentes de la red mundial del transporte aéreo.



¿Están listos para volar conmigo?

KIM Yu-Na, la ganadora de la medalla de oro en los Juegos Olímpicos de Invierno de Vancouver 2010, embajadora honoraria del Aeropuerto Internacional de Incheon



Corea:

Armoniza el crecimiento industrial rápido y dinámico con los principios de un sistema de transporte aéreo seguro y efectivo

«La República de Corea ha logrado destacadas mejoras en materia de seguridad en la última década a pesar del rápido crecimiento industrial».

El desarrollo temprano de la aviación civil en la República de Corea

Diecinueve años después del primer vuelo propulsado de los hermanos Wright Brothers en 1903, el Sr. Chang-Nam Ahn operó el primer vuelo de un biplano de un solo motor en la República de Corea (ROK).

Industria del transporte aéreo

Desde ese primer vuelo conmemorativo, la aviación civil de la República de Corea ha demostrado un genuino y destacado desarrollo, que permite al país emerger como uno de los mercados del transporte aéreo de mayor envergadura del mundo

durante las dos últimas décadas. En los últimos años, la República de Corea se ha convertido en el 8º país más grande del mundo en términos de volumen del transporte aéreo y contribuciones financieras a la OACI (2008).

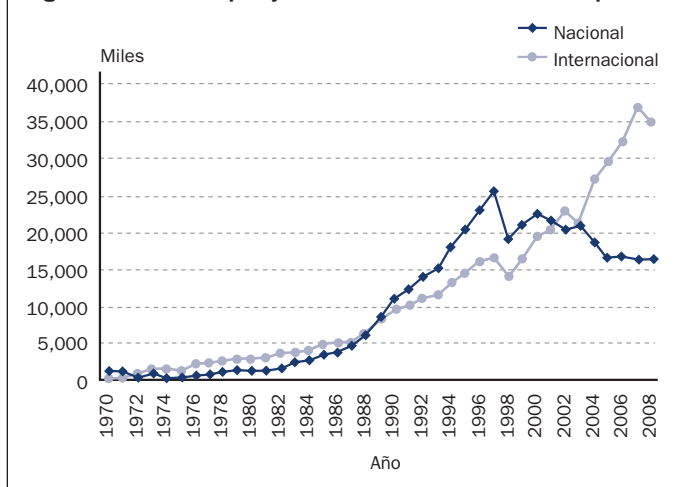
La ROK cuenta con amplias redes operativas para el transporte aéreo internacional regular. En la actualidad, cincuenta y nueve líneas aéreas prestan servicio hacia 146 ciudades en 45 países a lo largo de 265 rutas (2 241 vuelos por semana).

La ROK ha registrado una de las tasas de crecimiento del transporte aéreo más altas de la Región Asia/Pacífico (APAC) durante los últimos años; la tasa de crecimiento anual promedio alcanzó el 8,7%

HISTORIA DE LA AVIACIÓN CIVIL DE LA REPÚBLICA DE COREA

- 1913: Vuelo del primer aeroplano en el espacio aéreo de Corea.
- 1916: Construcción del primer aeropuerto en Yeouido, Seúl.
- 1922: El señor Chang-Nam Ahn se convierte en el primer piloto coreano que vuela un avión por el espacio aéreo coreano.
- 1928: Lanzamiento de la primera escuela de aviación.
- 1939: Inauguración del Aeropuerto de Gimpo.
- 1946: Fundación de Korean National Air (KNA).
- 1948: KNA opera la primera ruta nacional entre Seúl y Busán.
- 1950: Lanzamiento de servicios para las rutas entre Busán y Jeju, y Busán y Daegu.
- 1952: Inauguración de la Universidad Nacional de Aviación.
- 1953–1954: Comenzaron los vuelos de prueba entre Seúl y Hong Kong.
- 1962: Fundación de Korea Airline Corporation como corporación estatal.
- 1969: Privatización de Korean Airline Corporation, que pasó a denominarse «Korean Air».
- 1988: Lanzamiento de Asiana Airlines.
- 2001: Inauguración del Aeropuerto Internacional de Incheon.
- 2001: Elección de la ROK como Miembro del Consejo de la OACI.
- 2005: Lanzamiento de Hansung Airlines, primer transportista de bajo costo (LCC).
- 2006: Lanzamiento de Jeju Air, primer LCC local de Corea.
- 2008–2009: Ampliación del mercado de LCC, inclusión de Jin Air, Air Busan y Eastar Jet.

Figura 1: Volumen de pasajeros nacionales e internacionales por año



para el transporte internacional de pasajeros y el 6,4% para el transporte internacional de carga en el período de 1999 a 2008.

En 2008, los movimientos internacionales de pasajeros en los aeropuertos de Corea llegaron casi a 35 millones. El volumen del tráfico de pasajeros ha aumentado en forma continua desde 1999, salvo por las caídas bruscas sufridas en 2003 y en 2008 debido al brote del Síndrome respiratorio agudo severo (SARS) y a la crisis financiera mundial.

Mientras lograba crecer, la ROK seguía desarrollando prestigiosas líneas aéreas mundiales de primera clase y un aeropuerto internacional galardonado, concretamente:

- **Korean Air:** el transportista de carga más importante de los últimos cinco años.
- **Asiana Airlines:** la «Línea aérea del año» 2009 según la publicación Air Transport World.
- **Aeropuerto Internacional de Incheon:** votado «Mejor aeropuerto mundial» durante cuatro años consecutivos por el Consejo Internacional de Aeropuertos.

El volumen de la carga internacional procesado por los aeropuertos coreanos alcanzó un total de 3 millones de toneladas en 2008, lo cual refleja una tasa de crecimiento anual promedio de 6,4% desde 1999. El tráfico de carga también ha conseguido crecer en forma estable y se espera que así continúe a medida que el mercado del transporte internacional de carga logre una mayor liberalización.

Liberalización

En forma gradual, la ROK ha adoptado una liberalización progresiva tanto en el sector del transporte de carga como en el de pasajeros y está trabajando para incrementar la capacidad y las rutas mediante acuerdo bilaterales con los Estados principales.

Estos esfuerzos actualmente incluyen negociaciones en cuanto a acuerdos de código compartido con terceros y sistemas de presentación de precios y designador múltiple/doble seguimiento. Se prevé que la continuidad de este enfoque respaldará el aumento en la liberalización regional a corto plazo. Esto incluye negociar los derechos de tráfico de la 3ª y la 4ª Libertad del aire en la primera etapa y, finalmente, los derechos de tráfico de la 5ª Libertad del aire en la segunda etapa. Actualmente, existen también 19 acuerdos en vigencia que cubren el transporte de pasajeros.

Los servicios de transporte de carga se han tratado de forma más liberal debido a la importancia de estimular el comercio entre los Estados en la Región y en apoyo de la función del Aeropuerto Internacional de Incheon como base logística de la APAC. En virtud de este enfoque, la ROK ha implementado acuerdos de liberalización del transporte de carga con 31 Estados.

Seguridad operacional de la aviación

La ROK está abocada al desarrollo de un sistema de transporte seguro y eficaz pese al rápido crecimiento. En particular, la ROK está orgullosa de haber establecido un sistema de vigilancia de la seguridad operacional altamente estandarizado en cabal cumplimiento con las normas internacionales y las prácticas recomendadas de la OACI.



Estos logros quedaron claramente demostrados por los resultados alcanzados por la ROK, según lo determinado por el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) 2008 de la OACI. El USOAP es un indicador clave de la efectividad de los programas de seguridad operacional de la aviación civil de un Estado.

El sólido sistema de seguridad operacional de la ROK le ha permitido lograr el récord en la ausencia de accidentes serios durante diez años consecutivos con respecto a sus operaciones de transporte aéreo comercial en sentido amplio.

Implementación efectiva de las normas y métodos recomendados de la OACI

Implementar y administrar la amplia gama de normas y métodos recomendados (SARP) de la OACI, así como las enmiendas frecuentes de la OACI que aportan mejoras constantes al transporte aéreo a escala mundial, pueden resultar un desafío para las autoridades de la aviación civil (CAA). Identificar diferencias y presentarlas ante la OACI son tareas integrales que también requieren mucho tiempo y esfuerzo. Para mejorar la efectividad y la eficacia de la gestión de las SARP, la ROK ha desarrollado, en exclusividad, un **Sistema de implementación y gestión de las SARP (SMIS)**.

El SMIS está formulado para gestionar y mantener al día todos los registros conectados con las SARP de la OACI. Preserva, con eficiencia, el total cumplimiento con las SARP, basándose en un control constante. Además, está diseñado para responder a las comunicaciones a los Estados de la OACI en forma oportuna para rastrear las acciones de seguimiento relacionadas.

La ROK ha puesto a disposición el SMIS y lo ha distribuido a más de 30 Estados contratantes de la OACI desde el desarrollo del sistema en 2006. El SMIS continúa evolucionando para cumplir todo los objetivos requeridos.

Vigilancia e inspección de la seguridad operacional de la aviación

En consonancia con su objetivo de garantizar la operación segura de aeronaves y aeropuertos, la Oficina de la Aviación Civil dependiente del Ministerio de Tierra, Transporte y Asuntos Marítimos de la ROK, habilita a los transportistas aéreos y a los aeropuertos internacionales en la ROK y aprueba a las organizaciones de mantenimiento.

Inspectores altamente capacitados y experimentados supervisan en forma constante la capacidad, la confiabilidad y la seguridad operacional de los explotadores de servicios aéreos, los explotadores de aeropuertos y demás proveedores de servicios de la ROK en todos los campos de la aviación pertinentes.

Implementación armonizada de los SMS

En la ROK, los explotadores de aeronaves y aeropuertos, así como los proveedores del servicio de control del tráfico aéreo han implementado los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) desde el

1 de septiembre de 2008. Con el fin de desarrollar un SMS armonizado y efectivo, se han coordinado esfuerzos entre la autoridad, los proveedores de servicios y varios institutos de investigación en el campo de la aviación.

Por otro lado, se ha mejorado el «Sistema de Notificación de la Seguridad Operacional» de la ROK para gestionar y compartir mejor la información sobre seguridad operacional en forma sistemática y promover la cultura de la seguridad operacional en un entorno no punitivo.

Se ha adoptado el sistema electrónico de notificación basado en Internet, una herramienta eficaz y efectiva, para permitir la notificación oportuna de todo el personal de aviación. Se han provisto diversos resultados de la inspección y registros de capacitación mediante el sistema de gestión de datos sobre seguridad operacional basado en la Web, denominado Sistema Nacional de Información y Recursos de la Aviación (NARMI), en respaldo de la gestión de los datos de registro de aeronaves y seguridad operacional de la aviación.

Estas herramientas y programas han asistido a la ROK en la gestión efectiva de los peligros y los riesgos. Existe, también, un proyecto en curso para desarrollar una versión internacional del NARMI con el objeto de compartir estos beneficios con la comunidad mundial de la aviación.

Otorgamiento de licencias y capacitación del personal de la aviación

Los certificados y las licencias del personal técnico aeronáutico de la ROK se otorgan en conformidad con las normas de la OACI, incluso las evaluaciones médicas, de capacidades y de conocimientos para garantizar las competencias requeridas. Desde 2010 en adelante, los exámenes escritos también están disponibles a través de un sistema informático.

Mediante el Sistema Remoto de Evaluación Permanente (ARTS), los pilotos, los controladores de tráfico aéreo, los despachadores de vuelos y los ingenieros aeronáuticos, muchos de los cuales son trabajadores por turnos, podrán presentarse a una evaluación del personal para obtener la licencia más allá del horario que cumplan. Esta transición entre una evaluación en papel tradicional y un modelo informático será práctica y económica. El nuevo sistema informático respaldará el avance del personal de la aviación y mejorará la competitividad de la industria de la aviación en la ROK.

Con el fin de perfeccionar los conocimientos de idioma inglés de los pilotos y de los controladores de tráfico aéreo, la Oficina de la Aviación Civil ha desarrollado un programa personalizado de capacitación en inglés aeronáutico y un programa de evaluación del dominio del inglés aeronáutico, cada uno de los cuales guarda total conformidad con las SARP de la OACI.

En reconocimiento de la futura necesidad de hacer frente al alto crecimiento del tráfico aéreo y de una previsible escasez internacional de pilotos comerciales, la ROK tiene planeado desarrollar un centro de capacitación en vuelo en el aeropuerto regional tanto para pasantes



Have you yet to experience the distinct, award-winning service of Incheon International Airport?

Incheon International Airport was named "Best Airport Worldwide" by Airports Council International (ACI) for five consecutive years in 2010. At Incheon International Airport customers always come first. Enjoy the most convenient facilities and the world's finest services at Incheon International Airport. What could be more perfect?



nacionales como internacionales. Esta iniciativa también tendría un efecto positivo sobre el desarrollo económico regional.

Servicios de navegación aérea

Los controladores de tráfico aéreo, calificados y bien capacitados, de la ROK manejan más de 1 400 vuelos de llegada y de salida durante las 24 horas del día, con precisión y un equipamiento de avanzada.

Los sistemas NAVAID, tales como VOR, ILS y RADAR, operan a diario para garantizar la seguridad de los vuelos de la ROK. Asimismo, las aeronaves de inspección de vuelos llevan a cabo evaluaciones regulares para mantener la precisión de todos los sistemas NAVAID.

La ROK ha establecido un Plan maestro para su Realineamiento Nacional del Espacio Aéreo para enfrentar el constante aumento del tráfico aéreo y para garantizar operaciones de vuelo seguras, eficaces y respetuosas del medio ambiente. Se han elaborado diversas medidas para cumplir con estos objetivos, entre ellas: el realineamiento de las rutas de ATS, el rediseño de procedimientos de vuelos, etc.

La ROK también se ha esforzado incansablemente para establecer el sistema CNS/ATM avanzado para vuelo en modo libre y para desarrollar un sistema satelital ATS que mejorará la seguridad operacional y la eficacia de todos los servicios de tráfico aéreo.

Transición del sistema de navegación

Para cumplir con la Resolución A36-23 de la Asamblea de la OACI, que exige a los Estados implementar procedimientos de RNAV y PBN además de un plan de implementación de la PBN, la ROK ha formulado una hoja de ruta para la implementación de la PBN en carácter de guía para los futuros sistemas de navegación aérea.

Implementar la hoja de ruta de la PBN será un hito significativo para la mejora del sistema nacional aeroespacial de la ROK, la seguridad operacional y la eficacia de sus vuelos y la protección general del medio ambiente. Esta transición será la piedra angular de toda la futura evolución de la industria de la aviación en la ROK y, asimismo, contribuirá con la armonización y la interoperabilidad del sistema mundial de la navegación aérea.

Seguridad de la aviación

Se ha reforzado la seguridad de la aviación en la ROK a través de un sistema legal integral y la efectiva puesta en funcionamiento de tecnología de avanzada. En este momento, la ROK cuenta con uno de los sistemas de seguridad de la aviación más avanzados y confiables del mundo, tal como lo comprueba el primer ciclo del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI.

La Oficina de la Aviación Civil ha puesto en práctica políticas de seguridad de la aviación para prever las amenazas, tales como la

interferencia ilícita. Para alcanzar este objetivo, la Oficina de la Aviación Civil ha desarrollado e implementado un Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil que garantiza la ejecución de los programas de seguridad de la aviación para los explotadores de aeropuertos y aeronaves. Este programa cuenta con el apoyo del Programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil.

La seguridad en vuelo está asegurada tanto por los explotadores de aeronaves como por la Oficina de la Aviación Civil. Se ha protegido a la aeronave con puertas blindadas en el puesto de pilotaje y personal de seguridad de a bordo. Por otra parte, las Directrices de la OACI sobre el control de la seguridad para líquidos, aerosoles y geles (LAG) se implementaron por completo en marzo de 2007.



El entrenador de reacción T-50

Industria aeroespacial

La industria aeroespacial en la ROK comenzó sus actividades con el mantenimiento de aeronaves militares en la década de los cincuenta. Durante la década de los setenta, Korean Air fabricó helicópteros 500MD y aviones de combate F-5. A medida que la industria aeroespacial tuvo un mayor desarrollo en la década de los ochenta, se produjeron células de aeronaves y se exportaron tanto a Boeing como a Airbus.

En la década de los noventa, Korean Air continuó con la producción de helicópteros UH-60 y la Industria Aeroespacial de Corea (KAI) perfeccionó su tecnología y sus conocimientos para desarrollar aeronaves tales como el entrenador turbohélice KT-1 y un entrenador de reacción T-50. El KT-1 se ha exportado a Indonesia y Turquía, y demás clientes siguen haciendo pedidos.

La industria aeroespacial de la ROK sigue creciendo gracias a su participación como socio a riesgo compartido en lo que respecta a aeroplanos comerciales, tales como el Boeing 787 y el Airbus 350, y a los servicios de MRO (Mantenimiento, reparación y revisión general) para aeronaves conforme a las aprobaciones del AMO (Organismo de mantenimiento reconocido) emitidas por la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos, la Agencia Europea de Seguridad Aérea y la Administración de aviación civil de China.

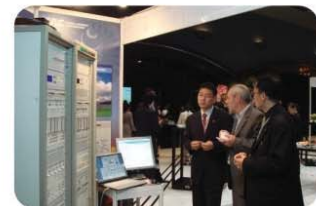
Korean Air, con cuatro bases de mantenimiento en diferentes partes del país, tiene la capacidad de ofrecer mantenimiento de aeronaves,

Korea Airports Corporation

leading aviation & IT technology



With accumulated know-how for 30 years, Korea Airports Corporation(KAC) developed the navigational aid systems, which are core of safe aircraft operation and are for sale in domestic and foreign markets. KAC's navigational aid systems passed the flight inspection test by Korean government and reliability for systems are ensured by getting a certificate from BUREAU VERITAS.



As an airport management specializing organization, KAC operates 14 airports from Gimpo to Jeju in Korea. KAC developed core of navigational aid systems such as ILS, DVOR and DME. KAC is going to open skies around the world with state-of-the-art technology.

así como modificaciones y actualizaciones del sistema de cabina, conversiones de carga y pintura de aeronaves. Asiana Airlines tiene dos bases de mantenimiento, mientras que KAI, Sam Sung Techwin y la UI Helicopter Company también brindan servicios de mantenimiento desde sus respectivas instalaciones.

En la ampliación del alcance del Acuerdo bilateral sobre seguridad operacional de la aviación con la FAA, también se ha previsto el desarrollo y la certificación de un proyecto sobre una aeronave de 4 asientos, con motor de un solo pistón, equipada con sistemas digitales de control del motor y puesto de pilotaje de vidrio.

La ROK tiene un enorme potencial para crecer en forma constante y apoya de forma cabal el establecimiento de su industria aeroespacial. Es probable que la fabricación aeroespacial contribuya en forma significativa para que la ROK se convierta en miembro del grupo de países del G10 hacia el año 2015.

Aeropuertos

Corporación del Aeropuerto Internacional de Incheon (IIAC)

El Aeropuerto Internacional de Incheon, operado por la Corporación del Aeropuerto Internacional de Incheon (IIAC), es uno de los aeropuertos más grandes y concurridos del mundo. El complejo actúa de puerta de acceso a la República de Corea y de base del noreste asiático, lo cual lo convierte en un componente clave en el futuro desarrollo en materia de economía y transporte de la Región.

En la actualidad, 70 líneas aéreas operan desde el Aeropuerto Internacional de Incheon y conectan 170 ciudades de todo el mundo. El aeropuerto fue calificado como el «Mejor aeropuerto mundial» durante cuatros años consecutivos, suceso sin precedentes, según la Encuesta sobre la calidad de los servicios aeroportuarios de la ACI. Fue elegido por Skytrax como el «Mejor aeropuerto del mundo» en 2009 y como «Mejor aeropuerto en el mundo» durante cuatro años consecutivos por la revista *Global Traveler*.

Como parte de la inauguración de la segunda fase del Aeropuerto Internacional de Incheon, la IIAC efectuó mejoras considerables en la infraestructura, ello incluyó elevar el nivel de la seguridad de la aviación



Aeropuerto Internacional de Incheon (Terminal principal de pasajeros).

y presentar el proyecto de informatización U-Airport, que aumenta de este modo la eficacia de las instalaciones aeroportuarias y ofrece un procesamiento más rápido y práctico de los trámites inmigratorios.

En 2009, la IIAC debutó con éxito en el mercado de los servicios aeroportuarios del mundo al brindarle apoyo al Aeropuerto de Erbil, en Iraq, en sus operaciones aeroportuarias. Continuará trabajando afanosamente para concretar y ampliar sus proyectos de desarrollo de otros aeropuertos en el extranjero.

Corporación de Aeropuertos de Corea (KAC)

La Corporación de Aeropuertos de Corea (KAC) gestiona y opera 14 aeropuertos en su carácter de organización especializada en la gestión de aeropuertos en la República de Corea. También desempeña un papel importante para la aviación civil en la ROK mediante la operación y el mantenimiento de Centros de Control de Área y sistemas NAVAID en ruta, y, además, el dictado de cursos de instrucción aeronáutica.

Como primera explotadora aeroportuaria en la ROK, la KAC desarrolló ayudas a la navegación, tales como ILS, DVOR y DME, basándose en tecnología patentada. Desde entonces, estos sistemas se han instalado tanto en la ROK como en 15 aeropuertos en otros diez Estados.

Asimismo, la KAC participa en proyectos de consultoría y construcción de aeropuertos en el extranjero. En 2009, la KAC se sumó a un estudio de viabilidad para la construcción de una nueva terminal de pasajeros en el Aeropuerto Internacional de Mactán Cebú (en Filipinas) en calidad de asesor técnico y, hoy en día, sigue siendo reconocida como especialista de jerarquía en el mundo en materia de gestión de aeropuertos.

Certificación de las operaciones aeroportuarias

Todos los aeropuertos usados para las operaciones internacionales en la ROK han recibido la certificación extendida por la Oficina de la Aviación Civil, en conformidad con los reglamentos nacionales y las SARP de la OACI correspondientes.

Se posibilita la gestión digital de datos de obstáculos mediante un sistema de gestión de la superficie de obstáculos en aeropuertos en formato tridimensional y técnicas actualizadas de evaluación de terrenos que utilizan fotodetección y telemetría (LIDAR) y GPS. El sistema ofrece los beneficios de una gestión más eficaz de la carga de trabajo con el mismo alto nivel de integridad y, a su vez, reduce la posibilidad de error.

Líneas aéreas

Korean Air

Korean Air, fundada en 1969, ha ampliado sus operaciones a lo largo de cuarenta años tanto en términos cualitativos como cuantitativos. Se ha convertido en un líder mundial en transporte. Esta empresa,



Fly At Your Command

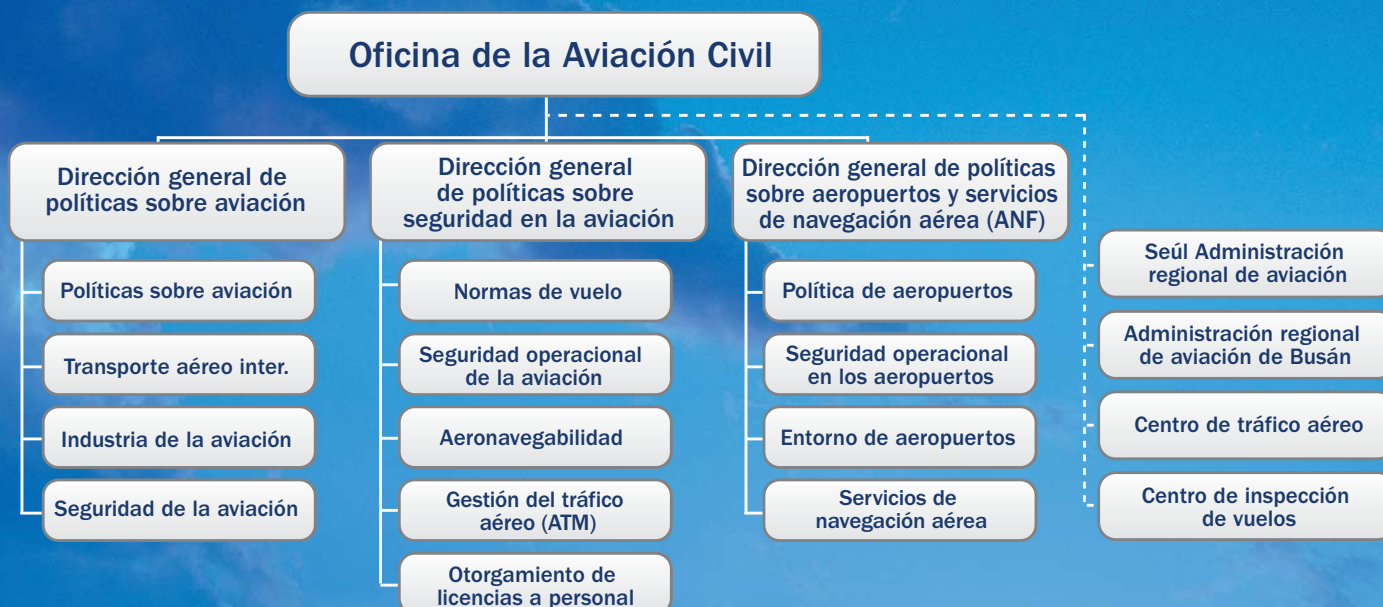


Effortless travel. Every stop along the way.

With flights to 118 cities in over 39 different countries, Korean Air's fast and convenient global network serves you anywhere around the world in style.

Oficina de la Aviación Civil

Fortalecimiento de Corea en la aviación mundial



El objetivo de la Oficina de la Aviación Civil es preparar una base que permita realizar viajes aéreos en forma segura y conveniente y, a su vez, respaldar la industria de la aviación de Corea y lograr que la ROK se convierta en líder de la aviación mundial.

A los efectos de concretar este objetivo, la Oficina de la Aviación Civil está abocada a la puesta en práctica de su Plan de políticas, concentrado en iniciativas y programas basados en el rendimiento que ofrecen la mejor rentabilidad sobre el capital invertido, pese a los limitados recursos humanos y financieros, y que utilizan métodos de trabajo y prácticas de gestión para llegar a resultados identificables. La Oficina de la Aviación Civil tendrá una función activa en dar respuesta a las necesidades y expectativas del transporte aéreo mundial en el futuro.



Il-young Chung, Dr.
Viceministro de la Oficina de la Aviación Civil

Es un hecho de que el transporte aéreo aporta enormes beneficios a la humanidad en términos de desarrollo económico, social y cultural. A medida que la aviación se acerca cada vez más a la sociedad, una de mis funciones es elevar la moral, el profesionalismo y la responsabilidad entre los miembros del personal que, a su vez, contribuirá en el cumplimiento de nuestros objetivos. Al esforzarnos por lograr la excelencia, creemos, sinceramente, que aportaremos para conseguir una mayor seguridad operacional y eficacia en el transporte aéreo, y, sin duda alguna, un desarrollo más efectivo y eficaz de la aviación mundial.



PERFIL DE ESTADO: REPÚBLICA DE COREA

que vuela a 117 destinos en 39 países del mundo, cuenta con un sistema avanzado de gestión y políticas innovadoras en satisfacción al cliente que le ha valido un rendimiento destacado.

Korean Air es una aerolínea de primera categoría en el mundo, presta satisfactoriamente servicios aeroespaciales, de transporte de pasajeros, carga, suministros a bordo de la aeronave y hotelería.

Como miembro fundador de SkyTeam desde 2000, Korean Air se ha convertido en la línea aérea asiática de mayor envergadura que vuela a América de Norte y en la línea área de carga y explotadora comercial más importante del mundo (desde 2004). Korean Air operará diez aeronaves Airbus A380 y diez aeronaves Boeing 787 Dreamliner en un futuro cercano.

Asiana Airlines

Asiana Airlines, desde sus inicios en 1988, ha asumido un compromiso pleno en la prestación de servicios innovadores, de excelencia y sin rival para sus valiosos clientes.

Asiana recibió el premio a la «Línea aérea del año» en febrero de 2009 y fue elegida como «Línea aérea de cinco estrellas» durante cuatro años consecutivos por Skytrax. Vuela a 65 ciudades en 20 países del mundo, usando 74 aeronaves, entre ellas: B737, B767, B777, B747, A320, A321 y A330. Asiana ha adoptado a la nueva A350WXB como su transportista de pasajeros de vanguardia y tiene planeado recibir más de 30 aeronaves entre 2016 y 2022.

Transportistas de bajo costo (LCC)

Entre las empresas que han ingresado al mercado de transportistas de bajo costo (LCC) de la ROK se encuentran Jeju Air, Jin Air, Air Busan y Eastar Jet. Todas ellas se están esforzando denodadamente para garantizar la estabilidad de los servicios para pasajeros en el nicho de corta distancia tanto en el mercado nacional como en el internacional.

A través del trabajo conjunto, los transportistas de gran envergadura y los de bajo costo de la ROK están transportando pasajeros desde el noroeste de Asia hacia cada uno de los continentes.

Protección del medio ambiente y cambio climático

La Oficina de la Aviación Civil de la ROK ha establecido una estrategia y un plan de acción integrales en el sector de la aviación para tratar en forma definitiva el cambio climático, un problema ambiental de todo el mundo.

Este plan de acción se ejecutará con los esfuerzos conjuntos del gobierno, los explotadores, las autoridades aeroportuarias y los institutos de investigación.

El Grupo sobre la aviación y el cambio climático de la ROK está cumpliendo un papel clave en la implementación efectiva del plan ambiental. Entre las acciones se incluyen la introducción de



from the WORLD **Caring** to ASIA and beyond

Whether it's refreshing a drink, adjusting a pillow, or assisting with luggage... flying with ASIANA, you find a helping hand there when you need it.

Maybe that's why ASIANA has won more in-flight service awards than almost any other airlines.

ASIANA AIRLINES. Care... that's a cut above.

flyasiana.com



ASIANA AIRLINES

A STAR ALLIANCE MEMBER



aeronaves con un consumo de combustible altamente eficiente, la puesta en funcionamiento de un sistema de navegación de avanzada, que reducirá los movimientos terrestres así como las distancias de los vuelos, y permitirá una operación de aeropuertos respetuosa del medio ambiente.

Por otro lado, se están elaborando programas para llevar estadísticas precisas sobre las emisiones mediante el uso de un sistema de gestión de bases de datos en el sector de la aviación, además de celebrarse un acuerdo voluntario entre el gobierno y la industria con el fin de conseguir una limitación o una reducción contundente de emisiones de gases de efecto invernadero.

Cooperación internacional

Como miembro del Consejo de la OACI

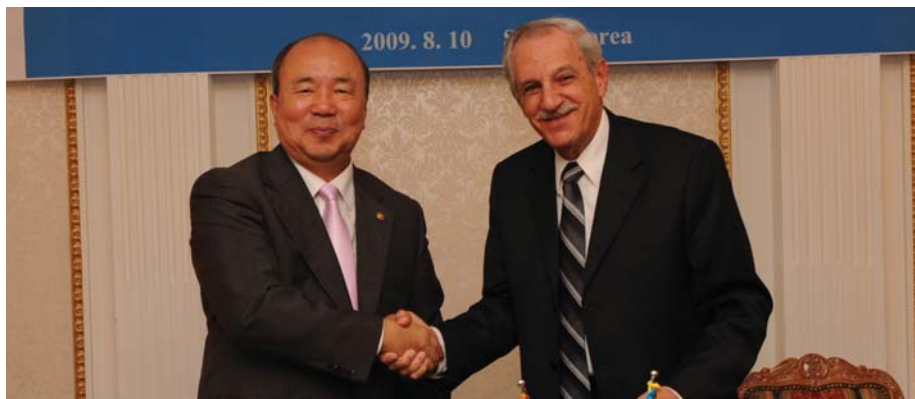
La ROK, elegida tres veces sin interrupción para integrar el Consejo de la OACI desde 2001, asumió el compromiso de respaldar los objetivos de la OACI para garantizar la seguridad operacional, la eficacia y la seguridad de la aviación internacional mientras se realizan mejoras ambientales. La ROK considera que haber sido reelegida (por amplios márgenes) para formar parte del Consejo entre 2004 y 2007 es un claro indicador del apoyo de los Estados miembros a sus compromisos y a sus decididos esfuerzos en sustento de las actividades de la OACI en el mundo.

A través de sociedades, asociaciones y esfuerzos mancomunados, la ROK está trabajando con el resto del planeta para lograr los máximos estándares de eficiencia y seguridad operacional de la aviación a escala mundial.

Contribuciones internacionales

En reconocimiento de la importancia del apoyo especializado y la cooperación a la comunidad de la aviación civil internacional, la ROK ha contribuido a los objetivos mundiales en diversos frentes.

Apoya los principales programas de seguridad operacional y de la aviación internacional de la



En el transcurso del período de tres años que va de 2010 a 2012, se invitará a 390 personas del sector de la aviación en el marco del memorando de acuerdo suscrito entre el Sr. Jong-hwan Chung (izquierda, Ministro de Tierra, Transporte y Asuntos Marítimos de la ROK) y el señor Roberto Kobeh González (derecha, Presidente del Consejo de la OACI) para la cooperación en el desarrollo de programas de capacitación.

OACI y participa en forma directa e indirecta en varios proyectos ofreciendo asistencia financiera, designación de personal calificado en comisión de servicio, etc.

La ROK, con sus tecnologías informáticas de avanzada, ha desarrollado varios programas basados en la Web, incluidos el SMIS y el Sistema de gestión total de la supervisión (TOMS). También se los desarrolló como versiones internacionales para que otras naciones se puedan beneficiar de sus prestaciones avanzadas.

TOMS se está desarrollando junto con un nuevo proceso de supervisión de la seguridad operacional de la aviación en carácter de medio auxiliar y complementario para respaldar la vigilancia ininterrumpida de los proveedores de servicios acreditados en los sectores de las líneas aéreas, los aeropuertos y los servicios de tráfico. En la actualidad, el TOMS se encuentra en la fase de evaluación final; se pondrá a disposición de los Estados miembros de la OACI sin cargo en un futuro cercano.

Por otra parte, desde el año 2001, la ROK ha invitado a más de 300 personas del sector de la aviación provenientes de 84 países en desarrollo a participar en programas de becas de capacitación. Ha ofrecido programas integrales que constan de clases, capacitación práctica en laboratorio y visitas *in situ* a aeropuertos y compañías fabriles.

En el transcurso del período de tres años que va de 2010 a 2012, se invitará a 390 personas del sector de la aviación en el marco del memorando de acuerdo suscrito entre el Sr. Jong-hwan Chung (Ministro de Tierra, Transporte y Asuntos Marítimos) y el Sr. Roberto Kobeh González (Presidente del Consejo de la OACI) para la cooperación en el desarrollo de programas de capacitación.

Basándose en los excelentes resultados de la revisión del USOAP de la OACI, la ROK ha compartido su inestimable experiencia con otros estados de la Región Asia/Pacífico a su pedido. Se ofrecerá asesoramiento técnico para cada elemento crítico con el fin de establecer un sistema metódico de seguridad operacional de la aviación.

Conclusión

La República de Corea, como precursora en la comunidad del transporte aéreo internacional, se esfuerza por aprovechar cada oportunidad para contribuir a la innovación y al éxito en materia de aviación, y para fomentar políticas de liberalización y cielos abiertos con otros países.

Amén de su éxito rotundo y de su confianza a la hora de garantizar la seguridad operacional de la aviación, la ROK luchará por adoptar en forma constante iniciativas creativas para enfrentar los nuevos desafíos en pos de mejorar la seguridad operacional y de responder con efectividad a las exigencias siempre cambiantes de la aviación mundial. ■



Perfil de Estado

Malasia:

Al servicio de la aviación mundial

Malasia está compuesta por dos regiones geográficas divididas por el Mar de la China Meridional: Malasia Peninsular (o Malasia Occidental), que limita al Norte con Tailandia, y el Borneo Malayo (o Malasia Oriental), localizada en el extremo norte de la isla de Borneo, que limita con Indonesia y rodea el Sultanato de Brunéi.

Malasia tiene una población de 28 millones de habitantes, que conforman una nacional multiétnica y multirreligiosa. Es uno de los países más ricos y más desarrollados del sureste asiático, superada en su PNB solo por Singapur y Brunéi, un gran productor de petróleo.

Desde que el primer monoplano 'Antoinette', el aparato más pesado que el aire, piloteado por G.P. Fuller, aterrizó en Kuala Lumpur, en 1911, la industria de la aviación civil en Malasia ha sido una prioridad. Malasia ha invertido sumas considerables en la industria de la aviación y, hoy en día, el sector desempeña un papel preponderante en la conexión efectiva entre Malasia y la economía mundial y los mercados competitivos del planeta.

Junto con el rápido crecimiento del tráfico de pasajeros y de carga en la Región Asia/Pacífico (APAC), así como con las expansiones acordadas en las operaciones de las líneas aéreas, la aviación y los

sectores aeroespaciales en Malasia han emprendido iniciativas significativas para cumplir con las exigencias del mercado surgidas, directamente, de la veloz globalización del entorno del transporte aéreo sufrida por la nación.

La industria del transporte aéreo de Malasia está gozando un crecimiento rápido y significativo, en lo que respecta tanto al tráfico de pasajeros como al de carga. Por los aeropuertos de Malasia, pasaron más de 45 millones de pasajeros en 2007, más de 50 millones de pasajeros en 2009 y se espera que se llegue a 55 millones en 2012 (consulte la Fig. 1 — página 32).

Los aeropuertos malayos manejaron cerca de un millón de toneladas métricas de carga en 2007. Esta cifra disminuyó, debido a las desaceleraciones de la economía mundial en 2009, a 0,8 millones de toneladas. En vista de la recuperación económica prevista para el segundo trimestre de 2010, estos aeropuertos tienen proyectado manejar 1,2 millones de toneladas de carga en 2012 (consulte la Fig. 2 — página 32).

En términos de movimientos de aeronaves, los aeropuertos malayos tuvieron cabida para 451 334 aeronaves en 2007; 530 750 en 2009,

Figura 1: Movimientos de pasajeros malayos (reales y proyectados, en millones)

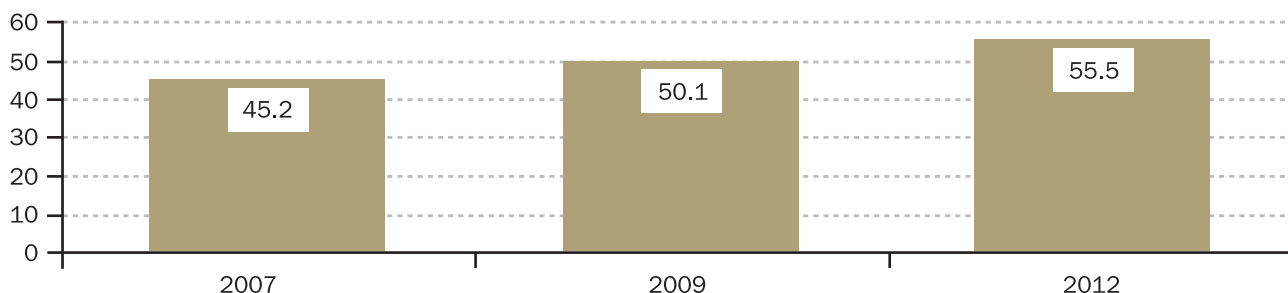
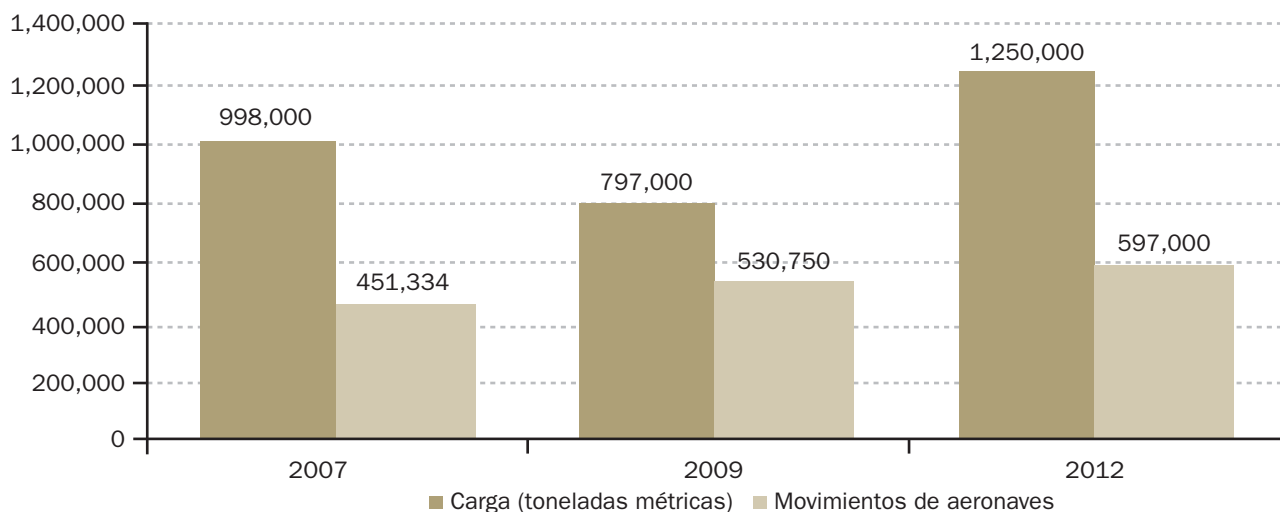


Figura 2: Carga aérea malaya (toneladas) respecto del total de movimientos de aeronaves (real y proyectada)





«Nuestra visión es ofrecer un sistema de transporte aéreo integrado, eficaz, rentable, avanzado tecnológicamente y seguro, que actúe como catalizador para facilitar el comercio, promover el desarrollo socioeconómico y ayudar a Malasia a concretar su visión para que sea una nación industrializada para el año 2020».

– Y.B. Dato' Sri Ong Tee Keat
Ministro de Transporte, Malasia



«La industria malaya del transporte aéreo ha demostrado algunos logros y desarrollos notables en comunión con su actual modernización. No debemos ser complacientes; por el contrario, debemos trabajar con mayor vigor para conseguir la excelencia. Por eso, el ministro de Transporte se esforzará para mejorar constantemente su tarea de planificación e implementación para cooperar con el desarrollo presente de la industria nacional del transporte aéreo».

– Dato' Long See Wool
Secretario General

y unos 600 000 movimientos de aeronaves se proyectan para 2012.

En las últimas décadas, los logros malayos en la industria aeroespacial y de la aviación civil han sido numerosos. El Estado de la APAC que se industrializa rápidamente diseña y fabrica aeronaves livianas para exportar y produce componentes para aeronaves para grandes fabricantes del mundo en virtud de acuerdos de sociedad de riesgo compartido. El sector de la aviación en general también se ha destacado gracias al desarrollo del Centro Aeroespacial Internacional de Malasia (MIAC) en 2005.

Desde su ingreso en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en 1958, Malasia ha respaldado y respetado continuamente la función de liderazgo de la Organización en la promoción del desarrollo seguro y metódico de la aviación civil internacional. Junto con el concepto *1Malaysia*, los reguladores y los actores de la industria trabajan mancomunadamente para prestar servicio al mundo de la aviación. Malasia, inspirada por los objetivos estratégicos de la OACI, está lista para asumir un papel de

mayor preponderancia a los efectos del desarrollo de un sector de la aviación mundial más seguro, sostenible y respetuoso del medio ambiente.

El Departamento Malayo de Aviación Civil (DCA)

La rápida expansión del sector de la aviación y la industria del transporte aéreo de Malasia se debe, en gran medida, al enfoque pragmático adoptado por el Departamento de Aviación Civil (DCA) para garantizar el cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARP) de la OACI.

El DCA fue establecido como agencia reguladora dependiente del Ministerio de Transporte y su misión continua es prever el flujo seguro, eficaz y ordenado del transporte aéreo, así como regular las actividades de la aviación en Malasia.

Con el fin de mejorar la administración de las cuestiones relativas de la aviación, el Gobierno de Malasia ha decidido reestructurar el DCA y convertirlo en un organismo autónomo: la Autoridad de

El Departamento de Aviación Civil (DCA) de Malasia ofrece una gran variedad de servicios de otorgamiento de licencias y supervisión normativa, entre los que se incluyen, aunque no en forma taxativa, los siguientes:

- Aeronave.
- Explotadores de servicios aéreos.
- Organizaciones de mantenimiento, reparación y revisión general (MRO).
- Aeropuertos.
- El diseño y la fabricación de aeronaves y componentes para aeronaves.
- Mecánicos de mantenimiento de aeronaves.
- Pilotos.
- Controladores de tráfico aéreo.
- Seguridad de la aviación.

El DCA también ofrece servicios de navegación aérea (ANS) y servicios de inspección en vuelo (FIS), y trabaja estrechamente con los concesionarios de aeropuertos para garantizar que prevalezcan los estándares para un servicio efectivo, en especial en lo que concierne a la seguridad operacional y la seguridad del transporte aéreo.



«La función del DCA en cuanto a garantizar el cumplimiento con las SARP de la OACI ha convertido a la industria de la aviación en Malasia en una de las más seguras del mundo. Colaborar y asociarse con los actores de la industria ha contribuido significativamente a este logro. La gestión de los asuntos aeronáuticos mejorará aún más al establecer una Autoridad de Aviación Civil de Malasia completamente autónoma, la CAAM».

– Dato' Azharuddin Abdul Rahman
Director General de la Aviación Civil

Aviación Civil de Malasia (CAAM). Se prevé que esta nueva entidad abra sus puertas en 2011.

Aeropuertos

Malasia ha concebido una red de aeropuertos amplia y bien desarrollada. En la actualidad, existen seis aeropuertos internacionales que prestan servicio de transporte aéreo mundial: el Aeropuerto Internacional de Kuala Lumpur (KLIA); el Aeropuerto Internacional de Penang; el Aeropuerto Internacional de Langkawi; el Aeropuerto Internacional de Senai; el Aeropuerto Internacional de Kota Kinabalu, y el Aeropuerto Internacional de Kuching.

Además, Malasia cuenta con quince aeropuertos nacionales y veintidós pistas de aterrizaje que ofrecen servicios regulares. La gestión y las operaciones de todos los aeropuertos están privatizadas.

Aeropuerto Internacional de Kuala Lumpur (KLIA)

El Aeropuerto Internacional de Kuala Lumpur (KLIA) es uno de los centros de aviación más importantes del sureste asiático. El KLIA comenzó sus operaciones en junio de 1998 y, hoy en día, tiene capacidad para manejar 35 millones de pasajeros y 1,2 millones de toneladas de carga al año conforme a su fase de desarrollo actual.

El KLIA fue votado «Mejor aeropuerto» (de 15 a 25 millones de pasajeros por año) en tres ocasiones diferentes: una vez en los premios AETRA 2005; la segunda en los premios ACI-ASQ 2006, y, finalmente, en 2007, otra vez en los premios ACI-ASQ. Este aeropuerto también fue votado «Segundo mejor aeropuerto mundial» en la categoría Asia/Pacífico en los premios ACI-ASQ 2007. El lugar se ha convertido en un aeropuerto modelo y está emergiendo con celeridad como la puerta de acceso elegida de la Región. También ha recibido otros muchos galardones de prestigio.

Actualmente, el KLIA consta de dos edificios: el Edificio Terminal Principal (MTB) y el Edificio Satélite. Todas las llegadas nacionales y algunas salidas internacionales se operan desde el Espigón de contacto en el MTB. Las formalidades para la llegada y la salida (los trámites de inmigración y aduanas) también se procesan en el MTB. El Edificio Satélite está dedicado exclusivamente a las llegadas y salidas internacionales.

El KLIA está conectado con el resto de Malasia Peninsular a través de una red bien diseñada de carreteras y autopistas. Desde Kuala Lumpur, el acceso principal lo constituye la Autopista de Enlace Central Norte-Sur (ELITE) y la ruta oriental de la Autopista Norte-Sur (PLUS). Otros medios de transporte público hacia el KLIA y desde allí son, por ejemplo, los ómnibus exprés, los taxis, las limusinas y la Conexión Ferroviaria Exprés (ERL).

La ERL es el medio de transporte más ligero desde el centro de la ciudad hacia el KLIA.



In the future, all flights will be
as seamless as this.



Integrating its award-winning airport with its custom-designed low cost carrier terminal to form the KLIA Next Generation Hub, KL International Airport is creating seamless connectivity between the separate worlds of full-service and budget airlines. Its portal, www.flyklia.com also makes travel simpler, smoother and affordable for millions more. All of which generate higher returns for all airlines who fly through this heart of Asia, well into the next generation.

KLIA NEXT
GEN
HUB
THE NEW WAY TO THE WORLD

4 MALAYSIA
AIRPORTS

Los trenes KLIA Express y KLIA Transit ofrecen un transporte rápido y confiable desde el aeropuerto hasta Kuala Lumpur (KL Sentral, Terminal aérea de la ciudad) y viceversa. En la Terminal aérea de la ciudad, los pasajeros que se dirigen al KLIA tienen la opción de presentar y facturar el equipaje, y recibir las tarjetas de embarque antes de subir al tren hacia KLIA. Mientras que los trámites inmigratorios se completan en las instalaciones mismas. El tiempo de viaje entre KL Sentral y el KLIA es de 28 minutos en el KLIA Express y de 37 minutos en el KLIA Transit. La nueva Terminal de transportista de bajo costo (LCCT-KLIA) del aeropuerto es una ampliación de las instalaciones existentes. La LCCT-KLIA abrió en marzo de 2006 y, al principio, operaba a una capacidad de 10 millones de pasajeros anualmente. En los últimos años, se la amplió y ahora puede dar cabida a 15 millones de pasajeros anualmente. En noviembre de 2006, la LCCT-KLIA fue votada «Aeropuerto de bajo costo del año» en los Premios a la Excelencia en la Aviación del Centro para la Aviación en Asia y el Pacífico (CAPA). Actualmente, se está construyendo una LCCT nueva y más permanente en el KLIA.



Líneas aéreas

Malaysia Airlines

Malaysia Airlines o MAS, el transportista nacional de Malasia, ofrece sus servicios a dieciséis puntos nacionales y vuela a más de cien destinos internacionales, entre ellos aquellos en virtud de acuerdos de código compartido.

La transportista, que inició sus operaciones en 1947 como Malayan Airways Limited, en la actualidad tiene una flota mixta de aeronaves Boeing 737, Airbus 330, Boeing 777 y Boeing 747. Su subsidiaria especializada en cargas, MASkargo, opera ocho cargueros Boeing 747. En este momento, la línea aérea está revisando los requisitos de su red para un programa de reemplazo total de la flota.

MAS ha logrado una larga trayectoria y excelencia en las prácticas recomendadas, lo que le valió 100 premios durante los últimos 10 años. Los más distinguidos de estos fueron haber sido la primera línea aérea con el premio «Mejores tripulantes de cabina del mundo» otorgado por Skytrax UK (consecutivamente desde 2001 hasta 2004), el premio «Línea aérea de cinco estrellas» en 2005 y en 2006, así como haber logrado el primer puesto por su «Excelencia en clase económica a bordo, 2006», también de manos de Skytrax UK.

AirAsia

Malasia es, además, la sede de AirAsia, la transportista de bajo costo pionera más grande de la APAC. AirAsia, una empresa joven que ya está operando en la esfera mundial, fue votada «Mejor transportista de bajo

costo del mundo» y «Línea aérea del año» para 2009. AirAsia vuela a 70 destinos en 18 países y, con su filosofía «Ahora todos pueden volar», ha encendido la mecha de la revolución en los viajes aéreos de la región ya que cada vez son más los pasajeros de la APAC que la escogen como su línea aérea favorita.

AirAsia X

Inaugurada en enero de 2007, AirAsia X se ha concentrado al segmento de mercado de bajo costo/larga distancia poniendo especial atención a la alta frecuencia, las redes de punto a punto que caracterizan a las empresas de servicios de larga distancia. AirAsia X complementa la amplia red de rutas que actualmente tiene AirAsia, volando a destinos en Australia, China, India, Corea, Japón, el Oriente Medio y Europa.

Firefly

Firefly es la primera línea comunitaria de Malasia y también una transportista de punto a punto que brinda un servicio completo. Firefly es subsidiaria absoluta de Malaysia Airlines y opera dos centros: el Aeropuerto Sultan Abdul Aziz Shah, en Subang, Selangor, así como el Aeropuerto Internacional de Penang. Esta línea aérea aprovecha el crecimiento del mercado que está viviendo la subregión compuesta por Malasia, Indonesia, Tailandia y Singapur, la cual representa más de 70 millones de personas.

MASwings

MASwings es la línea aérea complementaria de Sabah y Sarawak, los dos estados más grandes de Malasia que están ubicados en Borneo.

Transmile Group

Transmile Air, otra línea aérea nacional, es una de las principales transportistas de carga de Malasia. Vuela a nueve destinos internacionales empleando una flota de dieciséis aeronaves

compuestas por MD-11, Boeing 737 y Boeing 727.

Aviación general

Malasia tiene una industria general de la aviación experimentada y próspera con veintiuna empresas titulares del Permiso de Servicios Aéreos (ASP) en el registro malayo. Desarrollan una amplia gama de actividades: desde operaciones petroleras submarinas, sembrado de nubes para provocar lluvia artificial, fotografía aérea, fumigación agrícola hasta servicios de ambulancia aérea.

Industria aeroespacial

MIAC

El Centro Aeroespacial Internacional de Malasia (MIAC) está ubicado estratégicamente en el antiguo aeropuerto internacional de Subang. Tras su lanzamiento en 2005, el MIAC ha contribuido en el respaldo y la generación de una industria de la aviación pujante en la Región. El MIAC presta apoyo a establecimientos y actividades en relación con el transporte, entre ellos: mantenimiento, reparación y revisión general (MRO); el Centro de Helicópteros; el Centro General de la Aviación; el Centro de Capacitación Aeroespacial; el Centro de Instrucción Aeroespacial (por ejemplo, fabricación de componentes, montaje de aeronaves), y el Centro de Apoyo Comercial.

Se espera que la industria aeroespacial de Malasia se amplíe un 8% en 2010, gracias al influjo del aumento de la actividad en los subsectores de la fabricación aérea y del mantenimiento, reparación y revisión general. Se proyecta que los ingresos generados por la industria alcancen los \$7,6 mil millones este año a partir de los \$7,3 mil millones del año pasado, pese a la desaceleración económica mundial. Desde 2006 hasta 2008, Malasia ha atraído inversiones por encima de los \$500 mil millones en 13 proyectos aeroespaciales, incluso la propuesta de un fabricante de primer nivel para iniciar operaciones en el país.

Acuerdo bilateral sobre seguridad operacional de la aviación (BASA)

Malasia logró un hito significativo en la maduración de su proyecto de desarrollo

aeroespacial cuando celebró el Acuerdo bilateral sobre seguridad operacional de la aviación (BASA) con la FAA en 1997.

Este reconocimiento fue el primero de Asia y el quinto del mundo en ese entonces. El BASA, en conjunción con la Calificación Categoría Uno asignada por la FAA a Malasia en su Evaluación de la Seguridad Aeronáutica Internacional (IASA), creó el entorno propicio para las inversiones extranjeras en las industrias relacionadas con la aviación. Entre los mayores logros desde la celebración del acuerdo se encuentran los siguientes:

- La exportación de una aeronave diseñada y fabricada en Malasia (la serie Eagle 150 y MD-3 160s) a los Estados Unidos, Australia y Nueva Zelanda.
- La adjudicación de contratos con Airbus a la Malaysian Composite Manufacturing Company (CTRM) para diseñar y fabricar piezas para el Airbus A320, A330 y A380. La CTRM también fue contratada por BAE Systems para diseñar y fabricar componentes y compuestos para aeronaves.
- Un acuerdo para formar una sociedad de riesgo compartido entre Boeing, Hexzel, Naluri y Sime Darby para la fabricación de piezas y componentes compuestos para la aeronave Boeing.
- La adjudicación de un contrato con Honeywell a KOB Aviation para producir piezas y componentes de aviónica para la aeronave Boeing.
- La fundación de empresas malayas de MRO, como MAS, Airod y GEESM, para prestar servicio a las aeronaves.
- La apertura de bases de MRO extranjeras en Malasia, tales como Eurocopter, AAR, General Electric, Hamilton Suntrands, Parker Hannifin y Honeywell, así como fabricantes de componentes para aeronaves, por ejemplo: Spirit Aerosystems y Honeywell.

Escuelas de capacitación en vuelo

En todo el mundo, la industria de las líneas aéreas está sufriendo una escasez de pilotos comerciales cada vez mayor. Para ayudar a mitigar cualquier falta de personal capacitado, Malasia se ha embarcado en una política deliberada para abrir escuelas de capacitación profesional en vuelo: ocho de

las cuales ya están en funcionamiento. Más de mil pilotos se han graduado de tales escuelas a lo largo de los últimos tres años y todas están planeando aumentar su capacidad para satisfacer la creciente demanda mundial de pilotos proyectada para todos los sectores de la industria a medida que avanza el presente siglo.

Centros de instrucción aeronáutica

En el campo del desarrollo del capital humano, el DCA cuenta con una amplia diversidad de establecimientos e instructores altamente calificados en la nueva Academia Malaya de Aviación (MAVA). La MAVA es autosuficiente tanto en instrucción en control del tráfico aéreo (ATC) con radar y sin radar; por otro lado, hasta el momento, Malasia ha ofrecido más de 350 becas para instruir a los controladores de tráfico aéreo oriundos de más de 55 Estados miembros de la OACI en el marco del Programa malayo de cooperación técnica (MTCP).

Otros 800 participantes de más de 40 países también se han beneficiado de los programas de instrucción en seguridad de la aviación puestos en práctica por el Centro de Instrucción de Aeropuertos de Malasia, un establecimiento educativo adicional acreditado por la OACI.

Rendimiento en la auditoría de la OACI

En cumplimiento con los Anexos y las SARP pertinentes de la OACI, Malasia ha pasado satisfactoriamente las siguientes auditorías:

- Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). Esta auditoría de la aviación malaya se llevó a cabo en mayo de 2000 y se evaluó el cumplimiento de los Anexos 1, 6 y 8.
- La auditoría en virtud del USOAP de la OACI empleó su nuevo Enfoque sistémico integral en junio y julio de 2005. Mediante este proceso, se verificó el cumplimiento de los 16 Anexos de la OACI por parte de Malasia.
- Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI en enero de 2006. Mediante este proceso, se verificó el cumplimiento del Anexo 17 de la OACI por parte de Malasia.

Malasia constantemente es receptiva ante los hallazgos y las recomendaciones que se generan a partir de estos procesos de auditoría y ha autorizado a la OACI a poner a disposición, en el sitio web público, un resumen ejecutivo que describe el nivel de implementación de los elementos críticos asociados con el USOAP por parte de dicho país.

Cumplimiento y contribuciones

Malasia se compromete por entero a cumplir con los objetivos estratégicos de la OACI con respecto a mejorar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación a escala mundial, aumentar la eficacia de las operaciones de aviación, minimizar los impactos adversos sobre el medio ambiente generados por el transporte aéreo y fortalecer las leyes que rigen la aviación civil. Asimismo, dicho país respalda cabalmente los objetivos y los procedimientos relativos a los programas USOAP y USAP de la OACI. Malasia ha aportado sus auditores, a quienes ha designado en comisión de servicio ante la OACI a largo plazo, con el fin de apoyar estos programas y continuará haciéndolo en el marco del nuevo enfoque de supervisión continua (CMA).

Como Estado contratante de la OACI, Malasia participa en forma permanente en las reuniones y organiza conferencias con el auspicio de la OACI, tanto en la esfera regional como en la internacional. Este país también ha participado en varios paneles, grupos de trabajo y

reuniones de la OACI, en particular en la Región APAC de la OACI, y ha contribuido con sus expertos para tales actividades.

Hacia un papel más prominente para Malasia en la aviación mundial

La ampliación de las actividades aeronáuticas en Malasia, el ímpetu de su industria aeroespacial y el dinamismo del sector de la aviación demuestran su capacidad y su potencial para contribuir de manera más significativa al progreso y el avance de la aviación internacional. Está claro que se hizo especial hincapié en la capacidad y el potencial del Estado al elegir a Malasia para integrar el Consejo de la OACI por primera vez en 2007.

Como Miembro del Consejo de la OACI, Malasia realiza aportes positivos al trabajo de la OACI a través de debates con los diversos comités y grupos de trabajo del Consejo y su participación en ellos. Malasia, inspirándose permanentemente en la visión de la OACI en cuanto al desarrollo seguro y sostenible de la aviación civil, y el apoyo de los demás Estados miembros, está lista para cumplir un papel más prominente en la aviación global en colaboración con la OACI.

Todos los interesados de la aviación malaya esperan que su Estado sea, por ende, reelecto para formar parte del Consejo de la OACI, de modo tal que pueda continuar apoyando y concretando los objetivos relevantes de la OACI. ■



Malaysia International Aerospace Centre (MIAC)
SAAS AIRPORT, 47200 SUBANG, SELANGOR, MALAYSIA
TEL : +603 - 7843 0856 / FAX : +603 - 7843 0874
www.zetro.com.my



(323139-M)



ZETRO AEROSPACE CORPORATION SDN BHD

CENTRE OF EXCELLENCE

CENTRAL ELECTRONIC REPAIR FACILITY COMPRISING :

- COMMERCIAL & MILITARY AVIONICS WORKSHOPS. CALIBRATION LAB.
- RADAR MAINTENANCE FACILITIES.

MECHANICAL WORKSHOP

HELICOPTER MRO

LOGISTIC / WAREHOUSING

PRODUCTION

LEADING REPAIR AND OVERHAUL CENTRE FOR AVIONICS, RADAR, COMMUNICATIONS AND NAVIGATIONAL AIDS AND MRO FOR HELICOPTERS

Depósito de ratificación de Argentina

Argentina depositó su instrumento de acceso al Convenio de Montreal de 1999 durante una breve ceremonia celebrada en la sede de la OACI el 16 de diciembre de 2009. Así, el número total de participantes en el Convenio ascendió a 93. ■



Con motivo de la ocasión, estuvieron presentes (de izquierda a derecha): el Sr. Sergio Prado, Suplente del Representante de Argentina en el Consejo de la OACI; el Sr. Denys Wibaux, Director, Oficina de asuntos jurídicos y relaciones exteriores de la OACI; el Sr. Alberto Singh, Representante de Argentina en el Consejo, y el Sr. Guillermo Tagino, Suplente del Representante en el Consejo y Cónsul General de la Argentina en Montreal.

Quinta reunión del Grupo de trabajo de expertos en navegación aérea de América Central

La quinta reunión del Grupo de trabajo de expertos en navegación aérea de América Central en Tegucigalpa, Honduras, desde el 26 hasta el 29 de enero de 2010, organizada por la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA). ■



El evento se llevó a cabo en español y atrajo a 42 participantes de Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, COCESNA y la IATA. La OACI ofreció el servicio de secretaría.

Aviación y cambio climático: la perspectiva de los EAU

La capitán Aysha Al Hamili, representante de los Emiratos Árabes Unidos en el Consejo de la OACI



La protección ambiental y el desarrollo sostenible son los elementos clave del orden del día en la política de los Emiratos Árabes Unidos (EAU). Los EAU trabajan activamente en la estabilización del sistema climático mundial, tal como lo demuestran las numerosas iniciativas y las inversiones sustanciales en tecnología e infraestructura.

Respecto a esto, la nueva iniciativa de la ciudad de Masdar en los EAU vinculará el cambio climático, las oportunidades económicas y la energía limpia. Sus fondos se destinarán a proyectos de infraestructura, fabricación y energía renovable, por ejemplo: la energía solar, el hidrógeno, la energía eólica, la reducción del carbono, las tecnologías de gestión y la captura de carbono y el almacenaje (CCS).

Por otra parte, Abu Dhabi oficiará de sede de la Agencia Internacional de la Energía Renovable (IRENA), cuyo mandato es promover el uso sostenible de fuentes de energía renovable en el mundo.

En lo que atañe a la aviación, los EAU respaldan ampliamente la opinión consensuada de los Estados miembros de la OACI como lo expresaron en la Reunión de alto nivel sobre medio ambiente y cambio climático celebrada en la sede de la Organización en Montreal, en octubre de 2009. La aviación civil internacional requiere un enfoque a escala mundial y el organismo apropiado para coordinar las acciones es la OACI. En cualquier marco global posterior a Kyoto, es preciso que la OACI continúe en su función de líder y coordinador.

Las emisiones generadas por la aviación civil internacional deben tratarse a través de la OACI adoptando medidas basadas en criterios de mercado y mediante un enfoque sectorial y global que procure lo siguiente:

1. No distorsionar la competencia entre los explotadores.
2. Tratar a la aviación como un sector indivisible, en lugar de considerar a cada país por separado, incorporando una canasta apropiada de medidas complementarias diseñadas para lograr el máximo efecto.
3. Considerar las reducciones de emisiones a escala mundial.
4. Contabilizar (y pagar) las emisiones de la aviación una sola vez.

Al establecer cualquier estándar propuesto para un mayor rendimiento del combustible u objetivos respecto de la reducción de emisiones en el marco de medidas basadas en criterios de mercado, se debe reconocer expresamente a los explotadores de aeronaves que ya han invertido sumas considerables en flotas modernas y de bajas emisiones (es decir, respetar a quienes han tenido la iniciativa). El sistema también debería incentivar la inversión en flotas de tal naturaleza y fomentar la investigación y el desarrollo diligentes y decisivos en energías renovables para la aviación.

Los EAU están alentados por los compromisos del sector de la aviación civil internacional de reducir las emisiones de CO₂ y por su voluntad de adoptar medidas basadas en criterios de mercado, tales como el comercio de derechos de emisión, siempre y cuando dichas medidas sean adoptadas en el plano sectorial y mundial.

Nuestro Estado sigue preocupado, no obstante, de que la falta de coordinación en la puesta en práctica dé como fruto un mosaico de medidas regionales y nacionales. A los EAU les preocupa hondamente la perspectiva de que haya planes locales y regionales contraproducentes, contradictorios y de múltiples niveles, porque estamos convencidos de que traerá como consecuencia lo siguiente:

1. Estándares sin coordinación ni armonización, lo cual dificultaría la participación de los explotadores. Esto, a su vez, acarrearía las fugas de carbono, con sus efectos adversos sobre el medio ambiente.
2. Cargas administrativas adicionales. Indudablemente, los planes de múltiples niveles impondrían miles de requisitos de control, verificación y notificación.
3. Costos adicionales. Los explotadores tendrían que pagar más de una vez por los permisos de emisión de carbono.
4. Numerosos mercados de carbono, en contraposición a un mercado sectorial global, podrían impulsar innecesaria e injustificadamente el precio unitario del carbono.
5. Los costos adicionales no necesariamente se podrían traducir en una mayor eficiencia medioambiental, probablemente en una menor.
6. Un aumento en la cantidad de planes regionales podría incrementar el riesgo de conflictos legales, al plantear dudas sobre la aplicación extraterritorial.

Los EAU no apoyan la imposición de tasas, cargos o gravámenes para la adaptación de la aviación civil internacional. Esto contradice las políticas de la OACI adoptadas mediante el consenso mundial, un enfoque que ha sido útil para los Estados miembros. Entendemos que tales tasas comprometerían gravemente un futuro sostenible, no solo para la aviación civil internacional, sino en particular para algunos de los países menos desarrollados, así como algunas islas y Estados sin salida al mar.

Los EAU se comprometen con férrea voluntad a continuar trabajando dentro del proceso de la OACI para lograr resultados duraderos, significativos y tangibles en la próxima 37ª Sesión de la Asamblea de la OACI. De no conseguirse tal objetivo, no solo se pondría en riesgo el liderazgo de la OACI en cuanto a la aviación y el cambio climático, sino que, una vez más, se centrarían las miradas sobre la aviación civil internacional como potencial fuente de 'fondos para la adaptación'.

El Informe de la CMNUCC sobre inversiones y flujos financieros ya ha tenido presente este enfoque como una opción. Si los Estados miembros de la OACI consideraran verdaderamente que la aviación civil internacional es un catalizador para el crecimiento económico, esta última opción no se puede contemplar. ■



GCAA

دولة الامارات العربية المتحدة
الهيئة العامة للطيران المدني
UAE General Civil Aviation Authority

Bringing to you...

Sheikh Zayed Centre



State-of-the-art world class Air Traffic Control facility and regional centre of excellence for air traffic control. Official opened in November 2009

The state-of-the-art centre is the largest and busiest air traffic management facility in the Middle East and one of the world's most technically advanced centres in terms of its design. It is equipped with the latest technology to accommodate traffic growth for the next twenty years for a total traffic volume exceeding two million annual movements.

For more information please contact us:

Sheikh Zayed Air Navigation Centre

P.O.Box 666

Abu Dhabi, UAE.

Tel : +971 (0)2-5996885

Fax: +971 (0)2-5996883

e-mail: info@szc.gcaa.ae

www.gcaa.ae

GCAA
SECURING THE SKIES

AMHS

EXTENDED SERVICE

by **RADIOCOM**

The Best Choice



Set to work in over 150 airports in America and Africa

DBMET Meteorological Data Bank

DBESS Equipments, Systems & Services Data Bank

AeroBilling Airport Services Billing

<ComGate> AFTN/AMHS Gateway

	Gen	In	Out	Sup	TOTAL
ALL	1125	1300	10	0	2435
IN	567	288	0	0	855
OUT	363	641	0	0	1004
IN	1296	795	0	0	2091
OUT	1333	1128	0	0	2461
TOTAL	2209	962	0	0	3171
TOTAL AFTN	1462	917	1	0	2380
TOTAL AMHS	3021	2050	0	0	5071

DBAIS AIS Data Bank

AMHS User Agent



Software developed under ISO 9001:2008 Certification by SKYSOFT ARGENTINA S.A.



RADIOCOM, INC.

radiocominc@radiocominc.com

www.radiocominc.com