

Doc 9975



Documentación para el período
de sesiones de la Asamblea de 2013

Informe anual del Consejo

2011

Organización de Aviación Civil Internacional

“CONSIDERANDO que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general;

CONSIDERANDO que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

POR CONSIGUIENTE, los Gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico;

Han concluido a estos fines el presente Convenio”.

Preámbulo del
Convenio sobre Aviación Civil Internacional
firmado en Chicago, el 7 de diciembre de 1944

MENSAJE DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO



A LA ASAMBLEA DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Por encargo del Consejo, tengo el honor de presentar su informe correspondiente al año 2011, preparado de conformidad con el Artículo 54 a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Este informe forma parte de la documentación para el próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea, que se celebrará en 2013, pero se transmite ahora a los Estados miembros a título informativo. También se enviará al Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, de conformidad con el Artículo VI, párrafo 2 a) del Acuerdo entre las Naciones Unidas y la OACI.

Aplicación de las Resoluciones de la 37ª Asamblea

En 2011, La OACI comenzó a aplicar sistemáticamente las Resoluciones adoptadas por la Asamblea en su 37º período de sesiones y puso en marcha un innovador proceso de gestión basada en riesgos que permitirá a la Organización afrontar de forma eficaz las poderosas fuerzas que están transformando la industria del transporte aéreo, así como los contextos políticos, económicos y sociales que nos afectan a todos.

Las bases son sólidas. El transporte aéreo mundial sigue siendo, sin duda alguna, tan seguro como siempre, desde el punto de vista operacional y de protección, y hemos logrado reducir considerablemente el impacto de la aviación en el medio ambiente. El reto más importante que enfrentamos es el crecimiento sostenido y sin precedentes del tráfico aéreo que se prevé para las próximas décadas. Resulta igualmente desafiante todo intento de predecir cómo será el transporte aéreo en 30, 20 o aún 10 años y lo que esto representará para las autoridades normativas.

La OACI se mantiene vigilante y atenta a la evolución de nuevas cuestiones y tendencias. Actuamos con creciente proactividad, manteniendo al mismo tiempo la flexibilidad necesaria para reaccionar con celeridad y decisión cuando es necesario.

En general, nuestros programas y actividades son coherentes con nuestros tres Objetivos estratégicos: seguridad operacional, seguridad de la aviación y protección del medio ambiente y desarrollo sostenido del transporte aéreo. Sin estos tres objetivos estratégicos es imposible esperar, de forma realista, que podamos seguir disfrutando de los enormes beneficios que el transporte aéreo brinda sistemáticamente.

Las continuas mejoras en el ámbito de la seguridad operacional tienen un impacto directo y positivo en la eficiencia global y en la actuación medio ambiental del sistema de transporte aéreo. Asimismo, estas mejoras promueven la viabilidad y rentabilidad de las operaciones y aumentan la confianza del público en los viajes aéreos.

Las continuas mejoras en el ámbito de la seguridad de la aviación contribuyen igualmente a la realización de operaciones más eficientes y rentables, mejorando así la experiencia de viaje de los pasajeros y asegurando la entrega eficiente de mercancías con plazos críticos en todo el mundo.

La protección del medio ambiente responde a imperativos sociales y exigencias operacionales. El menor consumo de combustible reduce la huella de carbono de las líneas aéreas y mejora su rentabilidad. Nuestros logros en relación con la utilización de aeronaves más silenciosas mejoran la calidad de vida en los aeropuertos y en sus inmediaciones.

En este Informe anual se presentan los logros y retos de la OACI en todos estos campos. El Informe pone de relieve nuestra determinación de mejorar aún más el nivel de la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo, nuestra renovada concentración en el fortalecimiento del marco de seguridad mundial, nuestra incesante búsqueda de soluciones en colaboración para lograr que nuestros cielos se exploten más ecológicamente y nuestra activa participación en la creación de un entorno normativo favorable para el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional.

Al mismo tiempo, el Informe ofrece una visión del nuevo Plan de actividades renovable adoptado por el Consejo para brindar a la Organización la capacidad de mitigar riesgos y adaptarse a los cambios en el mundo de la aviación civil. El Plan identifica varias cuestiones y tendencias nuevas y esenciales en relación con cada uno de los Objetivos estratégicos para el principio del nuevo trienio en 2014, con lo cual se ofrece a la Organización, así como a otras partes interesadas, un horizonte temático que sirve de base para la planificación.

Con respecto a la seguridad operacional, se incluyen las siguientes cuestiones: la creciente demanda de asistencia de la OACI para actividades de transición y reconstrucción después de conflictos o crisis; la creciente conciencia de la forma en que mayor automatización en el puesto de pilotaje incide en los factores humanos; la introducción de aeronaves pilotadas a distancia en espacios aéreos no segregados; la armonización del marco de supervisión de seguridad operacional de la OACI con los de los Estados y organizaciones internacionales; y la ampliación del transporte de mercancías peligrosas por vía aérea.

En relación con la seguridad de la aviación, el Informe se centra en: la gestión de riesgos de seguridad basada en prioridades y cuestiones de facilitación; el reconocimiento de enfoques equivalentes para el logro de los objetivos de seguridad; una nueva estrategia en relación con la seguridad de los documentos de viaje; una mayor transparencia de los resultados de las auditorías/evaluaciones; el material didáctico necesario para abordar aspectos prioritarios en relación con las amenazas y los riesgos de seguridad; y la asistencia a los Estados miembros, a corto y largo plazos, para facilitar el cumplimiento de las disposiciones de seguridad de la aviación de la OACI.

En el ámbito del medio ambiente, es necesario: elaborar normas cada vez más complejas para apoyar el sistema de aviación del futuro; facilitar información sobre la disponibilidad y acceso a financiación de iniciativas ecológicas; elaborar las características operacionales y las modalidades de aplicación relativas al plan mundial de medidas basadas en criterios de mercado que tienen como finalidad reducir las emisiones provenientes de la aviación; formular políticas y normas para ayudar a armonizar y apoyar el desarrollo de combustibles alternativos sostenibles; y adoptar normas más rigurosas relativas al ruido de las aeronaves.

El desarrollo sostenible del transporte aéreo supone: la aplicación de las recomendaciones de la Sexta conferencia mundial de transporte aéreo para lograr un mejor entorno normativo a escala mundial a fin de lograr un transporte aéreo sostenible; el refuerzo del nuevo programa de estadísticas de la OACI; y la elaboración de estrategias innovadoras para contratar y mantener la próxima generación de profesionales aeronáuticos.

Las innovadoras resoluciones del 37º período de sesiones de la Asamblea han sido el fruto de un esfuerzo por llegar a acuerdos y alcanzar consensos. La cooperación entre Estados miembros y con los socios de la industria es fundamental para lograr que estas resoluciones, junto con otras iniciativas contenidas en el Informe, se apliquen con éxito.



Roberto Kobeh González
Presidente del Consejo

SEDE Y OFICINAS REGIONALES

Sede

Organización de Aviación Civil Internacional
999 University Street
Montreal, Quebec
Canadá H3C 5H7

Oficinas regionales

Oficina África occidental y central (WACAF)
Léopold Sédar Senghor International Airport
P.O. Box 38050
Yoff, Dakar
Senegal

Oficina África oriental y meridional (ESAF)
United Nations Office at Nairobi, United Nations Avenue, Gigiri
P.O. Box 46294
00100 GPO, Nairobi
Kenya

Oficina Asia y Pacífico (APAC)
252/1 Vibhavadi Rangsit Road
Chatuchak, Bangkok 10900
Tailandia

Oficina Europa y Atlántico septentrional (EURNAT)
3 bis villa Émile Bergerat
F-92522 Neuilly-sur-Seine Cedex
Francia

Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)
Avenida Presidente Masaryk No. 29 – 3er Piso
Col. Chapultepec Morales
11570 — México D.F.
México

Oficina Oriente Medio (MID)
Ministry of Civil Aviation Complex
Cairo Airport Road, El Cairo, 11776
Egipto

Oficina Sudamérica (SAM)
Av. Víctor Andrés Belaúnde 147
Centro Empresarial Torre 4, Piso 4
San Isidro, Lima 15073
Perú

ESTADOS MIEMBROS

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

ESTADOS MIEMBROS DEL CONSEJO

Alemania
Arabia Saudita
Argentina
Australia
Bélgica
Brasil
Burkina Faso
Camerún
Canadá
China
Colombia
Cuba
Dinamarca
Egipto
Emiratos Árabes Unidos
Eslovenia
España
Estados Unidos

Federación de Rusia
Francia
Guatemala
India
Italia
Japón
Malasia
Marruecos
México
Nigeria
Paraguay
Perú
Reino Unido
República de Corea
Singapur
Sudáfrica
Swazilandia
Uganda

Publicado por separado en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso, por la Organización de Aviación Civil Internacional.

©OACI 2012

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción de ninguna parte de esta publicación, ni su almacenamiento en un sistema informático, ni su transmisión de ninguna forma ni por ningún medio, sin la autorización previa y por escrito de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Impreso en papel 100% manufacturado con fibras procedentes de papel usado.

NOTAS

Los apéndices de este informe se encuentran exclusivamente en:

www.icao.int/Pages/annual-reports.aspx

En este sitio se puede consultar además el texto del ejemplar impreso del presente informe y extractos de los informes de años anteriores.

Todas las cantidades mencionadas se expresan en dólares estadounidenses (USD), excepto si se especifica otra cosa.

Las denominaciones empleadas en esta publicación y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, de parte de la OACI, juicio alguno sobre la condición jurídica de ninguno de los países, territorios, ciudades o áreas, o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras o límites.

La Organización de Aviación Civil Internacional, creada en 1944 para promover el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en el mundo entero, es un organismo especializado de las Naciones Unidas. Con sede en Montreal, la OACI formula las normas y reglamentos necesarios para el transporte aéreo internacional y constituye un foro para la cooperación en todos los campos de la aviación civil entre sus 191 Estados miembros.



ÍNDICE

Mensaje del Presidente del Consejo
Sede y Oficinas regionales
Estados Miembros
Estados Miembros del Consejo
Notas

El Mundo del transporte aéreo en 2011	1
Objetivo estratégico A: Seguridad operacional	5
Objetivo estratégico B: Seguridad de la aviación	27
Objetivo estratégico C: Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo	37
Estrategias de implantación básicas	49
Programa de cooperación técnica.....	61
Panorama financiero	69
Apéndices	www.icao.int/Pages/annual-reports.aspx

EL MUNDO DEL TRANSPORTE AÉREO EN 2011



EL MUNDO DEL TRANSPORTE AÉREO EN 2011

De acuerdo con las estadísticas de tráfico preliminares compiladas por la OACI, el total mundial de pasajeros-kilómetros efectuados en servicios regulares (es decir, servicios internacionales e interiores combinados) aumentó en aproximadamente 6,5% (7,1% internacionales y 5,4% interiores) durante 2010. Las líneas aéreas de los 191 Estados miembros de la OACI transportaron aproximadamente 2,7 mil millones de pasajeros en 2011, lo que supone un aumento de 5,6% con respecto a 2010. El número de salidas de aeronaves en servicios regulares en 2011 ascendió a 30,1 millones a escala mundial en comparación con 29 millones en 2010. Las estadísticas detalladas de transporte aéreo pueden consultarse en línea en: www.icao.int/Pages/annual-reports.aspx.

El crecimiento del tráfico de pasajeros reflejó un crecimiento económico positivo en todo el mundo y en todas las regiones. Según los cálculos de IHS Global Insight, una importante organización de previsiones económicas mundiales, el producto interno bruto (PIB) real mundial aumentó el 3,7% en 2011.

En términos de pasajeros-kilómetros efectuados, el crecimiento del tráfico internacional fue de 7,1% en 2011. El porcentaje de aumento más elevado lo registraron las líneas aéreas de la región de Europa, con un crecimiento de 9,6%, seguidas por las de Oriente Medio (8,8%), la Región Latinoamérica y el Caribe (6,4%) y las de Asia y Pacífico (6,0%). Además, Europa se benefició de la capacidad de los transportistas económicos para ampliar sus mercados de punto a punto. En los mercados de África y Norteamérica el tráfico internacional aumento el 1,1% y 3,4%, respectivamente. Sin embargo, en el caso de Norteamérica, estas cifras de crecimiento comparativamente bajas, están relacionadas con una base de tráfico más amplia y por consiguiente representan aumentos importantes en términos absolutos.

En cuanto a los servicios aéreos interiores, el crecimiento general de los mercados fue de 5,4% con respecto a 2010. Los índices de crecimiento de 1,9%, 2,0% y 3,9% en África, Norteamérica y Oriente Medio, respectivamente, resultaron compensados por índices de 7,0% en Europa, 9,1% en la Región Asia/Pacífico y 13,5% en Latinoamérica.

Los volúmenes de Asia/Pacífico se beneficiaron de un aumento de aproximadamente 11,7% en el mercado interior chino. En Norteamérica, que sigue siendo el mercado interior más grande del mundo, las cifras de crecimiento del tráfico, más bajas, confirman la madurez de este mercado.

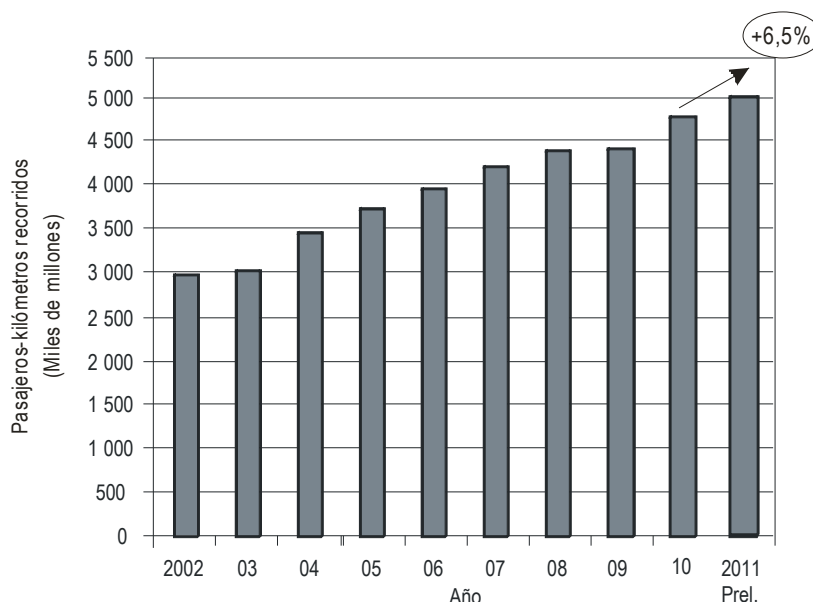


Figura 1. Total del tráfico regular en pasajeros-kilómetros efectuados, 2002-2011

En general, el crecimiento del tráfico internacional y el crecimiento de los mercados interiores de los países en desarrollo, junto con el crecimiento económico positivo de las economías más adelantadas, crearon diferentes patrones de crecimiento y se observaron desigualdades regionales.

La capacidad que ofrecieron las líneas aéreas del mundo, expresada en asientos-kilómetros disponibles, aumentó el 6,7% a escala mundial. Si bien el aumento de la capacidad varió de 2,5% en Norteamérica a 9,7% en Europa, los factores de carga no cambiaron con respecto a 2010.

Con respecto a la carga aérea, el tráfico expresado en toneladas-kilómetros de carga efectuadas experimentó una disminución marginal de -0,1% con aproximadamente 51,4 millones de toneladas de carga transportada. Los transportistas del Oriente Medio, Latinoamérica y Europa presentaron los índices de crecimiento más elevados. Las otras regiones presentaron índices de crecimiento negativos o marginales, debido principalmente a una recuperación económica más lenta que la esperada en las economías más adelantadas.

El clima económico más pesado en Europa, unido a la desaceleración de las exportaciones chinas y a la fuerte competencia del transporte marítimo, repercutieron negativamente en el tráfico de carga.

Según las cifras disponibles, la OACI prevé un beneficio de explotación de aproximadamente el 2,2% del producto de explotación.

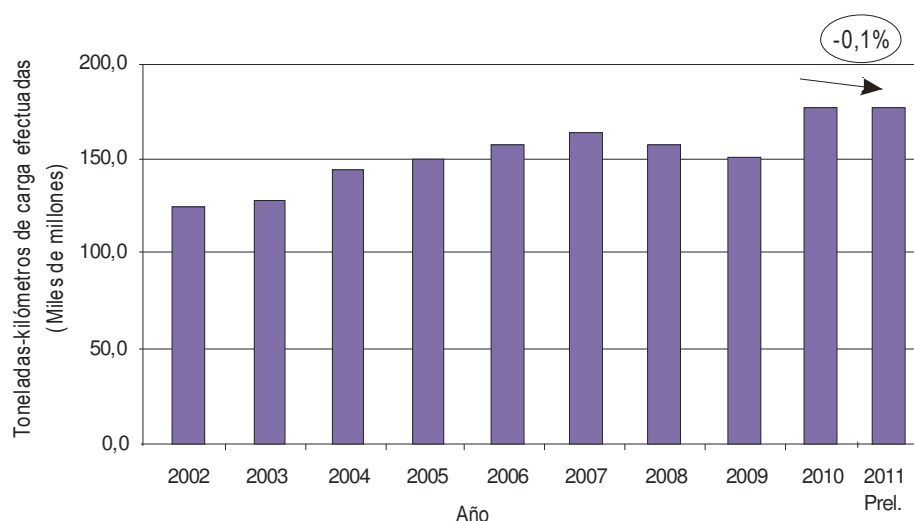


Figura 2. Total del tráfico regular de carga

Se espera que la economía mundial crezca más de 3,5% por año durante los dos próximos años; partiendo de esa base, la OACI prevé que el número de pasajeros-kilómetros efectuados en todo el mundo aumentará más del 6% en los próximos dos años. Los precios del combustible, superiores a 100 USD al final del ejercicio y, más elevados en un 35% aproximadamente respecto al nivel medio del año precedente, continúan siendo un impedimento potencial para el crecimiento, aunque esto podría mitigarlo en cierta medida la entrega de aeronaves nuevas y más eficientes desde el punto de vista de consumo del combustible.

Con respecto a las aeronaves nuevas, los dos principales fabricantes del mundo entregaron un poco más de 1 000 aeronaves, esperándose que aproximadamente el 35% de estas aeronaves reemplacen las que operan en mercados maduros. Las nuevas aeronaves, eficientes en cuanto al consumo de combustible, contribuirán para reducir la huella de carbono del sector de la aviación y apoyarán los esfuerzos para enfrentar el cambio climático.

De acuerdo con un análisis de datos de seguridad operacional globales sobre aeronaves de transporte aéreo comercial con una masa máxima de despegue certificada de más de 2 250 kilogramos, en 2011 hubo 126 accidentes de aeronaves (16 mortales) en los servicios aéreos regulares, un aumento de 4% con respecto a 2010, año en que se notificaron 121 accidentes. El número de víctimas en los servicios aéreos regulares de todo el mundo disminuyó de 707 en 2010 a 414 muertos, una disminución de 40%. Si bien el número de accidentes aumentó en 2011, debido al crecimiento del tráfico mundial, el índice mundial de accidentes permaneció esencialmente igual, es decir, aproximadamente 3,9 accidentes por millón de salidas regulares frente a 4 accidentes por millón de salidas regulares en 2010.

En los servicios comerciales no regulares de pasajeros se registraron 36 accidentes (9 mortales), en comparación con 177 accidentes en el año anterior (basado en datos preliminares). El número de pasajeros muertos en vuelos comerciales no regulares disminuyó de 193 en 2010 a 112. Los índices de accidentes para los servicios no regulares no pudieron calcularse debido a la falta de cifras de tráfico completas respecto a tales servicios.

Con respecto a los actos de interferencia ilícita, en 2011 se registraron seis. Estas cifras incluyen dos intentos de apoderamiento, un acto de sabotaje y tres actos de otro tipo, incluidos dos incidentes de intento de sabotaje. Estos actos se incluyen en las estadísticas anuales para facilitar el análisis de las tendencias y su evolución.

Para datos más completos sobre seguridad operacional, los lectores pueden consultar la base de datos en línea: (<http://www2.icao.int/en/ism/istars>).

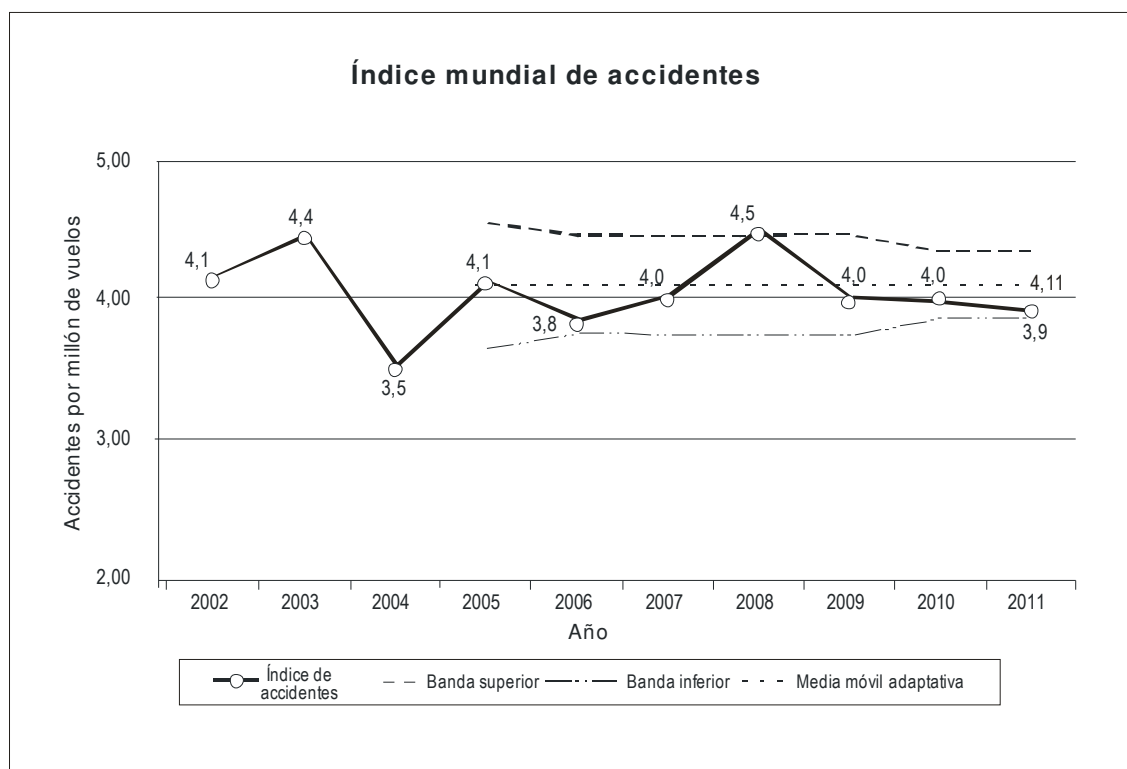


Figura 3. Índice mundial de accidentes y tendencias, 2002-2011
(accidentes por millón de salidas regulares)

Objetivo estratégico A:
SEGURIDAD OPERACIONAL

SEGURIDAD OPERACIONAL

La seguridad operacional del sistema de transporte aéreo internacional es un elemento fundamental en el mandato y la misión de la OACI, así como lo es para la comunidad mundial.

El mejoramiento continuo de la seguridad operacional tiene una repercusión directa y positiva en la eficiencia general y en las prácticas ambientales del sistema. Los mejoramientos promueven la viabilidad y rentabilidad de las operaciones de transporte aéreo comercial, así como la confianza del público en los viajes por avión.

Los objetivos de seguridad operacional y los programas de la OACI se fundan primordialmente en la coordinación y colaboración, reflejan las necesidades de los Estados miembros y se benefician de las contribuciones de la industria y de las principales organizaciones de aviación de todo el mundo.

El impulso de la Organización para mejorar sistemáticamente los buenos antecedentes de la seguridad operacional de la aviación abarca cuatro campos de actividad clave:

- Iniciativas de **políticas y normalización**;
- **Observación** de las principales tendencias y los indicadores en materia de seguridad operacional;
- **Análisis** de la seguridad operacional;
- **Implantación** de programas para tratar las cuestiones de seguridad operacional.

La OACI mejora todos estos campos desarrollando sus estrategias de seguridad operacional basándose en principios modernos de gestión de riesgos — elemento central de los actuales programas estatales de seguridad operacional (SSP) y los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS).

En todas las actividades descritas seguidamente, durante 2011 la OACI se esforzó por lograr un equilibrio entre el riesgo identificado y evaluado, por un lado, y los requisitos de estrategias de atenuación prácticas y realizables, por el otro.

Gestión del tránsito aéreo (ATM) — Espacio aéreo

Instrumento OACI de estimación de las economías en materia de combustible

La OACI elaboró el instrumento de estimación de las economías en materia de combustible (IFSET) a fin de asistir a los Estados en sus actividades para calcular los beneficios medioambientales de las nuevas medidas operacionales.

El IFSET permite calcular las economías de combustible y las reducciones posibles de las emisiones de CO₂, en apoyo de las actividades de planificación para mejorar el sistema de navegación aérea y la toma de decisiones. El IFSET se está aplicando en todas las regiones de la OACI.

iFlex

La OACI desempeñó un papel decisivo en apoyar la planificación y ejecución de ensayos operacionales realizados por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) para desarrollar las rutas transatlánticas más flexibles que conectan Johannesburgo (Sudáfrica) con Atlanta (Estados Unidos). Estas nuevas rutas “iFlex” ahora funcionan plenamente, permitiendo tiempos de vuelo más breves, más eficiencia del combustible y reducción de las emisiones de CO₂ en las operaciones de larga distancia a través de múltiples regiones de información de vuelo (FIR).

Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia

En marzo, la OACI publicó textos de orientación para asistir a los organismos de reglamentación sobre cuestiones relacionadas con sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) y sistemas de aeronaves no tripuladas, *Sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS)* (Cir 328). En abril, la Comisión de Aeronavegación aprobó un proyecto de informe al Consejo de la OACI que contenía recomendaciones para nuevas normas y métodos recomendados (SARPS) para ser incluidos en el Anexo 2 — *Reglamento del aire* y el Anexo 7 — *Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves*.

Nuevo formulario de plan de vuelo, Enmienda 1

La OACI continuó apoyando a los Estados en la aplicación del nuevo formulario de plan de vuelo, la Enmienda 1 de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444), aprobada por el Consejo de la OACI en mayo de 2008, aplicable el 15 de noviembre de 2012. Para reducir el riesgo de graves perturbaciones operacionales relacionadas con la implantación del nuevo formulario de plan de vuelo, la OACI realizó una serie de seminarios prácticos en Canadá, Egipto, Estados Unidos, Filipinas, Francia, Kenya, México, Perú, Reino Unido, Senegal y Tailandia, proporcionando asistencia para la armonización interregional cuando fue necesario.

Navegación basada en la performance

Actualización de la orientación

Se preparó una nueva edición del *Manual de navegación basada en la performance (PBN)* (Doc 9613) que incluye tres nuevas especificaciones para la navegación (RNP avanzada, RNP-2 y RNP-0,3) así como requisitos para la realización de un viraje previsible.

Se completaron dos nuevos volúmenes del *Manual de garantía de calidad* (Doc 9906) relacionados con la validación de procedimientos de vuelo y los requisitos de competencia de los pilotos. Estos volúmenes serán la base del procedimiento de aprobación para aproximaciones PBN. Se emprendió la redacción de un nuevo manual sobre operaciones de ascenso continuo (CCO) de la OACI.

Desarrollo de la capacidad PBN

Se realizaron visitas “Go-Team” regionales de la OACI relacionadas con la PBN en Alemania, Emiratos Árabes Unidos, Kenya y México. Durante estas visitas se evalúan los aspectos que los Estados han identificado en sus análisis de las tareas a realizar respecto a la PBN y se formulan recomendaciones para avanzar en la implantación de la PBN. Se espera que las visitas Go-Team continúen hasta por lo menos 2013 y se actualizarán continuamente para responder a los problemas que surjan.

A fin de facilitar la comprensión de los principios de diseño del espacio aéreo PBN y los beneficios correspondientes en los Estados, se realizaron seminarios prácticos sobre el concepto de diseño del espacio aéreo PBN en India, Lituania, México y Ucrania.

Gestión de la seguridad operacional

Informe sobre la situación de la seguridad operacional de la aviación mundial de la OACI

Por primera vez, la OACI publicó un informe completo sobre la situación de la seguridad operacional en el sistema de transporte aéreo internacional. El informe titulado *Situación de la seguridad operacional de la aviación mundial* resume los numerosos factores que afectan a las prácticas de seguridad operacional y pone de relieve las actividades de la OACI que fomentan la colaboración y en las que participan sus socios para abordar los riesgos relacionados con la seguridad operacional. El informe puede consultarse en el sitio web de la Organización.

Como indica el informe, aun cuando el índice mundial de accidentes es notablemente bajo, cuatro accidentes por millón de salidas, ha permanecido constante durante los últimos años. El informe destaca la estrategia de la OACI para reducir el índice de accidentes mediante una mayor coordinación y armonización de múltiples programas de seguridad operacional, de modo sincronizado y sistemático.

Este enfoque preventivo se vale de nuevas capacidades analíticas para dar prioridad a los problemas de seguridad operacional actuales y emergentes, y para dirigir mejor los recursos de mitigación y mejoramiento a áreas con riesgos más elevados.

En lo sucesivo, el informe sobre la seguridad operacional se publicará anualmente de modo que se observen periódicamente las tendencias mundiales al respecto y para informar al público de los logros significativos relacionados con la seguridad operacional alcanzados por la OACI, sus Estados miembros y sus socios de la aviación mundial.

Actividades de seguridad operacional concentradas en los Estados

La OACI actualizó y amplió su Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP), que será sometido a un proceso de revisión y aceptación.

La primera reunión del Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional (SMP) se celebró en noviembre y adelantó la labor para elaborar un nuevo Anexo al Convenio de Chicago, el Anexo 19. Dicho Anexo estará dedicado a las responsabilidades de los Estados en materia de gestión de la seguridad operacional. Se prevé que las recomendaciones del SMP para el nuevo anexo sobre seguridad operacional serán examinadas por la ANC en el futuro próximo.

Además, se emprendió una revisión del *Manual de gestión de la seguridad operacional* (Doc 9859) que se concentra en los programas estatales de seguridad operacional.

Cooperación en materia de seguridad operacional

La OACI puso de relieve la naturaleza multidisciplinaria de los objetivos de la seguridad operacional trabajando con sus numerosos socios de la aviación a fin de elaborar y llegar a adoptar una estrategia de seguridad operacional para todo el sector. Las etapas iniciales, tales como la armonización de indicadores clave y la implantación del Sistema mundial de intercambio de información sobre seguridad operacional, facilitarán y alentarán el intercambio de información sobre seguridad operacional y la identificación de problemas sistémicos de seguridad operacional.

Otras iniciativas de seguridad operacional

Se lanzó una serie de iniciativas adicionales encaminadas a mejorar la seguridad operacional, aumentar la eficiencia y sostener el aumento de capacidad.

En todas las regiones de la OACI se establecieron grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) para desarrollar y poner en práctica programas de trabajo y procedimientos de notificación que sustentan un marco de prácticas regionales para la gestión de la seguridad operacional, basado en el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR).

La OACI inició la metodología de mejoras por bloques del sistema de la aviación (ASBU), un marco global que aborda las trayectorias de vuelo como un todo e integra los componentes de aire, tierra y reglamentación del sistema mundial de navegación aérea. Esta fue la respuesta a lo solicitado por el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2010, que encargó a la Organización que procurara aumentar sus actividades para satisfacer las necesidades mundiales de desarrollo de infraestructuras y la interoperabilidad del espacio aéreo, concentrándose al mismo tiempo en la seguridad operacional.

Las ASBU, junto con los planes de apoyo y los textos de orientación, serán parte de un plan mundial de navegación aérea (GANP) revisado. El desarrollo de infraestructuras y la interoperabilidad del espacio aéreo, fuente de economías en el transporte aéreo y mejoramientos en la seguridad operacional, están estrechamente vinculados. La introducción de toda capacidad que refuerce la eficiencia debe ser cuidadosamente examinada y evaluada para asegurar que la nueva capacidad, que probablemente vaya acompañada de un aumento de capacidad, no sólo mantenga el nivel actual de seguridad operacional sino que incluso mejore la seguridad operacional. Por consiguiente, el GANP y el GASP están estrechamente asociados y se procura que evolucionen de modo que se apoyen mutuamente.

Mantenimiento de la aeronavegabilidad

Halcones

En junio, el Consejo adoptó nuevas enmiendas al Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, y el Anexo 8 — *Aeronavegabilidad* para sustituir los halones como agente extintor de incendios en las aeronaves, con el objetivo de proteger la capa de ozono de la atmósfera. Esta medida medioambiental de la OACI fue recibida con satisfacción por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y los signatarios del Protocolo de Montreal.

Estrategias mundiales ATM

Nuevo Plan mundial de navegación aérea

Continúa la labor sobre la enmienda del plan mundial de navegación aérea (GANP) a fin de incorporar los nuevos requisitos y objetivos de las ASBU. Las ASBU tratan de la planificación e implantación a largo plazo de los sistemas de navegación aérea, que ofrecen una vía flexible y adaptada para que los Estados sigan la estrategia de la OACI en pos de la armonización y modernización de la ATM mundial.

Simposio mundial sobre la industria de la navegación aérea

El Simposio mundial sobre la industria de la navegación aérea (GANIS) celebrado en septiembre fue el primer evento organizado para interesar e incluir a la industria en la elaboración de los objetivos estratégicos de la OACI para la ATM. Los participantes en el GANIS respaldaron firmemente el enfoque por sectores de las ASBU y la dirección estratégica que actualmente sigue la OACI. Este seminario proporcionó información útil que se usa para adelantar un futuro eficiente y sostenible para la ATM.

Planes regionales de navegación aérea

La OACI continuó elaborando planes de navegación aérea (ANP) regionales electrónicos para incluir las metodologías ASBU, enmendando en consecuencia las tablas del documento sobre las instalaciones y servicios (FASID). Los e-ANP regionales serán herramientas en línea interactivas para los Estados, las organizaciones internacionales y las Oficinas regionales de la OACI.

Implantación RVSM en EURASIA

Con el éxito del proyecto de la OACI para la implantación de la separación vertical mínima reducida (RVSM) en noviembre, la Federación de Rusia, Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán no sólo introdujeron la RVSM entre los niveles FL290 y FL410, sino que también ingresaron en las tablas de niveles de crucero de la OACI descritas en el Anexo 2 — *Reglamento del aire*, de la OACI, para la totalidad de sus respectivos espacios aéreos. Mongolia, empleando el plan de asignación de niveles de vuelo RVSM métricos como se aplica en China y Afganistán, implantó parcialmente la RVSM entre los niveles FL320 y FL410.

Seguridad operacional en la pista

La OACI celebró el Simposio mundial sobre la seguridad operacional en la pista (GRSS) en su Sede, en mayo. Los temas del GRSS, basados en principios de gestión de la seguridad operacional, estaban relacionados con la evaluación de riesgos y el examen de medidas de mitigación que pueden mejorar la seguridad operacional mediante una mayor normalización, la colaboración en todas las disciplinas operacionales pertinentes, el intercambio de información sobre seguridad operacional y la aplicación de soluciones técnicas para resolver los problemas de seguridad operacional en la pista. En este simposio se definió un marco para una serie de seminarios regionales sobre seguridad operacional en la pista (RRSS), y las organizaciones socias se comprometieron a ofrecer continuamente su participación y apoyo mediante equipos multidisciplinarios de seguridad operacional en la pista. El primer RRSS se reunió en Miami, en octubre.

La segunda edición de herramientas de la IATA para Reducción del riesgo de excursiones de pista (RERR) se preparó juntamente con la OACI y otras partes interesadas. Esta publicación consiste en una colección completa de informes, textos de seminarios prácticos, presentaciones y mejores prácticas sobre seguridad operacional en la pista. Estas herramientas, inicialmente concebidas como un producto comercial de la IATA, ahora se encuentran disponibles gratuitamente en el sitio web de la OACI sobre seguridad operacional en la pista. Esto pone de relieve el empeño de nuestros socios en trabajar en colaboración con la OACI para mejorar la seguridad operacional en la pista. En el sitio web público de la OACI también figura un nuevo conjunto de estas herramientas.

Seguridad operacional en los aeródromos

Los Estados y las organizaciones internacionales pertinentes examinaron una enmienda amplia del Anexo 14 — *Aeródromos* para mejorar la seguridad de las operaciones en los aeródromos. Los mejoramientos incluyen disposiciones más firmes para las áreas de seguridad de extremo de pista (RESA) y las medidas de mitigación conexas, la adopción del concepto modular de planificación para casos de emergencia en los aeródromos, una nueva generación de agentes extintores más eficientes para salvamento y extinción de incendios, y nuevas ayudas visuales para impedir las salidas de pista.

Se publicaron una circular sobre evaluación, medición y notificación de las condiciones en la superficie de la pista (Cir 329) y la cuarta edición del *Manual de servicios de aeropuertos, Parte 3 — Control y reducción del peligro que representa la fauna silvestre* (Doc 9137).

La OACI elaboró textos de instrucción para certificación de aeródromos a fin de incluirlos en el Programa de acreditación profesional en gestión aeroportuaria (AMPAP) del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la OACI. Este curso ayudará a los explotadores de aeródromos a prepararse para la certificación inicial y comprender sus obligaciones respecto al cumplimiento de los requisitos de certificación.

Investigación de accidentes

Textos de orientación

Se publicó el *Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes* (Doc 9946), en respuesta a una recomendación de la última Reunión departamental sobre investigación y prevención de accidentes (AIG) celebrada en 2008. Un sistema regional de investigación puede ofrecer economías de escala al compartir los recursos y proporcionar un medio para que los Estados que carecen de los recursos necesarios realicen investigaciones de accidentes eficaces, cumpliendo así sus obligaciones respecto al Convenio de Chicago. El Doc 9946 ofrece orientación sobre el establecimiento y administración de una organización regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO) y describe las obligaciones y responsabilidades pertinentes de los Estados miembros de la OACI.

Seguimiento de accidentes recientes

Accidentes recientes de aeronaves de pasajeros, incluido el del vuelo 447 de Air France en el Atlántico Meridional el 1 de junio de 2009, trajeron al primer plano la conciencia de la importancia de disponer de datos de vuelo durante las investigaciones de accidentes. El Grupo de expertos sobre registradores de vuelo examinó las propuestas que ayudarían a asegurar que los datos de vuelo para las investigaciones estén disponibles para los investigadores, incluidas las disposiciones para recuperar los registradores de vuelo. Las enmiendas de los SARPS que se están considerando incluyen: balizas de localización submarina (ULB) con tiempo de funcionamiento prolongado y ULB con señales de baja frecuencia para aumentar la probabilidad de encontrar los restos de aeronaves; transmisión de datos de vuelo activada para ayudar a determinar la posición y el lugar del accidente y tener un conjunto de datos de vuelo inmediatamente disponibles después del accidente; y registradores de vuelo eyectables/flotables para determinar la posición y el lugar del accidente y aumentar la probabilidad de encontrar los registradores de vuelo rápidamente después del suceso.

Seminarios prácticos AIG

Se celebraron dos seminarios prácticos de cinco días sobre investigación de accidentes en Botswana y Senegal a fin de que los investigadores de accidentes e incidentes y fabricantes de aeronaves compartan sus conocimientos y experiencia, y para discutir asuntos de cooperación regional. La Sede y las Oficinas regionales de la OACI, con la cooperación del programa Cielos seguros para África, de los Estados Unidos, facilitaron la realización de los seminarios.

Auditorías de la seguridad operacional*Enfoque de observación continua*

De conformidad con la Resolución A37-5 de la Asamblea, comenzó oficialmente la evolución del Programa universal de auditoría de la supervisión (antes vigilancia) de la seguridad operacional (USOAP) hacia un enfoque de observación continua (CMA) y se preparó un plan de transición de dos años.

La OACI inició la instrucción con ayuda de computadora (CBT) para los expertos técnicos de los Estados en las áreas que abarca el CMA del USOAP. La CBT también puede usarse como una herramienta de instrucción para el personal cualificado que participa en las auditorías del enfoque sistémico global (CSA) de la OACI, en auditorías de la supervisión de la seguridad operacional y en misiones de validación coordinada de la OACI (ICVM) limitadas o completas en el marco del CMA.

Además, la OACI elaboró textos para seminarios teóricos y prácticos a fin de ayudar a los Estados a cumplir los requisitos del CMA. Asistieron a siete seminarios prácticos regionales, uno en cada región de la OACI, 138 participantes provenientes de 52 Estados y seis organizaciones internacionales, así como 27 especialistas regionales de la OACI.

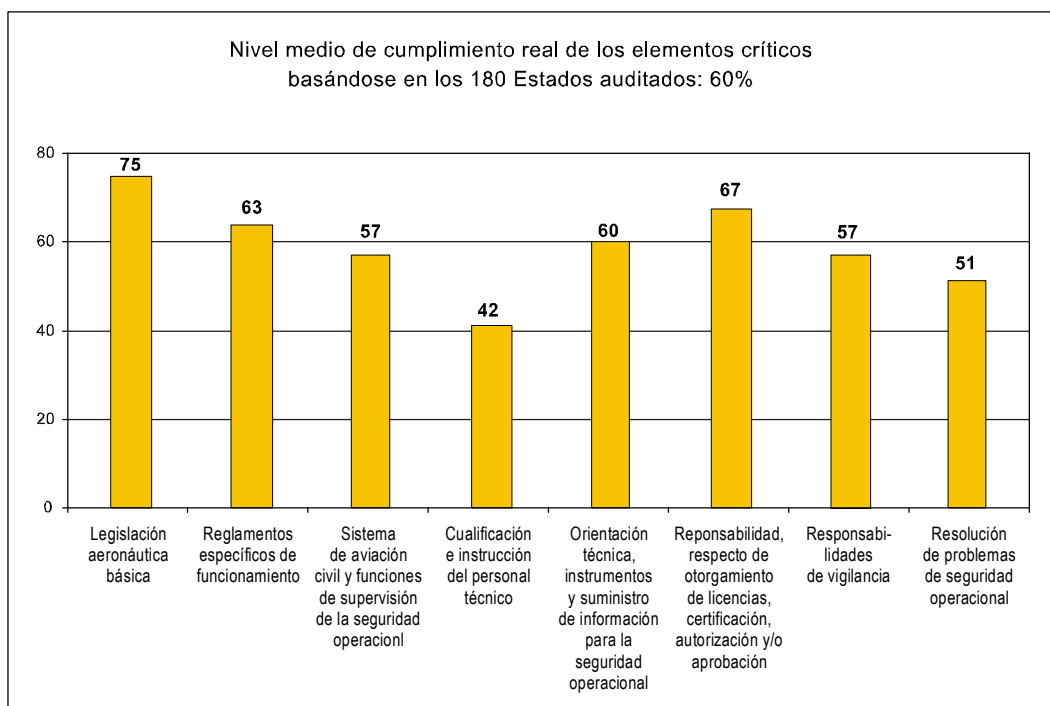


Figura 4. Resultados de las auditorías a escala mundial — Nivel de cumplimiento de los elementos críticos de un sistema de supervisión de la seguridad operacional

Se realizaron ICVM en 10 Estados miembros: Bahamas, Colombia, Islas Salomón, Italia, Luxemburgo, Malí, Mozambique, Sudán, Ucrania y Viet Nam.

A fin de prepararse para las nuevas responsabilidades de las Oficinas regionales de la OACI en el marco del CMA del USOAP, cinco especialistas regionales participaron en un programa de instrucción de dos meses con la Sección de observación continua y supervisión (CMO) en la Sede de la OACI y recibieron formación sobre las ICVM en el puesto de trabajo. Además, se llevaron a cabo tres auditorías CSA, en Argelia, Bosnia y Herzegovina, y Pakistán.

Sistema de gestión de la calidad

Un sistema de gestión de la calidad (QMS), que existe en la OACI desde 2002, obtuvo la renovación de la certificación de conformidad con la norma ISO 9001. Dicho sistema está siendo ampliado para incluir disposiciones CMA y se extenderá a las Oficinas regionales de la OACI para apoyar las actividades del CMA del USOAP.

Junta de examen de los resultados de las auditorías

En noviembre, la Junta de examen de los resultados de las auditorías (ARRB) se transformó en la Junta de examen de la observación y la asistencia (MARB),

presidida por el Secretario General. La ARRB fue creada en 2006 para examinar los antecedentes de los Estados en materia de seguridad y protección de la aviación que se le remitían y para servir como foro de coordinación entre la Dirección de navegación aérea, la Dirección de transporte aéreo, la Dirección de cooperación técnica y las Oficinas regionales de la OACI. A la fecha del 193º período de sesiones del Consejo, en junio, se habían remitido a la ARRB 53 Estados en total. La Junta observó el progreso realizado por los Estados remitidos y coordinó la provisión de asistencia. Con el curso del tiempo, la labor de la Junta evolucionó hacia la elaboración e implantación de estrategias de asistencia amplias y de alto nivel. La MARB continuará promoviendo la creación e implantación de estas estrategias centrándose al mismo tiempo en la coordinación de actividades de observación y asistencia en los Estados con problemas significativos de seguridad operacional o de seguridad de la aviación, Estados que no participan en los procesos de auditoría y observación de la OACI, o Estados que no cumplen sus compromisos respecto a la implantación de planes de medidas correctivas.

Cooperación cívico-militar

La OACI publicó una circular titulada *Cooperación cívico-militar para la gestión del tránsito aéreo* (Cir 330) a fin de ofrecer orientación y proporcionar ejemplos de métodos y procedimientos de cooperación cívico-militar que han tenido éxito. Con el apoyo de socios en materia cívico-militar, se emprendió una campaña de cinco seminarios teóricos y prácticos regionales para abordar la cooperación en este ámbito de actividad.

Sistemas de gestión de riesgos asociados a la fatiga

Se realizó en la OACI un Simposio sobre sistemas de gestión de riesgos asociados a la fatiga (FRMS) que sirvió para ofrecer información sobre las nuevas disposiciones FRMS adoptadas por el Consejo en marzo. El simposio instó a la expansión de las disposiciones FRMS para incorporar otros elementos de la aviación que son críticos para la seguridad operacional, tales como técnicos de control de tránsito aéreo y mantenimiento de aeronaves.

A raíz de la sugerencia respecto a la realización de otro simposio FRMS, se ofrecieron tres seminarios teóricos y prácticos regionales en los Estados Unidos, el Reino Unido y la Federación de Rusia, en julio, noviembre y diciembre respectivamente, para abordar la aplicación de los reglamentos FRMS regionales. Se elaboraron dos manuales sobre los FRMS, uno para los organismos de reglamentación y otro para los explotadores, a fin de proporcionar orientación completa sobre esta materia.

A través del sitio público de la OACI se puede tener acceso a una página web sobre gestión de riesgos asociados a la fatiga, concentrada tanto en los aspectos de reglamentación como en los ajenos a ésta, en:

www2.icao.int/en/FatigueManagement/Pages/Home.aspx.

Programa sobre mercancías peligrosas

En la Sede de la OACI y en varios Estados se ofreció un curso de instrucción sobre mercancías peligrosas, basado en el Volumen I — *Using the Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods* [del *Dangerous Goods Training Manual*, (Doc 9375)]. El curso está dirigido a los inspectores de seguridad operacional responsables de las mercancías peligrosas, pero es útil a quienquiera que necesite conocer las disposiciones detalladas de las Instrucciones Técnicas.

La OACI y la Federación Internacional de las Asociaciones de Expedidores y Asimilados (FIATA) firmaron un acuerdo por el que se crea un programa de instrucción OACI/FIATA sobre transporte de mercancías peligrosas por vía aérea. El objetivo es establecer una instrucción para expedidores de carga centrada en la competencia y que satisfaga los objetivos de la política de instrucción de la OACI. En su 23^a reunión, celebrada en octubre, el Grupo de expertos sobre mercancías peligrosas (DGP) elaboró marcos de competencia para los agrupadores y expedidores de carga. El grupo de expertos recomendó al Consejo de la OACI la adopción de estos marcos en un nuevo documento.

La OACI examina actualmente los riesgos para la seguridad operacional relacionados con las mercancías peligrosas, lo que incluye: facilitar el proceso de exención para corregir las dificultades que encuentran los expedidores y explotadores cuando tratan de obtener de los Estados dispensas de sobrevuelo; requisitos para el transporte de mercancías peligrosas en helicópteros; marcos de competencia para empleados estatales, agrupadores y expedidores de carga; y el transporte de baterías de litio, incluido el cambio reciente al Convenio de la Unión Postal Universal (UPU) que, en definitiva, permitiría transportar por correo las baterías de litio que contienen los equipos.

El Consejo de la OACI adoptó en marzo una enmienda del Anexo 18 — *Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*. Dicha enmienda aclara los requisitos para el otorgamiento de dispensas y aprobaciones. La enmienda tiene como fecha de aplicación el 17 de noviembre de 2011.

Notificación electrónica de diferencias

La OACI inició un método para recoger y compartir en tiempo real datos sobre el cumplimiento mediante su sistema de notificación electrónica de diferencias (e-FOD), con lo que aumenta la conciencia de la seguridad operacional mediante herramientas analíticas y datos. Se está elaborando una política de apoyo al sistema e-FOD.

Requisitos de competencia lingüística

En octubre, la OACI inició un servicio de aprobación de pruebas lingüísticas de inglés para la aviación a fin de verificar si dichas pruebas satisfacen los criterios de buenas pruebas lingüísticas y si las mismas reflejan los requisitos de

competencia lingüística (LPR) establecidos por la OACI. Este servicio se desarrolló con el apoyo de la International Language Testing Association (ILTA), la International Civil Aviation English Association (ICAEA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA).

En diciembre, la OACI lanzó una nueva herramienta basada en ejemplos de lenguaje hablado evaluado (RSS) que se ofrece gratuitamente en el sitio web de la OACI para Intercambio de información sobre seguridad de vuelo (FSIX). Esta herramienta proporciona un número más elevado de ejemplos de inglés hablado de buena calidad y de diversas formas de hablar, lo que refleja métodos de prueba mejorados. Los RSS también proporcionarán a la comunidad dedicada a la enseñanza y evaluación de conocimientos de idioma aeronáutico un medio para normalizar y mejorar los métodos empleados.

Instrucción

Instrucción y simulación — Helicópteros

La Secretaría adelantó las tareas relacionadas con el Volumen II del *Manual de criterios para calificar los dispositivos de instrucción en simulación de vuelo* (Doc 9625). Los métodos, procedimientos y normas para las pruebas concentrados en los helicópteros que figuran en el Volumen II son el resultado de los conocimientos proporcionados por las administraciones de aviación nacionales (NAA), instructores experimentados y explotadores y fabricantes de simuladores de vuelo para instrucción. El objetivo del Volumen II del Doc 9625 es proporcionar criterios aceptados internacionalmente para el diseño, aprobación y operación de simuladores de vuelo de aeronaves de alas giratorias. Actualmente, se está trabajando en las últimas etapas de la revisión editorial del manual.

Organismos de instrucción y sistemas de otorgamiento de licencias

Se publicó la segunda edición del *Manual sobre la aprobación de organizaciones de instrucción* (Doc 9841). La edición inicial de 2006 se concentraba exclusivamente en las entidades de instrucción para tripulaciones de vuelo. La última edición tiene un alcance mucho más amplio y ahora trata de la aprobación de organizaciones que proporcionan servicios de instrucción para expedir licencias o habilitaciones para el personal de aviación. Este manual debe usarse conjuntamente con el Anexo 1 — *Licencias al personal*.

Instrucción centrada en las competencias para personal de mantenimiento

La OACI publicó la primera enmienda de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción* (PANS-TRG, Doc 9868). El nuevo texto proporciona orientación sobre cómo implantar un enfoque opcional, centrado en las competencias, para la instrucción y evaluación del personal que trabaja en el

mantenimiento de aeronaves. Los métodos centrados en las competencias proporcionan varios beneficios respecto a la seguridad operacional y la eficiencia para los titulares de licencias que certifican la aeronavegabilidad de las aeronaves o partes de las mismas, así como para los miembros del personal que no son titulares de licencia y que realizan tareas que conducirán a la certificación de la aeronavegabilidad.

Instrucción periódica para pilotos basada en evidencias

La OACI elaboró, en consulta con los Estados, una propuesta de segunda enmienda de los PANS-TRG (Doc 9868). Esta enmienda introduce disposiciones respecto a las cualificaciones de los instructores y a la elaboración e implantación de programas de instrucción basadas en evidencias (EBT) para los miembros de las tripulaciones de vuelo. En la nueva enmienda, las competencias del instructor son explícitas y los instructores deben demostrar sus habilidades para la instrucción y el nivel de sus conocimientos respecto al contenido del curso. Las disposiciones relacionadas con la instrucción basada en evidencias están dirigidas a proporcionar orientación a las administraciones de aviación civil (CAA), los explotadores y las organizaciones de instrucción acreditadas para elaborar y evaluar metodologías sobre actuación de las tripulaciones de vuelo aplicando un enfoque centrado en las competencias.

Nueva generación de profesionales aeronáuticos

El Equipo especial sobre la nueva generación de profesionales aeronáuticos (NGAP) adelantó la labor sobre las competencias de las tripulaciones de vuelo, los controladores de tránsito aéreo y los Especialistas en sistemas electrónicos para la seguridad del tránsito aéreo (ATSEP). La OACI realizó cuatro conferencias regionales NGAP-TRAINAIR PLUS patrocinadas por Estados miembros a fin de hacer conocer mejor entre los Estados, organizaciones regionales, explotadores, la industria, proveedores y organizaciones de instrucción, y estudiantes, los retos que repercutirán en el conjunto de profesionales aeronáuticos.

TRAINAIR PLUS

En el marco de la nueva estructura del programa TRAINAIR PLUS, y de conformidad con la nueva política de instrucción de la OACI, todos los solicitantes deben asegurar el cumplimiento de los criterios establecidos en las Directrices de evaluación TRAINAIR PLUS (TPAG). Con posterioridad a diciembre de 2010, la OACI ha realizado 24 evaluaciones. Veintiún centros han completado el proceso para pasar a ser miembros asociados de TRAINAIR PLUS. Dos centros de instrucción, uno de la República de Corea y otro de los Emiratos Árabes Unidos, completaron con éxito el proceso para pasar a ser miembros de TRAINAIR PLUS aplicando sus planes de medidas correctivas y desarrollando sus primeros conjuntos de material didáctico normalizado (STP). A fin de apoyar el desarrollo del programa y proporcionar una base para un nuevo curso de preparadores de instrucción de la OACI, la Organización produjo una guía titulada *TRAINAIR PLUS — Guía para la preparación de programas de instrucción — Metodología de instrucción por competencias* (Doc 9941).

Este manual presenta una metodología actualizada para la preparación de cursos que adopta los principios del enfoque centrado en las competencias y fomenta la aplicación de sistemas de calidad en las instituciones de instrucción en aviación civil.

Apoyo a la respuesta de emergencia ante riesgos críticos para la seguridad operacional

Desastres naturales

La OACI proporcionó asesoramiento técnico para respuestas internacionales durante varios sucesos de importancia mundial, incluidas las erupciones volcánicas de Grimsvötn en Islandia y la del Puyehue-Cordón Caulle en Chile, así como el devastador tsunami y la consiguiente explosión en la central de energía atómica de Fukushima Daiichi en Japón. Esto exigió la coordinación y colaboración con los Estados y organizaciones internacionales de la comunidad de las Naciones Unidas y ajenas a la misma.

Sudán del Sur

Sudán del Sur celebró su nacimiento como nación el 9 de julio. La OACI realizó con éxito la gestión del denso tráfico aéreo generado por el suceso en el aeropuerto de Juba (Sudán del Sur) mediante el apoyo de un grupo multinacional de controladores de tránsito aéreo, ingenieros y otras partes interesadas. La Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) dirigió la actividad y proporcionó un apoyo importante con considerable asistencia financiera de los Estados Unidos. La atención eficiente del acontecimiento y en condiciones de seguridad fue la culminación de casi dos meses de actividad de todos los participantes. La OACI espera continuar prestando apoyo a las autoridades de aviación de Sudán del Sur en su empeño por establecer una infraestructura de aviación civil en el nuevo Estado miembro de la OACI.

Libia

La OACI fue el centro de coordinación para la vigilancia, coordinación y facilitación de los servicios de navegación aérea en y alrededor de la FIR Trípoli a medida que se desarrollaba el conflicto armado en Libia. La OACI, trabajando en estrecha cooperación con la Organización del Tratado del Atlántico Norte (NATO), EUROCONTROL, Malta, Egipto, IATA y últimamente, las autoridades libias, logró asegurar que las operaciones en la región afectada se realizaran de modo seguro y organizado, aun cuando se estaban desarrollando importantes operaciones militares. Dado que el control del espacio aéreo se devuelve a las autoridades libias, la OACI continuará desempeñando una función principal para asegurar una transición ordenada y segura a las operaciones normales.

Haití

La OACI continuó en su función como centro coordinador de la asistencia para el desarrollo de la aviación civil en Haití después del terremoto de 2010.

El Ministerio de Transporte y la OACI firmaron un contrato para el proyecto del Banco Mundial “Haiti Civil Aviation Sector Infrastructure and Institution Emergency Recovery Grant”.

Coordinación en caso de crisis

Se emprendieron varias iniciativas para reforzar las respuestas interna y externa de la OACI ante emergencias. En el ámbito interno, la Organización inició la redacción del plan de respuesta ante emergencias de la OACI y se adoptaron medidas para crear una instalación permanente de respuesta ante emergencias en el edificio de la Secretaría. En el ámbito externo, la OACI inició contactos con varios órganos y organismos de las Naciones Unidas que participan activamente en casos de emergencia y se dirigió al Grupo de logística mundial y al Programa Mundial de Alimentos. Este proceso inició la redacción de un acuerdo de sociedad de cooperación que define las áreas de colaboración en el nivel estratégico. La OACI está forjando los detalles tácticos mediante su participación en reuniones de grupos de logística mundial y por países.

Con la experiencia adquirida durante la crisis japonesa y a la luz de la participación más amplia de la OACI en el Grupo de trabajo *ad hoc* sobre transporte, la Organización propuso una enmienda al Plan conjunto para la gestión de emergencias radiológicas a fin de favorecer una participación más vigorosa de las autoridades de transporte modal internacional. Esta solicitud fue aceptada y la OACI actualmente redacta una propuesta y las atribuciones para el Grupo de trabajo permanente sobre transporte del Comité Interinstitucional sobre Emergencias Radiológicas y Nucleares. La Organización también está revisando el acuerdo de cooperación vigente con el Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA).

La OACI instó también a la creación del Comité interinstitucional sobre transporte para considerar los medios de aumentar el grado de preparación y respuesta de todo el sector del transporte para la gestión de crisis.

Está en curso el establecimiento de una nueva Oficina de gestión de riesgos de aviación, dirigida conjuntamente con el Departamento de Protección y Seguridad del Sistema de las Naciones Unidas.

Cenizas volcánicas

Marco de gestión de riesgos de seguridad operacional

En respuesta a la importante perturbación en el transporte aéreo que siguió a la erupción del volcán Eyjafjallajökull en abril y mayo de 2010, el Grupo especial internacional sobre cenizas volcánicas (IVATF) adelantó la elaboración de un marco de gestión de los riesgos de seguridad operacional a fin de mitigar los peligros que crean las cenizas volcánicas en la atmósfera. Esto complementó la labor iniciada por el Grupo de operaciones para vigilancia de volcanes en las aerovías internacionales (IAVWOPSG). Se hicieron varias mejoras al sistema de

vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales, disposiciones de apoyo entre otras.

Equipo para enfrentar el desafío de las cenizas volcánicas

En septiembre, la OACI realizó una reunión del Equipo para enfrentar el desafío de las cenizas volcánicas (VACT) integrado por funcionarios superiores de diversos Estados interesados y organizaciones internacionales. El VACT dio su apoyo a varios principios, incluidos los relacionados con circunstancias en que debería cerrarse el espacio aéreo, y convino en aumentar las actividades de relaciones públicas con las partes interesadas para mejorar la observación y los pronósticos sobre cenizas volcánicas a partir de una base mundial más completa, en apoyo de la vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW) de la OACI.

Coordinación regional de la seguridad operacional

Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación

El concepto de grupo regional de seguridad operacional de la aviación (RASG), aprobado por el Consejo de la OACI en 2010, para fin de año estaba implantado en tres Regiones: Asia/Pacífico, Américas y Oriente Medio.

Arreglos de cooperación para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos (CAPSCA)

Al programa CAPSCA, iniciado en 2010, se agregaron 19 Estados. La red CAPSCA cuenta ahora con 61 Estados y desempeñó un papel importante en la respuesta de la aviación al accidente de la central de energía atómica de Fukushima Daiichi, en marzo. CAPSCA fue fundado principalmente por el Fondo Central de las Naciones Unidas de Acción contra la Gripe (CFIA), administrado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. El CFIA termina en 2012 y se necesitará una fuente de recursos alternativa.

Organizaciones regionales de seguridad operacional

En la Sede de la OACI se celebró en octubre un Simposio sobre organizaciones regionales de seguridad operacional (RSO), al que asistieron todas las partes interesadas en el establecimiento y la gestión de organizaciones regionales de supervisión de la seguridad operacional (RSOO). Se está elaborando un nuevo plan con respecto a las RSO, un elemento clave del cual se obtendrá más orientación sobre recursos sostenibles para el establecimiento y mantenimiento de las RSOO. Los mecanismos de financiación para asegurar la sostenibilidad a largo plazo de las RSOO irán acompañados de un sistema destinado a evaluar las capacidades de las RSO para alcanzar los resultados establecidos y satisfacer las expectativas de los respectivos Estados miembros.

Se preparó y publicó la segunda edición del *Manual de vigilancia de la seguridad operacional — Establecimiento y gestión de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional* (Doc 9734, Parte B).

Red de colaboración y asistencia en seguridad operacional

Durante la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional de la OACI, celebrada en marzo de 2010, se formuló una propuesta para crear un grupo a fin de facilitar la transparencia y compartir información. Sobre esta base, se formó la Red de colaboración y asistencia en seguridad operacional (SCAN) que ha de servir para facilitar y coordinar el intercambio de información relacionada con la seguridad operacional respecto a los proyectos y actividades de asistencia técnica y financiera. La SCAN proporciona un nuevo canal de comunicaciones para discusiones entre donantes y proveedores de asistencia respecto a proyectos en curso y necesidades de planificación para futuras iniciativas de asistencia. La SCAN ayuda a vincular donantes con proyectos dignos de atención y permite que los donantes potenciales analicen dónde es necesaria la asistencia. Esto hace que los donantes y proveedores de asistencia eviten una duplicación de esfuerzos costosa y que requiere mucho tiempo.

En la SCAN participan puntos de contacto de organismos de gobierno, grupos regionales, fabricantes, instituciones financieras y organizaciones de aviación que proporcionan asistencia técnica o financiera relacionada con la aviación civil. La OACI actualmente compila una lista de programas de asistencia y proyectos de asistencia propuestos que necesitan financiación, basándose en un análisis de datos relacionados con la seguridad operacional provenientes de diversas fuentes. La OACI trabaja con los Estados para elaborar planes de acción a fin de corregir las deficiencias en la supervisión de la seguridad operacional mediante el análisis basado en los riesgos. Los resultados de estos análisis y la información sobre oportunidades de asistencia se comparten a través de la red SCAN. La información sobre proyectos de asistencia técnica y financiera la proporcionaron los Estados por medio de la SCAN y el lanzamiento de un sitio web SCAN.

Plan de ejecución regional integral para África

En enero de 2011, las actividades relacionadas con el Plan AFI que antes se ejecutaban a través del Programa de ejecución integral AFI (ACIP) para la seguridad operacional en África se integraron completamente en el programa de trabajo de las Oficinas regionales de Dakar y Nairobi. Se avanzó bien con respecto al apoyo directo a los Estados a través de los equipos de seguridad operacional de las Oficinas regionales (ROST) y a la elaboración y ejecución de planes de acción adaptados a las necesidades de los Estados, en particular los relacionados con la Junta de examen de los resultados de las auditorías (ARRB) o con problemas significativos de seguridad operacional. Los planes que se habían elaborado se sometieron a los Estados.

El Plan de inspección cooperativa AFI, encabezado por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) y apoyado por la OACI, fue lanzado con misiones de

asistencia a los Estados con problemas significativos de seguridad operacional.

La tercera Conferencia Panafricana de coordinación de la instrucción, organizada por el Plan AFI de la OACI se celebró en Sudáfrica, en agosto. La Conferencia adoptó un marco para armonizar la instrucción en la Región AFI, que consiste en: directrices básicas y un plan de ejecución para la creación de la Asociación africana de instrucción en aviación; designación de centros de excelencia; establecimiento de una junta africana de acreditación de la instrucción en aviación; un proyecto de política regional de instrucción; y requisitos para un sistema africano común de acreditación en instrucción de aviación.

La octava reunión del Comité directivo del Plan AFI se realizó en la Sede de la OACI en octubre. Participantes de alto nivel examinaron el progreso realizado en cuanto a alcanzar los objetivos del Plan AFI y formularon recomendaciones para hacer ajustes en el futuro a medida que la OACI, las organizaciones regionales y los Estados de la Región AFI continúen trabajando en colaboración para enfrentar los retos del continente en materia de seguridad operacional, inspección y personal especializado. El programa de trabajo del Plan AFI para 2012 fue aprobado por el Consejo en noviembre de 2011.

Proyectos y actividades de cooperación técnica

Durante 2011, un total de 82 proyectos nacionales y 29 proyectos regionales de cooperación técnica contribuyeron para mejorar la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo. Entre los logros principales de este período se incluyen:

Región África-Océano Índico (AFI)

- preparación de especificaciones técnicas para la construcción de pistas en un Estado;
- continuación de la asistencia para el establecimiento y las operaciones de la Organización de supervisión de la seguridad operacional de la aviación del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGASOO) y la Agencia de investigación de accidentes del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGAIA);
- asistencia en la implantación del GNSS en 13 aeropuertos;
- establecimiento de un sistema de otorgamiento de licencias al personal para una CAA;
- asistencia en el establecimiento de un puente aéreo entre dos ciudades para el Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz (DOMP) de las Naciones Unidas;
- instrucción para inspectores de seguridad operacional en materia de certificación de aeródromos y seguridad operacional, e inspecciones de seguridad de vuelo;

- instrucción en el país en materia de transporte de mercancías peligrosas por vía aérea y mantenimiento de aeronaves; y
- continuación de la asistencia para la elaboración de legislación básica de aviación civil para un grupo de Estados.

Región Asia y Pacífico (APAC)

- continuación de la asistencia a 24 Estados y a las Regiones Administrativas Especiales (RAE) en materia de supervisión de la seguridad operacional a través de tres Programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) regionales y proyectos por países, que incluyen asistencia técnica a Estados miembros para la resolución de problemas significativos de seguridad operacional, deficiencias identificadas mediante el USOAP y otras cuestiones relacionadas con la seguridad operacional;
- continuación de la asistencia a 16 Estados y las RAE en materia de medicina aeronáutica, a través de los CAPSCA que procuran mitigar los riesgos derivados de emergencias de salud pública que afectan al sector de la aviación civil, por medio de seminarios e instrucción en el trabajo para planificar la preparación en caso de pandemia y evaluaciones de aeropuertos sobre el tema;
- asistencia a 11 Estados y las RAE para mejorar los procedimientos de vuelo (FPP) mediante la preparación de documentos y cursos de instrucción;
- asesoramiento técnico y operacional respecto a la reconversión y el remplazo de sistemas CNS para la administración de un aeropuerto;
- refuerzo de la capacidad de supervisión de la seguridad operacional en los ámbitos de aeródromos, seguridad de vuelo y servicios de navegación aérea para una administración de aviación civil;
- revisión de reglamentos y procedimientos de la DGCA para las direcciones de aeropuertos, navegación aérea, aeronavegabilidad y operaciones en un Estado;
- instrucción en cursos relacionados con la seguridad operacional (GNSS, control y aproximación radar, SMS, inspectores de ingeniería de supervisión de la seguridad operacional) por medio del Programa de instrucción para países en desarrollo;
- realización de estudios sobre CNS/ATM y mantenimiento de aeronaves para un Estado;

- adquisición de vehículos de extinción de incendios para tres aeropuertos;
- adquisición de un sistema de radar primario y secundario, tres Doppler VOR/DME y dos ILS/DME para un Estado; y
- adquisición de varios sistemas de pistas y navegación aérea para la administración de un aeropuerto.

Región del Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)

- continuación de la asistencia a siete Estados para el fortalecimiento y la modernización de sus autoridades de aviación civil;
- evaluación de la administración de aviación civil de un Estado;
- establecimiento de una junta de investigación de accidentes independiente dentro de la autoridad de aviación civil de un Estado recientemente establecida;
- asistencia a tres Estados por medio de la contratación de expertos internacionales y profesionales nacionales a fin de mantener la capacidad y el nivel necesarios para la supervisión de la seguridad operacional;
- asistencia en la implantación de los SMS y SSP en dos Estados;
- preparación del plan general para un aeropuerto;
- evaluación de los servicios de navegación aérea de un Estado;
- mejoramiento de los servicios de tránsito aéreo para la implantación de un sistema ATM en un Estado;
- asistencia en el análisis e identificación de obstáculos y peligros para la navegación aérea en dos aeropuertos internacionales;
- adquisición de equipos tales como pasarelas telescópicas, repuestos para sistemas de manipulación del equipaje y provisión de apoyo técnico y mantenimiento;
- adquisición de un sistema de radar primario para un Estado;
- construcción de tanques de agua y combustible para responder al aumento de las operaciones en un aeropuerto internacional;
- continuación de la asistencia en la armonización de los reglamentos latinoamericanos (LAR) y los procedimientos conexos para 12 Estados;
- gestión de reuniones regionales de expertos técnicos;

- gestión de actividades de supervisión y certificación multinacionales, programas de instrucción de 12 Estados y apoyo técnico en disciplinas relacionadas con la seguridad operacional;
- continuación de la gestión, en nombre de 14 Estados miembros, de una terminal de abertura muy pequeña (VSAT) y administración del segmento satélite en apoyo de servicios de telecomunicaciones aeronáuticas dentro de la Región;
- elaboración de planes de acción dirigidos a implantar la PBN en ruta (RNAV 5); áreas terminales y aproximación; gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM); mejoramientos de la capacidad CNS; interconexión de ATM automatizada en centros de control de área; e interconexión de sistemas de tratamiento de mensajes ATS (AMHS), con la participación de 9 Estados; y
- asistencia al equipo de rescate de una misión de las Naciones Unidas.

Región Europa y Oriente Medio (EUR/MID)

- elaboración continua de normas, procedimientos y programas de largo plazo para los Estados en materia de seguridad operacional para gestión, supervisión de la seguridad de vuelo, operaciones y mantenimiento de instalaciones y servicios aeroportuarios;
- fortalecimiento y modernización de las administraciones de aviación civil de dos Estados;
- asistencia en la implantación de la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación en el Oriente Medio;
- examen del informe de una misión de recolección de datos para la reestructuración del espacio aéreo de un Estado y la reconversión de sus diferentes redes de telecomunicaciones;
- realización de un estudio aeronáutico sobre superficies limitadoras de obstáculos para la preparación de áreas de protección en las cercanías de un aeropuerto; y
- cursos de instrucción sobre una amplia variedad de temas relacionados con la seguridad operacional para los Estados del Golfo.

Objetivo estratégico B: SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN



SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

En 2011, la OACI se concentró en fomentar la aplicación de la Declaración sobre seguridad de la aviación de la Asamblea de la OACI mediante iniciativas de políticas para reforzar el marco mundial de seguridad de la aviación, auditorías para determinar los problemas de seguridad de la aviación en los Estados miembros y una estrategia perfeccionada de asistencia y creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación.

Progreso regional en la aplicación de la Declaración sobre seguridad de la aviación de la OACI

Con objeto de intensificar la cooperación entre los Estados y facilitar la aplicación de la Declaración sobre seguridad de la aviación adoptada por el 37º período de sesiones de la Asamblea, la OACI planificó una serie de conferencias regionales sobre seguridad de la aviación en todas las regiones del mundo. Las conferencias de 2011, celebradas sucesivamente en Nueva Delhi, Dakar y Moscú, concluyeron con la adopción de declaraciones conjuntas sobre el fortalecimiento de la seguridad de la aviación dentro de las respectivas regiones. Los participantes informaron sobre diversas medidas encaminadas a fortalecer la seguridad de la aviación de conformidad con la mencionada declaración y participaron activamente en mesas redondas en que se analizaron problemas conexos. Las reuniones destacaron las posibilidades de colaboración futura para tratar los problemas de seguridad de la aviación. Si bien se tuvieron en cuenta las diferencias regionales, las conferencias AVSEC permitieron alcanzar un consenso respecto a prioridades críticas de seguridad de la aviación y cuestiones que se examinarán en la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación, de alcance mundial, en septiembre de 2012.

Fortalecimiento y armonización de los métodos relativos a la seguridad de la aviación

Una amplia gama de novedades en la esfera de la reglamentación contribuyó al fortalecimiento del marco de la seguridad de la aviación y la armonización de los métodos relativos a la seguridad de la aviación por los Estados, la OACI y otras partes interesadas, como se indica a continuación.

La Enmienda 12 del Anexo 17 — *Seguridad*, con aplicación a partir de julio, abarcaba nuevas y reforzadas disposiciones sobre seguridad de la aviación, incluidas medidas más severas relativas a la seguridad de la carga aérea y el requisito de aplicar la inspección y otros controles de seguridad a categorías de personas que no sean los pasajeros. En la enmienda se destaca la necesidad de que los Estados apliquen medidas de seguridad según un método basado en los riesgos.

Durante su 22ª reunión, celebrada en Montreal en marzo, el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación examinó la manera de mejorar el marco mundial de las políticas relativas a la seguridad de la aviación, a la luz de la amenaza continua para la aviación civil, y estableció nuevos grupos de trabajo para examinar la seguridad de la carga aérea y la cuestión de la inspección obligatoria del personal.

Con objeto de facilitar y mejorar la aplicación, por los Estados, de las disposiciones del Anexo 17, incluidas las que se introducían con la Enmienda 12, se distribuyó una edición revisada del *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973, distribución limitada), cuyo título anterior era *Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita*. La octava edición reúne en un solo documento completo los cinco volúmenes de la edición anterior, mejorando así su utilización y eficacia. Entre otras cosas, proporciona a las autoridades de seguridad de la aviación mejor orientación sobre seguridad de la cadena de suministro de la carga, factores humanos y arreglos relativos al control de seguridad único.

A la luz de la amenaza cambiante y la necesidad de que los Estados apliquen medidas basadas en la evaluación de riesgos, la OACI inició la elaboración de un nuevo instrumento de evaluación de riesgos conocido bajo el nombre de Estado del contexto de riesgo. El documento en evolución proporcionará a los Estados una descripción más precisa de la amenaza y el entorno de riesgo, así como un método para preparar sus propias evaluaciones nacionales de riesgos.

A raíz de las inquietudes formuladas por los Estados respecto a la norma del Anexo 17 en que se exige la inspección de personas que no sean los pasajeros, un grupo de trabajo del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación convino en junio en enmiendas distintas que el grupo examinará en 2012. A este respecto, se elaboró una definición de las zonas vulnerables de un aeropuerto que exigen dicha inspección, así como textos de orientación para aplicar las medidas correspondientes.

La OACI y la Organización Mundial de Aduanas (OMA) intensificaron su cooperación para hacer frente a las amenazas a la seguridad de la carga aérea en el mundo y mejorar la facilitación para la carga. En junio, ambas organizaciones concertaron un Memorando de acuerdo para armonizar la elaboración de políticas, normas y textos de orientación de la OACI y la OMA relativos a la seguridad de la carga aérea, teniendo en cuenta las aportaciones de socios tales como la *Global Express Association* (GEA), la Unión Postal Universal (UPU) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA).

Como parte de las medidas encaminadas a mejorar la orientación a los Estados sobre el reforzamiento de la seguridad de la carga, la OACI inició la elaboración de un concepto de carga de elevado riesgo. Se instó también a los Estados a elaborar programas de seguridad de la cadena de suministro en que se estableciera una distinción entre carga de elevado riesgo y envíos tradicionales e implantar métodos apropiados de inspección de la carga de elevado riesgo.

La OACI asumió un papel de liderazgo en la elaboración de especificaciones para un futuro puesto de inspección de pasajeros y procedimientos perfeccionados que permitirán lograr los objetivos de seguridad de la aviación reduciendo al mínimo las repercusiones en las operaciones. En colaboración con el Grupo técnico asesor de la próxima generación de procesos de inspección (TAG/NGen), recientemente creado, la Secretaría está coordinando las medidas mundiales para definir conceptos relativos a los puestos de inspección del futuro en colaboración con los socios estatales y de la industria. El TAG/NGen se reunió por primera vez en París en diciembre.

Un grupo de estudio se reunió en diciembre para examinar la orientación sobre la implantación armonizada de tecnologías de inspección para la detección de explosivos en líquidos, aerosoles y geles (LAG). Elaboró principios generales para asegurar un método armonizado respecto a los LAG y recomendó que se elaborara una lista de requisitos mínimos mutuamente reconocidos de inspección para los LAG, que sería mantenida por los Estados y las partes interesadas de la industria.

El número de miembros de la red de puntos de contacto (PoC) AVSEC pasó de un total de 172 en 2010 a 183 Estados y dos RAE. En junio se sometió a prueba el sistema de la red de comunicaciones utilizada para transmitir información sobre amenazas inminentes, así como orientación sobre contramedidas, confirmando su eficiencia y eficacia.

La OACI lanzó una plataforma basada en la web llamada AVSECPaedia para alentar a los Estados a que intercambien información confidencial sobre tecnologías y técnicas de inspección; está en curso la preparación de una versión perfeccionada de AVSECPaedia dotada de una mejor función de búsqueda y una interfaz de fácil utilización.

Programa de facilitación

El Consejo adoptó la Enmienda 22 del Anexo 9 — *Facilitación*, que contiene normas y métodos recomendados (SARPS) sobre reglamentos de control fronterizo en materia de aduanas, inmigración, sanidad y cuarentena. En la enmienda se tienen en cuenta las dificultades relacionadas con la facilitación, experimentadas por los Estados, así como las de la industria de transporte aéreo y los viajeros por vía aérea. En la misma se refuerzan también los SARPS relativos a los programas de información anticipada sobre los pasajeros (API), obligando a los Estados a que apliquen normas internacionales que garanticen la uniformidad mundial en el intercambio de datos sobre pasajeros. En abril, una versión revisada de las directrices sobre API, elaborada en colaboración con la OMA y la IATA, se introdujo en el sitio web público de la OACI accesible en <http://www.icao.int/Security/FAL/Pages/Publications.aspx>.

En la Enmienda 22 se recomiendan también medidas que los Estados deberían adoptar para asistir a los viajeros por vía aérea cuyos vuelos son interrumpidos como resultado de situaciones de fuerza mayor. El Consejo también adoptó una amplia revisión de las disposiciones del Anexo 9 relativas a la sanidad, encaminadas a asistir a los Estados a prepararse para los brotes de enfermedades transmisibles (tales como H1N1, SRAS y gripe aviaria) que plantean riesgos de salud pública o emergencias de salud pública de alcance internacional. Por último, con objeto de que las autoridades aduaneras y el sector comercial puedan adaptarse al nuevo entorno de seguridad para la carga, a raíz de los acontecimientos de septiembre de 2011, en la Enmienda 22 figuran nuevas disposiciones destinadas a armonizar los procedimientos conexos de facilitación y seguridad y las prácticas adoptadas por los Estados y los organismos de reglamentación, tales como la OMA.

Programa de documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM)

A finales de año, únicamente seis Estados miembros no habían emitido pasaportes de lectura mecánica (PLM) de conformidad con el Anexo 9. Algunos de ellos habían iniciado proyectos que les permitirían emitir PLM en el futuro próximo. (El 1 abril de 2010 era la fecha límite para expedir PLM que se ajustaran a las disposiciones de la OACI). Además, la OACI ofreció su asistencia a cinco Estados que habían emitido PLM que no satisfacían plenamente las especificaciones contenidas en la publicación *Documentos de viaje de lectura mecánica* (Doc 9303).

Actualmente, 93 Estados miembros emiten pasaportes electrónicos y otros 21 anunciaron planes para hacerlo en un plazo de dos años. Como parte de su procedimiento de gestión fronteriza, 56 Estados utilizan datos biométricos.

En diciembre se inició un proyecto de asistencia de tres años para las Américas, organizado con el Comité interamericano contra el terrorismo (CICTE) de la Organización de Estados Americanos (OEA). Dicho proyecto abarca varios seminarios prácticos subregionales, evaluaciones de brechas, misiones de elaboración de proyectos y evaluaciones de resultados de proyectos.

Se prestó asistencia a 24 Estados y organizaciones internacionales para la implantación de DVLM. Entre las principales actividades de creación de capacidades figuran las siguientes:

- proyecto de asistencia para México (coordinado con el Programa de cooperación técnica de la OACI) para analizar el mecanismo de emisión de pasaportes de México y verificar su conformidad con el Doc 9303;
- asistencia a Uzbekistán, en cooperación con la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE), en materia de implantación de un proyecto de pasaportes-e; y
- asistencia a Nepal a fin de verificar la conformidad de sus PLM con el Doc 9303.

En coordinación con el Programa de cooperación técnica, el programa DVLM asistió a Ecuador, Lesotho, México y la Oficina de Laissez-Passer de las Naciones Unidas para implantar nuevos proyectos de creación de capacidades.

En septiembre se celebró en Montreal el séptimo simposio y exposición sobre los documentos de viaje de lectura mecánica de la OACI, los datos biométricos y las normas de seguridad, que se concentró en la función de los DVLM y los controles fronterizos para la lucha contra el terrorismo y los crímenes transfronterizos y su prevención. Constituyó una preocupación importante para numerosos participantes la falta de recursos en varios Estados para satisfacer los requisitos de la OACI relativos a los DVLM y establecer sistemas eficaces de gestión de la identidad.

Se celebraron en Qatar y Singapur seminarios regionales sobre DVLM, datos biométricos y seguridad fronteriza. Además de la promoción de las mejores prácticas para los procedimientos conexos, dichos seminarios destacaron la importancia del Programa DVLM para las medidas actuales de prevención de los movimientos transfronterizos de terroristas y otros elementos criminales.

Programa de Directorio de claves públicas

Cinco nuevos participantes — Bulgaria, Hungría, Luxemburgo, Noruega y Suecia — se adhirieron al Directorio de claves públicas (DCP) durante el año, con lo que el número de participantes alcanzó un total de 30 Estados y territorios. Creado en 2007 para simplificar y modernizar el intercambio de información sobre pasaportes-e, el DCP constituye un régimen de cooperación común para la seguridad de los pasaportes, al alcance de todos los Estados miembros. Como medio para detectar la alteración de pasaportes o su imitación fraudulenta o el uso de pasaportes robados por impostores, constituye una posible medida de seguridad sumamente eficaz. Habiendo observado la diferencia entre el número de Estados que emiten pasaportes-e y el de participantes en el DCP, la junta de este último destacó que la emisión de pasaportes-e y la participación en el DCP deben correr parejas, como se recomienda en el Anexo 9.

La OACI renegó el contrato con Netrust, operador del DCP. En virtud del nuevo contrato, la tarifa de este último se reducirá cuando el DCP cuente con 31 participantes activos.

Se realizaron dos seminarios prácticos durante simposios DVLM para fomentar la participación en el DCP, destacándose la importancia de la adhesión de los Estados, lo que reforzará la seguridad y fiabilidad de los pasaportes-e de cada Estado.

Implantación del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación

El Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP), creado en 2002, sigue siendo un elemento clave de la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación. El segundo ciclo de auditorías del USAP,

iniciado en enero de 2008, se concentra en determinar los problemas de seguridad de la aviación en los Estados miembros de la OACI, formulándose recomendaciones para su solución y proporcionando asistencia *in situ*.

Los equipos de la OACI llevaron a cabo 35 auditorías en 2011, con lo que el número total de auditorías del segundo ciclo alcanzó 129 (que incluye 128 Estados miembros y una RAE). Dicho ciclo debería concluir a finales de 2013. En la Figura 5 se indican los resultados globales de las auditorías en relación con la aplicación de los elementos críticos de un sistema de supervisión de la seguridad de la aviación. Respecto al futuro, se creó un grupo de estudio de la Secretaría para formular propuestas sobre la evolución del USAP después del actual ciclo de auditorías, o sea, a partir de 2013.

Además de las auditorías, se dictó en Montreal un curso de instrucción y certificación para auditores USAP. Los auditores USAP actuaron también como observadores durante un curso de instrucción sobre la carga para inspectores de seguridad de la aviación de la Unión Europea y durante una inspección de la Comisión Europea. Además, participaron en dos misiones de asistencia en materia de seguridad de la aviación.

Durante el año, se determinó la existencia de ocho problemas significativos de seguridad de la aviación (SSeC) en relación con cinco Estados, durante auditorías USAP en el marco del mecanismo aprobado por el Consejo en febrero de 2010. Se han resuelto posteriormente cinco de ellos, como lo han confirmado misiones de validación USAP.

Los Estados miembros y las organizaciones regionales siguieron proporcionando apoyo valioso a la OACI mediante la adscripción de auditores USAP a corto o largo plazo. Fueron objeto de adscripción a largo plazo cuatro expertos de Canadá, Estados Unidos, Francia y Suiza. Además, el elenco del USAP comprende a expertos de 63 Estados miembros y dos organizaciones regionales que actúan como miembros de equipos de auditoría del USAP con adscripción a corto plazo.

Asistencia y cooperación internacionales

Considerando su mandato de dirigir y apoyar las medidas mundiales encaminadas a establecer regímenes y sistemas de supervisión de la seguridad de la aviación civil, la OACI siguió estableciendo asociaciones con Estados, organizaciones, la industria y otras partes interesadas con miras a mejorar la coordinación de las medidas de asistencia en el mundo entero. La Organización proporcionó también a los Estados miembros que lo necesitaban asistencia y orientación, así como cursos de instrucción y seminarios prácticos sobre seguridad de la aviación normalizados y adaptados.

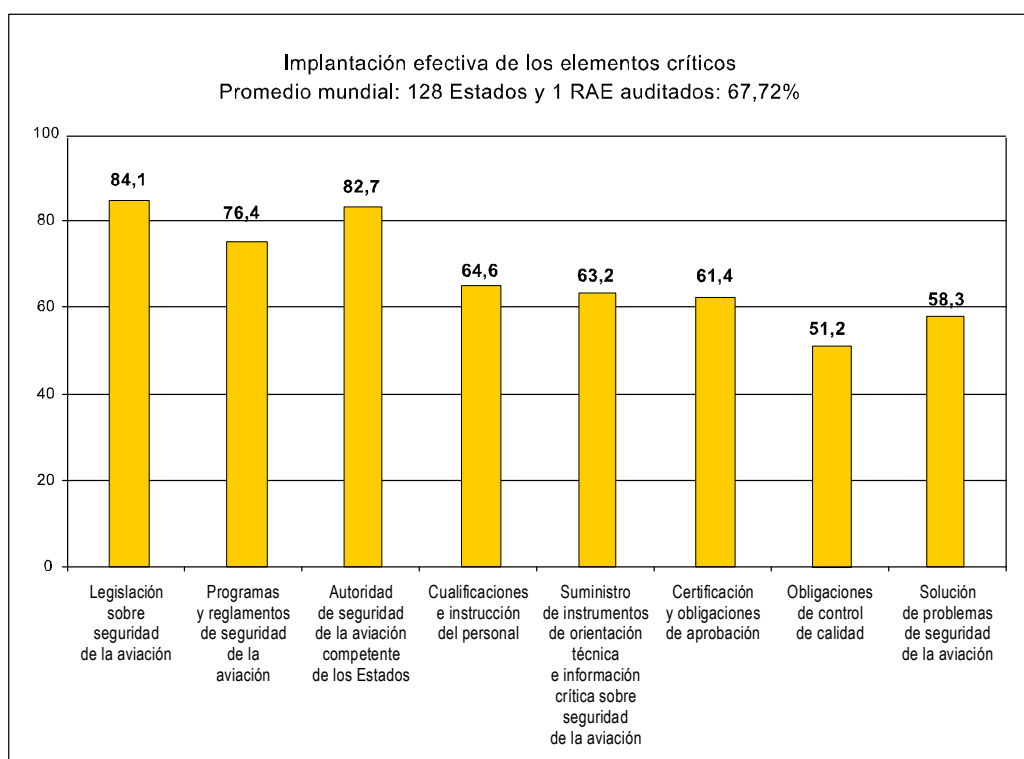


Figura 5. Resultados globales de las auditorías — Nivel de implantación de los elementos críticos de un sistema de supervisión de la seguridad de la aviación

En el marco de su Programa de apoyo a la implantación y desarrollo — Seguridad de la aviación (ISD-SEC), la OACI llevó a la práctica, en todos los sectores de la Organización, una nueva estrategia en que se prevé un método más uniforme y coordinado para las actividades de asistencia y creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación. En virtud de dicho enfoque, se toman medidas para asegurarse de que las actividades ISD-SEC abarcan proyectos del Programa de cooperación técnica. Se prepararon e iniciaron planes de mejoras amplias para Estados miembros en el caso de cinco Estados y una organización regional. En dichos planes se describe la asociación entre el Estado miembro o región y la OACI, y se asegura que los recursos se atribuyen debidamente y se utilizan para lograr los objetivos convenidos. Se prepararon dos planes de mejoras a raíz del examen de las necesidades de los Estados en materia de seguridad de la aviación.

A nivel regional, las actividades abarcaron la participación en reuniones de organismos regionales, tales como el Grupo regional sobre seguridad de la aviación y facilitación de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (AVSEC/FAL/RG) y la OACI, que establece prioridades para normalizar las prácticas de seguridad de la aviación en toda la región y mejorar las medidas de creación de capacidades. Además, se organizaron, para 27 Estados de las

Regiones Norteamérica, Caribe y Sudamérica, programas de instrucción regional con asistencia financiera de Estados donantes. Se prevé que dichos programas de instrucción continúen hasta finales de 2013.

Instrucción en seguridad de la aviación

Siguió siendo un elemento importante del programa ISD-SEC la elaboración de material didáctico en seguridad de la aviación y la supervisión de una red de centros de instrucción afiliados a la OACI. En octubre, una reunión del Grupo de trabajo sobre instrucción en seguridad de la aviación, de la OACI, analizó la preparación de material didáctico sobre factores humanos y seguridad de la carga aérea, así como la actualización de los conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP) existentes. Están actualmente a la venta siete ASTP: básico, carga, gestión de crisis, ejercicio, instructores, gestión e inspectores nacionales.

Se añadieron a la red mundial de 23 ASTC supervisados y aprobados por la OACI tres nuevos centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) situados en Doncaster (Reino Unido), México, D.F. y Nueva Delhi. Entre otras actividades, dichos centros organizaron 25 cursos y seminarios prácticos patrocinados por la OACI para 495 especialistas en seguridad de la aviación. Se certificó a otros 33 instructores de todas las regiones en respuesta a la demanda creciente de instrucción en seguridad de la aviación, con lo que el número total de instructores certificados ascendió a 211.

La OACI siguió apoyando el curso de gestión profesional (PMC) ofrecido por la Universidad Concordia de Montreal, un programa basado principalmente en la web, que proporciona nuevas aptitudes de gestión al personal de gestión de la seguridad de la aviación. A finales de año, 384 participantes procedentes de 81 Estados habían obtenido el certificado PMC, en comparación con 317 participantes procedentes de 75 Estados en 2010.

Proyectos e iniciativas de cooperación técnica

Se contó con 17 proyectos de cooperación técnica y cuatro proyectos regionales activos que permitieron a administraciones de aviación civil y aeropuertos internacionales mejorar sus sistemas de seguridad de la aviación. Entre los principales logros durante el período figuran los siguientes:

Región Asia y Pacífico (APAC)

- asistencia continua a 24 Estados y regiones administrativas en la esfera de la seguridad de la aviación mediante el programa cooperativo de seguridad de la aviación (CASP) regional, incluida asistencia técnica a Estados miembros y administraciones para corregir deficiencias y otras constataciones relacionadas con la seguridad de la aviación determinadas mediante el USAP; y

- revisión de los reglamentos y procedimientos de la Dirección General de Aviación Civil para una dirección de operaciones y seguridad de la aviación en un Estado.

Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)

- realización de un seminario internacional sobre facilitación, con participación de 18 Estados;
- realización de un seminario internacional sobre la planificación respecto a acontecimientos importantes que afecten a la aviación civil, con participación de 14 Estados;
- realización de un seminario internacional sobre planificación, promoción y gestión de infraestructuras para la carga en los aeropuertos, con participación de 13 Estados;
- asesoramiento en aspectos de los DVLM-e y plan de acción para implantar procedimientos fronterizos electrónicos y pasaportes-e en dos Estados; y
- adquisición de sistemas y equipo de seguridad, tales como televisión en circuito cerrado y detectores mediante rayos X, en dos Estados.

**Objetivo estratégico C:
PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE
Y DESARROLLO SOSTENIBLE
DEL TRANSPORTE AÉREO**

PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE AÉREO

PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

Una parte importante de la labor de la OACI relativa al medio ambiente se concentró en medidas solicitadas por el 37º período de sesiones de la Asamblea, incluida la organización de una conferencia internacional sobre biocombustibles sostenibles, la instrucción para planes de acción de los Estados y adelantos en el programa de trabajo del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP). También revistieron importancia la elaboración de nuevos instrumentos ambientales, una mejor cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas, diversas iniciativas relacionadas con el cambio climático y actividades de divulgación.

Medidas solicitadas por el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI

Planes de acción de los Estados sobre actividades de reducción de las emisiones de CO₂

La OACI ha elaborado textos de orientación y una interfaz Web para apoyar a los Estados miembros en la preparación de planes de acción para determinar las medidas más apropiadas para reducir las emisiones de CO₂ producidas por la aviación internacional y asistirlos en su aplicación. Los planes de acción permitirán a la OACI evaluar el progreso realizado por los Estados respecto al logro de las metas mundiales a las que se aspira en el sector y responder a necesidades concretas señaladas por los Estados, proporcionándoles asistencia técnica y financiera. En colaboración con sus Oficinas regionales, la OACI organizó durante el año seminarios prácticos regionales sobre planes de acción de los Estados en Bangkok, Dubai, México, D.F., Montreal, Nairobi y París. Asistieron a dichos seminarios más de 200 funcionarios procedentes de 81 Estados que representan el 92,4% de las toneladas-kilómetros de pago mundiales. Hasta la fecha, 81 coordinadores han recibido instrucción.

Combustibles alternativos sostenibles para la aviación

La OACI siguió fomentando activamente la formulación de marcos de reglamentación y financieros para asegurar la disponibilidad de combustibles alternativos sostenibles para la aviación de manera oportuna y en cantidades suficientes. Aprovechando el éxito del seminario y conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos de 2009, de la OACI, la Organización organizó un seminario práctico sobre combustibles alternativos sostenibles para la aviación

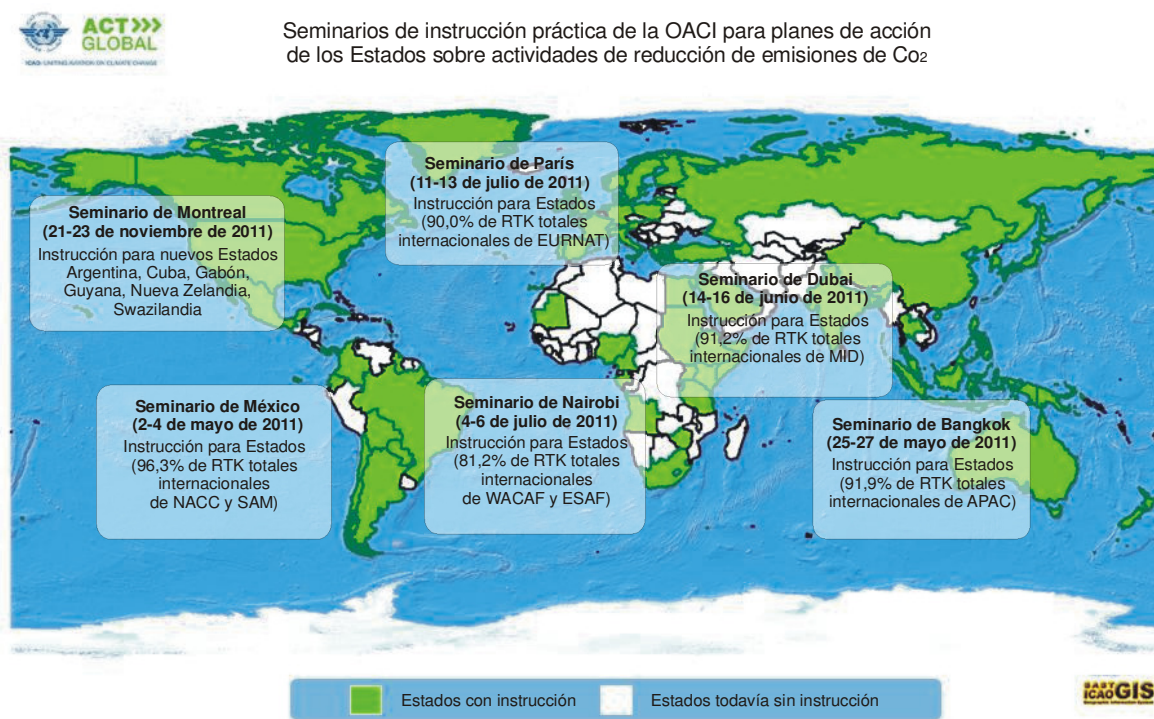


Figura 6. Seminarios regionales de instrucción práctica

(SUSTAF). Más de 230 participantes intercambiaron puntos de vista e información relativa a las actividades emprendidas a escala mundial sobre combustibles alternativos sostenibles para la aviación. Las deliberaciones se centraron en la armonización mundial de los métodos de análisis del ciclo de vida, criterios de sostenibilidad y marcos jurídicos y de reglamentación en relación con la disponibilidad de los combustibles.

Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación

El CAEP siguió avanzando hacia la finalización del programa de trabajo de su novena reunión (CAEP/9), encaminado a seguir elaborando medidas técnicas destinadas a reducir y limitar las repercusiones ambientales de la aviación.

Enmiendas del Anexo 16, Volúmenes I y II

En su 186º período de sesiones, la Comisión de Aeronavegación (ANC) examinó dos enmiendas del Anexo 16 — *Protección del medio ambiente*, Volúmenes I y II, así como las observaciones de los Estados al respecto. Las enmiendas técnicas al Volumen I estaban encaminadas a actualizar y mejorar los procedimientos de certificación y las del Volumen II abarcaban, entre una amplia gama de

actualizaciones técnicas, una nueva norma relativa a las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x). El Consejo aprobó ambas enmiendas durante su 192º período de sesiones, con efecto a partir del 17 de noviembre de 2011.

Emisiones de las aeronaves

La elaboración de una norma relativa a la certificación CO₂ de las aeronaves constituye una de las tareas más exigentes en el programa de trabajo de CAEP/9. El grupo especial CO₂ (CO₂TG), en el marco del grupo técnico de trabajo sobre emisiones, se ha concentrado en elaborar un requisito de certificación que estaría apoyado por la labor sobre sistemas métricos, procedimientos y aplicabilidad e implantación. Los análisis dieron lugar a la elaboración de diversas opciones de sistemas métricos, así como la introducción de un conjunto de datos comunes (CDS) procedentes de los fabricantes. El CO₂TG está preparando la selección de un sistema métrico único antes de dirigir su atención al procedimiento de reglamentación. El CO₂TG ha efectuado numerosos análisis técnicos y sigue trabajando para la definición técnica de una norma CO₂ en 2013.

Ruido de las aeronaves

El CAEP siguió examinando opciones para limitar o reducir el número de personas expuestas a un ruido significativo de las aeronaves, concentrándose en opciones técnicas. El grupo técnico de trabajo sobre el ruido, en colaboración con los grupos de trabajo sobre establecimiento de modelos del CAEP, sigue evaluando futuras opciones sobre normas severas respecto al ruido. La evaluación se presentará al grupo directivo del CAEP de 2012 para que la examine. En el marco de una revisión por un grupo de expertos independientes, se inició un análisis de las tecnologías más modernas de reducción del ruido. En 2012 se presentará al grupo técnico de trabajo un informe al respecto.

Instrumentos ambientales

Calculadora de reuniones ecológicas de la OACI

En el Día mundial del medio ambiente de 2007, el Secretario General de las Naciones Unidas, Ban Ki-moon, invitó públicamente al sistema de las Naciones Unidas a alcanzar la neutralidad climática, así como un carácter más sostenible. En dicha iniciativa de neutralidad climática se pide a todas las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas que reduzcan sus propias emisiones de gases de efecto invernadero, en la medida de lo posible, y hacer que sus operaciones sean más ecológicas. La calculadora de reuniones ecológicas de la OACI (IGMC) asiste a las Naciones Unidas y otras organizaciones para la gestión de sus emisiones de carbono procedentes de los viajes oficiales efectuados para participar en reuniones internacionales. El instrumento calcula el emplazamiento óptimo de una reunión teniendo en cuenta las emisiones de CO₂ producidas por los viajes por vía aérea, basándose en el número de participantes y su ciudad de origen. Aunque numerosos factores pueden afectar a la selección del lugar de una reunión, la calculadora facilita el procedimiento de

planificación y la toma de decisiones para las organizaciones que celebran reuniones internacionales. Además, con miras a reducir sus emisiones de CO₂ producidas por los viajes por vía aérea, les permite aplicar un procedimiento de planificación respetuoso con el medio ambiente.

Instrumento OACI de estimación de las economías en materia de combustible

Las mejoras operacionales pueden contribuir significativamente a reducir el consumo de combustible de aviación. Hasta ahora, sin embargo, no se contaba con ningún instrumento para asistir a los Estados que carecen de un medio automatizado para estimar, establecer modelos o notificar dichas ventajas de manera armonizada. Esta situación ha cambiado con la creación del instrumento OACI de estimación de las economías en materia de combustible (IFSET) que permite establecer la diferencia en el rendimiento de las trayectorias de vuelo basándose en el consumo de combustible antes y después de la implantación de mejoras operacionales a nivel local, regional o mundial. El instrumento permitirá a los Estados estimar de manera uniforme las economías de combustible y notificar a la autoridad nacional competente y a la OACI al respecto. Permitirá también que se modernice y actualice la infraestructura de los servicios de navegación aérea de un Estado, lo que contribuirá a la reducción de emisiones.

Cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas

La labor de la OACI en la esfera de la protección del medio ambiente, en particular las actividades relativas al cambio climático, supone la cooperación con varios otros organismos de las Naciones Unidas, en particular la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y sus grupos de trabajo. En 2011, la OACI participó en las siguientes reuniones de las Naciones Unidas:

- Grupo intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), 11º período de sesiones del grupo de trabajo III, Abu Dhabi
- 5ª reunión de la base de datos sobre emisiones (EFDB) del IPCC, Mumbai
- Comité de transición sobre el diseño de un fondo verde sobre el clima (GCF), México, D.F.
- Grupo de gestión temática (IMG), 5ª reunión sobre una gestión sostenible, Roma
- Grupo de gestión ambiental (EMG) de las Naciones Unidas, 17ª reunión, Nueva York
- Comité Ejecutivo sobre asuntos económicos y sociales (ECESA) y reunión de directivos, Ginebra
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (UNCSD), segunda reunión entre períodos de sesiones, Nueva York
- Conferencia sobre el cambio climático del CMNUCC, Bonn
- Conferencia sobre el cambio climático del CMNUCC, Ciudad de Panamá
- Conferencia sobre el cambio climático del CMNUCC, Durban, incluida la 17ª Conferencia de las Partes (COP17).

Durante la conferencia COP17, la OACI presentó un informe al Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (OSACT), así como una declaración en que se describía la evolución reciente respecto a la aviación internacional y el cambio climático. Además, la OACI y la Organización Marítima Internacional (OMI) dieron a conocer las iniciativas ambientales relacionadas con el transporte bajo el tema de “Emisiones del transporte internacional: Medidas mundiales para industrias mundiales”. En la presentación de la OACI se destacaba la aplicación de medidas concretas para lograr las metas mundiales a las que se aspira, adoptadas por el 37º período de sesiones de la Asamblea. La OACI participó también en dos reuniones paralelas: la del sistema de las Naciones Unidas, sobre medidas de reducción, y la del Fondo Monetario Internacional (FMI), sobre aspectos financieros relacionados con el clima.

Inventario del carbono e iniciativa de neutralidad climática de la OACI

Como parte de la iniciativa de las Naciones Unidas para lograr la neutralidad climática en todo el sistema de las Naciones Unidas, la OACI actualizó su inventario de carbono y estimó que la huella de carbono de la Secretaría correspondiente a 2010, utilizando el calculador de emisiones de gases de efecto invernadero del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), así como su propia calculadora de emisiones de CO₂. Se calculó que la huella total de carbono de la OACI en 2011 era de unas 6 080 toneladas de CO₂, representando los viajes por vía aérea del personal el 40% y la energía y electricidad 60%, la mayor parte de las emisiones de CO₂. La OACI participó también en las reuniones del Grupo de gestión temática (IMG) de las Naciones Unidas sobre gestión de la sostenibilidad y siguió apoyando a los miembros de este grupo pertenecientes a la Organización de las Naciones Unidas a fin de elaborar instrumentos y directrices para la preparación de inventarios de las emisiones de gases de efecto invernadero producidas por la aviación.

Actividades de divulgación y sensibilización pública

Dos ediciones (tercera y sexta) de la *Revista de la OACI* comprendían el tema del medio ambiente con reseñas, comentarios y noticias procedentes de todo el sector aeronáutico. A raíz del seminario SUSTAF, se publicó un informe sobre el progreso realizado por el sector de biocombustibles de aviación. La OACI presentó un dinámico mensaje en la reunión COP17, destacando la contribución de la aviación en todos los aspectos económicos, ambientales y sociales del desarrollo sostenible. La Organización participó también en numerosas presentaciones, sesiones de información y actividades de divulgación en todo el mundo, utilizando una variedad de banderolas, folletos, informes, prospectos y presentaciones multimedia. Entre las mencionadas reuniones figuran las siguientes:

- Simposio sobre reducción del ruido y las emisiones de las aeronaves (ANERS) 3AF/AIAA de la *Association Aéronautique et Astronautique de France* (3AF) y el *American Institute of Aeronautics and Astronautics* (AIAA), Marsella

- Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), 11^a reunión del Comité de transporte aéreo, Nairobi
- Seminario sobre aviación sostenible del Grupo de acción sobre transporte aéreo (ATAG), Río de Janeiro
- Conferencia de derecho aeronáutico, Bucarest
- Reunión general de la iniciativa comercial sobre combustibles alternativos de aviación (CAAFI), Washington, D.C.
- Cumbre *Eye on Earth Summit*, Abu Dhabi
- Reunión de expertos del G20, Washington, D.C.
- *Green Aviation Research and Development Network (GARDN) Fly Green — Making our Dreams a Reality*, Ottawa
- Conferencia de síntesis, *Sustainable Way for Alternative Fuels and Energy in Aviation (SWAFEA)*, Toulouse

Apoyo voluntario a la labor ambiental de la OACI

Francia e Italia mantuvieron su apoyo a la labor ambiental de la OACI adscribiendo a un funcionario asociado para el medio ambiente y a un funcionario profesional subalterno, respectivamente. Noruega y Chile contribuyeron también de manera voluntaria al programa ambiental.

Proyectos e iniciativas de cooperación técnica

Se contaba con 19 proyectos nacionales y cuatro proyectos regionales activos de cooperación técnica, relacionados con la protección del medio ambiente.

Región Asia y Pacífico (APAC)

- realización de un estudio sobre operaciones con dos aeropuertos en el área metropolitana de un Estado; y
- elaboración de un pronóstico de tráfico aéreo para la región de la capital de un Estado.

Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)

- establecimiento de un equipo y contratación de 12 expertos para elaborar un plan general y un plan de actividades para un aeropuerto;
- adquisición de un deflector de chorro de reactores; y
- apoyo a un Estado para ampliar aeropuertos y consolidar la ciudad como centro importante de transporte aéreo internacional.

DESARROLLO SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE AÉREO

En 2011, la Organización amplió sus esfuerzos encaminados a crear un entorno favorable de reglamentación mundial para el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional. Fomentando el diálogo entre los Estados miembros y proporcionando innovadores instrumentos de datos en línea, la OACI facilitó la conclusión de acuerdos bilaterales y multilaterales de servicios aéreos, ofreciendo al mismo tiempo orientación práctica para la adopción y aplicación de políticas y prácticas encaminadas a mejorar el desarrollo sostenible de la aviación civil internacional. Los Estados miembros y la comunidad aeronáutica mundial acogieron positivamente las innovaciones que se describen a continuación.

Meteorología

La OACI supervisó una prueba de asesoramiento SIGMET este año en la región AFI y partes de la región Asia/Pacífico. Esas actividades tenían por objetivo resolver dificultades experimentadas desde hace mucho tiempo por numerosos Estados en la emisión y difusión de SIGMET.

En una reunión celebrada en marzo de 2011, el Grupo de operaciones del Sistema mundial de pronósticos de área (WAFSOPSG) convino en que ciertas presentaciones de pronósticos de nubes pasaran de la categoría de pruebas a la categoría operacional a partir de noviembre de 2013 para su utilización en la planificación previa al vuelo. Se perfeccionó también la radiodifusión del sistema de distribución por satélite (SADIS) mejorando la disponibilidad de pronósticos con datos reticulados del sistema mundial de pronósticos de área (WAFS) relativos a engelamiento, turbulencia y nubes cumulonimbus en el servicio del protocolo de transferencia de ficheros (FTP) SADIS basado en la web. Estos pronósticos facilitarán en gran medida la planificación previa al vuelo de los explotadores.

Se llevaron a cabo asimismo mejoras en la calidad de la información MET actualizando la orientación sobre sistemas de gestión de la calidad (QMS) correspondientes. Se elevó a la categoría de norma, que fue adoptada por el Consejo en 2011, surtiendo efecto a partir de noviembre de 2012, el método recomendado relativo al establecimiento e implantación de sistemas QMS para el servicio meteorológico aeronáutico. Numerosos Estados han emprendido dicho ejercicio, obteniendo algunos de ellos la certificación ISO 2000:2008.

Espectro de frecuencias aeronáuticas

Las disposiciones internacionales relativas a la gestión del espectro se actualizan durante las Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones (CMR), celebradas cada cuatro años. Las funciones aeronáuticas de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) son críticas para la seguridad operacional de las aeronaves en vuelo y exigen un acceso sin interferencias a una porción importante del espectro de radiofrecuencias disponible. El Consejo aprobó en

junio las actualizaciones a la postura de la OACI para la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de 2012 (CMR-12). La OACI siguió elaborando material de apoyo para el procedimiento CMR y realizó en París y Dakar seminarios sobre el espectro de frecuencias. Se fomentó y defendió la postura de la OACI en diversas reuniones preparatorias de la CMR organizadas por la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y organizaciones regionales de telecomunicaciones.

Gestión de la información aeronáutica

La Organización elaboró un plan para la transición del código alfanumérico tradicional hacia futuros métodos de gestión de la información a escala del sistema (SWIM).

Además de los SARPS vigentes y el plan de transición a la gestión de la información aeronáutica (AIM), todas las regiones de la OACI prepararon un plan de transición de AIS a AIM cuya implantación está en curso.

Novedades en materia de políticas sobre transporte aéreo

La liberalización de la reglamentación relativa al transporte aéreo internacional siguió evolucionando a nivel bilateral y regional. Diversos Estados concertaron nuevos acuerdos bilaterales de servicios aéreos y acuerdos de “cielos abiertos”, generalmente encaminados a introducir mayor flexibilidad respecto a designaciones, derechos de ruta, capacidad, frecuencias, compartición de códigos y tarifas. A nivel multilateral, la Organización Mundial del Comercio (OMC) prosiguió la segunda revisión del Anexo sobre los servicios de transporte aéreo del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS). La Secretaría siguió de cerca la evolución en la OMC donde continúan bajo examen propuestas para ampliar el alcance del Anexo.

Base de datos AMSA en línea

La Base de datos en línea sobre acuerdos mundiales de servicios aéreos (AMSA) fue lanzada en reemplazo del CD-ROM “Base de datos de acuerdos de servicios aéreos del mundo” (Doc 9511). La nueva base de datos contiene los textos de los acuerdos de servicios aéreos bilaterales actuales y sus enmiendas en formato PDF. También abarca resúmenes codificados de las principales disposiciones de los acuerdos de servicios aéreos bilaterales y sus enmiendas, que los Estados miembros han registrado en la OACI, así como acuerdos no registrados obtenidos de otras fuentes, tales como sitios web nacionales oficiales.

Derechos de los pasajeros

Se confirmó la tendencia general hacia la introducción de mecanismos de reglamentación encaminados a proteger a los pasajeros de las líneas aéreas, ya observada en años anteriores. En los Estados Unidos, la norma del

Departamento de Transporte encaminada a incrementar la protección de los pasajeros de las líneas aéreas, amplía los reglamentos existentes (en materia de compensación por equipaje perdido, divulgación de tarifas opcionales o límites de las demoras en la plataforma), y aumenta las multas en caso de violación. En Europa, siguió dando lugar a debates el alcance del reglamento EU 261/2004 relativo a la compensación de los pasajeros, y se adoptó la directiva de la Unión Europea sobre derechos de los consumidores, en que se prohíbe a las empresas en línea que exijan tarifas más elevadas a los consumidores que efectúan pagos mediante tarjetas de crédito.

La OACI siguió observando la evolución de los compromisos voluntarios respecto a los intereses de los consumidores, así como los reglamentos gubernamentales al respecto. En particular, se reestructuró, para mayor claridad, el Resumen de compromisos y medidas de reglamentación voluntarios, que abarca referencias a los reglamentos de protección del consumidor; además, se actualizó dicho Resumen para tener en cuenta la evolución reciente.

Facilitación de las negociaciones sobre servicios aéreos

La OACI organizó la cuarta conferencia de negociación de servicios aéreos (ICAN/2011) en Mumbai con un record de asistencia de 350 delegados procedentes de 65 Estados, así como representantes de cuatro organizaciones regionales. Durante la conferencia, tuvieron lugar más de 370 reuniones bilaterales oficiales y no oficiales, que dieron lugar a la concertación de más de 120 acuerdos y arreglos bilaterales de servicios aéreos. La conferencia coincidió con el centenario del inicio de las operaciones de la aviación comercial en la India.

Conferencia mundial de transporte aéreo

El 37º período de sesiones de la Asamblea pidió que se convocara una conferencia de transporte aéreo oportunamente durante el trienio. En junio de 2011, el Consejo seleccionó las fechas del 18 al 22 de marzo de 2013 para la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) en la Sede de la OACI en Montreal. En dicha conferencia se evaluará la situación actual y se determinará la manera de mejorar el entorno de reglamentación, fomentando al mismo tiempo el desarrollo sostenible del transporte aéreo. También se examinarán cuestiones importantes como el acceso a los mercados, la propiedad y control de los transportistas aéreos, la protección del consumidor, la competencia leal y las salvaguardias, los impuestos, los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, así como medidas para mejorar la aplicación de las políticas de reglamentación y la orientación de la OACI.

Gestión de infraestructuras

En su 194º período de sesiones, el Consejo de la OACI aprobó la versión revisada de las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por*

servicios de navegación aérea (Doc 9082), que se publicará como novena edición. La debida aplicación de los principios básicos en materia de derechos contenidos en el Doc 9082 — no discriminación, relación con los costos, transparencia y consulta con los usuarios — facilita el desarrollo sostenible de la infraestructura aeroportuaria y de navegación aérea. La OACI también revisó y actualizó siete estudios de casos sobre comercialización, privatización y supervisión económica de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), y añadió 19 casos nuevos a esta base de datos.

Derechos aeronáuticos puestos en línea por la OACI

Basándose en las *Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea* (Doc 7100), se inauguró un nuevo producto en línea llamado “derechos aeronáuticos” en que se enumeran los derechos por servicios aeroportuarios y de navegación aérea aplicados en 184 Estados.

En materia de instrucción, se dictaron tres cursos sobre derechos aeroportuarios impuestos a los usuarios, organizados en el marco del programa de acreditación profesional en gestión aeroportuaria (AMPAP), elaborado conjuntamente por la OACI y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI).

Programa de estadísticas de la OACI

La implantación y aplicación de las recomendaciones de la 10ª Reunión departamental de estadísticas (STA/10) comenzó con la emisión de la cláusula de confidencialidad para origen y destino por vuelo (OFOD), la solicitud de nombrar a coordinadores encargados de la recopilación de datos estadísticos y la difusión de una lista mundial de transportistas económicos. Se organizó en la Sede de la OACI una sesión de instrucción en el puesto de trabajo sobre estadística que permitió proporcionar a algunos Estados africanos de habla francesa experiencia práctica en la aplicación de métodos estadísticos y la utilización de formularios estadísticos. Al vigilar el desarrollo sostenible del transporte aéreo y con objeto de evaluar más eficazmente el logro de las metas a las que se aspira en materia de repercusiones de la aviación en el cambio climático, la OACI introdujo una recopilación de datos sobre combustible, por transportista aéreo, que permitirá evaluar el progreso en materia de rendimiento del combustible.

Nueva plataforma en línea sobre estadísticas de la OACI

Se elaboró la nueva plataforma en línea sobre estadísticas, ICAO DATA+, como instrumento de comparación mundial de los datos de la aviación que satisfará las elevadas normas de distribución de datos requerida por los Estados miembros, organizaciones regionales de aviación civil y usuarios externos. Se ofreció el primer módulo de ICAO DATA+, que permite el acceso a estadísticas de aviación en un nuevo entorno gráfico, facilitando la notificación de los datos, la navegación en línea y el acceso a los mismos, que tradicionalmente se

proporcionaban en forma de tablas estadísticas. Dicha plataforma de fácil uso permite a los usuarios modificar libremente la presentación gráfica de los datos, dependiendo de sus selecciones. Todos los datos recopilados mediante el programa de estadísticas de la OACI serán accesibles progresivamente mediante dicha plataforma. El primer módulo presentado abarca las estadísticas mundiales sobre tráfico de los transportistas aéreos, recopilados mediante el formulario de información de transporte aéreo A. A fin de tener acceso a la plataforma en línea, las personas deben registrarse con la OACI en el enlace siguiente: www2.icao.int/en/G-CAD.

Actividades de pronosticación

Se organizaron las reuniones del Grupo de pronósticos de tráfico África-Océano Índico (AFI TFG) y el subgrupo de pronósticos de tráfico (TF-SG) del Grupo regional Oriente Medio de planificación y ejecución de la navegación aérea (MIDANPIRG) a fin de proporcionar asistencia al Grupo regional AFI de planificación y ejecución de la navegación aérea (APIRG) y a MIDANPIRG para la elaboración de la futura planificación de los servicios de navegación aérea en sus respectivas regiones. Ambas reuniones tenían por objeto elaborar pronósticos de tráfico concentrándose en el volumen de pasajeros y los movimientos de aeronaves en el futuro, así como pronósticos de pares de ciudades y análisis de los datos de los períodos de mayor intensidad de tráfico en las respectivas FIR. Se publicaron dos informes, *Africa-Indian Ocean Regional Traffic Forecasts 2010 — 2030* (Doc 9970) y el informe de *TF SG/4* (El Cairo, 15-17 de noviembre de 2011), que se presentarán a las próximas reuniones de APIRG y MIDANPIRG, respectivamente, para que los evalúen y para la futura planificación e implantación de instalaciones de navegación aérea. Asistieron a la reunión AFI TFG 15 participantes procedentes de cinco Estados miembros africanos y una organización internacional; 16 participantes, procedentes de Estados miembros de Oriente Medio, asistieron a la reunión TF-SG.

La OACI publicó un nuevo estudio innovador, *Pronósticos mundiales y regionales para 20 años — pilotos, personal de mantenimiento, controladores de tránsito aéreo* (Doc 9956), disponible en todos los idiomas de la OACI, que proporciona a los Estados, explotadores de aeronaves y aeropuertos, proveedores de servicios de navegación aérea y organizaciones de instrucción en aviación, información sobre las consecuencias del crecimiento previsto del tráfico y de la flota en la demanda de personal aeronáutico cualificado. Se cuantifican mundialmente y por región la falta de capacidad en materia de instrucción o su exceso con objeto de asistir a los Estados en la determinación de problemas posibles y, en consecuencia, en la adaptación de su infraestructura de instrucción.

Análisis económico

Siguieron realizándose estudios sobre diferencias regionales en los aspectos económicos operacionales de las líneas aéreas internacionales. Dichos estudios siguieron constituyendo una fuente importante de datos e información para diversas tareas esenciales, entre las cuales se encuentran el análisis de los aspectos económicos de las operaciones de las líneas aéreas, la evaluación de las repercusiones de los cambios en la reglamentación y la planificación ambiental. Los resultados de estos estudios también constituyen la base del cálculo, por la agencia de prorrateo de la IATA, de los factores relacionados con los ingresos de los servicios a los pasajeros procedentes de los viajes entre líneas. En el marco de un plan similar, se realizaron análisis de tráfico y financieros para calcular la tarifa básica de transporte del correo aéreo para la Unión Postal Universal (UPU). Ambos productos generaron ingresos para la OACI.

Acuerdos de financiamiento colectivo

La Organización continuó asumiendo sus responsabilidades para la administración de los acuerdos de financiamiento colectivo con Dinamarca e Islandia de los que son partes contratantes 23 y 24 Estados respectivamente. Dichos acuerdos abarcan la provisión, en Groenlandia e Islandia, de servicios de control de tránsito aéreo, comunicaciones y meteorológicos a la aviación civil internacional en el Atlántico septentrional. A partir del 1 de enero, la administración de dichos acuerdos está a cargo de la dependencia de financiamiento colectivo, bajo la supervisión del jefe de la Sección de políticas y análisis económicos. Por invitación de las autoridades de Dinamarca e Islandia, el Comité de ayuda colectiva visitó algunas de las instalaciones financiadas colectivamente en Islandia y Groenlandia.

Apoyo voluntario a la labor de la OACI en materia de sostenibilidad

La República Popular de China apoyó la labor de la OACI relacionada con el desarrollo sostenible del transporte aéreo mediante la adscripción de un funcionario especialista en bases de datos y un funcionario de pronósticos de mercados. El programa se benefició también de la adscripción de dos estudiantes en prácticas procedentes de Francia.

ESTRATEGIAS DE IMPLANTACIÓN BÁSICAS



ESTRATEGIAS DE IMPLANTACIÓN BÁSICAS

SERVICIOS JURÍDICOS Y RELACIONES EXTERIORES

Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales

La Comisión preparatoria para el establecimiento del Fondo internacional celebró dos reuniones, la primera en Ginebra, en marzo, y la segunda en Ottawa, en junio. La Comisión continuó su labor en torno a una serie de cuestiones, entre ellas, el reglamento del Fondo internacional; la normativa relativa al período y el monto de las contribuciones iniciales al Fondo; directrices relativas al asegurador sustitutivo; directrices sobre inversión y arreglos de gobernanza financiera; directrices de indemnización y arreglos con los aseguradores con respecto al tratamiento de reclamaciones; y reglamento interno de la Conferencia de las Partes.

Se envió una comunicación a los Estados informándoles sobre lo siguiente:

- 1) la decisión del 37º período de sesiones de la Asamblea en la que se insta a los Estados a que propicien la entrada en vigor de los dos Convenios pertinentes adoptados en 2009 y se insta a los Estados que tienen expertos con la especialidad pertinente a sumarse a la labor de la Comisión preparatoria; y
- 2) la adopción en 2010 de la Resolución A37-22 de la Asamblea (*Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica*) en la que, entre otras cosas, se insta a todos los Estados a que ratifiquen lo más pronto posible los dos Convenios adoptados en 2009.

Asuntos jurídicos relacionados con pasajeros insubordinados

El Grupo de estudio de la Secretaría sobre pasajeros insubordinados, que había sido reactivado, celebró su primera reunión en Montreal en mayo y su segunda reunión, con Francia como anfitriona, en París, en octubre. El Grupo de estudio recomendó que se siguiera estudiando la posibilidad de modernizar el *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (el Convenio de Tokio) y, en particular, la cuestión de los pasajeros insubordinados. En su 194º período de sesiones, el Consejo decidió crear un subcomité del Comité Jurídico a este efecto.

Promoción de los instrumentos de Beijing

De conformidad con la Resolución A37-23 de la Asamblea, *Promoción del Convenio de Beijing y del Protocolo de Beijing de 2010*, el Consejo y la Secretaría continuaron promocionando la ratificación de los instrumentos de Beijing. En el mes de abril se organizó un seminario en Bucarest, Rumania, bajo los auspicios conjuntos de la OACI y del Grupo de rotación de Europa Central (Bulgaria, Eslovaquia, Eslovenia, Hungría, Polonia, República Checa y Rumania); se organizó otro seminario en mayo, en Tegucigalpa, Honduras, bajo los auspicios conjuntos de la OACI y la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA).

Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico)

En nombre del Consejo, en su carácter de Autoridad supervisora del Registro internacional, la Secretaría continuó siguiendo de cerca las operaciones del registro para asegurarse de que funciona eficientemente y de conformidad con el Artículo 17 del Convenio de Ciudad del Cabo de 2001. Se concertó un nuevo contrato con el Registrador como resultado de la decisión que el Consejo adoptó en su 188º período de sesiones, en octubre de 2009, de renovar el nombramiento de Aviareto Ltd. como Registrador por un segundo período de cinco años a partir del 1 de marzo de 2011.

Adhesión de Sudán del Sur al Convenio de Chicago

El 11 de octubre, la República de Sudán del Sur depositó, con el Gobierno de los Estados Unidos, su notificación de adhesión al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. La adhesión entró en vigor el 10 de noviembre, con lo cual Sudán del Sur pasó a ser el más reciente Estado miembro de la OACI elevándose el número de Estados miembros a 191.

En el sitio web de la OACI, como parte de la Colección de tratados de la Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores, figura un registro cronológico de los Estados que han ratificado o se han adherido a instrumentos multilaterales de derecho aeronáutico durante 2011, el cual contiene listas actualizadas de la condición de los instrumentos internacionales de derecho aeronáutico.

Curso de familiarización

En julio se llevó a cabo el 50º Curso de familiarización (FAM) de la OACI en la Sede de la Organización, con el apoyo financiero de la Unión Europea, con quien la OACI había suscrito un acuerdo de subvención en 2010. La finalidad del Curso FAM de la OACI es difundir lo más ampliamente posible y promover la información sobre las actividades de la Organización, especialmente entre los funcionarios de las administraciones nacionales que, en nombre de sus

departamentos, se encargan de las relaciones con la OACI o que tienen una amplia gama de responsabilidades relacionadas con la aviación civil. Los participantes son seleccionados entre los candidatos designados por sus administraciones nacionales. Asistieron al 50º Curso FAM 50 participantes de 38 Estados y de dos organizaciones intergubernamentales.

Grupo de trabajo sobre Gobernanza (Política)

Durante su 193º período de sesiones, el Consejo “pidió que el Presidente estableciera un grupo de trabajo que proporcionara orientación sobre la forma de proceder con los problemas significativos de seguridad operacional (SSC) cuando la Secretaría hubiese agotado todas las opciones para alentar mejoras” de la supervisión de la seguridad operacional de un Estado. El Presidente del Consejo asignó esta tarea al Grupo de trabajo sobre Gobernanza (Política) (WGOG). El WGOG celebró dos reuniones sobre este tema, en junio y en noviembre. Durante su 194º período de sesiones, el Consejo tomó nota del informe oral provisional del WGOG: esencialmente, se convino en considerar medios para alentar más la supervisión de los explotadores extranjeros de Estados con SSC a fin de mantener la seguridad operacional y continuar trabajando hacia el establecimiento de un proceso claro, paso a paso, que se aplicaría a todos los Estados con SSC y que pudiese adaptarse a situaciones específicas, culminando con un procedimiento enmarcado en Artículo 54 j) del Convenio de Chicago. El informe final del WGOG sobre este asunto se presentará a principios de 2012.

Comité Consultivo Tripartita para analizar cuestiones relacionadas con privilegios e inmunidades

Durante el 193º período de sesiones, el Consejo delegó en su Presidente la facultad de nombrar a un grupo de miembros seleccionados del Consejo de la OACI para que participen en las reuniones del Comité Consultivo Tripartita establecido a iniciativa del Gobierno del Canadá. La finalidad del Comité Consultivo Tripartita, que está integrado por representantes de la Oficina de Protocolo del Canadá, la Oficina de Protocolo de Quebec y la OACI, es analizar cuestiones relacionadas con los privilegios e inmunidades de los Representantes acreditados ante la OACI, así como cuestiones relacionadas con la aplicación de los acuerdos existentes o textos conexos. El Comité celebró dos reuniones, en mayo y en noviembre.

RECURSOS HUMANOS

El 31 de diciembre de 2011, 77 Estados estaban representados en la Secretaría en las categorías profesional y superior. Había 598 puestos de plantilla en la OACI, de los cuales 549 estaban financiados mediante el Presupuesto del Programa regular y 49 con cargo al Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC): se establecieron 286 puestos en las categorías profesional y superior y 312 en la categoría de servicios generales.

Un total de 43 puestos de plantilla con cargo al Presupuesto del Programa regular estaban vacantes. Esto comprende puestos vacantes en virtud del índice de vacantes, que es requisito obligatorio, y de las medidas de contratación en curso.

Al 31 de diciembre de 2011, un total de 700 miembros del personal estaba en servicio, es decir, 527 miembros del personal financiados mediante el Presupuesto del Programa regular, 71 con cargo al Fondo AOSC y 102 con fondos extrapresupuestarios.

La representación de la mujer, en general, llegó a 31% en las categorías profesional y superior. En el nivel superior, la representación de la mujer se situó en el 40% para los puestos D-2 y en el 18% para los puestos D-1. Como parte de las iniciativas de la OACI en materia de divulgación, siete mujeres cualificadas recibieron becas de instrucción de la OACI para Mujeres en la aviación internacional, y completaron su formación en las Direcciones de navegación aérea y de transporte aéreo.

Con la aplicación de la novena edición del *Código de servicio de la OACI* el 1 de enero, se introdujeron cambios en las áreas de contratación, arreglos contractuales, ética, desarrollo del personal y administración de justicia. Además, se implantó una política sobre contratistas y consultores. También se elaboró un Marco de ética que fue aprobado por el Consejo para su aplicación. Se elaboraron procedimientos para apoyar la implantación del Marco de ética que serán supervisados por el Oficial de ética recientemente nombrado.

Se estableció un mecanismo de planificación del personal, que consiste en Planes de acción de recursos humanos estratégicos e integrales para períodos trienales y anuales (HRAP) que se centran en los Objetivos estratégicos de la Organización. Estos HRAP están acompañados de directrices de aplicación detalladas, plazos para el cumplimiento de medidas y una clara definición de funciones, responsabilidades y rendición de cuentas de todos los administradores en HR y en todas las Direcciones. Este mecanismo facilitó el logro de sinergias a través de la reestructuración orgánica en la mayoría de los programas principales y oficinas en la Sede. En general, los HRAP han tenido un impacto positivo en la planificación y gestión de las actividades de planificación del personal, especialmente con respecto a la estructura orgánica y la descripción de puestos, la gestión de vacantes y la gestión de contratos.

Se reforzaron los mecanismos de evaluación y examen del Sistema de perfeccionamiento de la actuación profesional y las competencias (PACE) con el objeto de evaluar mejor y reconocer los logros, la actuación profesional y las competencias del personal. Esta mejora en el sistema de gestión de la actuación profesional tiene por objeto ayudar al perfeccionamiento de las competencias y aptitudes de los miembros del personal, y desarrollar y reforzar sus capacidades y, como resultado, las de la Organización.

El aprendizaje es una responsabilidad que comparten la Organización y los miembros del personal. La Organización brinda oportunidades y los recursos necesarios para responder a las necesidades de aprendizaje; el personal debe demostrar su compromiso y voluntad de participar en las actividades de desarrollo del personal. Este año se llevaron a cabo 59 actividades de capacitación y 663 miembros del personal recibieron capacitación en diversas especialidades, desde competencias técnicas hasta conocimientos no técnicos y desarrollo de aptitudes interpersonales, así como enseñanza de idiomas. Se inició la planificación para el desarrollo de cursos de aprendizaje electrónico que se pondrán a disposición de los interesados en la plataforma del sistema de gestión del aprendizaje de la OACI (i-Learn). Esta nueva herramienta permitirá al personal inscribirse en línea a cursos, hacer el seguimiento de su desarrollo de aptitudes y conocimientos y satisfacer sus necesidades de aprendizaje. Se introducirán gradualmente pruebas experimentales.

La Organización continuó beneficiándose de la contribución de 29 funcionarios en comisión de servicio, facilitados a la OACI en virtud de la adscripción gratuita mediante arreglos de asociación con Estados miembros y autoridades aeronáuticas. Este año, la OACI acogió a 23 nuevos funcionarios adscritos gratuitamente.

Se realizaron avances en la automatización de los procesos de recursos humanos con la introducción del sistema de contratación electrónica en línea y del módulo de gestión de licencias y vacaciones. Se simplificaron el flujo de trabajo y los procedimientos correspondientes a fin de mejorar la calidad y puntualidad de los servicios que se prestan a los clientes internos y externos. Continuó la modernización del proceso de las actividades de recursos humanos junto con la implantación de la automatización.

Gestión de la continuidad de las operaciones

La OACI inició la implantación de la gestión de la continuidad de las operaciones (BCM), en consonancia con otras organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, con la finalidad de fortalecer la capacidad de la Organización para responder a riesgos y mantener la continuidad de sus procesos operacionales críticos a un nivel mínimo convenido, cuando se producen acontecimientos imprevistos que causan trastornos. Se redactó un informe sobre planificación de la continuidad de las operaciones. En dicho informe se proporciona información detallada que los administradores necesitan conocer para determinar el impacto de una crisis y poder responder eficazmente y se proporciona una estructura para mantener las funciones y procesos críticos.

IDIOMAS Y PUBLICACIONES

La Subdirección de Idiomas y publicaciones (LPB) manejó 8,72 millones de palabras en comparación con 12,13 millones de palabras con respecto a 2010,

mediante 45% de recursos externos y 55% de recursos internos. Se proporcionaron servicios de interpretación a 1 259 sesiones, en comparación con 1 595 sesiones en 2010. La producción de publicaciones para la venta disminuyó en comparación con los niveles de 2010, con una continua expansión de publicaciones en la web en diversos sitios web de la OACI. De conformidad con la política de cuota exenta de pago prescrita en el *Reglamento de publicaciones de la OACI* (Doc 7231), el número de publicaciones enviadas a los Estados miembros en forma gratuita fue de 63 648.

Se reestructuró LPB como resultado del presupuesto para 2011-2012-2013 aprobado por el 37º período de sesiones de la Asamblea. Las medidas de reestructuración tenían por objeto proporcionar un servicio de idiomas racionalizado, transparente, simplificado y competitivo que respondiera a las necesidades de la Organización. El objetivo era lograr un servicio más eficiente en función de los costos mediante lo siguiente:

- mejorar la gestión de los servicios de idiomas incluyendo la calidad de la traducción, la contratación externa de servicios de traducción y la coordinación entre la interpretación y la traducción;
- racionalizar las actividades de los servicios de idiomas, logrando la paridad entre los idiomas y optimizando los recursos de idiomas para satisfacer la demanda; y
- armonizar las normas de productividad de los servicios de idiomas de la OACI con las del sistema común de las Naciones Unidas.

La nueva estructura permite a la OACI sustentar sus elevados estándares en cuanto a los idiomas y la calidad mediante una mayor eficiencia en lugar de recurrir a financiación adicional. La nueva estructura racionalizada está basada en la versatilidad de los miembros del personal para reforzar las actividades preparatorias, p. ej., terminología, referencias, contratación externa y apoyo administrativo a fin de mejorar la productividad global. Con esta finalidad, en junio se iniciaron las actividades de capacitación de estos miembros del personal y las mismas continuarán a lo largo del trienio. Además, se redujeron las tareas administrativas de los Jefes de las secciones de traducción a fin de permitirles dedicar más tiempo a las tareas de traducción. De conformidad con la Resolución A37-25 de la Asamblea, *Política de la OACI sobre los servicios de idiomas*, relativa a la paridad de los idiomas, los servicios de interpretación en chino y árabe están a la par con los otros idiomas. Se harán ajustes en función de cambios en las circunstancias y el aporte de los diferentes sectores.

Se elaboró un proyecto de política sobre contratación externa para asegurar que todas las actividades de contratación externa relacionadas con las solicitudes de servicios de traducción se lleven a cabo de manera rigurosa y transparente, a fin de lograr una calidad adecuada a un costo mínimo dentro del marco de 60% de traducción interna y 40% de traducción externa. La política establece el alcance y los principios básicos de la contratación externa de servicios de traducción teniendo en cuenta la calidad, rapidez de entrega y confidencialidad, así como los factores financieros. Asimismo, en la política se describe el mecanismo que

se ha de aplicar en relación con la gestión de la calidad de las traducciones realizadas por contrato externo, a fin de asegurar que el trabajo se haya llevado a cabo cumpliendo plenamente las instrucciones y condiciones específicas y que se entregue de forma completa y precisa.

Tras evaluar varias herramientas de traducción asistida por computadora (CAT), se seleccionó un soporte lógico y se implantó en LPB a final de año. Como beneficio inmediato se obtendrá un aumento en la calidad y uniformidad de las traducciones, tanto internas como externas. Con el tiempo, también podrían obtenerse beneficios en la productividad mediante una mayor eficiencia en el procesamiento del flujo de trabajo de las publicaciones derivado del soporte lógico CAT. Se estableció un proyecto piloto para asegurar que el soporte lógico respondía a los requisitos de LPB. Todo el personal de LPB recibirá capacitación en el uso de este soporte lógico.

SISTEMA DE GESTIÓN DE REGISTROS Y DE LA WEB

A raíz de un análisis de rentabilidad realizado en 2010, la OACI inició la implantación de un Sistema de gestión de documentos y registros electrónicos (EDRMS) en la Sede y en las Oficinas regionales. Los objetivos que se persiguen con la implantación de un sistema de este tipo son modernizar y simplificar los procesos y procedimientos de gestión de los documentos y registros de la OACI en todo el mundo, así como mejorar la eficiencia. El procedimiento y la estructura de gestión de proyectos PRINCE 2 se están utilizando para la fase de implantación de este proyecto, facilitando, entre otras ventajas para la Organización, las comunicaciones entre los futuros usuarios del sistema y el personal técnico que participa en el diseño e introducción del sistema. Se finalizó el seguimiento detallado del flujo de trabajo en el área de gestión de registros, y se ha previsto someter a prueba la solución propuesta en una escala limitada. Un plan de seguimiento detallado del flujo de trabajo para el aspecto de la gestión de documentos del proyecto se encuentra en proceso de preparación. La integración eficiente de todas las iniciativas relacionadas con la gestión de la información, incluido el proyecto de gestión del contenido de la web (WCM), será crucial para el éxito del proyecto. Se prevé una mejora considerable en la eficiencia de los procesos administrativos de la OACI una vez que el sistema esté plenamente implantado.

En el contexto de la modernización y el mejoramiento de la seguridad de la infraestructura de información de la OACI, el sitio web ICAO-NET, que sirve como principal fuente de información de las actividades de la OACI, se trasladó al Portal seguro, lo cual exigió considerables modificaciones en los procedimientos de acceso a este sitio web. Gracias a la excelente cooperación con los Estados miembros, el proceso se finalizó satisfactoriamente y la aplicación heredada se desactivó a fin de año.

Los continuos esfuerzos por mejorar la eficiencia de la administración de la OACI se reflejan en numerosos proyectos concretos (EDRMS, WCM, etc.).

El avance global en la utilización de tecnologías modernas basadas en la web dentro de la Secretaría y en el trabajo de los órganos rectores permite una reducción considerable de la documentación en formato impreso, lo cual ha redundado no sólo en economías de los costos de producción sino también en beneficios ambientales concretos.

TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES

Durante el año, las actividades siguieron centrándose en mejorar la seguridad de la información, fortalecer la infraestructura y seguir desarrollando sistemas de información y comunicaciones para aumentar la eficiencia y eficacia global de la OACI. Entre las actividades se incluyeron específicamente las siguientes:

- Infraestructura y modernización IT “Una sola OACI”
 - incorporación de todas las Oficinas regionales en la red interna de la OACI. Esto facilitó las comunicaciones y la colaboración mediante el acceso a aplicaciones disponibles para toda la Organización, tales como Agresso y el sitio web de la Secretaría lo cual condujo a una disminución de los costos de viajes;
 - establecimiento de un plan de recuperación en caso de desastre para asegurar que toda la información de la Organización y los servicios IT requeridos para garantizar la continuidad de las operaciones puedan recuperarse en caso de un desastre.
- Proyecto de gestión de la web de la OACI
 - conclusión satisfactoria de la primera fase del proyecto de gestión del contenido de la web de la OACI (WCM), que incluyó la modernización del sitio web público de la OACI;
 - creación del nuevo sitio web de la ICAO-NET, a principios de 2011, con mejoras en los aspectos de seguridad y funcionalidad para el usuario;
 - implantación con éxito de mejoras en el sitio web seguro del Consejo para permitir el acceso más fácil y rápido a la documentación necesaria y para responder a las necesidades de los miembros del Consejo. Esta iniciativa contribuyó a disminuir la cantidad de papel que se utiliza en la OACI.
- Principales proyectos realizados para las Direcciones de la OACI
 - desarrollo y despliegue de la base de datos en línea de Acuerdos mundiales de servicios aéreos (AMSA), un sitio web donde los usuarios pueden buscar acuerdos bilaterales registrados y no registrados basándose en las características de los acuerdos;

- desarrollo de un nuevo sistema de contratación (eRecruiter) de expertos para la Secretaría así como para expertos sobre el terreno. Este nuevo sistema, de fácil uso para el usuario, permite un proceso de contratación transparente, regular y de comunicaciones oportunas, así como un proceso en un entorno “sin papel;
- apoyo en el desarrollo de diversas herramientas electrónicas de seguridad operacional y del sitio web relativo al medio ambiente.

La Sección ICT estableció un marco de gestión de proyectos para todos los proyectos de ICT e inició el desarrollo de un nuevo portal de plataforma que puede ser perfeccionado a un modelo completo de Oficina de gestión de proyectos (PMO). El proyecto ofrece numerosas ventajas, entre otros, asegura resultados satisfactorios en la ejecución de proyectos y la introducción de funciones PMO en la OACI.

En relación con la implantación del proyecto EDRMS, la ICT inició una prueba del concepto con la Sección de gestión de registros y de la web para crear una plataforma prototipo a fin de dar a conocer la plataforma a los usuarios y facilitar el desarrollo de sus conocimientos del tema. Como resultado de esta prueba, se procederá a la elaboración de un marco del concepto para establecer la gobernanza de las operaciones y el fundamento técnico al EDRMS que se desarrollará en torno a tres principios fundamentales: centrado en las personas; centrado en los flujos de trabajo; y basado en componentes.

Además, se estableció en la OACI un Marco de gestión IT para guiar y supervisar todos los aspectos de gestión de la información que repercuten en toda la Organización.

ACTIVIDADES GENERADORAS DE INGRESOS

Las actividades generadoras de ingresos (RGA) y los productos de los servicios de reproducción, ventas y distribución externa (RSED) generaron cerca de 8,3 millones CAD en ingresos brutos. Esta suma representa alrededor de 56% del total de los ingresos brutos generados por las RGA en el año. Los ingresos netos derivados de las actividades y servicios RSED ascendieron a 4,3 millones CAD que representan un porcentaje importante de la contribución comprometida del Fondo de generación de ingresos auxiliares (ARGF) de 4,37 millones CAD asignada al Presupuesto del Programa regular.

POLÍTICA DE COOPERACIÓN REGIONAL DE LA OACI

Un Memorando de cooperación (MOC) entre la Unión Europea (UE) y la OACI que comprendía las áreas de seguridad operacional de la aviación, seguridad de la aviación, gestión del tránsito aéreo y protección del medio ambiente fue

suscrito en Montreal y en Bruselas el 28 de abril y el 4 de mayo, respectivamente. El MOC entró provisionalmente en vigor el 4 de mayo y entrará en vigor definitivamente una vez que se hayan finalizado los procedimientos internos de la UE y se haya realizado un intercambio de las respectivas notificaciones. En septiembre se celebró la primera reunión del Comité conjunto (JC) en el marco del MOC entre la UE y la OACI. En esta reunión se firmaron dos decisiones del Comité conjunto — la primera relacionada con la adopción de un anexo relativo a la seguridad operacional, y la segunda relacionada con la aprobación del Arreglo de trabajo (WA) sobre el sistema OACI de notificación de datos sobre accidentes/incidentes (ADREP) y el Centro europeo de coordinación de sistemas de informes de accidentes e incidentes de aviación (ECCAIRS).

Se tomaron varias iniciativas con organizaciones en las regiones de Asia y África con respecto a la firma de memorandos de cooperación. Se celebraron reuniones en mayo y en julio con la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) y la Unión Africana (UA), respectivamente, y se convinieron en medidas con respecto a la aplicación de los MOC ya firmados por la OACI y estos órganos. Además, se celebraron conversaciones con la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC), la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) con respecto a la aplicación de los MOC ya firmados con estos órganos.

COORDINACIÓN REGIONAL

La Red OACI de conocimientos compartidos (IKSN) entró en funcionamiento en las Oficinas regionales en el tercer trimestre. Se prevé que las Oficinas regionales, junto con la ANB y la ATB, empezarán a utilizar plenamente la IKSN en 2012 para la gestión de sus programas, proyectos y respectivas actividades, proporcionando a la Organización una herramienta de gestión de proyectos uniforme para las principales Direcciones/Oficinas, así como una herramienta de notificación al Consejo.

Se desarrollaron planes de continuidad de las operaciones (BCP) para cada una de las siete Oficinas regionales. En estos planes se informa sobre las medidas que han de tomarse en caso de que se interrumpa el acceso normal o las operaciones regulares de las Oficinas. Los BCP se activaron este año en las Oficinas regionales de El Cairo y Bangkok.

Por decisión del Consejo se creó una nueva entidad regional en la forma de una Suboficina regional en la Región APAC. La Oficina estará dirigida por un funcionario cuyo cargo está financiado por la OACI. Otros recursos, incluyendo personal e instalaciones, serán proporcionados voluntariamente por un Estado anfitrión (por nombrarse) y otros Estados dentro de la región.

La Oficina de coordinación regional y comunicaciones se disolvió al final del año. Las obligaciones y responsabilidades de la Oficina, así como su personal, han sido asignados a otras dependencias dentro de la Organización.

COMUNICACIONES

Con efecto a partir del 1 de enero, la función de información pública de la Organización se trasladó al Despacho del Secretario General con el nuevo nombre de Comunicaciones. El fortalecimiento gradual de la función de comunicaciones incluyó el nombramiento, en octubre, de un Jefe de comunicaciones directamente subordinado al Secretario General. Se tomaron medidas para el nombramiento de un Oficial de comunicaciones para que sustituya al Oficial de Información pública saliente.

Durante el año, se puso énfasis en elementos específicos del plan estratégico de comunicaciones adoptado el año pasado, incluyendo:

- ampliación de los contactos con los medios de comunicación;
- la creación de lazos más estrechos con las Oficinas regionales para tratar asuntos relacionados con los medios de comunicación y contribuir a las actividades de comunicaciones en curso; y
- contribuciones a un sitio web público revitalizado.

Esencialmente, el enfoque se centró en los medios de comunicación y actividades relacionadas con la divulgación, diseñadas para promover la aplicación de las resoluciones adoptadas en el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2010, especialmente en discursos, comunicados de prensa y artículos en revistas.

PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA



PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA

El Programa de cooperación técnica complementa las actividades del Programa regular prestando apoyo a los Estados miembros en la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS), criterios y procedimientos de la OACI. Este año, la OACI ejecutó un Programa de cooperación técnica de 70,15 millones USD. En el marco de diversos arreglos de fondos fiduciarios, se llevaron a cabo 111 proyectos en 96 países. Los resúmenes de los proyectos ejecutados en 2011 se presentan en el Apéndice 2 de este informe, que está disponible en línea dirigiéndose a: www.icao.int/Pages/annual-reports.aspx.

Aproximadamente el 98,5% del financiamiento total del Programa lo proporcionaron los países en desarrollo con fondos para sus propios proyectos de cooperación técnica. Las contribuciones extrapresupuestarias para proyectos específicos aportadas por donantes, tales como bancos de desarrollo, organizaciones regionales, instituciones de financiación y la industria de la aviación, comprendidas las contribuciones voluntarias en especie, representaron el 0,5% del volumen del Programa. La contribución básica del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) ascendió al 1,0% del Programa.

Durante el período de 2009 a 2011, el programa anual disminuyó en volumen un 48,8%, principalmente debido a varios proyectos de gran envergadura en tramitación que no se materializaron a fin de año y proyectos de gran envergadura de los cuales algunas actividades fueron aplazadas por los gobiernos para su ejecución en el futuro.

Ejecución del Programa de cooperación técnica por región (en millones de USD)

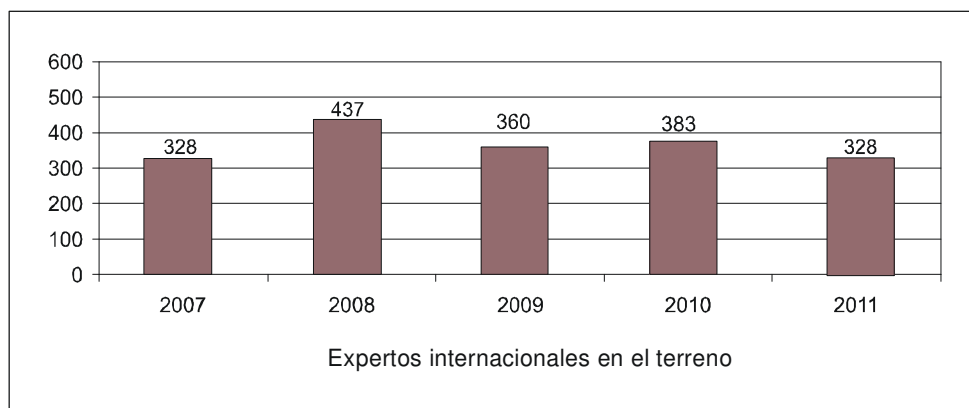
Región	2009	2010	2011
África	13,17	9,50	10,93
Las Américas	77,95	97,31	40,97
Asia y Pacífico	20,60	11,97	9,31
Europa y Oriente Medio	17,54	18,10	8,94
Total	129,27	136,88	70,15

Como se señala a continuación, los tres componentes principales de los proyectos ejecutados por la OACI fueron la contratación de expertos sobre el terreno, las becas otorgadas a funcionarios de las dependencias de aviación civil seleccionados por los gobiernos y la adquisición de equipos y servicios para los proyectos.

Contratación de expertos

La OACI contrató unos 328 expertos y consultores internacionales. Conjuntamente con 691 miembros del personal nacional de proyectos, hubo 1 019 funcionarios en servicio, entre ellos, 80 expertos y consultores internacionales que ya se encontraban prestando servicios en el terreno. Dichos expertos se desempeñaron como asesores para las administraciones de aviación civil nacionales, como instructores en centros de capacitación o en el lugar de trabajo, y como personal ejecutivo prestando servicios operacionales y administrativos a los gobiernos, comprendidas las inspecciones de seguridad operacional, cuando los Estados no contaban con esa capacidad.

La contratación, instrucción y retención de profesionales cualificados de aviación civil e inspectores de seguridad operacional nacionales en todos los proyectos de cooperación técnica continuaron mejorando las capacidades de control e inspección de las autoridades aeronáuticas. Estos expertos contribuyeron al logro de los Objetivos estratégicos de la OACI mediante la transferencia de conocimientos en diversos ámbitos a sus contrapartes nacionales, la aplicación de los SARPS de la OACI, el desarrollo de estructuras de organización de aviación civil adecuadas, el desarrollo institucional y de las capacidades y la rectificación de deficiencias en materia de seguridad operacional y de seguridad de la aviación.



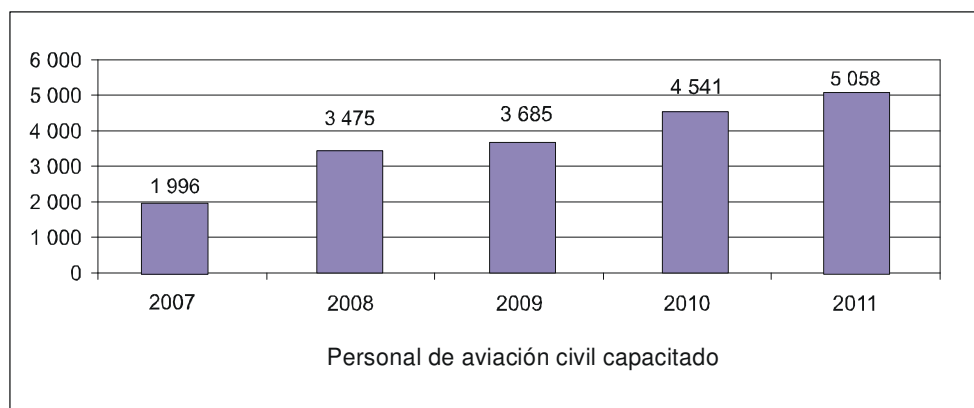
Se otorgó un total de 770 becas con una duración total de 529,8 meses de trabajo, según se describe a continuación:

- 274 becas en el marco de proyectos de cooperación técnica en el país y regionales financiados por los gobiernos beneficiarios o donantes.
- 496 becas en el marco de Memorandos de acuerdo firmados por la OACI con la India, la República de Corea, Singapur y Tailandia para que la instrucción fuera financiada por estos países y administrada por la OACI. De estas becas:
 - 12 becas para instrucción en la Academia de aviación de la India en los ámbitos de gestión de la carga en los aeropuertos y gestión de las operaciones aeroportuarias;

- 202 becas para instrucción en el Centro de instrucción de aviación civil de Corea en los ámbitos de mantenimiento de VOR Doppler; sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS); operaciones aeroportuarias; seguridad de la aviación; control de aproximación por radar; Anexo 14 — *Aeródromos*; política de navegación aérea; conceptos radar; operaciones de terminal de aeropuerto; mantenimiento de sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS); y política de aviación para ejecutivos;
- 90 becas para instrucción en la Academia de aviación civil de Singapur, en los ámbitos de operaciones de terminal de aeropuertos y gestión; gestión de crisis en la seguridad de la aviación; gestión de la aviación civil; comunicaciones, navegación y vigilancia /gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM); derecho aeronáutico internacional; gestión de emergencias; programa estatal de seguridad operacional; inspectores de supervisión de la seguridad operacional (ingeniería), operaciones de vuelo y mantenimiento; y gestión de la supervisión de la seguridad operacional; y
- 192 becas para participantes en cursos impartidos en el Centro de instrucción de aviación civil de Tailandia sobre conocimiento del idioma inglés aeronáutico, entrevistador/calificador; gestión de mercancías peligrosas; factores humanos para personal operacional; capacitación para instructores; navegación basada en la performance; y sistemas de gestión de la seguridad operacional.

Además, los expertos de la OACI contratados mediante los proyectos de cooperación técnica impartieron instrucción en los países, en diversas materias, a 4 014 miembros del personal de las administraciones de aviación civil. Los Estados beneficiarios también continuaron incluyendo una cantidad importante de instrucción para sus ciudadanos como parte del componente de adquisiciones de los respectivos proyectos de cooperación técnica de la OACI. Un total de 274 miembros del personal nacional se benefició con la capacitación en nuevas tecnologías y funcionamiento de los equipos adquiridos por medio de la OACI. Los fondos para instrucción en el marco de los contratos de adquisiciones ascendieron a 0,98 millones USD.

La capacitación del personal de gestión, técnico y operacional fue particularmente importante para el mejoramiento de las capacidades de supervisión de los Estados. De acuerdo con la información recibida de los Estados miembros, el personal capacitado a través del Programa de cooperación técnica está siendo absorbido progresivamente por las administraciones de aviación civil que se benefician considerablemente con la instrucción y retención de una fuerza de trabajo constituida por personal cualificado en seguridad operacional y seguridad de la aviación, incluyendo inspectores.

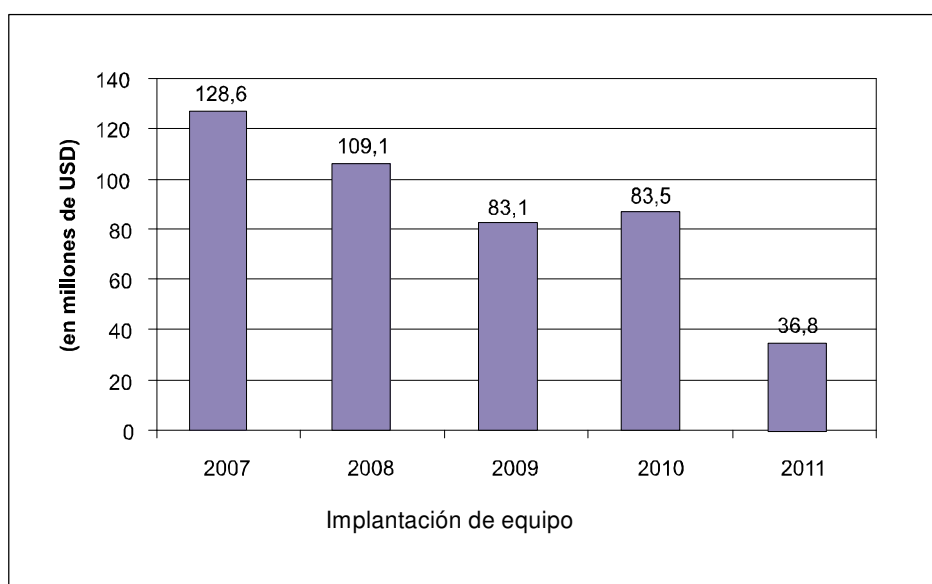


Equipos y subcontratos

Se emitió un total de 74 órdenes de compra y subcontratos para el Programa de cooperación técnica; el total de adquisiciones ejecutadas en el terreno ascendió a 36,8 millones USD. La asistencia proporcionada a los Estados para mejorar sus infraestructuras de aviación civil abarcó desde las tareas de preparación de especificaciones técnicas, licitación y administración de complejos contratos llave en mano de múltiples fases hasta la puesta en servicio de equipos. Esto tuvo repercusiones directas y positivas en la seguridad operacional y protección de los aeropuertos, comunicaciones e infraestructura de navegación aérea, lo que se tradujo en operaciones de aviación más eficientes y económicas en los Estados y las regiones beneficiados. En particular, los expertos de la OACI aseguraron que las especificaciones técnicas se ajustaran a los SARPS aplicables y a los planes regionales de navegación aérea.

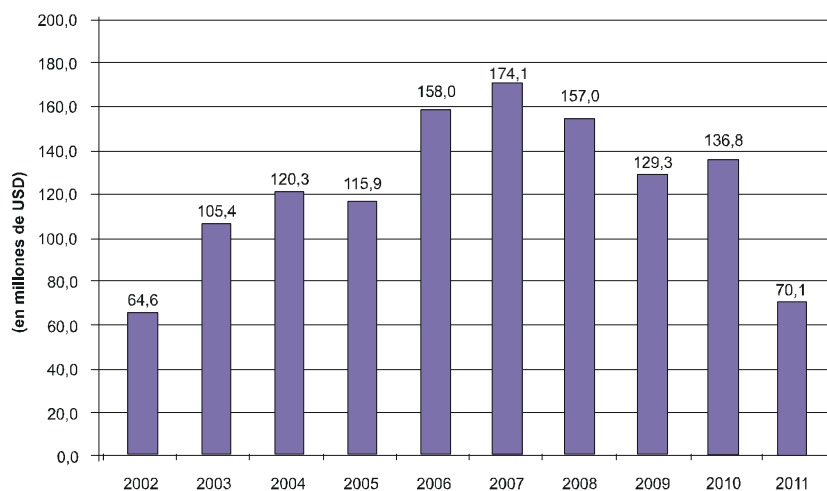
La TCB emitió otras 1 826 órdenes de compra y subcontratos (incluyendo órdenes de compra directas) por valor de 10,9 millones CAD que abarcaban adquisiciones de equipos y servicios para responder a requisitos administrativos del Programa regular de la OACI y de la Dirección de Cooperación técnica. El proyecto más importante ejecutado fue el contrato para el estudio de las medidas ambientales basadas en criterios de mercado que ascendió a 236 080 CAD. Otras adquisiciones principales incluyeron el Curso de instrucción del USOAP basado en la web (280 335 CAD), licencias y apoyo para Oracle (399 890 CAD), Contrato para Microsoft Enterprise Agreement Advisor (597 430 USD), la plataforma de comercio electrónico (554 100 CAD) y el soporte lógico para traducción asistida por computadora (340 600 CAD).

Además, la Sección de Adquisiciones inició el proceso para cumplir los requisitos de ISO9001:2008, asegurando que la compra de bienes y/o servicios se efectúe en los mejores intereses de la Organización y/o de los Estados beneficiarios, y que promueva la rendición de cuentas en todos los niveles de la Organización.



**Volumen de ejecución por Objetivo estratégico
(en millones de USD)**

Objetivo estratégico	Las Américas	%	África	%	Asia y Pacífico	%	Europa y Oriente Medio	%	Ejecución total del Programa	%
A. Seguridad operacional	25,20	62,0	9,89	90,0	7,26	78,0	6,70	75,0	49,05	70,0
B. Seguridad de la aviación	9,01	22,0	0,84	8,0	0,93	10,0	0,45	5,0	11,23	16,0
C. Medio ambiente/desarrollo sostenible	6,76	16,0	0,20	2,0	1,12	12,0	1,79	20,0	9,87	14,0
Total	40,97	100,0	10,93	100,0	9,31	100,0	8,94	100,0	70,15	100,0



Ejecución total del Programa de cooperación técnica*

* La ejecución total del Programa incluye gastos, obligaciones no liquidadas y la adquisición de equipos realizados por la OACI, respecto a la cual los gobiernos efectúan los pagos directamente a los proveedores.

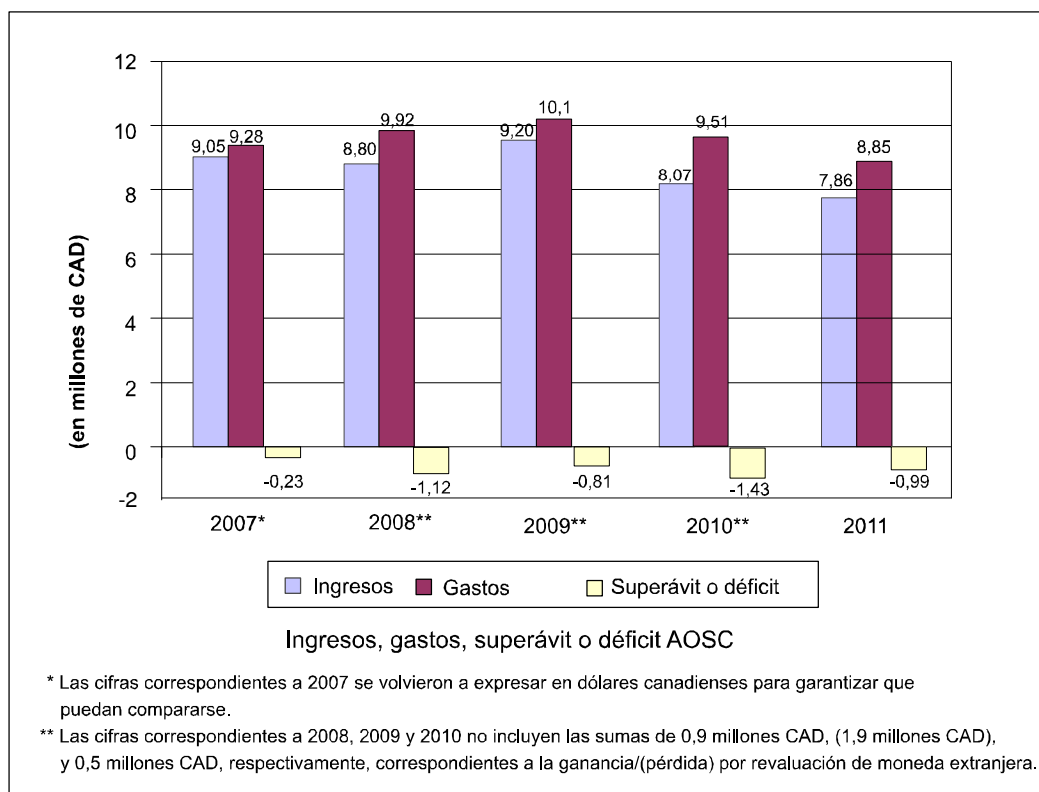
Presupuesto de los gastos administrativos y operacionales (AOSC)

El Programa de cooperación técnica se financia con recursos extrapresupuestarios proporcionados por donantes o por los gobiernos para financiar sus propios proyectos. Se cobran gastos administrativos por la ejecución de los proyectos según el principio de recuperación de costos, y los ingresos recibidos en este concepto se administran por medio del Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) de cooperación técnica. El Fondo AOSC se utiliza para sufragar el costo total de administración, operación y apoyo del Programa de cooperación técnica, comprendidos los costos de personal, gastos generales de operación y equipos de la Dirección de cooperación técnica. Los gastos del Programa regular correspondientes a servicios proporcionados al Programa de cooperación técnica también se recuperan recurriendo al Fondo AOSC.

El dólar canadiense es la moneda de base para los presupuestos y las cuentas de los fondos exclusivos de la Organización, comprendido el Fondo AOSC. Sin embargo, los fondos administrados en nombre de terceros, tales como los establecidos para la gestión de los proyectos de cooperación técnica, se contabilizan en dólares estadounidenses.

Los superávits o déficits anuales del Fondo AOSC son el resultado de los excedentes o deficiencias de los ingresos con respecto a los gastos de un año dado. El superávit AOSC acumulado al 31 de diciembre de 2011 fue de 0,8 millones CAD.

Los resultados previstos señalan un déficit de 989 000 CAD en 2011. Los gastos generales medios cargados a los proyectos en los últimos cinco años aumentaron de 5,2% en 2007 a 7,2% en 2011.



En www.icao.int/Pages/annual-reports.aspx puede obtenerse información detallada de los proyectos ejecutados en el año 2011.

PANORAMA FINANCIERO



PANORAMA FINANCIERO

Aspectos financieros sobresalientes — 2011

Las consignaciones presupuestarias para 2011-2012-2013 y la financiación de las consignaciones, según fueron aprobadas por la Asamblea, figuran en la Tabla 1:

Tabla 1. Consignaciones para 2011, 2012 y 2013
(en miles de CAD)

	2011	2012	2013
Consignaciones	89 495	93 052	98 069
Financiadas mediante:			
Cuotas	82 024	84 256	88 727
Ingresos varios	1 200	1 300	1 455
Excedente del Fondo de generación de ingresos auxiliares	4 370	4 688	5 082
Reembolso del Fondo AOSC	1 712	1 759	1 841
Transferencia de la cuenta del Plan de incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo	189	1 049	964

Como se indica en la Tabla 2, la consignación final para 2011 se ajustó a 90 471 000 CAD, como resultado de:

- i) el traspaso de las consignaciones de 2010 a 2011 por un total de 11 451 000 CAD, de conformidad con los párrafos 5.6 y 5.7 del Reglamento financiero;
- ii) la devolución de 279 000 CAD, correspondiente a los fondos no utilizados, al Fondo AOSC y a la cuenta del Plan de incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo;
- iii) la transferencia entre Objetivos estratégicos o Estrategias de implantación básicas, de conformidad con el párrafo 5.9 del Reglamento financiero;
- iv) los siguientes ajustes por una suma total de 10 196 000 CAD para disminuir las consignaciones de 2011 y aumentar las consignaciones de 2012;

- a) los compromisos pendientes por la suma de 7 786 000 CAD de conformidad con el párrafo 5.7 del Reglamento financiero; y
- b) el traspaso de las consignaciones de 2011 a 2012 por la suma de 2 410 000 CAD, según el párrafo 5.6 del Reglamento financiero.

Los gastos reales para 2011 se elevaron a 89 416 000 CAD. Desde 2010, a los Estados miembros se les factura una parte en USD y una parte en CAD. El tipo de cambio USD/CAD el 1 de enero de 2011 (la fecha en que se aumentaron las facturas en USD) era inferior al tipo de cambio que se utilizó al preparar el presupuesto para 2011 lo cual produjo una reducción de 1 055 000 CAD en el total de las cuotas. Esta diferencia (1 055 000 CAD) se ha añadido a los gastos reales (89 416 000 CAD) a fin de expresar las cifras al tipo de cambio del presupuesto que asciende a 90 471 000 CAD.

Tabla 2. Consignaciones revisadas para 2011
(en miles de CAD)

Consignaciones							Gastos		
Objetivo estratégico/ Estrategia de implantación básica	Resolución original A37-26 de la Asamblea	Traspaso del año precedente	Traspaso Cancelado	Transferencias entre SO/SIS	Ajustes	Consignaciones revisadas	Reales	Diferencia de cambio del presupuesto	Al tipo de cambio utilizado en el presupuesto
Objetivos estratégicos (SO)									
A – Seguridad operacional	22 934	4 409	(114)	403	(3 367)	24 265	23 827	438	24 265
B – Seguridad de la aviación	13 474	621	(71)	(2 410)	(712)	10 902	10 654	248	10 902
C – Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible	11 479	940	(48)	135	(1 256)	11 250	11 066	184	11 250
Subtotal – SO	47 887	5 970	(233)	(1 872)	(5 335)	46 417	45 547	870	46 417
Estrategias de implantación básicas (SIS)									
Apoyo al programa	20 135	2 775	–	1 088	(2 231)	21 767	21 697	70	21 767
Gestión y Administración	14 527	2 170	(46)	1 403	(2 193)	15 861	15 773	88	15 861
Gestión y administración – Órganos rectores	6 946	536	–	(619)	(437)	6 426	6 399	27	6 426
Subtotal – SIS	41 608	5 481	(46)	1 872	(4 861)	44 054	43 869	185	44 054
Total	89 495	11 451	(279)	–	(10 196)	90 471	89 416	1 055	90 471

Tabla 3. Saldos efectivos correspondientes a 2011
(en miles de CAD)

Al	2011			2010		
	Fondo General CAD	Fondo de capital Circulante CAD	Total CAD	Fondo General CAD	Fondo de capital Circulante CAD	Total CAD
1 de enero	15 618	5 998	21 616	15 140	6 223	21 363
31 de marzo	19 985	5 645	25 630	20 760	6 223	26 983
30 de junio	8 713	5 710	14 423	19 912	6 199	26 111
30 de septiembre	10 570	5 887	16 457	18 671	6 202	24 873
31 de diciembre	8 787	6 140	14 927	15 618	5 998	21 616

Las Tablas 4 y 5 presentadas más adelante son un extracto de los Estados financieros auditados de la OACI correspondientes al ejercicio de 2011.

En la Tabla 4 figuran los ingresos y gastos correspondientes al ejercicio de 2011 con base en las IPSAS, extraído del Estado II de los Estados financieros, el cual contiene todos los fondos controlados por la OACI.

Tabla 4. Resumen de ingresos y gastos de 2011 (todos los fondos)
(en miles de CAD)

INGRESOS:	
Contribuciones para acuerdos de proyectos	104 776
Cuotas fijadas	80 679
Otras actividades generadoras de ingresos	13 401
Otras contribuciones voluntarias	8 339
Otros ingresos	3 138
Total de ingresos	210 333
GASTOS:	
Sueldos y beneficios al personal	126 016
Gastos generales de operación	16 989
Insumos, bienes fungibles y otros	63 133
Viajes y reuniones	9 307
Costos varios	2 518
Total de gastos	217 963
Excedente/(déficit) de las operaciones	(7 630)

En la Tabla 5 se presenta la posición financiera de la Organización al 31 de diciembre de 2011 en la que figuran el activo, el pasivo y los excedentes/ (déficits) de todos los fondos combinados, y la misma se extrajo del Estado I de los Estados financieros.

Tabla 5. Posición financiera al 31 de diciembre de 2011 (todos los fondos)
(en miles de CAD)

	2011 CAD	2010 CAD
ACTIVO		
ACTIVO CORRIENTE		
Efectivo y equivalente de efectivo	193 393	210 915
Cuotas por cobrar de los Estados miembros	5 761	6 693
Cuentas por cobrar y adelantos	11 053	12 579
Existencias	952	987
Otros	1 936	2 960
SUBTOTAL	213 095	234 134
ACTIVO NO CORRIENTE		
Cuotas por cobrar de los Estados miembros	5 581	3 863
Cuotas por cobrar y adelantos	496	521
Bienes de uso	3 046	699
Activos intangibles	958	92
SUBTOTAL	10 081	5 175
TOTAL DEL ACTIVO	223 176	239 309
PASIVO		
PASIVO CORRIENTE		
Anticipos	149 391	163 356
Cuentas a pagar y obligaciones contraídas	19 354	22 289
Beneficios al personal	4 060	4 612
Créditos de Gobiernos contratantes/proveedores de servicios	1 397	1 528
Ingresos diferidos	168	343
SUBTOTAL	174 370	192 128
PASIVO NO CORRIENTE		
Beneficios al personal	78 817	76 900
	78 817	76 900
TOTAL DEL PASIVO	253 187	269 028
ACTIVO NETO		
Déficit acumulado	(43 659)	(35 416)
Reservas	13 648	5 697
ACTIVO NETO (déficit neto acumulado)	(30 011)	(29 719)
TOTAL DEL PASIVO Y ACTIVO NETO	223 176	239 309

Las notas que acompañan los estados financieros son parte integrante de los mismos.

Fondo de generación de ingresos auxiliares

El Fondo de generación de ingresos auxiliares continúa creando nuevas oportunidades para generar ingresos y administrar sus gastos y, en consecuencia, ha seguido teniendo una buena actuación en 2011. El éxito comercial que se ha logrado con los nuevos productos y servicios, en los cuatro años transcurridos desde que se inició el ARGF, se debe principalmente a los esfuerzos y conocimientos del equipo de ventas y comercialización del RGA. Algunos ejemplos incluyen:

- 1) Licencias relativas a mercancías peligrosas — los ingresos en 2007 fueron de 425 000 USD; en 2011 fueron de 800 000 USD;
- 2) El Programa TRAINAIR Plus se revitalizó y generó ingresos de 496 000 CAD en 2011;
- 3) Actividades relativas a los DVLM — en 2007 los ingresos fueron de 200 000 CAD; en 2011 se han logrado ingresos de 886 000 CAD;
- 4) Programa FIATA — el programa FIATA se inició oficialmente con la OACI en octubre de 2011 con los contactos comerciales y asociación, a iniciativa de la dependencia de actividades comerciales; y
- 5) IFALPA — debido a este acuerdo, las ventas de la *Orientación sobre la respuesta de emergencia para afrontar incidentes aéreos relacionados con mercancías peligrosas* (Doc 9481) aumentaron en un 200% aproximadamente.

Los ingresos generados en el año por el ARGF ascendieron a 14 681 000 CAD, los gastos fueron de 9 691 000 CAD y el superávit fue de 4 990 000 CAD de los cuales 4 556 000 CAD se transfirieron al Fondo General.

El primer plan de actividades renovable

Con la meta de proporcionar a la Organización un horizonte de planificación de tres años y la capacidad de mitigar riesgos y adaptarse a los cambios en el mundo de la aviación civil, a partir de este año, la OACI ha adoptado un modelo de plan de actividades renovable integrado con un marco de gestión de los riesgos institucionales (ERM).

El Plan de actividades renovable está diseñado para retirar del plan las actividades del primer año (2011) a principios del siguiente (2012) y añadir un cuarto año (2014).

Como resultado del proceso relativo al Plan de actividades renovable, se determinaron cuestiones y tendencias nuevas en relación con cada uno de los Objetivos estratégicos para 2014 y se comunicaron al Consejo durante su último período de sesiones de 2011 (C-WP/13772), con lo que se ofreció un horizonte temático que sirvió de base para el análisis ulterior de estas cuestiones y para la planificación.

El Plan de actividades renovable consiste en una lista de programas y proyectos que la Secretaría desea realizar en el mencionado período trienal, independientemente de la disponibilidad de fondos. Todas estas actividades se consideran cruciales para la misión y están apoyadas por decisiones de la Asamblea/Consejo.

Este enfoque constituye el primer paso en el proceso que conduce al Plan de actividades para el trienio 2014-2015-2016 y, por último, resulta en el logro de la meta final, es decir, un presupuesto regular viable para ese período.

Gestión de los riesgos institucionales

Como parte de la ERM, se ha acordado que los principios de la gestión de riesgos han de aplicarse a todos los programas en el marco del proceso del Plan de actividades. Se ha promovido la gestión activa de riesgos en toda la Organización con el objetivo de crear conciencia entre los jefes y administradores sobre su importancia en el proceso de planificación y ejecución de todos los programas y proyectos.

En este contexto, se adoptaron una plantilla y una metodología normalizadas, y se elaboraron y distribuyeron directrices en la Secretaría para ayudar a las Direcciones a llevar a cabo esta tarea. Como resultado de este proceso, las Direcciones finalizaron sus registros de riesgos identificando y evaluando, en términos de la combinación del impacto y las probabilidades, los riesgos internos y externos, junto con las medidas de mitigación que es necesario adoptar para controlar esos riesgos. Existen registros de riesgos para cada Objetivo estratégico, así como para las áreas orgánicas básicas, a saber, Finanzas, Recursos humanos, Adquisiciones y Tecnología de la información y las comunicaciones.

Además, basándose en los registros de las respectivas Direcciones, se administrará y supervisará a nivel ejecutivo un registro de riesgos corporativos que incluirá los riesgos clave de alto nivel.

Evaluaciones y auditorías

En 2011, la Oficina de evaluación y auditoría interna (EAO) finalizó la evaluación de los viajes de misión y las auditorías internas de los servicios de traducción, así como de la seguridad y disponibilidad de la tecnología de la información (IT). Además, se presentaron al Consejo diversos informes de la Dependencia Común de Inspección (DCI), junto con los planes de acción propuestos por la Secretaría. Los temas que se trataron incluyeron exámenes de la gestión de riesgos institucionales en todo el sistema de las Naciones Unidas, la ética y la aplicación de las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público (IPSAS).

En septiembre de 2011 se creó el Comité asesor sobre evaluación y auditoría (EAAC) integrado por siete expertos independientes designados por los Estados miembros. La finalidad del EAAC es examinar el proceso de presentación de informes contables y financieros, el sistema de control interno, el proceso de riesgos y auditoría, y el proceso para supervisar el cumplimiento del Reglamento financiero y el Código de conducta, y proporcionar asesoramiento especializado al Consejo.

APÉNDICE 1. TABLAS RELATIVAS AL MUNDO DEL TRANSPORTE AÉREO EN 2011

Nota general.— Los datos estadísticos correspondientes al año 2011 que figuran en este informe deben considerarse como preliminares: la experiencia ha demostrado que el margen de error es probablemente inferior al 2% para los totales mundiales, excepto en el caso de los márgenes de utilidad, donde podría ser considerablemente mayor. A no ser que se indique de otro modo:

- a) todos los datos estadísticos son aplicables a los Estados miembros de la OACI;
- b) las estadísticas de tráfico se refieren a los servicios regulares de pago;
- c) la expresión “tonelada-kilómetro” significa tonelada métrica-kilómetro;
- d) los datos estadísticos financieros totales se refieren tanto a los servicios regulares como a los no regulares de las líneas aéreas regulares.

Tabla 1. Total mundial del tráfico de pago — internacional e interior
(servicios regulares de las líneas aéreas de los Estados miembros de la OACI, 2002–2011)

Año	Pasajeros		Pasajero-km		Toneladas de carga		Toneladas-km de carga efectuadas		Toneladas-km de correo efectuadas		Total de toneladas-km efectuadas	
	Millones	Aumento anual %	Millones	Aumento anual %	Millones	Aumento anual %	Millones	Aumento anual %	Millones	Aumento anual %	Millones	Aumento anual %
2002	1 665	-0,1	3 025 562	0,5	32,8	9,0	126 695	8,2	4 219	-13,9	409 413	2,3
2003 ¹	1 719	3,2	3 080 022	1,8	35,0	6,7	132 903	4,9	4 181	-0,9	420 467	2,7
2004	1 918	11,6	3 514 305	14,1	38,4	9,6	146 991	10,6	4 227	1,1	473 446	12,6
2005	2 054	7,1	3 795 450	8,0	39,4	2,5	150 665	2,5	4 299	1,7	503 273	6,3
2006	2 169	5,6	4 032 230	6,2	41,8	6,2	160 617	6,6	4 186	-2,6	534 693	6,2
2007	2 360	8,8	4 363 409	8,2	44,4	6,2	168 335	4,8	4 160	-0,6	570 167	6,6
2008	2 395	1,5	4 450 580	2,0	42,9	-3,2	166 717	-1,0	4 629	11,3	579 579	1,7
2009	2 385	-0,4	4 403 712	-1,1	42,6	-0,8	151 918	-8,9	4 376	-5,5	554 704	-4,3
2010	2 593	8,7	4 753 984	8,0	50,7	19,2	181 958	19,8	4 599	5,1	619 846	11,7
2011	2 738	5,6	5 061 711	6,5	51,4	1,4	181 814	-0,1	4 586	-0,3	646 752	4,3

- El 1 de octubre de 2002, el Departamento de transporte de los Estados Unidos implantó nuevas normas para la notificación de los datos de tráfico aéreo que, entre otras cosas, han afectado a la notificación de las operaciones del interior exclusivamente de carga. Por lo tanto, en comparación con 2002, los datos notificados para los Estados Unidos correspondientes a 2003 indican un cambio significativo en el tráfico de carga del interior, de los servicios no regulares a los regulares, con la correspondiente incidencia en las cifras mundiales de tráfico indicadas arriba. Se calcula que si las cifras de tráfico de los transportistas estadounidenses se hubieran notificado con arreglo a las antiguas normas, los aumentos reflejados para las toneladas de carga transportadas (6,7%), las toneladas-kilómetros de carga efectuadas (4,9%) y el total de toneladas-kilómetros efectuadas (2,7%) se habrían reducido a 2,4%, 2,7% y 1,6%, respectivamente.

Fuente.— Formularios A y A-S de información de transporte aéreo de la OACI, además de las estimaciones de la OACI.



Tabla 2. Tráfico mundial de pago — internacional
(servicios regulares de las líneas aéreas de los Estados miembros de la OACI, 2002–2011)

Año	Pasajeros		Pasajeros-km		Toneladas de carga		Toneladas-km de carga efectuadas		Toneladas-km de correo efectuadas		Total de toneladas-km efectuadas	
	Millones	Aumento anual %	Millones	Aumento anual %	Millones	Aumento anual %	Millones	Aumento anual %	Millones	Aumento anual %	Millones	Aumento anual %
2002	558	2,1	1 788 373	0,5	19,9	4,4	107 959	5,9	2 422	1,9	276 702	2,4
2003	572	2,6	1 790 162	0,1	20,7	4,3	109 579	1,5	2 422	0,0	278 086	0,5
2004	660	15,3	2 074 797	15,9	23,0	11,2	122 290	11,6	2 529	4,4	315 906	13,6
2005	719	9,0	2 265 679	9,2	23,9	3,7	125 836	2,9	2 663	5,3	337 071	6,7
2006	786	9,3	2 448 438	8,1	25,4	6,4	134 324	6,7	2 726	2,4	362 415	7,5
2007	868	10,5	2 660 158	8,6	27,0	6,3	141 065	5,0	2 861	4,9	386 422	6,6
2008	902	3,9	2 742 593	3,1	26,8	-0,9	139 885	-0,8	3 038	6,2	393 087	1,7
2009	914	1,3	2 707 610	-1,3	26,1	-2,3	127 573	-8,8	3 021	-0,6	377 760	-3,9
2010	1 011	10,6	2 937 898	8,5	33,8	29,2	155 367	21,8	3 213	6,4	428 797	13,5
2011	1 081	6,9	3 147 595	7,1	34,2	1,3	155 451	0,1	3 124	-2,8	446 866	4,2

Fuente.— Formularios A y A-S de información de transporte aéreo de la OACI, además de las estimaciones de la OACI.

Tabla 3. Tendencias de los coeficientes de carga en los servicios regulares — internacionales e interiores
(servicios regulares de las líneas aéreas de los Estados miembros de la OACI, 2002–2011)

Año	Pasajeros-km (millones)	Asientos-km disponibles (millones)	Coeficiente de carga de pasajeros (%)	Toneladas-km de carga (millones)	Toneladas-km de correo (millones)	Total toneladas-km efectuadas (millones)	Total toneladas-km disponibles (millones)	Coeficiente de carga en peso (%)
2002	3 025 562	4 246 505	71	126 695	4 219	409 413	686 002	60
2003	3 080 022	4 308 413	71	132 903	4 181	420 467	706 220	60
2004	3 514 305	4 794 368	73	146 991	4 227	473 446	774 686	61
2005	3 795 450	5 070 715	75	150 665	4 299	503 273	818 529	61
2006	4 032 230	5 325 071	76	160 617	4 186	534 693	857 836	62
2007	4 363 409	5 688 183	77	168 335	4 160	570 167	914 429	62
2008	4 450 580	5 868 819	76	166 717	4 629	579 579	938 970	62
2009	4 403 712	5 749 932	77	151 918	4 376	554 704	899 879	62
2010	4 753 984	6 109 442	78	181 958	4 599	619 846	949 728	65
2011	5 061 711	6 516 040	78	181 814	4 586	646 752	1 000 110	65

Fuente.— Formularios A y A-S de información de transporte aéreo de la OACI, además de las estimaciones de la OACI.

Tabla 4. Distribución regional del tráfico regular — 2011

Por región estadística de la OACI de matrícula de la línea aérea	Kilómetros recorridos (millones)	Salidas de aeronaves (miles)	Pasajeros transportados (miles)	Pasajeros-kilómetros efectuados (millones)	Coefficiente de carga de pasajeros (%)	Toneladas-kilómetros efectuadas		Toneladas-kilómetros disponibles (millones)	Coefficiente de carga en peso (%)
						Carga (millones)	Total (millones)		
Total de los servicios (internacionales e interiores) de las líneas aéreas de los Estados miembros de la OACI									
Europa	9 687	7 606	751 718	1 384 713	78	40 227	166 698	245 201	68
% del tráfico mundial	25,1	25,3	27,5	27,4		22,1	25,8	24,5	
África	1 154	848	61 491	117 735	67	2 651	13 994	24 828	56
% del tráfico mundial	3,0	2,8	2,2	2,3		1,5	2,2	2,5	
Oriente Medio	2 124	947	125 317	383 131	76	17 385	53 818	87 592	61
% del tráfico mundial	5,5	3,2	4,6	7,6		9,6	8,3	8,8	
Asia y Pacífico	9 903	7 048	816 901	1 496 147	76	74 785	210 363	316 616	66
% del tráfico mundial	25,7	23,5	29,8	29,6		41,1	32,5	31,7	
Norteamérica	13 328	11 301	800 268	1 434 220	82	41 663	174 152	282 149	62
% del tráfico mundial	34,6	37,6	29,2	28,3		22,9	26,9	28,2	
Latinoamérica y Caribe	2 333	2 303	182 434	245 765	73	5 103	27 726	43 722	63
% del tráfico mundial	6,1	7,7	6,7	4,9		2,8	4,3	4,4	
Total	38 530	30 053	2 738 129	5 061 711	78	181 814	646 752	1 000 110	65
Servicios internacionales de las líneas aéreas de los Estados miembros de la OACI									
Europa	8 048	4 987	549 523	1 228 340	79	39 433	151 247	221 000	68
% del tráfico mundial	39,8	53,0	50,8	39,0		25,4	33,8	32,0	
África	936	460	38 789	102 543	67	2 579	12 560	22 564	56
% del tráfico mundial	4,6	4,9	3,6	3,3		1,7	2,8	3,3	
Oriente Medio	1 958	700	99 224	363 658	76	17 301	51 995	84 697	61
% del tráfico mundial	9,7	7,4	9,2	11,6		11,1	11,6	12,3	
Asia y Pacífico	4 982	1 656	238 669	856 866	75	65 954	145 288	219 635	66
% del tráfico mundial	24,6	17,6	22,1	27,2		42,4	32,5	31,8	
Norteamérica	3 319	1 123	114 470	478 579	81	25 655	70 176	117 984	59
% del tráfico mundial	16,4	11,9	10,6	15,2		16,5	15,7	17,1	
Latinoamérica y Caribe	992	487	40 775	117 609	75	4 529	15 600	23 817	66
% del tráfico mundial	4,9	5,2	3,8	3,7		2,9	3,5	3,5	
Total	20 234	9 413	1 081 450	3 147 595	77	155 451	446 866	689 697	65

Nota.— Las sumas de las distintas regiones quizá no correspondan a los totales por haberse redondeado éstos.

Fuente.— Formularios A y A-S de información de transporte aéreo de la OACI, además de las estimaciones de la OACI.

Tabla 5. Toneladas-kilómetros y pasajeros-kilómetros efectuados por los servicios regulares
(países y grupos de países cuyas líneas aéreas efectuaron un total de más de 100 millones de toneladas-kilómetros en 2011¹)

País o grupo de países	TONELADAS-KILÓMETROS EFECTUADAS (millones) (pasajeros, carga y correo)								PASAJEROS-KILÓMETROS EFECTUADOS (millones)							
	Total de los servicios (internacionales e interiores)				Servicios internacionales				Total de los servicios (internacionales e interiores)				Servicios internacionales			
	Clasificación en 2011	2011	2010	Aumento o disminuc. (%)	Clasificación en 2011	2011	2010	Aumento o disminuc. (%)	Clasificación en 2011	2011	2010	Aumento o disminuc. (%)	Clasificación en 2011	2011	2010	Aumento o disminuc. (%)
Estados Unidos	1	159 951	157 221	2	1	61 381	59 822	3	1	1 310 556	1 284 300	2	1	403 468	394 593	2
China ²	2	57 416	53 302	8	6	19 444	18 871	3	2	451 162	400 609	13	9	85 758	73 488	17
RAE de Hong Kong ³		20 079	19 586	3		20 079	19 586	3		105 736	98 758	7		105 736	98 758	7
RAE de Macao ⁴		268	246	9		268	246	9		2 289	2 106	9		2 289	2 106	9
Emiratos Árabes Unidos	3	30 418	28 836	5	2	30 418	28 836	5	5	206 384	190 156	9	4	206 384	190 156	9
Alemania	4	30 211	27 831	9	3	29 199	26 822	9	4	222 977	201 567	11	3	212 813	191 435	11
Reino Unido	5	24 784	23 343	6	4	24 145	22 746	6	3	243 003	226 419	7	2	234 840	218 714	7
República de Corea	6	20 807	21 031	-1	5	20 317	20 554	-1	15	93 858	87 457	7	8	89 089	82 651	8
Francia	7	18 308	17 780	3	7	17 379	16 806	3	6	145 340	137 283	6	5	134 280	126 786	6
Japón	8	16 935	20 391	-17	10	11 948	14 450	-17	9	121 754	137 927	-12	13	64 369	72 060	-11
Federación de Rusia	9	15 429	13 474	15	13	8 934	7 614	17	7	126 837	109 435	16	14	63 452	52 616	21
Singapur	10	15 252	14 562	5	8	15 252	14 562	5	12	108 048	98 966	9	7	108 048	98 966	9
Canadá	11	14 201	13 417	6	14	8 795	8 086	9	8	123 664	115 793	7	11	75 110	68	10
Australia	12	12 357	12 095	2	17	8 009	7 840	2	14	103 345	99 859	3	17	58 918	56 264	5
Países Bajos	13	12 019	11 408	5	9	12 019	11 408	5	17	82 047	76 066	8	10	82 047	76 066	8
India	14	11 815	10 959	8	20	6 316	6 244	1	11	108 922	99 269	10	20	50 472	49 885	1
España	15	10 410	9 561	9	16	8 356	7 666	9	16	90 435	86 931	4	12	71 512	66 710	7
Brasil	16	10 359	8 629	20	26	2 962	2 284	30	13	105 641	90 474	17	24	25 728	22 763	13
Irlanda	17	10 020	8 955	12	11	10 016	8 948	12	10	109 824	97 834	12	6	109 789	97 779	12
Tailandia	18	9 768	9 534	2	15	8 648	8 650	0	21	65 783	64 556	2	18	57 950	57 743	0
Qatar	19	9 232	7 723	20	12	9 232	7 723	20	22	61 600	52 733	17	15	61 600	52 733	17
Indonesia	20	9 147	7 813	17	27	2 955	2 331	27	19	77 224	64 781	19	29	20 485	16 117	27
Turquía	21	8 917	7 720	16	19	7 180	6 248	15	18	78 939	65 202	21	16	61 076	50 043	22
Malasia	22	8 584	8 365	3	18	7 263	7 224	1	20	67 773	61 287	11	19	54 170	49 551	9
Suiza	23	5 473	5 531	-1	21	5 459	5 515	-1	25	42 602	42 547	0	21	42 461	42 391	0
Luxemburgo	24	5 103	4 949	3	22	5 103	4 949	3	109	565	529	7	104	565	529	7
Escandinavia ⁵	25	4 746	4 542	4	23	4 096	3 940	4	23	46 654	42 092	11	22	39 883	35 937	11
Arabia Saudita	26	4 738	4 102	16	24	3 740	3 224	16	27	35 793	30 758	16	26	25 563	21 842	17
Italia	27	4 759	4 520	5	25	3 490	3 291	6	24	43 539	41 645	5	23	30 585	29 104	5
México	28	3 842	3 829	0	38	1 721	2 060	-16	26	36 706	37 781	-3	36	15 225	18 283	-17
Sudáfrica	29	3 654	3 739	-2	28	2 813	2 902	-3	29	29 190	29 477	-1	28	20 690	21 198	-2
Chile	30	3 393	3 139	8	31	2 660	2 494	7	33	21 749	19 196	13	40	14 184	12 624	12
Filipinas	31	3 360	3 231	4	34	2 399	2 391	0	28	30 714	29 425	4	27	21 181	20 611	3
Colombia	32	3 273	3 048	7	29	2 700	2 533	7	41	15 794	14 580	8	46	10 289	9 553	8
Portugal	33	2 871	2 714	6	30	2 667	2 496	7	30	27 653	25 793	7	25	25 580	23 610	8
Viet Nam	34	2 779	2 356	18	39	1 705	1 443	18	31	24 791	21 241	17	38	15 055	12 755	18
Nueva Zelanda	35	2 764	2 616	6	35	2 386	2 260	6	32	22 983	21 852	5	32	18 809	17 991	5
Finlandia	36	2 635	2 352	12	33	2 525	2 252	12	34	20 435	17 786	15	31	19 259	16 708	15
Israel	37	2 555	2 687	-5	32	2 555	2 653	-4	36	18 232	18 178	0	33	17 790	17 809	0
Austria	38	2 059	2 139	-4	36	2 042	2 118	-4	35	19 745	17 569	12	30	19 583	17 363	13
Etiopía	39	2 056	1 745	18	37	2 041	1 726	18	45	13 293	10 875	22	42	13 137	10 681	23
Pakistán	40	1 940	1 858	4	41	1 681	1 619	4	38	17 711	16 857	5	37	15 155	14 527	4
Argentina	41	1 879	1 836	2	49	1 177	1 099	7	37	17 769	17 479	2	45	10 437	9 726	7
Egipto	42	1 761	2 411	-27	40	1 693	2 298	-26	43	15 208	20 054	-24	39	14 521	18 872	-23
Marruecos	43	1 654	1 411	17	42	1 624	1 378	18	40	16 808	14 366	17	35	16 507	14 040	18
Hungría	44	1 562	1 377	13	43	1 562	1 377	13	39	17 021	14 984	14	34	17 021	14 984	14
Bélgica	45	1 518	1 742	-13	44	1 518	1 742	-13	54	7 777	7 454	4	52	7 777	7 454	4
Bahrein	46	1 497	1 590	-6	45	1 497	1 590	-6	46	11 960	12 691	-6	43	11 960	12 691	-6
Irán (República Islámica de)	47	1 484	1 540	-4	56	698	698	0	42	15 305	16 291	-6	54	6 946	7 221	-4
Panamá	48	1 442	1 204	20	46	1 442	1 204	20	44	13 889	11 574	20	41	13 889	11 574	20
Sri Lanka	49	1 330	1 184	12	47	1 330	1 184	12	47	10 749	9 371	15	44	10 749	9 371	15
Kenya	50	1 294	1 206	7	48	1 266	1 156	10	49	10 003	9 110	10	47	9 514	8 687	10
Perú	51	1 127	992	14	54	872	762	14	48	10 054	8 458	19	53	7 376	6 056	22
Kuwait	52	1 121	1 176	-5	50	1 121	1 176	-5	51	9 026	9 613	-6	49	9 026	9 613	-6
Jordania	53	997	908	10	51	996	907	10	52	8 570	7 805	10	50	8 556	7 789	10
Ucrania	54	992	703	41	52	936	656	43	50	9 981	6 940	44	48	9 367	6 426	46
Omán	55	927	736	26	53	895	705	27	53	8 378	6 960	20	51	8 000	6 624	21

País o grupo de países	TONELADAS-KILÓMETROS EFECTUADAS (millones) (pasajeros, carga y correo)								PASAJEROS-KILÓMETROS EFECTUADOS (millones)							
	Total de los servicios (internacionales e interiores)				Servicios internacionales				Total de los servicios (internacionales e interiores)				Servicios internacionales			
	Clasificación en 2011	2011	2010	Aumento o disminuc. (%)	Clasificación en 2011	2011	2010	Aumento o disminuc. (%)	Clasificación en 2011	2011	2010	Aumento o disminuc. (%)	Clasificación en 2011	2011	2010	Aumento o disminuc. (%)
Mauricio	56	788	762	3	55	782	756	3	57	6 605	6 320	5	55	6 536	6 257	4
Grecia	57	702	743	-6	63	543	568	-5	55	7 251	7 693	-6	59	5 565	5 878	-5
Uzbekistán	58	700	657	7	57	670	627	7	59	6 055	5 567	9	58	5 733	5 249	9
Polonia	59	681	683	0	58	656	661	-1	56	6 613	6 576	1	56	6 303	6 307	0
Kazajstán	60	633	573	11	68	395	346	14	58	6 512	5 754	13	67	3 868	3 407	14
Ecuador	61	624	615	2	64	499	475	5	61	5 487	5 421	1	65	4 175	3 959	5
Brunei Darussalam	62	592	587	1	59	592	587	1	65	4 492	4 853	-7	62	4 492	4 853	-7
Bangladesh	63	589	568	4	61	565	560	1	62	5 195	4 931	5	60	5 101	4 888	4
Islandia	64	566	485	17	60	566	485	17	63	4 970	4 112	21	61	4 970	4 112	21
República Checa	65	556	561	-1	62	556	559	-1	60	5 950	5 998	-1	57	5 942	5 978	-1
Libano	66	447	430	4	65	447	430	4	69	3 800	3 619	5	68	3 800	3 619	5
Rumania	67	435	420	4	67	412	400	3	64	4 520	4 423	2	64	4 270	4 202	2
Trinidad y Tabago	68	419	288	45	66	414	284	46	66	4 463	3 009	48	63	4 406	2 958	49
Argelia	69	392	375	5	73	332	315	5	67	4 195	3 994	5	71	3 532	3 338	6
Libia	70	391	493	-21	71	359	454	-21	74	3 084	4 035	-24	73	2 762	3 631	-24
Túnez	71	383	358	7	69	377	352	7	70	3 749	3 528	6	69	3 684	3 458	7
El Salvador	72	366	311	18	70	366	310	18	68	3 870	3 307	17	66	3 870	3 303	17
Fiji	73	358	353	1	72	351	345	2	72	3 575	3 455	3	72	3 517	3 392	4
Afganistán	74	349	350	0	76	289	300	-4	77	2 623	2 646	-1	77	2 163	2 250	-4
Angola	75	330	291	13	75	294	258	14	73	3 135	2 706	16	74	2 746	2 341	17
Letonia	76	330	327	1	74	330	327	1	71	3 598	3 564	1	70	3 598	3 564	1
Tajikistán	77	232	172	35	79	225	165	36	78	2 466	1 818	36	76	2 394	1 748	37
Venezuela (República Bolivariana de)	78	252	253	-1	90	110	100	10	75	2 745	2 765	-1	88	1 174	1 069	10
Costa Rica	79	246	230	7	77	245	228	7	76	2 733	2 569	6	75	2 718	2 555	6
Chipre	80	226	310	-27	78	226	310	-27	81	2 086	3 013	-31	79	2 086	3 013	-31
Papua Nueva Guinea	81	215	178	21	88	138	104	32	89	1 519	1 273	19	95	813	635	28
República Árabe Siria	82	196	180	9	82	191	176	9	85	1 793	1 634	10	82	1 749	1 602	9
Malta	83	193	212	-9	80	193	212	-9	82	2 041	2 257	-10	80	2 041	2 257	-10
Yemen	84	192	203	-6	81	192	203	-5	80	2 130	2 255	-6	78	2 125	2 249	-5
Azerbaiyán	85	191	136	40	84	169	135	25	83	2 013	1 428	41	81	1 780	1 416	26
Bolivia (Estado Plurinacional de)	86	183	156	17	89	134	106	26	84	1 796	1 554	16	87	1 311	1 050	25
Seychelles	87	183	200	-9	83	183	199	-8	90	1 444	1 556	-7	86	1 437	1 549	-7
Nigeria	88	175	148	18	111	40	37	6	79	2 204	1 808	22	108	506	478	6
Cuba	89	165	150	10	85	158	142	11	86	1 729	1 494	16	83	1 658	1 420	17
Namibia	90	146	140	5	86	143	138	4	88	1 552	1 498	4	85	1 515	1 473	3
Albania	91	140	110	28	87	140	110	28	87	1 553	1 202	29	84	1 553	1 202	29
Madagascar	92	118	135	-13	94	104	122	-15	94	1 095	1 240	-12	93	937	1 099	-15
Bulgaria	93	115	103	12	92	108	99	10	91	1 239	1 109	12	90	1 170	1 065	10
Croacia	94	113	98	16	95	98	85	16	92	1 230	1 060	16	91	1 070	921	16
Belarús	95	109	91	20	91	109	91	20	95	1 068	885	21	92	1 068	885	21
Serbia	96	108	93	16	93	108	93	16	93	1 173	1 004	17	89	1 173	1 004	17
Total de países mencionados (98) ⁶		633 397	606 420	4		433 738	415 619	4		4 999 142	4 690 035	7		3 087 330	2 876 425	7
Total de los demás países		13 355	13 426			13 129	13 178			62 569	63 949			60 265	61 473	
Total de los 191 Miembros de la OACI		646 752	619 846	4		446 866	428 797	4		5 061 711	4 753 984	6		3 147 595	2 937 898	7

1. La mayoría de los datos correspondientes a 2011 son estimaciones, por lo cual la clasificación y los porcentajes de aumento o disminución podrán sufrir modificaciones cuando se disponga de los datos definitivos.
2. Para fines estadísticos, los datos sobre China excluyen el tráfico de las Regiones Administrativas Especiales (RAE) de Hong Kong y de Macao.
3. Tráfico de la Región Administrativa Especial (RAE) de Hong Kong.
4. Tráfico de la Región Administrativa Especial (RAE) de Macao.
5. Tres Estados – Dinamarca, Noruega y Suecia.
6. Incluye los Estados mencionados en la Nota 5.

Fuente.— Formularios A y A-S de información de transporte aéreo de la OACI, además de las estimaciones de la OACI.



Tabla 6. Toneladas-kilómetros de carga efectuadas por los servicios regulares(Países y grupos de países cuyas líneas aéreas efectuaron un total de más de 25 millones de toneladas-kilómetros de carga en 2011¹)

País o grupo de países	TONELADAS-KILÓMETROS DE CARGA EFECTUADAS (millones)							
	Total de los servicios (internacionales e interiores)				Servicios internacionales			
	Clasificación en 2011	2011	2010	Aumento o disminución (%)	Clasificación en 2011	2011	2010	Aumento o disminución (%)
Estados Unidos	1	39 629	39 353	1	1	24 111	23 413	3
China ²	2	16 765	17 194	-2	3	11 628	12 170	-4
RAE de Hong Kong ³		10 562	10 697	-1		10 562	10 697	-1
RAE de Macao ⁴		41	37	11		41	37	11
República de Corea	3	12 219	12 945	-6	2	12 162	12 873	-6
Emiratos Árabes Unidos	4	10 147	10 000	1	4	10 147	10 000	1
Alemania	5	7 712	7 497	3	5	7 705	7 487	3
Japón	6	6 349	8 307	-24	7	5 709	7 366	-22
Reino Unido	7	6 289	6 082	3	6	6 288	6 080	3
Singapur	8	5 696	5 802	-2	8	5 696	5 802	-2
Luxemburgo	9	5 052	4 902	3	9	5 052	4 902	3
Francia	10	5 017	5 114	-2	10	5 012	5 105	-2
Federación de Rusia	11	3 900	3 532	10	14	3 206	2 863	12
Tailandia	12	3 730	3 616	3	13	3 316	3 345	-1
Países Bajos	13	3 699	3 698	0	11	3 699	3 698	0
Qatar	14	3 637	2 946	23	12	3 637	2 946	23
Indonesia	15	2 433	1 978	23	25	1 069	770	39
Malasia	16	2 411	2 774	-13	15	2 314	2 686	-14
Australia	17	2 322	2 398	-3	16	2 137	2 229	-4
India	18	2 039	2 071	-2	21	1 542	1 543	0
Canadá	19	2 034	2 011	1	20	1 544	1 503	3
España	20	1 690	1 615	5	17	1 651	1 573	5
Turquía	21	1 654	1 209	37	18	1 637	1 191	37
Colombia	22	1 599	1 487	8	19	1 572	1 462	8
Arabia Saudita	23	1 501	1 325	13	22	1 431	1 251	14
Chile	24	1 422	1 400	2	23	1 372	1 348	2
Suiza	25	1 351	1 282	5	24	1 351	1 282	5
Sudáfrica	26	1 091	1 065	2	26	1 032	1 007	3
Brasil	27	1 029	933	10	30	661	587	13
Bélgica	28	812	1 067	-24	27	812	1 067	-24
Finlandia	29	802	729	10	28	802	729	10
Israel	30	799	856	-7	29	799	856	-7
Italia	31	536	472	14	31	530	466	14
Viet Nam	32	529	427	24	39	347	292	19
Escandinavia ⁵	33	496	477	4	32	490	471	4
Bahrein	34	469	504	-7	33	469	504	-7
Nueva Zelanda	35	469	469	0	34	461	461	0
Filipinas	36	460	457	1	43	285	323	-12
Etiopía	37	440	393	12	35	439	392	12
Austria	38	383	358	7	36	383	358	7
Portugal	39	360	369	-2	38	349	355	-2
Sri Lanka	40	355	331	7	37	355	331	7

País o grupo de países	TONELADAS-KILÓMETROS DE CARGA EFECTUADAS (millones)							
	Total de los servicios (internacionales e interiores)				Servicios internacionales			
	Clasificación en 2011	2011	2010	Aumento o disminución (%)	Clasificación en 2011	2011	2010	Aumento o disminución (%)
Pakistán	41	338	333	1	42	309	305	2
Kenya	42	326	298	9	41	318	288	10
Egipto	43	326	413	-21	40	326	411	-21
México	44	317	321	-1	45	242	268	-10
Kuwait	45	278	274	1	44	278	274	1
Argentina	46	237	222	7	47	219	204	7
Jordania	47	222	202	10	46	222	202	10
Perú	48	205	216	-5	48	192	203	-5
Brunei Darussalam	49	186	149	25	49	186	149	25
Mauricio	50	178	179	-1	50	178	179	-1
Omán	51	172	107	61	51	171	105	62
Uzbekistán	52	154	154	0	52	154	153	0
Ecuador	53	133	130	2	53	124	119	4
Bangladesh	54	120	124	-3	55	105	119	-12
Irlanda	55	115	138	-17	54	113	137	-17
Irán (República Islámica de)	56	109	95	16	56	98	82	19
Afganistán	57	108	108	0	57	91	94	-3
Libia	58	87	95	-9	58	85	93	-9
Islandia	59	82	79	4	59	82	79	4
Ucrania	60	81	69	17	60	81	69	17
Polonia	61	77	76	0	61	76	76	0
Fiji	62	73	77	-5	62	71	75	-6
Panamá	63	52	45	15	63	52	45	15
Bhután	64	51	44	15	64	51	44	15
Angola	65	48	48	0	66	47	47	0
Líbano	66	48	48	-1	65	48	48	-1
Kazajistán	67	45	42	6	68	43	32	33
Togo	68	44	43	3	67	44	43	3
Papua Nueva Guinea	69	37	31	20	71	31	22	45
Chipre	70	36	36	0	69	36	36	0
Seychelles	71	32	36	-13	70	32	36	-13
Total de los países mencionados (73) ⁶		174 242	174 410	0		147 903	147 861	0
Total de los demás países		7 572	7 548			7 547	7 506	
Total de los 191 Estados miembros de la OACI		181 814	181 958	0		155 451	155 367	0

1. Los datos se basan en los informes del Formulario A de la OACI y en las estimaciones de la OACI; por lo tanto, la clasificación y el porcentaje de aumento o disminución puede cambiar una vez que se disponga de los datos finales.
2. Para fines estadísticos, los datos sobre China excluyen el tráfico de las Regiones Administrativas Especiales (RAE) de Hong Kong y de Macao.
3. Tráfico de la Región Administrativa Especial (RAE) de Hong Kong.
4. Tráfico de la Región Administrativa Especial (RAE) de Macao.
5. Tres Estados – Dinamarca, Noruega y Suecia.
6. Incluye los Estados mencionados en la Nota 5.

Fuente.— Formularios A y A-S de información de transporte aéreo de la OACI, además de las estimaciones de la OACI.

Tabla 7. Tráfico internacional no regular estimado de pasajeros de pago, 2002–2011

Categoría	Millones de pasajeros-kilómetros efectuados									
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tráfico no regular ¹	244 930	240 720	266 590	262 560	245 105	241 730	223 360	197 690	210 475	225 208
Variación anual (%)	-10,2	-1,7	10,7	-1,5	-6,6	-1,4	-7,6	-11,5	6,5	7,0
Tráfico regular	1 788 373	1 790 162	2 074 797	2 265 679	2 448 438	2 660 158	2 742 593	2 707 610	2 937 898	3 147 595
Variación anual (%)	0,5	0,1	15,9	9,2	8,1	8,6	3,1	-1,3	8,5	7,1
Tráfico total	2 033 303	2 030 882	2 341 387	2 528 239	2 693 543	2 901 888	2 965 953	2 905 300	3 148 373	3 372 803
Variación anual (%)	-0,9	-0,1	15,3	7,9	6,4	7,6	3,1	-2,1	8,4	7,1
Tráfico no regular como porcentaje del total	12,0	11,9	11,4	10,4	9,1	8,3	7,5	6,8	6,7	6,7

1. Comprende el tráfico no regular de las líneas aéreas regulares y las líneas aéreas no regulares.

Fuente.— Formulario A de información de transporte aéreo de la OACI, además de las estimaciones de la OACI.

Tabla 8. Tráfico en los aeropuertos principales del mundo

Los 25 aeropuertos más importantes en términos del total de pasajeros en 2011

Clasi- ficación núm.	Ciudad	Aeropuerto	Pasajeros embarcados y desembarcados ¹			Movimientos de aeronaves ²		
			2011 (miles)	2010 (miles)	2011/2010 (%)	2011 (miles)	2010 (miles)	2011/2010 (%)
1	Atlanta GA	Hartsfield-Jackson Atlanta International	92 389	89 238	3,5	924	950	-2,7
2	Beijing	Beijing Capital International	78 675	73 948	6,4	533	518	2,9
3	Londres	Heathrow	69 433	65 882	5,4	476	455	4,6
4	Chicago IL	O'Hare International	66 793	67 027	-0,3	879	883	-0,5
5	Tokio	Haneda (Tokyo International)	62 583	64 069	-2,3	379	342	10,8
6	Los Ángeles CA	Los Angeles International	61 862	59 070	4,7	604	576	4,9
7	París	Charles De Gaulle	60 879	58 165	4,7	513	492	4,3
8	Dallas/Fort Worth TX	Dallas-Fort Worth International	57 806	56 905	1,6	647	651	-0,6
9	Frankfurt	Frankfurt	56 436	52 945	6,6	487	456	6,8
10	Hong Kong	Hong Kong International	52 984	50 349	5,2	329	316	4,1
11	Denver CO	Denver International	52 849	51 985	1,7	635	635	0,0
12	Dubai	Dubai International	50 800	47 181	7,7	326	307	6,2
13	Amsterdam	Schiphol Amsterdam	49 755	45 212	10,0	437	402	8,7
14	Madrid	Barajas	49 542	49 764	-0,4	423	428	-1,2
15	Jakarta	Jakarta Soekarno-Hatta International	47 647	43 981	8,3	345	309	11,7
16	Nueva York NY	John F. Kennedy International	47 640	46 487	2,5	401	397	1,0
17	Bangkok	Bangkok Suvarnabhumi International	47 801	42 785	11,7	289	270	7,0
18	Singapur	Changi	45 429	42 039	8,1	302	268	12,7
19	Guangzhou	Guangzhou Baiyun International	45 040	40 976	9,9	349	329	6,1
20	Shanghai	Shanghai Pudong International	41 448	40 579	2,1	344	332	3,6
21	San Francisco CA	San Francisco International	41 045	39 391	4,2	404	387	4,4
22	Phoenix AZ	Sky Harbor International	40 566	38 552	5,2	439	449	-2,2
23	Houston TX	George Bush International	40 187	40 480	-0,7	529	531	-0,4
24	Las Vegas NV	McCarran International Las Vegas	40 064	39 757	0,8	532	506	5,1
25	Charlotte NC	Charlotte Douglas International	39 044	38 254	2,1	540	529	2,1
Total			1 338 697	1 285 021	4,2	12 066	11 718	3,0

Los 25 aeropuertos más importantes en términos de pasajeros internacionales en 2011

Clasi- ficación núm.	Ciudad	Aeropuerto	Pasajeros embarcados y desembarcados ¹			Movimientos de aeronaves ²		
			2011 (miles)	2010 (miles)	2011/2010 (%)	2011 (miles)	2010 (miles)	2011/2010 (%)
1	Londres	Heathrow	64 687	61 041	6,0	430	402	7,0
2	París	Charles De Gaulle	55 675	53 150	4,7	451	438	3,0
3	Hong Kong	Hong Kong International	52 753	49 775	6,0	329	307	7,2
4	Dubai	Dubai International	50 192	46 314	8,4	326	307	6,2
5	Ámsterdam	Schiphol Amsterdam	49 681	45 137	10,1	437	402	8,7
6	Frankfurt	Frankfurt	49 477	46 307	6,8	406	389	4,4
7	Singapur	Changi	45 429	42 039	8,1	302	264	14,4
8	Bangkok	Bangkok Suvarnabhumi International	37 386	32 381	15,5	213	189	12,7
9	Seúl	Incheon International	34 538	32 950	4,8	225	210	7,1
10	Madrid	Barajas	32 528	31 051	4,8	255	245	4,1
11	Londres	Gatwick	29 918	27 870	7,3	199	186	7,0
12	Munich	Franz Josef Strauss	27 879	25 319	10,1	290	274	5,8
13	Tokio	Narita	26 344	32 216	-18,2	162	191	-15,2
14	Kuala Lumpur	Kuala Lumpur International	25 916	23 402	10,7	173	158	9,5
15	Roma	Fiumicino	24 450	23 281	5,0	197	190	3,7
16	Estambul	Istanbul Ataturk International	23 973	20 343	17,8	198	179	10,6
17	Nueva York NY	John F. Kennedy International	23 877	23 103	3,4	149	145	2,8
18	Zurich	Zurich	23 733	22 330	6,3	243	232	4,7
19	Taipei	Taiwan Taoyuan International	23 137	23 129	0,0	163	156	4,5
20	Barcelona	El Prat	21 702	17 559	23,6	181	157	15,3
21	Antalya	Antalya International	20 511	18 319	12,0	122	112	8,9
22	Viena	Vienna International	20 399	18 882	8,0	230	228	0,9
23	Toronto	Toronto Pearson International	20 357	19 205	6,0	221	221	0,0
24	Copenhague	Copenhagen	20 232	18 964	6,7	214	199	7,5
25	Dublín	Dublin	18 591	18 045	3,0	147	141	4,3
Total			823 364	772 113	6,6	6 263	5 922	5,8

1. Pasajeros de pago y pasajeros que no pagan de los transportistas aéreos y pasajeros en tránsito directo; servicios regulares y no regulares.

2. Todos los movimientos de aeronaves (comerciales y no comerciales).

Fuente.— Formulario I de información de transporte aéreo de la OACI y los sitios web sobre aeropuertos.

Tabla 9. Resultados de explotación y netos¹
(Líneas aéreas regulares de los Estados miembros de la OACI)

Año	Ingresos de explotación USD (millones)	Gastos de explotación USD (millones)	Resultados de explotación		Resultado neto ²		Impuestos sobre la renta USD (millones)
			Cantidad USD (millones)	Porcentaje de los ingresos de explotación	Cantidad USD (millones)	Porcentaje de los ingresos de explotación	
2002	306 000	310 800	-4 800	-1,6	-11 300	-3,7	2 300
2003	321 800	323 300	-1 500	-0,5	-7 500	-2,3	-1 460
2004	378 800	375 500	3 300	0,9	-5 600	-1,5	-2 560
2005	413 300	408 900	4 400	1,1	-4 100	-1,0	-2 800
2006	465 200	450 200	15 000	3,2	5 000	1,1	-3 380
2007	509 800	489 900	19 900	3,9	14 700	2,9	-5 370
2008	569 500	570 600	-1 100	-0,2	-26 100	-4,6	2 240
2009	475 800	473 900	1 900	0,4	-4 600	-1,0	-1 580
2010 ³	579 300	550 400	28 900	5,0	19 200	3,3	-2 920
2011 ^{3,4}	635 600	621 500	14 100	2,2	8 400	1,3	-1 760

1. Los ingresos y gastos se han calculado para las líneas aéreas que no han notificado sus resultados.
2. El resultado neto se obtiene añadiendo (con el signo más o menos según el caso) al resultado de explotación las partidas ajenas a la explotación (tales como intereses y subvenciones directas) y el impuesto sobre la renta. Los resultados de explotación y netos anteriormente mencionados son las pequeñas diferencias entre las estimaciones de cifras importantes (ingresos y gastos) y son, por lo tanto, susceptibles de considerables incertidumbres.
3. Los resultados netos para 2010 y 2011 se han calculado provisionalmente y excluyen las partidas contables excepcionales.
4. A la fecha de redacción, no se habían notificado a la OACI datos financieros completos para 2011 debido a variaciones en la notificación del año fiscal.

Fuente.— Formulario EF de información de transporte aéreo de la OACI, además de las estimaciones de la OACI.

**Tabla 10. Flota¹ de transporte comercial de los Estados miembros de la OACI
al final de cada uno de los años del período 2002–2011**

Año	Turborreacción		Turbohélice		De motores de émbolo		Total todos los tipos de aeronaves
	Número	Porcentaje	Número	Porcentaje	Número	Porcentaje	
2002	16 249	80,7	3 757	18,7	117	0,6	20 123
2003	16 628	81,7	3 620	17,8	105	0,5	20 353
2004	17 347	82,7	3 548	16,9	84	0,4	20 979
2005	17 845	83,4	3 466	16,2	76	0,4	21 387
2006	18 457	83,8	3 501	15,9	70	0,3	22 028
2007	19 366	84,4	3 524	15,4	65	0,3	22 955
2008	19 211	84,5	3 462	15,2	53	0,2	22 726
2009	19 471	84,8	3 425	14,9	56	0,2	22 952
2010	20 092	85,2	3 440	14,6	54	0,2	23 586
2011	21 001	85,5	3 516	14,3	51	0,2	24 568

1. Se incluyen únicamente las aeronaves en servicio; no se incluyen las aeronaves cuya masa máxima de despegue es inferior a 9 000 kg (20 000 lb).

Fuente.— OAG Aviation Solutions.

Tabla 11. Seguridad de la aviación

Año	Número de actos de interferencia ilícita	Número de actos de apoderamiento		Número de ataques a instalaciones		Número de actos de sabotaje	Otros actos ¹	Número de lesionados o muertos durante actos de interferencia ilícita	
		Apoderamiento	Intentos de apoderamiento	Ataques	Intentos de ataque			Lesionados	Muertos
1990	36	20	12	1	0	1	2	145	137
1991	15	7	5	1	0	0	2	2	7
1992	10	6	2	1	0	0	1	123	10
1993	48	30	7	3	0	0	8	38	112
1994	43	22	5	4	0	2	10	57	51
1995	17	9	3	2	0	0	3	5	2
1996	22	3	12	4	0	0	3	159	134
1997	15	6	5	2	0	1	1	2	4
1998	17	11	2	1	0	0	3	1	41
1999	14	11	2	0	0	0	1	3	4
2000	30	12	8	1	0	0	9	50	58
2001 ²	24	7	2	7	4	1	3	3 217	3 525
2002	40	2	8	24	2	2	2	14	186
2003	35	3	5	10	0	5	12	77	20
2004	16	1	4	2	2	4	3	8	91
2005	6	2	0	2	0	0	2	60	3
2006	17	1	3	4	0	1	8 ³	27	2
2007	22	4	2	2	3	0	11	33	18
2008	23	1	6	3	0	0	13 ³	31	11
2009	23	5	3	1	0	0	14 ³	4	3
2010	14	0	1	1	0	1	11 ³	13	6
2011	6	0	2	0	0	1	3 ³	152	35

1. Incluye ataques en vuelo y otros actos de interferencia ilícita.

2. Los informes oficiales recibidos acerca de los sucesos del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos no incluyen el número de muertos y lesionados en la superficie. En consecuencia, los totales estimados se obtuvieron de los medios de difusión.

3. Incluye tentativa de sabotaje.

APÉNDICE 2. PROYECTOS DE COOPERACIÓN TÉCNICA

LISTA POR PAÍS O REGIÓN

AFGANISTÁN

Implantación del plan de transición del Aeropuerto internacional de Kabul

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Afganistán, consistía en incrementar la capacidad del Ministerio de Transporte y Aviación Civil (MTAC) para que pueda asumir la responsabilidad de la gestión, explotación y mantenimiento de las instalaciones y servicios del Aeropuerto internacional de Kabul que serán transferidos de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN)/Fuerza Internacional de Asistencia para la Seguridad (FIAS) al MTAC al concluir el período de transición previsto en el proyecto. Este último, iniciado en diciembre de 2007 y prolongado hasta marzo de 2011, ya se ha finalizado.

Logros del proyecto

Se proporcionó asistencia técnica en las esferas de servicios de información aeronáutica, comunicaciones, navegación y vigilancia, operaciones de aeródromo, tecnología de la información, ingeniería, meteorología, extinción de incendios y salvamento, control de tránsito aéreo y aptitud lingüística en inglés.

Vigilancia de la seguridad de vuelo

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Afganistán, consiste en mejorar la capacidad del Ministerio de Transporte y Aviación Civil (MTAC) para la vigilancia de la seguridad de vuelo. Este proyecto, iniciado en septiembre de 2008 y prolongado hasta febrero de 2011, ya se ha finalizado.

Logros del proyecto

En el marco del proyecto, se siguió asistiendo al MTAC en sus actividades de vigilancia e inspección de operaciones de vuelo, incluidos explotadores de líneas aéreas y organizaciones de mantenimiento.

ARABIA SAUDITA**Administración General de Aviación Civil*****Objetivo del proyecto***

Los objetivos de este proyecto, financiado por el Reino de Arabia Saudita, consisten en apoyar a la Administración General de Aviación Civil (AGAC) en el suministro de servicios aeronáuticos seguros, eficientes y rentables; mantenerla al día respecto a los cambios que se producen en el entorno de la aviación civil; prepararla para la introducción de nuevas tecnologías; y ayudarla a sustituir los expertos extranjeros por expertos nacionales mediante la instrucción profesional del personal nacional cualificado. Este proyecto, iniciado en 1997 con una duración inicial de seis años, ha sido prolongado hasta junio de 2012.

Logros del proyecto

En 2011, participaron en este proyecto 24 expertos internacionales, proporcionando servicios de asesoramiento a administradores de proyectos y otras partes sauditas interesadas. Las actividades del proyecto abarcaron inspecciones de transportistas aéreos y la vigilancia de la seguridad operacional en los talleres de reparación autorizados por la AGAC. Los expertos en instrucción de la OACI, junto con instructores nacionales, proporcionaron al personal de la AGAC amplios cursos sobre comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión de tránsito aéreo (CNS/ATM), radar y temas ajenos al radar e instrucción con simuladores. Se proporcionó también asesoramiento para establecer y aplicar un programa de perfeccionamiento de carreras profesionales para el futuro desarrollo de los servicios de extinción de incendios y salvamento. Como fruto de dichas medidas continuas de instrucción, la AGAC ha logrado llenar otros puestos con nacionales sauditas cualificados. Se proporcionó asesoramiento técnico en materia de aspectos técnicos de los aeropuertos para facilitar el examen de los proyectos actuales y futuros.

ARGENTINA**Creación de una nueva Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC)*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de la Argentina, consiste en crear una nueva entidad encargada del suministro de servicios aeroportuarios y de navegación aérea, la vigilancia de la seguridad operacional, así como la transferencia de todas las misiones y tareas realizadas por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina. El proyecto, iniciado en septiembre de 2007, ha sido prolongado hasta enero de 2014.

Logros del proyecto

Se implantaron nuevos sistemas para centros de control de área y se inició la adquisición de 14 vehículos de extinción de incendios. El personal del proyecto participó en varios cursos de instrucción avanzada relacionados con la implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional. Se actualizó el marco jurídico de la aviación civil. Se creó un grupo de trabajo multidisciplinario, abarcando diversas organizaciones, a fin de elaborar un plan de acción para evaluar las necesidades en diversos sectores de la aviación civil. Se concertó un Memorando de acuerdo de cooperación y coordinación entre las organizaciones nacionales y estatales. Se determinaron los requisitos relativos a una ley sobre un programa nacional de seguridad operacional y se redactó el correspondiente proyecto de ley.

Constitución de una nueva Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC)***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de la Argentina, consiste en permitir el establecimiento de una nueva Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC), que se trasladará de la Fuerza Aérea Argentina como entidad independiente de la Secretaría de Transporte, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Además, el proyecto asistirá a la JIAAC en la obtención de recursos humanos, logística, equipo, infraestructura y sistemas para que siga asumiendo eficazmente sus responsabilidades y reforzar sus actividades de prevención de accidentes de aviación civil. El proyecto se inició en septiembre de 2011 con una duración prevista de dos años.

Logros del proyecto

Se contrataron cinco profesionales y cinco funcionarios administrativos y concluyó la instrucción de dos profesionales.

Asistencia de la Fuerza Aérea Argentina a la Administración Nacional de Aviación Civil***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de la Argentina, consiste en proporcionar servicios de búsqueda y salvamento a la nueva Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC). El proyecto abarca la contratación de profesionales nacionales, la adquisición de equipo, el mantenimiento de servicios y la instrucción. El proyecto se inició en julio de 2009 con una duración prevista de tres años.

Logros del proyecto

Se actualizó el sistema de inspección de vuelo, incluida la capacidad respecto al sistema de navegación de área y los sistemas mundiales de navegación por satélite. Además de piezas de repuesto, accesorios y servicios de mantenimiento, se adquirieron un simulador de vuelo, sistemas de comunicaciones, computadoras, estaciones meteorológicas, radiobalizas de localización de emergencia, sistemas móviles de aeropuerto y un sistema digital de fotogrametría aérea de alta definición. Se llevó a cabo la certificación del servicio de información de vuelo de aeródromo y se otorgó un contrato de mantenimiento de aeronaves para inspección en vuelo. Continuaron las reparaciones y modificaciones de aeronaves existentes. Se proporcionó apoyo de expertos para evaluar equipo de extinción de incendios.

BAHAMAS**Asistencia al Departamento de Aviación Civil de Bahamas para la gestión de la seguridad operacional*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Bahamas, consistía en asistir al Departamento de Aviación Civil de Bahamas (BCAD) en la preparación de su programa estatal de seguridad operacional (SSP). El proyecto, iniciado en junio de 2011, se finalizó en septiembre del mismo año.

Logros del proyecto

El proyecto permitió a BCAD aplicar principios de gestión de la seguridad operacional, tales como la gestión de riesgos de seguridad operacional y la garantía de seguridad operacional, para asumir sus responsabilidades respecto a la seguridad operacional de la aviación, lograr mejores relaciones con los proveedores de servicios respecto a la solución de problemas de seguridad operacional y aplicar principios de gestión de la seguridad operacional en todas las entidades de aviación civil en el Estado.

Servicio de compras de aviación civil (CAPS)***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Departamento de Aviación Civil de Bahamas (BCAD), consiste en adquirir equipo para apoyar la labor de las autoridades aeronáuticas. Este proyecto, iniciado en abril de 2010, carece de fecha de expiración.

Logros del proyecto

Un experto radar realizó una misión de cinco días a Bahamas a fin de recopilar información técnica para la adquisición de un nuevo radar y la renovación de un radar en el país. Se prepararon y enviaron especificaciones técnicas a BCAD para que las examinara y aprobara.

BARBADOS**Asistencia a la Administración de Aviación Civil*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por la Aviación Civil de Barbados (BCA), consistía en el envío de un experto en organización y gestión de administraciones de aviación civil para que examinara dicha organización y formulara recomendaciones relativas a su planificación y organización. El proyecto, iniciado en abril de 2011, se finalizó en junio del mismo año.

Logros del proyecto

Se presentaron a BCA recomendaciones relativas a su planificación y organización.

BOLIVIA (ESTADO PLURINACIONAL DE)**Desarrollo de la aviación nacional*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia, consiste en seguir asistiendo a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) para que desempeñe eficazmente sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional y reforzar el desarrollo de la aviación nacional. El proyecto se inició en diciembre de 2009 con una duración prevista de 38 meses.

Logros del proyecto

Este proyecto permitió contratar y administrar a 122 profesionales y 72 funcionarios nacionales de apoyo administrativo y ofrecer instrucción a 200 nacionales en diversas disciplinas aeronáuticas. La asistencia relativa a la seguridad operacional, proporcionada a la DGAC por un equipo de expertos de la OACI, permitió mantener la certificación de Categoría I de la Administración Federal de Aviación.

BOTSWANA**Asistencia en el establecimiento de una Administración de Aviación Civil en Botswana*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Botswana, consistía en establecer una estructura de aviación civil autónoma, eficiente y efectiva que respondiera a la dinámica de la industria de la aviación y al desarrollo socioeconómico del país y fomentara al mismo tiempo el comercio y el turismo. El proyecto, iniciado en 2005, se finalizó en mayo de 2011.

Logros del proyecto

El Director de seguridad de vuelo (OPAS) finalizó su asignación en mayo de 2011. Se dotó a la Inspección de seguridad de vuelo, descrita en la estructura orgánica de la Administración de Aviación Civil de Botswana, con todo el personal necesario. Se finalizaron y publicaron directrices sobre sistemas de gestión de la seguridad operacional destinadas a los proveedores de servicios. Mediante el proyecto, prosiguió la instrucción en el puesto de trabajo para los inspectores de seguridad de vuelo.

CABO VERDE**Capacidad para la vigilancia de la seguridad operacional ANS*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por la Agencia de Aviación Civil (AAC) de Cabo Verde, consistía en asistir a esta última para reforzar la seguridad operacional de la aviación en el país y su espacio aéreo, aplicando medidas correctivas a las deficiencias observadas mediante la auditoría del Programa universal OACI de vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), realizada en septiembre de 2009 en la esfera de los servicios de navegación aérea (ANS). El proyecto, iniciado en enero de 2011 con una duración prevista de nueve meses, se finalizó en octubre del mismo año.

Logros del proyecto

Los proyectos de reglamentos y procedimientos ANS relacionados con las disposiciones de los Anexos 3, 4, 5, 10, 11, 12 y 15 fueron objeto de examen y luego de las enmiendas necesarias. Se preparó un Manual para inspectores ANS. Se organizaron, para el personal de la AAC y del proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP), seminarios prácticos sobre gestión de la información aeronáutica y sistemas mundiales de navegación por satélite. Se realizó un seminario sobre búsqueda y salvamento. Se preparó el plan nacional

de búsqueda y salvamento (SAR) de Cabo Verde, que fue aceptado por todos los miembros de la Comisión SAR. Se prestó asistencia al ANSP respecto a la certificación de servicios de información aeronáutica, cuestiones de capacidad de los servicios de tránsito aéreo e introducción de nuevos servicios. La AAC contrató a nuevos miembros del personal técnico, que luego recibieron instrucción en el puesto de trabajo.

CHINA

Programa OACI/China de instrucción para países en desarrollo

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la Dirección General de la Administración de Aviación Civil de China consiste en que la OACI asista en la gestión de un programa de instrucción para participantes de países en desarrollo. La asistencia abarca la distribución de información a los Estados miembros de la OACI y el envío de cartas de otorgamiento de becas y de rechazo. El proyecto, iniciado en enero de 2009 con una duración prevista de tres años, ha sido prolongado hasta diciembre de 2012.

Logros del proyecto

En 2011 no se realizaron actividades para este proyecto.

Asistencia a la Administración de Aeropuertos de China (RAE de Macao)

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la Administración de Aeropuertos de China (RAE de Macao), consistía en proporcionar a dicha Administración asesoramiento técnico y operacional para perfeccionar y reemplazar sistemas de comunicación, navegación y vigilancia utilizados en el Aeropuerto internacional de Macao. El proyecto, iniciado en marzo de 2010 con una duración prevista de nueve meses, se prolongó hasta marzo de 2011 y ya se finalizó.

Logros del proyecto

Entraron en servicio sistemas radar y de comunicaciones, así como equipo de navegación aérea, y se impartió instrucción al respecto.

COSTA RICA**Plan general para el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber de Liberia*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), consistía en elaborar un plan general para ampliar la capacidad del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber a efectos de adaptarlo a aviones de mayores dimensiones, así como satisfacer las demandas de la Región del Pacífico septentrional respecto al desarrollo económico, turístico y comercial del Estado. Este proyecto, iniciado en marzo de 2008, se finalizó en diciembre de 2010, pero se reestableció en 2011 por un período de seis años.

Logros del proyecto

En 2011 las actividades de implantación fueron muy limitadas debido a la reorientación de las prioridades gubernamentales.

Servicio de compras de aviación civil (CAPS)***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), consiste en adquirir equipo para reforzar las autoridades aeronáuticas. Este proyecto, iniciado en 2007, ha sido prolongado hasta diciembre de 2016.

Logros del proyecto

Se concertaron contratos para la adquisición de sistemas de control de comunicaciones orales, pasarelas de embarque de pasajeros y dos vehículos dotados de equipo para transportar pasajeros con incapacidad física.

CUBA**Servicio de compras de aviación civil (CAPS)*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Cuba, consiste en asistir al Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC) para modernizar su infraestructura de aviación civil. El proyecto se inició en octubre de 2010 con una duración prevista de tres años.

Logros del proyecto

Debido a la reorientación del IACC, en 2011 no se realizaron actividades para este proyecto, que se puso en espera hasta nueva orden.

CURAÇAO (PAÍSES BAJOS)**Asistencia de cooperación técnica — Estudio de posibles limitaciones de altura****Objetivo del proyecto**

Los objetivos de este proyecto, financiado por la Empresa de aeropuertos de Curaçao, consistían en realizar una evaluación de riesgos de seguridad operacional basada en la metodología de gestión de la seguridad operacional de la OACI y un estudio aeronáutico para determinar las limitaciones máximas de altura admisibles para el área que rodea el Aeropuerto internacional de Curaçao. El proyecto, iniciado en julio de 2011 con una duración prevista de un mes, ya se ha finalizado.

Logros del proyecto

Se realizó una misión para evaluar y examinar el plan general y la configuración del Aeropuerto internacional de Curaçao, así como los mapas topográficos del aeropuerto y sus alrededores para determinar el espacio aéreo alrededor del aeropuerto que debe mantenerse libre de obstáculos, así como las limitaciones de altura en dicha zona.

ECUADOR**Fortalecimiento del sector de aviación civil****Objetivo del proyecto**

Los objetivos de este proyecto, financiado por el Gobierno del Ecuador y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), consisten en elaborar un plan nacional de navegación aérea en el contexto de un plan general de desarrollo de la aviación civil; modernizar el sistema de gestión del tránsito aéreo; asesorar al Gobierno en el establecimiento de una concesión para la explotación de los aeropuertos de Guayaquil y Quito, tanto actuales como nuevos; modificar la estructura orgánica de la Dirección General de Aviación Civil; actualizar la capacidad de recursos humanos mediante la instrucción del personal; y optimizar el cumplimiento de sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional. Este proyecto, iniciado en 1998 con una duración prevista de nueve años, ha sido prolongado hasta diciembre de 2012.

Logros del proyecto

Se llevó a cabo la adquisición de sistemas de terminales de muy pequeña abertura (VSAT), incluida la entrega de seis envíos de equipo VSAT, la finalización de las pruebas de recepción *in situ* y el comienzo de las operaciones. Se renovó por un año el contrato de mantenimiento del equipo para el sistema mundial de pronósticos de área.

EL SALVADOR**Asistencia de cooperación técnica — Evaluación de la infraestructura aeroportuaria actual****Objetivo del proyecto**

Los objetivos de este proyecto, financiado por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), consistían en evaluar la infraestructura actual del Aeropuerto Internacional de El Salvador (AIES) y el equipo relacionado con la navegación aérea, formular recomendaciones preliminares para la mejora, adquisición y reemplazo de equipo, instalaciones y servicios y preparar la actualización del plan general considerando la demanda futura. Además, el proyecto abarcaba la elaboración y definición de las atribuciones de un proyecto de cooperación técnica de la OACI para aplicar las medidas recomendadas a raíz de la evaluación inicial. El proyecto, iniciado en septiembre de 2011 con una duración prevista de un mes, ya se ha finalizado.

Logros del proyecto

Se formularon recomendaciones relativas a medidas inmediatas y actividades a medio plazo, incluidas la adquisición y reemplazo de equipo y la actualización del plan general de AIES.

FILIPINAS**Mejoramiento de la seguridad operacional de la aviación en Filipinas mediante ampliación de la capacidad de ATO en materia de vigilancia de la seguridad operacional****Objetivo del proyecto**

Este proyecto, financiado por la Administración de Aviación Civil de Filipinas (CAAP), tiene por objeto reforzar la seguridad operacional de la aviación ampliando la capacidad de la CAAP en materia de vigilancia de la seguridad operacional actualizando reglamentos y procedimientos, aumentando el número de inspectores y supervisores capacitados y cualificados y reforzando la estructura

orgánica y la autonomía para lograr una vigilancia efectiva de la seguridad operacional de los explotadores de servicios aéreos, las organizaciones de mantenimiento de aeronaves, organizaciones de instrucción acreditadas, explotadores de aeródromos y proveedores de servicios de navegación aérea, así como reforzando los reglamentos y procedimientos de seguridad operacional y aplicando los principios del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) de la OACI. Este proyecto, iniciado en mayo de 2008, ha sido prolongado hasta junio de 2012.

Logros del proyecto

El equipo de proyecto de la OACI siguió orientando las medidas encaminadas a corregir las constataciones de la auditoría realizada en 2009 en virtud del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). Los expertos en asistencia operacional (OPAS) introdujeron una matriz de cualificaciones como base para evaluar el nivel de cumplimiento por parte del personal de vigilancia de la seguridad operacional en materia de aeronavegabilidad, operaciones de vuelo y organizaciones de instrucción acreditadas. Se preparó un plan para instrucción nueva o periódica. Se contrataron profesionales nacionales, que recibieron instrucción en el marco del proyecto; algunos de ellos estaban a punto de pasar a la CAAP para ocupar cargos de gestión o como inspectores, mientras continuaban con su trabajo de vigilancia en la industria. El CAAP siguió manteniendo un personal cualificado y de experiencia en la sección de inspectores de operaciones de vuelo mediante la contratación de pilotos inspectores jubilados. Se proporcionó asistencia a la CAAP para que pudiese satisfacer los requisitos, en materia de seguridad operacional, de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos y el Comité sobre seguridad operacional de la Unión Europea, que prohibían a todos los explotadores filipinos sobrevolar el territorio europeo. Se concertaron acuerdos provisionales con escuelas privadas y organizaciones de mantenimiento de aeronaves para proporcionar a la CAAP instalaciones debidamente equipadas para exámenes de control de aptitudes. Se llevó a cabo con éxito un proyecto de conversión de documentos que permitió digitalizar, clasificar y establecer los índices de 3,3 millones de documentos accesibles en versión digital a usuarios con autorización apropiada. El equipo del proyecto elaboró y presentó un plan de acción realizable para resolver los problemas significativos de seguridad operacional señalados por la OACI y recuperar la Categoría I ante la FAA, alcanzando al mismo tiempo la sostenibilidad.

Acuerdo de servicio con la Administración del Aeropuerto internacional de Mactan-Cebu relativo al Servicio de compras de aviación civil — Adquisición de dos sistemas de aterrizaje por instrumentos/equipo radiotelemétrico (ILS/DME)

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la Administración del Aeropuerto internacional de Mactan-Cebu, consiste en adquirir diversos sistemas para pistas y navegación aérea a fin de asistir a esta última en la mejora global de su sistema de seguridad de vuelo. Este proyecto, iniciado en abril de 2010 con una duración prevista de 15 meses, ha sido prolongado hasta 2012.

Logros del proyecto

Se entregó e instaló el segundo de los dos sistemas ILS/DME. Después de la calibración y pruebas del equipo, se realizaron las pruebas provisionales de aceptación *in situ* (PSAT) y la verificación en vuelo. Los procedimientos PSAT se enviaron a MCIAA para que los examinara y formulara sus observaciones al respecto. El contratista se encargó de la instrucción en el puesto de trabajo.

GABÓN

Reforzamiento del sistema de vigilancia y reglamentación de la aviación de la Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC)

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto de asistencia operacional (OPAS), financiado por Gabón, consistía en asistir al gobierno para corregir las deficiencias observadas mediante la auditoría sistémica global de la OACI, realizada en mayo de 2007. El proyecto se llevó a cabo en dos fases: primero, se tomaron medidas correctivas para resolver los problemas de seguridad operacional; luego, se reforzó la capacidad de la Administración de Aviación Civil para desempeñar sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional en materia de otorgamiento de licencias, aeronavegabilidad y operaciones de vuelo. El proyecto, iniciado en noviembre de 2008, se finalizó en abril de 2011.

Logros del proyecto

Se actualizó el plan de medidas correctivas en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). Gabón adoptó un conjunto de reglamentos relativos principalmente al otorgamiento de licencias, aeronavegabilidad y operaciones de aeronaves que se había elaborado o actualizado. Además, el proyecto permitió a la ANAC prepararse y luego participar en el Comité de seguridad aérea de la Comisión Europea. Se elaboraron y aplicaron nuevos formularios y listas de verificación para los

inspectores y para la industria para aplicaciones, aprobaciones y revisión de documentos. En el marco del proyecto, continuó la implantación del plan de instrucción elaborado para la inspección de seguridad de vuelo impartiendo instrucción en el puesto de trabajo u organizando cursos en el extranjero. Se creó una biblioteca aeronáutica y la ANAC se abonó a las principales publicaciones aeronáuticas.

GRANADA

Asistencia de cooperación técnica — Estudio de posibles limitaciones de altura

Objetivo del proyecto

Los objetivos de este proyecto, financiado por el Gobierno de Granada, consistían en realizar una evaluación de riesgos de seguridad operacional basada en la metodología de gestión de la seguridad operacional de la OACI y un estudio aeronáutico para determinar las limitaciones de las alturas máximas admisibles para el área alrededor del Aeropuerto internacional Maurice Bishop. El proyecto, iniciado en mayo de 2011 con una duración prevista de un mes, ya se ha finalizado.

Logros del proyecto

Se realizó una misión para evaluar y examinar el plan general y la configuración del Aeropuerto internacional Maurice Bishop, así como los mapas topográficos del aeropuerto y sus alrededores para determinar el espacio aéreo alrededor del aeropuerto que debe mantenerse libre de obstáculos, así como las limitaciones de altura en dicha zona.

GRECIA

Creación de capacidades para la vigilancia de la seguridad operacional

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Grecia, consiste en ampliar el desarrollo de las capacidades de la Administración de Aviación Civil de Grecia (HCAA) para proporcionar servicios aeronáuticos eficientes y económicos en condiciones de seguridad operacional, reglamentar las funciones de seguridad de vuelo y asegurar la conformidad con las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. El proyecto, iniciado en el año 2000, ha sido prolongado hasta después de 2011.

Logros del proyecto

El proyecto permite que la HCAA asuma sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional en la esfera de las operaciones de vuelo y la elaboración de un sistema de aeronavegabilidad sostenible. Han proporcionado sus servicios como expertos tres inspectores de operaciones de vuelo, tres inspectores de aeronavegabilidad y un consultor en otorgamiento de licencias.

GUATEMALA**Modernización integral del sistema de aeropuertos nacionales*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Guatemala, consiste en asistir en la planificación y modernización de las instalaciones y servicios en los aeropuertos interiores de Cobán, Esquipulas, Huehuetenango, Puerto Barrios, Quetzaltenango y Retalhuleu de conformidad con las normas y métodos recomendados (SARPS) internacionales aplicables. Este proyecto, iniciado en 2005, ha sido prolongado hasta diciembre de 2012.

Logros del proyecto

Se ha instalado un sistema de energía eléctrica de apoyo de potencia mediana en la terminal de pasajeros del Aeropuerto internacional La Aurora, reduciéndose así el costo del servicio de energía eléctrica. Además, se ha adquirido un sistema automatizado de manipulación de la carga. Concluyó la reforma del edificio donde está situada la Administración de Aviación Civil, mejorándose su infraestructura, así como los servicios y equipo actuales.

GUINEA ECUATORIAL**Reforzamiento de la capacidad nacional e institucional de la aviación civil*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Guinea Ecuatorial, consiste en establecer una Administración de Aviación Civil autónoma, con el nivel apropiado de dotación y competencia para la realización de sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional en materia de operaciones de aeronaves y aeronavegabilidad y para el otorgamiento de licencias al personal de aeronaves y operaciones de vuelo. Inicialmente financiado en virtud de un arreglo de compartición de costos entre el Gobierno y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) que expiró en 2009, este proyecto, iniciado en 2004, ha sido prolongado hasta 2012.

Logros del proyecto

Se implantaron un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional y un mecanismo de control y vigilancia. Se llevaron a cabo 18 revisiones de aeronavegabilidad y se prepararon todos los ficheros de aeronavegabilidad de las aeronaves objeto de recertificación. Se renovó el certificado de la organización de mantenimiento de las aeronaves del explotador de bandera y se validaron nueve organizaciones extranjeras de mantenimiento de aeronaves. Se certificó la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador de bandera y se validaron seis organizaciones extranjeras de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad. Se elaboraron reglamentos de aviación civil de Guinea ecuatorial que están pendientes de aprobación. Se efectuó un total de 1 200 horas-persona de auditorías e inspecciones en la esfera de la aeronavegabilidad y 1 060 en la esfera de las operaciones.

HAÍTÍ**Reconstrucción y modernización de la infraestructura de navegación aérea, mejora de servicios y reforzamiento de la Oficina Nacional de Aviación Civil a raíz del terremoto de 2010 en Haití****Objetivo del proyecto**

Este proyecto está financiado por la Oficina Nacional de Aviación Civil (OFNAC). La Fase I tiene por objeto reconstruir y modernizar la infraestructura de aviación civil, tras el terremoto que azotó a Haití en 2010, y mejorar los servicios suministrados, lo que contribuirá a la eficacia de las operaciones aéreas en el Aeropuerto internacional Toussaint Louverture de Puerto Príncipe, la región de información de vuelo (FIR)/Centro de control de área (ACC) de Puerto Príncipe, así como el Aeropuerto internacional de Cabo Haitiano. La Fase II tiene por objeto reforzar la autonomía administrativa y financiera de la OFNAC, organismo de reglamentación del transporte aéreo, y traducir la ley básica de aviación civil, lo que se había iniciado en la Fase I del proyecto. Además, la Fase II impartirá instrucción para el personal operacional, técnico y administrativo, lo que le permitirá introducir mejoras en la OFNAC a fin de que cumpla las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, los requisitos regionales y la norma de aptitud lingüística de nivel IV en inglés. Este proyecto, iniciado en 2009 para reforzar la Administración de Aviación Civil, vio su objetivo ampliado y ha sido prolongado hasta junio de 2014.

Logros del proyecto

Se aprobaron las atribuciones presentadas al gobierno para una misión de evaluación. Dichas atribuciones han satisfecho los requisitos técnicos para obtener un subsidio de emergencia del Banco Mundial destinado a reparar dos radiofaros omnidireccionales de muy alta frecuencia (VHF), mejorar los sistemas VHF, renovar el pavimento, reemplazar el sistema de iluminación de

aproximación y capacitar a controladores de tránsito aéreo.

INDIA

Desarrollo y modernización del Aeropuerto internacional Indira Gandhi de Nueva Delhi

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por Delhi International Airport Limited (DIAL), consistía en proporcionar asistencia a este último en el examen técnico del diseño, construcción y establecimiento de instalaciones de la parte aeronáutica, con miras principalmente a examinar el nivel de cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) pertinentes de la OACI. El proyecto, iniciado en 2008, ha sido finalizado en 2011.

Logros del proyecto

Un experto en pronósticos de tráfico aéreo presentó un estudio sobre el pronóstico de tráfico aéreo del área económica de Nueva Delhi. Se propuso un estudio de mejoras de la parte aeronáutica de DIAL con objeto de aprovechar plenamente la capacidad de las pistas y el espacio aéreo utilizando las tres pistas de manera eficiente y en condiciones de seguridad operacional.

Establecimiento de capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de los servicios de navegación aérea (ANS)

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de la India, consiste en proporcionar asistencia a esta última para el establecimiento y el desempeño eficaz de una Dirección de servicios de navegación aérea (ANS) en sus tareas, funciones y responsabilidades de reglamentación de ANS y vigilancia de la seguridad operacional y la aplicación del plan de medidas correctivas, así como en la aplicación de las observaciones y recomendaciones formuladas en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional. El proyecto, iniciado en octubre de 2010 con una duración prevista de 12 meses, ha sido prolongado hasta 2012.

Logros del proyecto

Se presentaron proyectos de informes a la DGCA para que los examinara y formulara sus observaciones al respecto. El experto en comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) permaneció en el lugar para finalizar sus tareas de instrucción en el puesto de trabajo.

Plan general, informe detallado de proyecto y examen del diseño preliminar para el Aeropuerto internacional de Navi Mumbai (NMIA)***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por la Ciudad y Corporación de desarrollo industrial de Maharashtra (CIDCO), consiste en proporcionar asistencia a esta última para examinar el plan general, el informe detallado de proyecto y el diseño preliminar de NMIA preparados por el consultor principal de CIDCO. Los exámenes que la OACI llevará a cabo se concentrarán en asegurar que en los planes y documentos se cumplan las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, los requisitos en materia de aviación civil establecidos por la DGAC y las directrices de la Oficina de seguridad de la aviación civil. El proyecto se inició en 2008 con una duración prevista de cuatro años.

Logros del proyecto

Se envió a un equipo de expertos de la OACI y se propuso a CIDCO un nuevo examen del diseño detallado de NMIA.

Instrucción SMS para la Administración del Aeropuerto internacional de Mumbai (MIAL)***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por MIAL, consistía en realizar, para este último, un curso de instrucción sobre gestión de la seguridad operacional para los aeropuertos. Este proyecto, iniciado en 2011, ya se ha finalizado.

Logros del proyecto

Asistieron al curso sobre sistemas de gestión de la seguridad operacional 36 administradores superiores de MIAL, la Dirección General de Aviación Civil de la India y el Aeropuerto internacional de Bangalore.

Pronóstico de tráfico para los aeropuertos en la región de la Capital nacional***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por Airports Authority of India (AAI), consistía en proporcionar al Gobierno de la India, el Ministerio de Aviación Civil y AAI un pronóstico de tráfico para los aeropuertos en la región de la Capital nacional correspondiente a los próximos 20 años. El proyecto, iniciado en 2011 con una duración prevista de seis semanas, se ha finalizado.

Logros del proyecto

Se han presentado a AAI los resultados del estudio y el proyecto de informe final.

Hoja de ruta sobre desarrollo de servicios de aviación general, helicópteros e hidroaviones***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de la India, el Ministerio de Aviación Civil, DGAC y Airports Authority of India (AAI), consiste en presentar al ministerio, al DGCA y a AAI una hoja de ruta sobre desarrollo de servicios de aviación general, helicópteros e hidroaviones para los próximos 25 años. El proyecto se inició en noviembre de 2011 con una duración prevista de cuatro meses.

Logros del proyecto

Se ha reunido un equipo integrado por cuatro expertos internacionales y cuatro profesionales nacionales.

Programa OACI-India de instrucción para países en desarrollo***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por Airports Authority of India (AAI), consiste en asistencia proporcionada por la OACI para administrar un programa de instrucción para participantes procedentes de países en desarrollo seleccionados por la India Aviation Academy (IAA), en Nueva Delhi. Dicha asistencia abarca la difusión de información a los Estados miembros de la OACI y la expedición de cartas de otorgamiento de becas y de rechazo. Este proyecto, iniciado en octubre de 2008 con una duración prevista de tres años, ha sido prolongado hasta diciembre de 2012.

Logros del proyecto

La OACI inició la contratación de un experto en gestión de operaciones aeroportuarias y otro en gestión de la carga en los aeropuertos para apoyar a la IAA en la elaboración y realización de dos cursos que se dictan en la academia. Se han otorgado doce becas en las esferas de la gestión de operaciones aeroportuarias y la gestión de la carga en los aeropuertos.

INDONESIA**Reforzamiento de la capacidad de la Dirección General de Aviación Civil para la vigilancia de la seguridad operacional*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por la Dirección General de Aviación Civil, consiste en reforzar la capacidad de esta última para la vigilancia de la seguridad de vuelo mediante una mejor organización, un mayor número de inspectores debidamente entrenados y cualificados para la vigilancia de la seguridad operacional, actualización de la legislación, reglamentos y procedimientos y mejoras en la aplicación y cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) y los textos de orientación de la OACI y el enfoque dinámico del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) en relación con la seguridad de vuelo y la reducción del número de accidentes de aviación. El proyecto se inició en 2009 con una duración prevista de tres años.

Logros del proyecto

Se capacitó a seis nuevos inspectores de seguridad operacional en la cabina y se dictaron cursos a unos 42 funcionarios sobre diversos temas relacionados con la seguridad operacional. Se impartió instrucción en el puesto de trabajo a 31 funcionarios. La compañía Boeing organizó un importante seminario práctico sobre seguridad operacional de la aviación y gestión de recursos de tripulación al que asistieron unos 300 miembros de tripulación, administradores y funcionarios gubernamentales. Se actualizaron 26 reglamentos sobre seguridad operacional de la aviación civil, instrucciones para el personal, listas de verificación y reglamentos conexos de la DGAC para satisfacer los requisitos de los Anexos 1, 6 y 8. Se examinó la documentación relativa a aspectos de seguridad operacional con énfasis en vigilancia, medidas correctivas e instrucción. Se realizó instrucción en el puesto de trabajo en asociación con inspecciones completas de cuatro grandes transportistas aéreos, lo que dio lugar a constataciones importantes y se tomaron medidas correctivas de seguimiento respecto a las principales. El personal del proyecto asistió a la DGAC para coordinar y prepararse para la videoconferencia del Comité de Seguridad Aérea de la Unión Europea (UE) lo que permitió poner fin a la prohibición de sobrevuelo del territorio europeo que la UE había impuesto a cuatro transportistas aéreos de carga.

Equipo de transformación de la aviación civil (CATT) para implantar un plan de acción estratégico de aviación civil***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), consiste en proporcionar asistencia a esta última para establecer un equipo de transformación de la aviación civil (CATT) para la gestión e

implantación eficaz del Plan de acción estratégico de aviación civil de la DGAC, lo que proporciona una hoja de ruta para aumentar la capacidad de Indonesia en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación, a un nivel que corresponda a los requisitos nacionales e internacionales. El proyecto, iniciado en junio de 2009 con una duración prevista de dos años, ha sido prolongado hasta octubre de 2012.

Logros del proyecto

Prosiguió la implantación del programa nacional de seguridad operacional de la aviación y el sistema de gestión de la seguridad operacional para todos los proveedores de servicios aeronáuticos. Se creó en la DGAC una oficina especial que constituirá un punto de contacto único para toda correspondencia y comunicaciones a los Estados procedentes de la OACI. Se elaboró y aplicó un procedimiento de notificación de choques con aves a la OACI de conformidad con las normas y métodos recomendados (SARPS).

Asistencia a la Agencia de educación e instrucción para preparar instrucción CNS/ATM en el Instituto de aviación civil de Indonesia (ICAI) en Curug

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la Agencia de educación e instrucción, llamada ahora Agencia de desarrollo de recursos humanos en materia de transporte, consistía en evaluar todos los aspectos de la instrucción proporcionada por el ICAI en las esferas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), servicio de información aeronáutica y gestión de la calidad, y formular una propuesta para elaborar, mejorar y modernizar el programa de instrucción mediante un proyecto de fortalecimiento institucional, de la OACI, de Fase 2 con miras a que el instituto tenga la capacidad necesaria para ofrecer instrucción eficaz y eficiente a alumnos nacionales e internacionales en estas disciplinas. El proyecto, iniciado en febrero de 2011 con una duración prevista de un mes, se ha finalizado.

Logros del proyecto

El consultor en instrucción CNS/ATM de la OACI evaluó los reglamentos y políticas de instrucción CNS/ATM, estructura orgánica, cualificaciones de los instructores, control de calidad, manuales de instrucción, plan de estudios y programas de cursos, normas de funcionamiento, instalaciones para la instrucción, material de referencia, preparación de exámenes, administración de sistemas, laboratorio y simuladores, seminario práctico, instrucción en el puesto de trabajo, certificación internacional y reconocimiento en el ICAI. Se preparó un informe sobre conclusiones y recomendaciones relativas al reforzamiento institucional, incluida una propuesta de proyecto CNS/ATM de Fase 2.

Asistencia a la Agencia de educación e instrucción para preparar instrucción sobre mantenimiento de aeronaves en el Instituto de aviación civil de Indonesia (ICAI) en Curug***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por la Agencia de educación e instrucción, llamada ahora Agencia de desarrollo de recursos humanos en materia de transporte, consistía en evaluar todos los aspectos de la instrucción proporcionada por el ICAI en las esferas de mantenimiento de aeronaves y formular una propuesta para elaborar, mejorar y modernizar dicha instrucción según los requisitos y normas más recientes mediante un proyecto de fortalecimiento institucional de la OACI de Fase 2 con miras a que el instituto tenga la capacidad necesaria para ofrecer instrucción eficaz y eficiente a alumnos nacionales e internacionales en estas disciplinas. El proyecto, iniciado en febrero de 2011 con una duración prevista de un mes, se ha finalizado.

Logros del proyecto

El consultor de la OACI en mantenimiento de aeronaves evaluó los reglamentos y políticas de instrucción sobre mantenimiento de aeronaves, estructura orgánica, personal, control de calidad, plan de estudios y programas de cursos, normas generales de funcionamiento, instalaciones, material de referencia, exámenes y preparación de exámenes, administración de sistemas para actividades de laboratorio y simuladores, instrucción en el puesto de trabajo, certificación internacional y reconocimiento en el ICAI. Se preparó un informe sobre conclusiones y recomendaciones relativas al reforzamiento institucional, incluida una propuesta de proyecto de fase 2 de organización de instrucción sobre mantenimiento de aeronaves.

LÍBANO**Reactivación del Centro de seguridad operacional de la aviación civil*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Líbano, consiste en reactivar el Centro de seguridad operacional de la aviación civil, centrándose en el desarrollo de recursos humanos y la transferencia de tecnología a Líbano. El proyecto, iniciado en 2002, ha sido prolongado hasta diciembre de 2012.

Logros del proyecto

La OACI siguió proporcionando apoyo administrativo. Progresó la reevaluación de las necesidades para el envío de nuevos expertos internacionales y el desarrollo de actividades de adquisición por las nuevas autoridades de aviación civil.

Fortalecimiento del sector de aviación civil***Objetivo del proyecto***

Los objetivos de este proyecto, financiado por el Gobierno de Líbano, consisten en incrementar la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de la Dirección de seguridad de vuelo; reforzar la seguridad operacional y la eficiencia del Aeropuerto internacional de Beirut; actualizar los reglamentos, procedimientos y manuales de vigilancia de la seguridad operacional y asegurar el cumplimiento de los requisitos internacionales y reactivar el Centro de seguridad operacional de la aviación civil. Este proyecto, iniciado en 2002, ha sido prolongado hasta abril de 2012.

Logros del proyecto

La OACI siguió proporcionando apoyo administrativo. Progresó la reevaluación de las necesidades para el envío de nuevos expertos internacionales y el desarrollo de actividades de adquisición por las nuevas autoridades de aviación civil.

MÉXICO**Curso sobre certificación de aeropuertos*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de México, consistía en ayudar a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) impartiendo instrucción sobre certificación de aeropuertos al personal aeroportuario con miras a fortalecer el sistema aeronáutico nacional. Las actividades del proyecto comprenden cursos sobre aeródromos, rutas aéreas y ayudas terrestres, basados en las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y las recomendaciones del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), que estarán a cargo de expertos internacionales e incluirán trabajos en el terreno en aeropuertos seleccionados. Este proyecto, iniciado en junio de 2008, se aplazó hasta nueva orden.

Logros del proyecto

A raíz de coordinación con las autoridades mexicanas, se convino en que las actividades del proyecto se aplazarían hasta nueva orden debido a la falta de financiación por la DGAC, por lo que se decidió poner fin al proyecto.

NAMIBIA**Vigilancia de la seguridad operacional y seguridad de la aviación*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Namibia, consiste en asistir a la Dirección de Aviación Civil (DCA) para reforzar su capacidad en materia de vigilancia de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación. El proyecto abarca una fase de evaluación para determinar las deficiencias pendientes después de la auditoría del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) realizada en 2006, seguida por la aplicación de medidas correctivas para dichas deficiencias, así como una segunda fase para establecer un sistema sostenible de homologación y vigilancia. El proyecto, iniciado en 2009, ha sido prolongado hasta 2012.

Logros del proyecto

El primer proyecto de la versión actualizada de la legislación aeronáutica básica fue finalizado y luego introducido en el procedimiento legislativo. Concluyó la actualización de los reglamentos y normas técnicas de aviación civil de Namibia. Progresó de manera significativa la aplicación del plan de medidas correctivas en el marco del USOAP. Se elaboró e implantó durante el año un amplio plan de vigilancia. Los expertos del proyecto siguieron impartiendo instrucción en el puesto de trabajo y se otorgaron becas a nacionales de Namibia. El equipo OPAS de controladores de tránsito aéreo proporcionó instrucción sobre el sistema de vigilancia radar. Se eliminó a Namibia de la lista de la Junta de examen de los resultados de las auditorías (ARRB) de la OACI.

NEPAL**Introducción del programa TRAINAIR en la Academia de aviación civil de Nepal*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por la Administración de Aviación Civil de Nepal, consistía en introducir el programa TRAINAIR en la Academia de aviación civil (CAA) de Nepal, creando una dependencia central de preparación de cursos, finalizando al menos un conjunto de material didáctico normalizado (CMDN) y adaptando al menos otro importado de la red internacional de intercambio de TRAINAIR. El proyecto, iniciado en octubre de 2010 con una duración prevista de nueve meses, se ha finalizado.

Logros del proyecto

Se creó en la CAA una dependencia de preparación de cursos permanente; se instituyeron procedimientos TRAINAIR normalizados; se importó de la red

internacional de intercambio de TRAINAIR y se adaptó un CMDN sobre tecnologías de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) para administradores de servicios de navegación aérea (ANS).

OMÁN

Desarrollo de la aviación civil y apoyo técnico

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Omán, consiste en proporcionar apoyo continuo a la Dirección General de Aviación Civil y Meteorología respecto a control de tránsito aéreo, aspectos técnicos de los aeropuertos, operaciones de vuelo y aeronavegabilidad, y contribuir al desarrollo de una entidad de reglamentación eficaz, fomentando al mismo tiempo un sistema de transporte aéreo seguro y económicamente viable. Este proyecto, iniciado en 1993 con una duración prevista de ocho años, ha sido prolongado hasta diciembre de 2012.

Logros del proyecto

Dos inspectores de operaciones de vuelo siguieron apoyando al personal de asistencia operacional (OPAS) del proyecto y contribuyeron al mejoramiento de las funciones de vigilancia mediante auditorías e inspecciones. Está en curso la elaboración de reglamentos y procedimientos de aviación civil de conformidad con las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI.

Estudio sobre zonas de limitación de obstrucciones

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Omán, consiste en preparar un Estudio sobre zonas de limitación de obstrucciones y utilización de terrenos en la vecindad de los aeropuertos de Omán mediante un acuerdo del Servicio de compras de aviación civil. Este proyecto, iniciado en noviembre de 2010 con una duración prevista de dos meses, ha sido prolongado hasta 2012.

Logros del proyecto

Ha concluido la fase I del estudio sobre zonas de limitación de obstrucciones y se ha implantado un componente de instrucción para el personal administrativo y técnico de la Administración de Aviación Civil.

PAKISTÁN

Acuerdo para adquirir un sistema completo de radar primario y secundario, tres radiofaros omnidireccionales VHF Doppler/equipo radiotelemétrico (DVOR/DME) y dos sistemas de aterrizaje por instrumentos/equipo radiotelemétrico (ILS/DME) en el marco del servicio de compras de aviación civil

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Pakistán, consiste en adquirir equipo de vigilancia y navegación para asistir al gobierno en mejorar globalmente sus normas de seguridad de vuelo. Este proyecto se inició en abril de 2010 con una duración prevista de 30 meses.

Logros del proyecto

Se concertaron contratos para los sistemas DVOR/DME e ILS/DME. Se organizó una licitación para un sistema completo de radar primario y secundario y luego se envió a la Administración de Aviación Civil de Pakistán una evaluación técnica de las ofertas recibidas.

PANAMÁ

Reforzamiento operacional y técnico de la Administración de Aviación Civil de la República de Panamá

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Panamá, consiste en asistir a la Administración de Aviación Civil para la adquisición de conocimientos técnicos, operacionales y de gestión en materia de navegación aérea y aeródromos, incluidas las comunicaciones, navegación y vigilancia, seguridad operacional y seguridad de la aviación, mediante la instrucción del personal técnico y operacional especializado, asesoramiento por expertos, adquisición de equipo para el suministro de servicios y reforzamiento de la gestión administrativa y ejecutiva de los servicios de navegación aérea y las operaciones aeroportuarias. El proyecto se inició en 2009 con una duración prevista de tres años.

Logros del proyecto

Se instaló en el centro de control de tránsito aéreo de Balboa un nodo de terminal de muy pequeña abertura (VSAT), incluidos el soporte lógico de meteorología aeronáutica y de servicios de información aeronáutica y la conexión a la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas. En el Aeropuerto Rubén Cantu se instaló un radiofaro omnidireccional VHF convencional y equipo radiotelemétrico. Finalizó la instalación de un sistema de televisión en circuito

cerrado en el Aeropuerto Alonso Valderrama. Se adquirió el equipo y los sistemas de comunicaciones necesarios para mejorar el rendimiento de varios aeropuertos y dependencias en la Administración de Aviación Civil, incluidos un sistema estadístico para la Dirección de aviación civil de la CAA, nuevo equipo de radio para la operación de un sistema de simulación de vuelo, cinco programas de instrucción para instrucción continua y certificación de la competencia del personal de seguridad de la aviación. Se organizó instrucción para 172 técnicos y especialistas en las esferas de navegación, aproximación radar, operaciones aéreas y seguridad operacional de la aviación.

Reforzamiento del Aeropuerto internacional de Tocumen de Panamá

Objetivo del proyecto

Los objetivos de este proyecto, financiado por el Aeropuerto internacional de Tocumen, consisten en ayudar al Gobierno de Panamá en la modernización de las instalaciones aeroportuarias, incluida la gestión de proyectos para ampliar el aeropuerto y la adquisición del equipo necesario para su funcionamiento, así como asegurar que las operaciones aeroportuarias se lleven a cabo de conformidad con las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. Este proyecto, iniciado en 2003, se ha abierto de nuevo y ha sido prolongado hasta 2012.

Logros del proyecto

Finalizó la adquisición de doce nuevas pasarelas de embarque y la modernización del sistema automático de manipulación para satisfacer todos los niveles de seguridad. El personal del Aeropuerto internacional de Tocumen recibió instrucción en diversas disciplinas relacionadas con la aviación. Se organizaron 10 seminarios internacionales sobre diversos temas relacionados con la gestión de aeropuertos. Se proporcionaron un sistema de iluminación del umbral y de extremo de pista, un sistema de iluminación de aproximación y un sistema indicador de trayectoria de aproximación de precisión, así como equipo de iluminación de aeropuerto y equipo y servicios conexos. Un equipo de expertos internacionales de la OACI preparó un plan general y un plan de actividades de aeropuerto.

PERÚ

Modernización de la gestión del tránsito aéreo

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC S.A.), por intermedio del Gobierno del Perú, consiste en modernizar los servicios de tránsito aéreo con objeto de

establecer la infraestructura necesaria para implantar el sistema de gestión del tránsito aéreo (ATM). El proyecto abarca instrucción para el personal, renovación del centro de control de área (ACC), instalación de un radar secundario de vigilancia (SSR) en Modo S e implantación de servicios de tránsito aéreo. Este proyecto se inició en julio de 2009 con una duración prevista de cinco años.

Logros del proyecto

Finalizó la segunda fase de instrucción del personal que participa en la operación y el mantenimiento de equipo y sistemas. Se realizó la fase final de las pruebas provisionales de aceptación *in situ* para ocho emplazamientos de radar, el emplazamiento de ADS-B, el nuevo edificio del centro de control de área integrado con la torre de control de tránsito aéreo, así como el simulador radar.

Cualificación del aeropuerto de Cajamarca para servicio continuo de día y de noche

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la Compañía minera de Yanacocha, por intermedio del Gobierno del Perú, consiste en asistir a la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC S.A.) en la adquisición de equipo y la instrucción de personal técnico. Este proyecto se inició en octubre de 2011 con una duración prevista de seis meses.

Logros del proyecto

Se llevó a cabo la licitación y evaluación de propuestas para la adquisición e instalación de los sistemas siguientes: iluminación de aeródromo, comunicaciones, observación meteorológica automática con alcance visual en la pista y detección de cizalladura del viento para que el aeropuerto de Cajamarca pueda ofrecer servicio continuo de día y de noche.

QATAR

Desarrollo aeroportuario

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Qatar, consistía en asistir a la Administración de Aviación Civil (CAA) para desarrollar y construir el nuevo Aeropuerto internacional de Doha, que será totalmente independiente del aeropuerto actual. La asistencia de la OACI consistía en proporcionar conocimientos técnicos relativos a aeródromos y desempeñar las funciones de

representante de la CAA ante los contratistas y consultores. Este proyecto, iniciado en 2003 con una duración prevista de cinco años y prolongado hasta junio de 2011, ya se ha finalizado.

Logros del proyecto

Se proporcionó asistencia al comité directivo del nuevo Aeropuerto internacional de Doha para examinar, desde el punto de vista técnico y administrativo, los conceptos y diseños propuestos para todas las instalaciones y servicios.

Examen del plan general del Aeropuerto internacional de la ciudad aeroespacial

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la Fundación qatarí, consistía en proporcionar servicios de asesoramiento para examinar el plan general e informe detallado relativo al diseño del aeropuerto de la ciudad aeroespacial de Qatar para asegurar la conformidad con las normas y métodos recomendados (SARPS), procedimientos y textos de orientación de la OACI. Este proyecto, iniciado en noviembre de 2010 con una duración prevista de dos años, se ha finalizado.

Logros del proyecto

Un equipo pluridisciplinario presentó al Aeropuerto de la ciudad aeroespacial de Qatar sus observaciones sobre el plan general e informe detallado relativo al diseño, así como su informe final basándose en los comentarios recibidos.

REPÚBLICA DE COREA

Programa OACI/República de Corea de instrucción para países en desarrollo

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de la República de Corea, consiste en asistencia proporcionada por la OACI a la Administración de seguridad operacional de la aviación civil y al Centro de instrucción de aviación civil de Corea (KCATC) para la gestión de un programa de instrucción para participantes procedentes de países en desarrollo seleccionados por el mencionado Centro. Dicha asistencia abarca la difusión de información a los Estados miembros de la OACI y la expedición de cartas de otorgamiento de becas y de rechazo. Este proyecto, iniciado en julio de 2007, ha sido prolongado hasta diciembre de 2012.

Logros del proyecto

La OACI otorgó 202 becas a participantes procedentes de 51 países en desarrollo para recibir instrucción en el Centro de instrucción de aviación civil de Corea (KCATC) y la Academia de aviación de la Corporación del Aeropuerto internacional de Incheon en las disciplinas de mantenimiento del VOR Doppler, sistemas mundiales de navegación por satélite, operaciones aeroportuarias, seguridad de la aviación, control de aproximación radar, Anexo 14 — *Aeródromos*, políticas de navegación aérea, conceptos radar, operaciones de terminales aeroportuarias, mantenimiento de sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS) y políticas de aviación para ejecutivos.

SINGAPUR**Programa Singapur/OACI de instrucción para países en desarrollo****Objetivo del proyecto**

El objetivo de este proyecto, financiado por la Administración de Aviación Civil de Singapur, consiste en ayudar en la administración de un programa para instruir a participantes procedentes de países en desarrollo seleccionados por la Academia de aviación de Singapur. La asistencia abarca la distribución de información a los Estados miembros de la OACI y la expedición de cartas de otorgamiento de becas y de rechazo. El proyecto, iniciado en abril de 2001 con una duración prevista de tres años, ha sido prolongado hasta 2012.

Logros del proyecto

Se seleccionaron 81 participantes procedentes de 39 países en desarrollo para participar en 11 cursos sobre las disciplinas siguientes: operaciones y gestión de terminales aeroportuarias; gestión de crisis en relación con la seguridad de la aviación; gestión de la aviación civil; comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo; derecho aeronáutico internacional; conceptos y aplicaciones; gestión de emergencias; programa estatal de seguridad operacional; inspectores de vigilancia de la seguridad operacional, aspectos técnicos, operaciones de vuelo y mantenimiento; y, por último, administradores de vigilancia de la seguridad operacional.

Evaluación del peligro relacionado con la fauna e instrucción al respecto**Objetivo del proyecto**

El objetivo de este proyecto, financiado por el Changi Airport Group, consistía en evaluar el peligro relacionado con la fauna y proporcionar al aeropuerto instrucción encaminada a establecer en el Aeropuerto internacional de Changi un programa eficaz de gestión del peligro relacionado con la fauna.

Este proyecto, iniciado en noviembre de 2010 con una duración prevista de nueve meses, se ha finalizado.

Logros del proyecto

Un experto de la OACI en gestión de la fauna silvestre llevó a cabo una evaluación del peligro que ésta plantea para las aeronaves, evaluación por especie y estación, descripción de los elementos que atraen a la fauna silvestre en el aeropuerto y sus alrededores, equipo y procedimientos recomendados para hacer frente a tales peligros, incluidos un control activo y la gestión de los hábitat, así como métodos para resolver problemas fuera del aeropuerto. Se describieron los aspectos de implantación y se formularon 12 recomendaciones. A raíz de la evaluación, se organizaron en el Aeropuerto internacional de Changi sesiones de instrucción detallada sobre control y gestión de la fauna.

SOMALIA

Autoridad encargada de la aviación civil en Somalia

Objetivo del proyecto

Este proyecto, financiado con los derechos aeronáuticos recaudados por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), se basa en la autorización otorgada a la OACI por el Secretario General de las Naciones Unidas para que se encargue de las cuestiones de aviación civil en Somalia. Su objetivo consiste en proporcionar asistencia, bajo la supervisión del Director de cooperación técnica de la OACI, para el funcionamiento y mantenimiento de las instalaciones, equipo y servicios esenciales para las operaciones de transporte aéreo internacional. Esto incluye vuelos humanitarios y de socorro y operaciones de vuelo locales dentro de la región de información de vuelo (FIR) Mogadishu, en la medida de lo posible, para satisfacer los requisitos inmediatos de seguridad operacional, asistir en la rehabilitación y desarrollo de la infraestructura de aviación, cuando sea posible y siempre que estas actividades se financien con fuentes que no sean los derechos de navegación aérea, y para planificar, programar y desarrollar una estructura básica funcional para la administración de aviación civil del futuro Gobierno de Somalia. Este proyecto, iniciado en 1996, se había prolongado al principio hasta 2006 y, debido a la inestabilidad persistente, ha sido prolongado nuevamente hasta 2012.

Logros del proyecto

Prosiguió este proyecto que permitió la gestión y administración de la Autoridad encargada de la aviación civil en Somalia, en coordinación con el Director regional de la OACI, Oficina regional África oriental y meridional. La autoridad encargada de la aviación civil continuó proporcionando servicios de información de vuelo, incluidos servicios de información aeronáutica (AIS), comunicaciones aeronáuticas (AEROCOM) y servicios meteorológicos aeronáuticos 24 horas al

día para vuelos sobre el espacio aéreo de Somalia desde la oficina del proyecto situada en Nairobi. También continuó proporcionando servicios de información de vuelo de aeródromo, servicios de salvamento y extinción de incendios y de maniobras en tierra en los aeropuertos de Hargeysa, Berbera y Bosasso. El proyecto permite la operación de una estación AEROCOM en el aeropuerto de Garowe y una oficina de notificación AIS en el de Hargeysa. Respecto al desarrollo de recursos humanos, el proyecto otorgó siete becas en diversas disciplinas de aviación civil y fue representado en dos seminarios teóricos y prácticos internacionales. La autoridad encargada de la aviación civil también apoyó al PNUD en la evaluación y certificación de obras civiles en el aeropuerto de Hargeysa. En el marco del proyecto, se efectuó una misión a Mogadishu en colaboración con la Oficina de las Naciones Unidas para la misión de la Unión Africana en Somalia a fin de evaluar las operaciones en el aeropuerto de Mogadishu y entrevistar a candidatos para instrucción en diversas disciplinas de aviación. Se evaluaron las operaciones del proyecto y la situación en Somalia, mediante un estudio basado en una auditoría técnica y un análisis de deficiencias, con miras a entregar el proyecto a las autoridades somalíes.

SUDÁN

Creación de capacidades para la CAA de Sudán

Objetivo del proyecto

Los objetivos de este proyecto, financiado por el Gobierno de Sudán, consisten en proporcionar a la Administración de Aviación Civil de Sudán (SCAA) fortalecimiento institucional, conocimientos especializados y asesoramiento y apoyarla en la realización de sus planes de ampliación y modernización de su estructura. El objetivo final consistirá en incrementar la seguridad operacional de la SCAA y su capacidad operacional y asistirla para elaborar una estructura eficaz de aviación civil. El proyecto comenzó en agosto de 2011 con una duración inicial de 12 meses.

Logros del proyecto

Se enviaron expertos internacionales para asesorar a la SCAA para asegurarse de que cumplía los convenios internacionales relativos a la aviación, las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y los textos de orientación conexos. Se envió al país un equipo de cinco expertos de la OACI que proporcionó los conocimientos especializados necesarios para actualizar y modernizar los servicios de gestión del tránsito aéreo, la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de las operaciones de vuelo y los métodos de otorgamiento de licencias que deben adoptarse. Los expertos trabajaron con el personal de la SCAA para fines de instrucción y desarrollo de su capacidad en materia de gestión y supervisión de sectores críticos de la aviación.

Suministro de servicios de gestión y apoyo técnico***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por la Misión Unión Africana-Naciones Unidas en Darfur (UNAMID), consistía en proporcionar a esta última conocimientos técnicos especializados sobre aeródromos y apoyo en gestión de proyectos en la ejecución y realización de proyectos de reorganización de aeropuertos. El proyecto, iniciado en diciembre de 2010, se ha finalizado en noviembre de 2011.

Logros del proyecto

Un ingeniero especializado en aeródromos asistió a UNAMID y a la Administración de Aviación Civil de Sudán en la preparación de especificaciones técnicas, estado de obras y licitaciones, inspección *in situ* por contratistas interesados, evaluaciones técnicas de las propuestas, mecanismo de otorgamiento de contratos, supervisión *in situ*, vigilancia del control de calidad de los contratistas, examen de las facturas de estos últimos y aceptación y certificación de las obras terminadas. Se realizaron misiones de supervisión *in situ* para la reorganización de tres aeropuertos a fin de vigilar la instalación en los mismos de sistemas de iluminación de aeropuerto, radiofaros omnidireccionales VHF Doppler y equipo radiotelemétrico, así como sistemas de aterrizaje por instrumentos.

Suministro de servicios de apoyo técnico***Objetivo del proyecto***

Los objetivos de este proyecto, financiado por la Misión de las Naciones Unidas en Sudán (UNMIS), consistían en apoyar a esta última en su programa de reorganización y obras de construcción en cuatro aeropuertos, mejorar los servicios de navegación aérea y elaborar un plan de instrucción para controladores de tránsito aéreo. El proyecto, iniciado en mayo de 2010 con una duración prevista de 12 meses, se finalizó en julio de 2011.

Logros del proyecto

Se prepararon especificaciones técnicas para el levantamiento topográfico, las pruebas geológicas y de laboratorio y la construcción de una plataforma de tierra y cemento en el aeropuerto de Juba. Se prepararon especificaciones técnicas relativas a pavimentos asfaltados para los aeropuertos de Jartum y El Obeid. Se elaboró una estrategia para la aviación relacionada principalmente con los requisitos de la Administración de Aviación Civil de Sudán (SCAA) para la construcción o ampliación de pistas y plataformas, asistencia para proyectos de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) ejecutados por la SCAA, así como la evaluación de la capacidad actual de los servicios de control de tránsito aéreo y los futuros requisitos al respecto.

Se prepararon un análisis de evaluación de riesgos para CNS/ATM y métodos correctivos para mejorar las condiciones de seguridad de vuelo en todo el territorio de Sudán.

TAILANDIA

Planes generales revisados para los Aeropuertos internacionales de Suvarnabhumi y Don Mueang

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la empresa pública Aeropuertos de Tailandia Ltda. (AOT), consistía en asistir a esta última en el mecanismo global de toma de decisiones sobre futuras funciones a largo plazo de los aeropuertos de Don Mueang y Suvarnabhumi y la política de uno o dos aeropuertos para Bangkok, como complemento a los resultados del estudio sobre operaciones con dos aeropuertos para el área metropolitana de Bangkok concluido en 2010. El proyecto, iniciado en abril de 2010, se finalizó en marzo de 2011.

Logros del proyecto

Basándose en las conclusiones del estudio sobre un aeropuerto único, se formularon recomendaciones a AOT respecto a las opciones más viables para las futuras funciones a largo plazo de los aeropuertos de Don Mueang y Suvarnabhumi.

Programa OACI-Tailandia de instrucción para países en desarrollo

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Centro de instrucción en aviación civil (CATC) de Tailandia, consiste en asistencia proporcionada por la OACI para administrar un programa de instrucción destinado a participantes procedentes de países en desarrollo, seleccionados por el instituto de instrucción. La asistencia abarca la distribución de información a los Estados miembros de la OACI y la expedición de cartas de otorgamiento de becas o de rechazo. Este proyecto, iniciado en 2009, ha sido prolongado hasta 2012.

Logros del proyecto

Se seleccionaron 192 participantes procedentes de 23 países en desarrollo para que asistieran a ocho cursos para examinadores-evaluadores de aptitud lingüística en inglés para la aviación, gestión de mercancías peligrosas, factores humanos para personal operacional, capacitación de instructores, navegación basada en la performance y sistemas de gestión de la seguridad operacional.

URUGUAY**Reforzamiento de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA)*****Objetivo del proyecto***

Los objetivos de este proyecto, financiado por el Gobierno del Uruguay, consisten en proporcionar a la autoridad local en materia de aviación recursos técnicos, administrativos y profesionales que le permitan cumplir sus responsabilidades relativas a la vigilancia de la seguridad operacional de conformidad con las normas de la OACI y los Reglamentos aeronáuticos latinoamericanos y modernizar los servicios de tránsito aéreo. El proyecto comenzó en 2009 con una duración inicial de cuatro años.

Logros del proyecto

El personal del proyecto asistió a DINACIA en la contratación de profesionales nacionales para áreas esenciales como inspección de operaciones, asesoramiento jurídico internacional, garantía de calidad y tecnología de computadoras. El personal de DINACIA recibió instrucción sobre otorgamiento de licencias, operaciones, aeronavegabilidad, navegación aérea, seguridad de la aviación, facilitación, asuntos jurídicos y sistemas de gestión de la seguridad operacional. Todas las operaciones e inspecciones de la aeronavegabilidad emprendidas en 2011 por DINACIA fueron realizadas con el proyecto. Se elaboró un número significativo de reglamentos aeronáuticos sobre aeródromos, investigación de accidentes, meteorología aeronáutica y búsqueda y salvamento. Otros reglamentos se están preparando o armonizando con los Anexos del Convenio de Chicago y los Reglamentos aeronáuticos latinoamericanos. Se adquirieron un sistema completo de comunicaciones y un sistema radar.

Servicio de compras de aviación civil (CAPS)***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA), consiste en adquirir equipo para reforzar la capacidad de las autoridades aeronáuticas. El proyecto, iniciado en 2005, ha sido prolongado hasta diciembre de 2012.

Logros del proyecto

Se ha firmado un contrato para adquirir dos vehículos de extinción de incendios.

VENEZUELA (REPÚBLICA BOLIVARIANA DE)**Modernización de aeropuertos y control de tránsito aéreo*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de la República Bolivariana de Venezuela, consiste en apoyar al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil para modernizar los servicios de tránsito aéreo y aeroportuarios con miras a garantizar la seguridad operacional y el desarrollo de la aviación civil en Venezuela. Este proyecto, iniciado en 2004, ha sido prolongado hasta 2012.

Logros del proyecto

Se ha finalizado la construcción de dos torres de control, así como el suministro de equipo y materiales adicionales.

PROYECTOS MULTINACIONALES E INTERREGIONALES**REGIÓN ÁFRICA****Asistencia para el establecimiento de la Organización de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGASOO)*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por los Estados miembros del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAG) (Cabo Verde, Gambia, Ghana, Guinea, Liberia, Nigeria y Sierra Leona) con la contribución financiera y en especie del Banco Africano de Desarrollo, la compañía Boeing, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos y el Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS), consiste en asistir a los Estados miembros del Grupo del Acuerdo de Banjul para establecer la Organización de vigilancia de la seguridad operacional del BAG (BAGASOO) que tiene por misión incrementar la seguridad operacional y la eficiencia del transporte aéreo en la subregión. La BAGASOO, que institucionalizó el proyecto COSCAP-BAG concluido en julio de 2010, había sido creada bajo los auspicios del Grupo en virtud de un acuerdo concertado por los ministros de los Estados miembros del BAG encargados de la aviación civil. El proyecto, comenzado en julio de 2010 con una duración inicial de un año, ha sido prolongado hasta 2012.

Logros del proyecto

Se ha establecido el sitio Web de BAGASOO, que está plenamente operacional. Se ha iniciado la elaboración de bases de datos o registros regionales de aeronaves, aeronaves extranjeras arrendadas, titulares de certificados de explotadores de servicios aéreos, organizaciones de mantenimiento acreditadas y organizaciones de instrucción en la esfera de la aviación y se ha introducido la información correspondiente en las bases de datos. Se han concertado arreglos de colaboración con organismos como la FAA y AESA para intensificar la asistencia técnica en materia de instrucción para inspectores nacionales y la industria en la región BAG. Los Estados miembros del BAG se han beneficiado de instrucción sobre evaluación de la seguridad operacional de aeronaves extranjeras. Durante misiones técnicas, se recomendó a Sierra Leona que corrigiera las deficiencias relativas a la capacidad del Estado en materia de vigilancia de la seguridad operacional y se examinaron y actualizaron los reglamentos de aeródromos y el manual para inspectores de aeródromos de Nigeria y se examinaron sus textos de orientación relativos a aeródromos.

Asistencia a las *Autorités Africaines et Malgache de l'Aviation Civile* (AAMAC) para establecer una entidad internacional de vigilancia de la seguridad operacional***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por AAMAC (integrada por los Estados miembros de la Agencia de seguridad operacional de la navegación aérea en África y Madagascar, o sea, Benin, Burkina Faso, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Gabón, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Madagascar, Malí, Mauritania, Níger, República Centroafricana, Senegal y Togo), consiste en proporcionar asistencia para transformar el marco cooperativo actual de AAMAC en una organización internacional que apoyará a sus Estados miembros en el desempeño de sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional. El proyecto, iniciado en septiembre de 2010 con una duración prevista de 12 meses, ha sido prolongado hasta 2012.

Logros del proyecto

Se ha contratado a un jefe de equipo. Se ha preparado y presentado a los Estados miembros un proyecto de tratado para el establecimiento de la Organización. La versión revisada del tratado fue presentada al Consejo de Ministros que la aprobó. Se inició la redacción de manuales relativos a cuestiones administrativas y técnicas.

Arreglo de cooperación para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos (CAPSCA) — Región África***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Fondo central para la acción contra la gripe (CFIA), de las Naciones Unidas, así como mediante contribuciones en especie de la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Administración de Aviación Civil de Singapur y otros Estados y organizaciones internacionales, consiste en reducir el riesgo de que los viajeros por vía aérea propaguen enfermedades transmisibles como la gripe con posibilidad de pandemia, necesitándose para ello arreglos de cooperación entre los Estados participantes y sus administraciones (Angola, Cabo Verde, Chad, Côte d'Ivoire, Gabón, Gambia, Kenya, Lesotho, Malí, Mozambique, Nigeria, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Sudáfrica, Togo, Zambia y Zimbabwe). El proyecto CAPSCA proporciona asistencia a los Estados para que apliquen las normas y métodos recomendados (SARPS) pertinentes de la OACI que figuran en los Anexos 6, 9, 11 y 14 y 18 y los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* [PANS-ATM (Doc 4444)], así como las directrices conexas relativas a la planificación de contingencias respecto a las emergencias de salud pública. Este proyecto, iniciado en marzo de 2008, ha sido prolongado hasta 2012.

Logros del proyecto

Un seminario práctico tuvo lugar en Bamako con objeto de proporcionar a los Estados los instrumentos necesarios para elaborar planes y procedimientos a fin de hacer frente a emergencias de salud pública que afectan al sector de la aviación. Se celebró en Abuja la segunda reunión de coordinación global de CAPSCA paralelamente con la segunda reunión del Comité directivo. Se impartió instrucción a asesores técnicos para realizar visitas de asistencia a Estados y aeropuertos en el marco del proyecto CAPSCA; se visitaron así los aeropuertos internacionales de Abidjan, Abuja, Bamako, Maseru y Nairobi. Durante el año, se adhirieron al proyecto Angola, Gabón, Gambia, Lesotho, Malí, Mozambique, República Unida de Tanzania, Togo, Zambia y Zimbabwe. El aumento en la participación, el número de reuniones, las visitas de asistencia y otras actividades de promoción demuestra que los Estados han tomado mayor conciencia de sus obligaciones en virtud del Convenio sobre aviación civil internacional.

Proyecto de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad — UEMAO (COSCAP-UEMAO)***Objetivo del proyecto***

Los objetivos de este proyecto, financiado por los Estados miembros de la Unión Económica y Monetaria de África Occidental (UEMAO) (Benin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinea-Bissau, Malí, Níger, Senegal y Togo) y por Mauritania, con contribución financiera y en especie del Banco Africano de Desarrollo, la compañía Boeing, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), la Comisión Europea, el Organismo de cooperación de Francia y el Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS), consisten en intensificar la seguridad operacional del transporte aéreo, aumentar los conocimientos técnicos y las cualificaciones de los inspectores nacionales mediante instrucción teórica y en el puesto de trabajo; realizar tareas de certificación y vigilancia de los explotadores de servicios aéreos en nombre de las administraciones de aviación civil cuya capacidad de vigilancia es actualmente limitada y establecer un programa de inspección y certificación de aeródromos que llevará a la creación de una organización de seguridad operacional de la aviación entre los Estados miembros. El proyecto, iniciado en 2004 con una duración prevista de tres años, ha sido prolongado hasta 2012.

Logros del proyecto

Se incrementó el personal del proyecto con un nuevo inspector de operaciones de vuelo. Se actualizó un conjunto de proyectos de reglamentos técnicos comunes relacionados con los Anexos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15 y 18 de la OACI, así como un manual para inspectores, que fueron presentados a la Comisión de la UEMAO para iniciar el mecanismo de adopción. Se realizaron misiones de asistencia en Estados de la UEMOA para aplicar los planes de medidas correctivas a raíz de auditorías del Programa universal OACI de

vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). El proyecto participó también en misiones de asistencia llevadas a cabo por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), así como en la asistencia proporcionada en el marco del Programa de inspección cooperativa-AFI. El Comité directivo celebró su séptima reunión. El personal del proyecto participó en seminarios teóricos y prácticos del Comité asesor sobre prácticas de inmunización, el Foro de cooperación internacional sobre explotadores de países terceros de la AESA, la Conferencia internacional Estados Unidos-Europa sobre seguridad operacional de la aviación, la reunión preparatoria de la CAFAC para el simposio OACI de organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional, así como en la Parte II de la instrucción para inspecciones de la evaluación europea de la seguridad operacional de aeronaves extranjeras. Se impartió instrucción sobre aeronavegabilidad y aeródromos a inspectores nacionales.

Proyecto de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad en los Estados miembros de la Comunidad Económica y Monetaria de África central y Santo Tomé y Príncipe (COSCAP-CEMAC/STP)

Objetivo del proyecto

Los objetivos de este proyecto, financiado por los Estados miembros de la CEMAC (Camerún, Chad, Congo, Gabón, Guinea Ecuatorial, República Centroafricana) y Santo Tomé y Príncipe, con contribución financiera y en especie del Banco Africano de Desarrollo, Airbus, la compañía Boeing, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de Francia, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, el Organismo de cooperación de Francia, el Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS) y el Ministerio de Transporte de Canadá, consisten en reforzar la seguridad operacional del transporte aéreo; facilitar la coordinación del intercambio de conocimientos técnicos; aumentar los conocimientos técnicos de los inspectores nacionales, así como sus cualificaciones, proporcionando instrucción teórica y en el puesto de trabajo; realizar tareas de certificación y vigilancia de los explotadores regionales de servicios aéreos en nombre de las administraciones de aviación civil cuya capacidad de vigilancia actualmente es limitada; y establecer un programa de inspección y certificación de aeródromos que conducirá a la creación de una organización de seguridad operacional entre Estados miembros. El proyecto, aprobado en 2005 con una duración prevista de 36 meses, pero iniciado solamente en 2008 debido a inestabilidad política y restricciones a los viajes a N'Djamena, sede de la oficina del proyecto COSCAP-CEMAC, ha sido prolongado hasta 2012.

Logros del proyecto

Se reforzó el equipo del proyecto con la contratación de un experto en seguridad operacional y certificación de aeródromos y un segundo inspector regional de operaciones de vuelo. El Grupo de trabajo sobre seguridad de vuelo examinó y

apoyó el proyecto de Código de aviación civil de la CEMAC, así como 14 textos de reglamentación relacionados con los Anexos 1, 6-I, 6-III, 8 y 14, aprobados por el Comité directivo, que fueron enviados a la Comisión CEMAC para su adopción. Con la asistencia del Comité asesor sobre prácticas de inmunización — Programa África y Océano Índico, de la OACI, se finalizó un estudio sobre la organización y funcionamiento de la Agencia regional de vigilancia de la seguridad operacional, presentándose a la Comisión CEMAC los instrumentos jurídicos correspondientes para su adopción. Con la asistencia de AESA, se impartió a inspectores nacionales y regionales instrucción sobre evaluación de la seguridad operacional de los explotadores de servicios aéreos extranjeros. Se llevaron a cabo misiones de asistencia a cada Estado miembro de COSCAP-CEMAC/STP.

Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad en los Estados miembros de la Comunidad para el Desarrollo del África Meridional (COSCAP-SADC)

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por los Estados miembros de la Comunidad para el Desarrollo del África Meridional (SADC) (Angola, Botswana, Lesotho, Madagascar, Malawi, Mauricio, Mozambique, Namibia, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Seychelles, Sudáfrica, Swazilandia, Zambia y Zimbabwe), con contribución financiera y en especie de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos y el Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS), consiste en establecer una organización de cooperación regional semipermanente o permanente como Organización de seguridad operacional de la aviación de la SADC (SASO) para que realice, según corresponda, todas o parte de las funciones de certificación y vigilancia en nombre de los Estados miembros de la SADC y establecer un centro de recursos de instrucción en esas áreas. El proyecto, iniciado en abril de 2008, ha sido prolongado hasta 2012.

Logros del proyecto

Se contrataron dos inspectores regionales de seguridad de vuelo. Los Ministros de la SADC responsables de transporte y meteorología aprobaron el proyecto de modelo de ley y reglamento de aviación civil, que constituyen los principales instrumentos de armonización de la reglamentación utilizados por los Estados miembros de la SADC, así como los estatutos que establecen la estructura jurídica e institucional de la SASO. Se llevaron a cabo una misión de asistencia técnica de dos semanas a Zambia y otra de instrucción de tres semanas a Sudáfrica para asistir en la instrucción sobre certificación y vigilancia impartida a inspectores nacionales de operaciones de vuelo de la SADC que necesitaban instrucción de la OACI sobre operaciones de inspectores gubernamentales de seguridad operacional.

REGIÓN LAS AMÉRICAS**Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo (ATM) y correspondiente apoyo tecnológico para comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS)*****Objetivo del proyecto***

Los objetivos de este proyecto, financiado por los Gobiernos de Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), consisten en elaborar e implantar iniciativas del plan mundial de navegación aérea, para la transición de un sistema de gestión del tránsito aéreo basado en ayudas terrestres a un sistema basado en la performance de las aeronaves; implantación de la garantía de la calidad de los servicios de información aeronáutica y sistemas de gestión de la seguridad operacional con arreglo a normas internacionales y elaboración de una estrategia para implantar e integrar sistemas automatizados de gestión del tránsito aéreo en la Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM) a fin de facilitar el intercambio de información y la adopción de decisiones en colaboración respecto a todos los componentes del sistema de gestión del tránsito aéreo (ATM). Este proyecto se inició en 2007 con una duración prevista de cinco años.

Logros del proyecto

Prosiguieron las actividades del proyecto con la elaboración de planes de acción encaminados a implantar la navegación basada en la performance en ruta, áreas terminales y aproximaciones; gestión de la afluencia del tránsito aéreo; mejoras de capacidad de comunicaciones, navegación y vigilancia; interconexión de la gestión automatizada del tránsito aéreo en los centros de control de área e interconexión del sistema de manipulación de mensajes de los servicios de tránsito aéreo (ATS). Finalizó la implantación de la versión 1 de la red de rutas ATS y se inició la elaboración de la versión 2. Se preparó un plan de contingencia en relación con las cenizas volcánicas, así como directrices relativas a estudios aeronáuticos en la esfera de los aeródromos. Se iniciaron actividades encaminadas a implantar un sistema de gestión de la calidad para servicios meteorológicos. El proyecto permitió organizar dos reuniones del grupo de ejecución SAM y patrocinar siete programas de instrucción relativos a los mencionados temas, así como el cálculo de la capacidad de aeródromos y sectores de control de tránsito aéreo, en los que participaron 332 especialistas procedentes de 14 Estados.

Red digital de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) — Gestión de la red digital sudamericana (REDDIG) y administración del segmento de satélite***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por los Gobiernos de Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Francia, Guyana, Paraguay, Perú, Suriname, Trinidad y Tabago, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), consiste en establecer un mecanismo multinacional para la gestión de la red digital de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) mediante la REDDIG y modernizar las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico a fin de que sea homogéneo y pueda conectarse y funcionar con otras redes digitales dentro de la Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM). Desde el establecimiento del mecanismo multinacional, el proyecto administra provisionalmente la REDDIG e implanta aplicaciones en el sector CNS/ATM de conformidad con los requisitos del Plan regional de navegación aérea — Documento sobre las instalaciones y servicios para la Región CAR/SAM. Este proyecto, iniciado en 2003 con una duración prevista de cinco años, ha sido prolongado hasta diciembre de 2014.

Logros del proyecto

Este proyecto permitió seguir administrando eficazmente la red REDDIG y el segmento de satélite proporcionando a todos los Estados miembros una red eficaz y fiable para los servicios de telecomunicaciones aeronáuticas dentro de la Región, con las normas más elevadas de calidad y disponibilidad y facilitando la implantación de nuevos servicios. Se llevaron a cabo seis operaciones relacionadas con aspectos logísticos, incluido el envío de repuestos a Estados miembros, la coordinación de reparaciones con los fabricantes y la compra de otros repuestos necesarios. Se implantaron nuevos servicios, incluido el intercambio de datos radar y de vuelo entre centros de control de área [Argentina, Uruguay, Brasil y Venezuela (República Bolivariana de)], la interconexión operacional de sistemas automatizados de manipulación de mensajes (Perú, Colombia, Georgetown y Paramaribo) y la interconexión de REDDIG de servicios de comunicación oral y de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas de los servicios de tránsito aéreo para las Mejoras al Enlace de Voz ATS (MEVA) II (Caracas y Bogotá). Se realizó un seminario teórico y práctico sobre nuevas tecnologías de redes terrestres y por satélite, en el que participaron 34 funcionarios procedentes de 11 Estados miembros y siete organizaciones internacionales. Se otorgaron ocho becas. Se redactaron un estudio relativo a la implantación de una nueva red regional (REDDIG II) y las correspondientes especificaciones técnicas.

Arreglo de cooperación para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos (CAPSCA) — Américas***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Fondo central para la acción contra la gripe (CFIA), de las Naciones Unidas, así como mediante contribuciones en especie de la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Administración de Aviación Civil de Singapur y otros Estados y organizaciones internacionales, consiste en reducir el riesgo de que los viajeros por vía aérea propaguen enfermedades transmisibles como la gripe con posibilidad de pandemia, necesitándose para ello arreglos de cooperación entre los Estados participantes [Argentina, Bahamas, Barbados, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Perú, República Dominicana, Suriname, Trinidad y Tabago, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de)] y sus administraciones de aviación civil y autoridades de salud pública. El proyecto CAPSCA proporciona asistencia a los Estados para permitirles cumplir con las normas y métodos recomendados (SARPS) pertinentes de la OACI que figuran en los Anexos 6, 9, 11, 14 y 18 y los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* [PANS-ATM (Doc 4444)], así como las directrices conexas relativas a la planificación de contingencias respecto a las emergencias de salud pública. Este proyecto, iniciado en diciembre de 2008, ha sido prolongado hasta diciembre de 2012.

Logros del proyecto

En mayo de 2011 se celebraron, junto con la Organización Panamericana de la Salud de la OMS, la tercera reunión del Equipo regional de medicina aeronáutica y salud pública, el tercer Comité directivo de CAPSCA Américas y el seminario regional sobre planificación y preparación para emergencias de salud pública, así como instrucción para asesores técnicos. Progresó la implantación del programa de trabajo de CAPSCA-Américas. Se impartió instrucción en el puesto de trabajo a asesores técnicos para realizar visitas de asistencia a Estados y aeropuertos y se visitaron Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Cuba, Costa Rica, Guyana, Honduras, Nicaragua y Suriname. En 2011 se adhirieron al proyecto Belice, Ecuador, Guyana y Trinidad y Tabago.

Transición al Sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) en la Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM) — Solución de aumentación para el Caribe, Centro y Sur América (SACCSA)***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por los Gobiernos de Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia, Costa Rica, Cuba, España, Guatemala y Venezuela (República Bolivariana de) y la Corporación Centroamericana de

Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), consiste en planificar la elaboración de los aspectos técnicos, financieros y operacionales de un sistema preoperacional de aumentación basado en satélites (SBAS) para la Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM) teniendo en cuenta el desarrollo evolutivo del GNSS, así como las recomendaciones de la 11ª Conferencia de navegación aérea y las conclusiones del Grupo regional CAR/SAM de planificación y ejecución (GREPECAS). Este proyecto, iniciado en 2003, ha sido prolongado hasta junio de 2012.

Logros del proyecto

Se realizaron estudios sobre requisitos de vigilancia de redes, definición de centros para recopilación y distribución de datos, análisis técnico del sistema de aumentación basado en satélites – solución de aumentación para el Caribe, Centro y Sur América (SBAS-SACCSA), análisis de la ionosfera, topología de la red terrestre, prototipo de unidad central de procesamiento (UCP), análisis de interfuncionamiento de SACCSA, así como portal Web de SACCSA y sus requisitos. Durante la séptima reunión del Comité de coordinación se entregó, a modo de prueba, la primera señal en el espacio (SIS) de SACCSA.

Asistencia técnica a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por 22 Estados participantes de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), consiste en proporcionar asistencia administrativa para la gestión de la Secretaría de la CLAC. Este proyecto tuvo su origen en los nuevos arreglos de trabajo concertados entre el Presidente del Consejo de la OACI y el Presidente de la CLAC el 21 de diciembre de 2005, teniendo en cuenta la autonomía de la organización regional en materia de gestión y finanzas. Dichos arreglos entraron en vigor el 1 de enero de 2007. El proyecto, iniciado en enero de 2007, ha sido prolongado hasta diciembre de 2014.

Logros del proyecto

Se proporcionó apoyo de numerosas maneras: instrucción sobre gestión administrativa, reuniones, seminarios, tramitación de becas y arreglos de viajes.

Sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por los Gobiernos de Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), con la participación de Airbus en calidad de observador, consiste en establecer y aplicar un sistema

regional de vigilancia de la seguridad operacional con el apoyo técnico, logístico y administrativo necesario. Este proyecto, iniciado en 2001 con una duración prevista de cinco años, ha sido prolongado hasta 2016.

Logros del proyecto

El proyecto permitió seguir administrando la armonización de los Reglamentos aeronáuticos latinoamericanos (RAL) y procedimientos conexos, así como reuniones de expertos, actividades multinacionales de certificación y vigilancia, programas de instrucción y apoyo técnico a los Estados miembros. La instrucción impartida abarcó seminarios prácticos para inspectores de aeródromos, cursos sobre otorgamiento de licencias, operaciones y aeronavegabilidad para inspectores gubernamentales, aprobación de aeronaves y explotadores de servicios aéreos para operaciones de navegación de área y performance de navegación requerida (RNAV/RNP), así como cursos relativos al programa de intercambio de datos sobre inspección de la seguridad operacional en la plataforma (IDISR); 115 personas participaron en los mencionados cursos. En relación con el programa IDISR, se introdujo en la base de datos información sobre 728 inspecciones de plataformas. Además, se prestó apoyo a tres Estados para impartir instrucción a inspectores gubernamentales de seguridad operacional en diferentes áreas. El Ministerio de Transporte de Canadá ofreció y organizó un curso de instrucción sobre evaluación de sistemas de gestión de la seguridad operacional, en el que participaron 20 inspectores de aeronavegabilidad. Se actualizaron los RAL sobre otorgamiento de licencias, aeronavegabilidad y operaciones, así como los manuales para inspectores de aeronavegabilidad y operaciones. Se inició la elaboración de RAL relativos a aeródromos, rutas aéreas y ayudas terrestres de conformidad con el Anexo 14. Prosiguió la traducción de los RAL al inglés y portugués. Prosiguió con diferentes niveles de implantación la adopción o adaptación y armonización de los RAL como reglamentos nacionales por los Estados miembros. Cinco Estados concertaron un acuerdo de cooperación multinacional para la aceptación de organizaciones de mantenimiento de aeronaves y componentes de aeronaves entre las administraciones de aviación civil de los Estados miembros basándose en el informe de auditoría preparado por el equipo multinacional del sistema.

Instrucción del personal aeronáutico en la Región CAR/SAM

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de España, consiste en mejorar la gestión operacional de los proveedores de servicios de navegación aérea, explotadores de aeropuertos y otros proveedores de servicios, mediante participación en conferencias, seminarios y programas de becas. El proyecto, iniciado en 1997, ha sido prolongado hasta 2014.

Logros del proyecto

Se organizaron tres seminarios internacionales sobre carga, facilitación y planificación y gestión de sucesos importantes que afecten a la aviación civil, con la participación de 162 funcionarios de las administraciones de aviación civil de la región. En la esfera de la cooperación internacional, se otorgaron seis becas de un año y otras 50 de dos semanas, para un programa de máster universitario en gestión de aeropuertos, que abarcaba temas como operaciones aeroportuarias, servicios de navegación aérea y gestión de aeropuertos.

REGIÓN ASIA Y PACÍFICO**Programa de procedimientos de vuelo Asia/Pacífico (FPP)*****Objetivo del proyecto***

Este programa es un acuerdo de cooperación regional financiado mediante la activa participación de los Estados y administraciones de Australia, China (República Popular de) (RAE de Hong Kong y de Macao), Filipinas, Francia, Mongolia, República de Corea, República Popular Democrática de Corea, Singapur y Tailandia. Además, los Estados de Afganistán, Bangladesh, Camboya, Malasia, Maldivas, Myanmar, Nepal, Pakistán, República Democrática Popular Lao, Sri Lanka, Timor-Leste y Viet Nam participan en el programa como Estados participantes usuarios, pero no contribuyen anualmente. El FPP se ejecuta por medio de un proyecto de fondos fiduciarios de la OACI proporcionado por los Estados participantes y la contribución en especie y financiera, en 2011, de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, la Administración de Aviación Civil de China, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de Francia, el Departamento de Aviación Civil de Hong Kong, la IATA, Airbus y la compañía Boeing. El objetivo del programa consiste en asistir a los Estados para que logren capacidad sostenible en materia de procedimientos de vuelo por instrumentos a fin de que cumplan sus compromisos en virtud de la Resolución A36-23 de la Asamblea respecto a la implantación de la navegación basada en la performance (PBN), así como sus obligaciones en relación con la calidad de sus procedimientos de vuelo por instrumentos (IFP), que fueron reforzados en la Resolución A37-11 de la Asamblea. El programa se inició en enero de 2010 con una duración prevista de tres años.

Logros del proyecto

El segundo y tercer cursos PANS-OPS iniciales se realizaron con 24 participantes procedentes de 13 Estados y 14 participantes procedentes de nueve Estados, respectivamente. Asistieron al segundo y tercer cursos de diseño de procedimientos de navegación basada en la performance (PBN) 20 participantes procedentes de 10 Estados y 21 participantes procedentes de

11 Estados, respectivamente. Se realizaron cuatro seminarios prácticos para instructores sobre el concepto de espacio aéreo PBN, el primero con apoyo de la CAA de Singapur. Se organizó el primer curso de diseño de procedimientos de performance de navegación requerida con autorización obligatoria (RNP AR) para 24 participantes procedentes de nueve Estados. Se impartió instrucción en el puesto de trabajo sobre diseño de procedimientos a dos diseñadores de Indonesia, dos de Mongolia y dos de Sri Lanka. Se organizaron en 11 Estados, en cooperación con los programas COSCAP de Asia, seminarios prácticos sobre implantación de la PBN.

Asistencia a pequeños Estados insulares del Pacífico sudoccidental para certificación de aeródromos e implantación de SMS

Objetivo del proyecto

Los objetivos de este proyecto, financiado mediante un subsidio del Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS), destinado a los Estados participantes de Islas Marshall, Islas Salomón, Kiribati, Micronesia (Estados Federados de), Nauru, Papua Nueva Guinea, Samoa y Tonga, consisten en incrementar la capacidad de vigilancia de la reglamentación de los Estados y establecer la base jurídica para la certificación de aeródromos y los programas estatales de seguridad operacional (SSP) a fin de asegurar que todas las actividades de certificación de aeródromos y la implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) se realicen de conformidad con el Anexo 14, Volumen I, de la OACI y demás textos de orientación pertinentes, reforzar la noción de gestión de la seguridad operacional en los Estados participantes e incrementar la capacidad de estos últimos en el marco de su SSP para la aceptación y vigilancia de los planes SMS de los proveedores de servicios de aeródromo. Este proyecto en tres fases comenzó en septiembre de 2011 con una duración inicial prevista de cuatro meses y una interrupción de un año entre su fase inicial y las dos últimas fases del proyecto.

Logros del proyecto

Un experto en certificación y seguridad operacional de aeródromos preparó el plan de trabajo del proyecto, así como muestras de documentación, incluidos reglamentos de certificación de aeródromos, manuales para inspectores de aeródromos y manuales de aeródromos. Se realizaron misiones a seis de los ocho Estados participantes.

Arreglo de cooperación para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos (CAPSCA) — Asia y Pacífico

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la Administración de Aviación Civil y las autoridades aeroportuarias de los Estados participantes [Afganistán, China

(República Popular de) (RAE de Hong Kong y de Macao), Filipinas, India, Indonesia, Islas Salomón, Malasia, Mongolia, Myanmar, Nepal, Papua Nueva Guinea, Singapur, Tailandia, Tonga y Viet Nam], mediante un subsidio del Fondo especial de acción contra la gripe, de las Naciones Unidas y contribuciones en especie de la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Administración de Aviación Civil de Singapur y otras organizaciones internacionales, mediante arreglos de cooperación entre los Estados, las administraciones y los aeropuertos participantes, consiste en reducir el riesgo de que los viajeros por vía aérea propaguen enfermedades transmisibles tales como la gripe con posibilidad de pandemia. Esto se logra aplicando e implantando las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que figuran en los Anexos 6, 9, 11, 14 y 18 y los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM) (Doc 4444) y las directrices conexas, así como mediante instrucción para el personal de administraciones de aviación civil, aeropuertos y líneas aéreas participantes, a fin de asegurar que continúe la aplicación de dichas directrices y ayudar a otros Estados de la región que puedan adherirse al programa. Este proyecto, iniciado en septiembre de 2006, ha sido prolongado hasta diciembre de 2012.

Logros del proyecto

La reunión conjunta del Comité directivo y del Equipo regional de medicina aeronáutica y salud pública, prevista para noviembre de 2011, se ha aplazado para 2012 debido a inundaciones en Bangkok. El asesor técnico mundial sobre CASPCA asistió a la Organización Mundial de la Salud (OMS) para realizar una visita de evaluación de aeropuertos organizada por la Oficina regional Sudeste Asiático de la OMS; además, Myanmar se adhirió al proyecto.

Programa cooperativo de seguridad de la aviación — Región Asia y Pacífico (CASP-AP)

Objetivo del proyecto

Los objetivos de este programa, financiado por Estados participantes [Afganistán, Bangladesh, Bhután, Brunei Darussalam, Camboya, China (RAE de Hong Kong y de Macao), Fiji, Filipinas, India, Indonesia, Japón, Kiribati, Malasia, Maldivas, Mongolia, Myanmar, Nepal, República de Corea, República Democrática Popular Lao, Singapur, Sri Lanka, Timor-Leste y Viet Nam], mediante un subsidio de la Comisión Europea y el Gobierno del Canadá y contribuciones en especie de la Administración para la Seguridad en el Transporte, consisten en asegurar el cumplimiento de los convenios internacionales, las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, en particular el Anexo 17 — *Seguridad*, y los aspectos relativos a la seguridad en el Anexo 9 — *Facilitación*, así como los textos de orientación relacionados con la seguridad de la aviación que figuran en el *Manual de seguridad de la aviación* (distribución limitada) de la OACI. El programa está encaminado a incrementar la capacidad en materia de seguridad de la aviación de los Estados y administraciones participantes, mediante la creación de una estructura regional de cooperación y coordinación en materia de

seguridad de la aviación e instrucción para el personal de dicho sector. Este proyecto, iniciado en 2004, ha sido prolongado hasta agosto de 2014.

Logros del proyecto

Se evaluaron la legislación y los reglamentos nacionales de 21 miembros y se finalizaron 13 informes de evaluación legal. Se finalizaron y distribuyeron a los miembros de CASP modelos de legislación y reglamentos de seguridad de la aviación (AVSEC) y se proporcionó a cinco miembros asistencia para la redacción. Se distribuyeron, según las necesidades, conjuntos de orientación sobre ratificación de convenios AVSEC. Se evaluaron 19 programas AVSEC nacionales y se proporcionó la asistencia necesaria para la revisión. Se elaboraron y adaptaron 14 programas de control de la calidad, así como 15 programas de instrucción AVSEC. Un grupo de trabajo CASP-AP elaboró un programa de instrucción para proveedores de servicios de tránsito aéreo. Se organizaron 12 cursos para instructores AVSEC, cuatro cursos para inspectores nacionales y un seminario práctico sobre control de la calidad. Un seminario sobre aspectos jurídicos de AVSEC, dos cursos sobre seguridad aeroportuaria y dos seminarios AVSEC se prepararon y realizaron con recursos de CASP-AP. Cuatro miembros recibieron asistencia para la redacción de planes de medidas correctivas relacionadas con auditorías. Se finalizó la evaluación de documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM), incluida la evaluación del control fronterizo. Se coordinaron dos evaluaciones técnicas de DVLM en relación con la publicación *Documentos de viaje de lectura mecánica* (Doc 9303) de la OACI. CASP-AP prestó asistencia coordinando la Conferencia regional AVSEC en Nueva Delhi y organizando un seminario AVSEC después de la misma. Además el programa prestó asistencia coordinando cursos AVSEC en centros de instrucción sobre seguridad de la aviación y realizando cursos solicitados por Estados no miembros; además, preparó y coordinó la realización de un curso de instrucción y evaluación jurídica. El programa representó a la Oficina regional Asia/Pacífico de la OACI, Bangkok, en la reunión de autoridades de reglamentación AVSEC. Se llevaron a cabo dos evaluaciones de equipo AVSEC. Se finalizó una evaluación de la estructura AVSEC de un Estado miembro, que duró cuatro meses y luego fue aprobada por dicho Estado. Se llevó a cabo un proyecto de instrucción jurídica y de evaluación de la legislación que duró dos semanas.

Proyecto de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad — Asia septentrional (COSCAP-NA)

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la República Popular de China, la República Popular Democrática de Corea, Mongolia y la República de Corea y apoyado con subsidios de Airbus, la compañía Boeing y contribuciones en especie de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos y el Ministerio de Transporte del Canadá, consiste en reforzar la seguridad y eficiencia de las operaciones de

transporte aéreo en la región. COSCAP-NA es un foro especializado propicio para el diálogo, la coordinación y la cooperación continuos en materia de seguridad de vuelo entre las administraciones de aviación civil participantes y para fomentar un entorno de armonización y progreso en las políticas, procedimientos y reglamentación de la vigilancia de la seguridad operacional. El proyecto constituye un medio eficiente y rentable para la inspección y certificación de explotadores, aeronaves y establecimientos de instrucción y la capacitación del personal de vigilancia de la seguridad operacional y fomenta la prevención de accidentes mediante el establecimiento y supervisión del Equipo regional de seguridad operacional de la aviación para Asia septentrional (NARAST). Este proyecto, iniciado en febrero de 2003, ha sido prolongado hasta enero de 2013.

Logros del proyecto

NARAST se reunió con los equipos regionales de seguridad operacional de COSCAP del sudeste asiático y COSCAP de Asia meridional como equipo regional común sobre seguridad operacional de la aviación en Asia y seleccionó 41 medidas para aplicar mejoras de la seguridad operacional y el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) en Asia septentrional. Habiéndose ampliado el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) a todos los sectores relacionados con la seguridad operacional, se amplió el programa COSCAP-NA para facilitar la aplicación, por los Estados miembros, de los SARPS de la OACI en dichos sectores. Se organizaron ocho programas de instrucción para 124 participantes y se llevaron a cabo ocho misiones para apoyar a Estados miembros. COSCAP-NA siguió cooperando con otros COSCAP asiáticos, la FAA y Australia para aplicar modelos de procedimientos de aprobación operacional y la instrucción conexa a fin de facilitar la aplicación, por los Estados, de la navegación basada en la performance. Los Estados miembros que habían finalizado con éxito sus auditorías USOAP prestaron asistencia a otros Estados miembros en la preparación de sus auditorías. Respecto a la aplicación de principios y metodologías de gestión de riesgos para la seguridad operacional, unos Estados miembros de COSCAP-NA evaluaron el apoyo necesario en materia de servicios de tránsito aéreo respecto a la aplicación de dichos principios y metodologías y el enfoque de observación continua del USOAP. COSCAP ha elaborado y está perfeccionando un protocolo de evaluación de sistemas de gestión de la seguridad operacional; una vez finalizado, dicho protocolo proporcionará orientación detallada a los Estados miembros para asistirlos en la preparación de su propia metodología de evaluación.

Proyecto de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad — Asia meridional (COSCAP-SA)***Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por los Gobiernos de Afganistán, Bangladesh, Bhután, India, Maldivas, Nepal, Pakistán y Sri Lanka y apoyado por subsidios de Airbus, la compañía Boeing y contribuciones en especie de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos y el Ministerio de Transporte de Canadá, consiste en reforzar la seguridad operacional y la eficiencia de las operaciones de transporte aéreo en la subregión. Los objetivos principales de la Fase III consisten en reforzar el marco institucional regional para la aviación y facilitar la elaboración de un marco de reglamentación armonizado; promover un enfoque sistémico completo para las actividades de vigilancia de la seguridad operacional basado en la implantación efectiva de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y en una vigilancia eficaz; elaborar un sistema regional de intercambio de información para mejorar el acceso a la información sobre seguridad operacional; ayudar a las administraciones de aviación civil de los Estados miembros para que apliquen las normas de aviación civil internacionales y nacionales y apoyar el desarrollo de recursos humanos en el ámbito de la aviación civil. Este proyecto, iniciado en 1997, ha sido prolongado hasta 2012.

Logros del proyecto

Se crearon modelos de reglamentos, normas y textos de orientación que se utilizaron en programas de instrucción pertinentes. En cooperación con la oficina del programa de procedimientos de vuelo (FPP) de la OACI, COSCAP-SA realizó tres cursos de aprobación operacional de la PBN en tres Estados miembros y facilitó tres seminarios prácticos de implantación de la PBN reuniendo a todas las partes interesadas en un Estado. Se realizaron más de 2 160 días-persona de instrucción en diversas disciplinas relacionadas con la aeronavegabilidad y los aeródromos. Se llevaron a cabo doce auditorías de organizaciones en cinco Estados, así como 27 misiones técnicas a seis Estados. El equipo regional de seguridad operacional de la aviación para Asia meridional (SARAST) se reunió con los equipos regionales de seguridad operacional de COSCAP Asia septentrional (NA) y Asia sudoriental (SEA) como equipo regional asiático común de seguridad operacional de la aviación y estableció 31 medidas para aplicar mejoras de la seguridad operacional y el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) en Asia sudoriental. Se celebró la 12ª reunión de SARAST. A raíz de su aprobación por el Comité directivo de COSCAP-SA, se aplicaron las recomendaciones de SARAST mediante la publicación de textos de orientación (boletines y circulares de asesoramiento) y mediante seminarios teóricos y prácticos. El programa sigue apoyando a los Estados en la preparación de sus planes de medidas correctivas y siguiendo de cerca su aplicación. La Oficina del programa COSCAP-SA se trasladó de Colombo a Dhaka a raíz de la decisión tomada en la 20ª reunión del Comité directivo.

Proyecto de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad — Asia sudoriental (COSCAP-SEA)***Objetivo del proyecto***

Los objetivos de este proyecto, financiado por los Gobiernos de Brunei Darussalam, Camboya, China (RAE de Hong Kong y de Macao), Filipinas, Indonesia, Malasia, Myanmar, República Democrática Popular Lao, Singapur, Tailandia, Timor-Leste y Viet Nam y apoyado mediante subsidios de Airbus, la compañía Boeing y contribuciones en especie de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos y el Ministerio de Transporte de Canadá, consisten en reforzar la seguridad operacional y la eficiencia de las operaciones de transporte aéreo en la región; mejorar la instrucción y el desarrollo profesional de los inspectores nacionales de aeronavegabilidad y operaciones de vuelo; armonizar las políticas y reglamentos; proporcionar asistencia en materia de certificación e inspección a los Estados que actualmente no estén en condiciones de cumplir sus obligaciones relativas a la reglamentación; coordinar los programas de asistencia técnica; y establecer un equipo regional de seguridad operacional de la aviación que aplique soluciones elaboradas a nivel mundial para los problemas de seguridad operacional. Este proyecto, iniciado en 2001, ha sido prolongado hasta junio de 2016.

Logros del proyecto

Se prepararon boletines y circulares de asesoramiento y se organizaron seminarios prácticos y cursos de instrucción. El Equipo regional de seguridad operacional de la aviación para Asia sudoriental se reunió con los equipos de seguridad operacional de COSCAP Asia septentrional y Asia meridional como equipo regional común sobre seguridad operacional de la aviación en Asia y estableció 27 medidas para aplicar mejoras de la seguridad operacional y el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) en Asia meridional. Se organizaron programas de instrucción en emplazamientos centrales, así como instrucción *in situ* para los Estados, cuando correspondía. En el marco del programa, se llevaron a cabo 12 misiones para asistir a los miembros en la aplicación de medidas correctivas.

REGIÓN EUROPA Y ORIENTE MEDIO**Arreglo de cooperación para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos (CAPSCA) — Oriente Medio*****Objetivo del proyecto***

El objetivo de este proyecto, financiado por el Fondo central para la acción contra la gripe (CFIA), de las Naciones Unidas, así como mediante

contribuciones en especie de la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Administración de Aviación Civil de Singapur y otros Estados y organizaciones internacionales, consiste, valiéndose de arreglos cooperativos entre los Estados participantes y sus administraciones, en reducir el riesgo de que los viajeros por vía aérea propaguen enfermedades transmisibles como la gripe con posibilidad de pandemia. El proyecto CAPSCA asiste a los Estados para que apliquen las normas y métodos recomendados (SARPS) pertinentes de la OACI que figuran en los Anexos 6, 9, 11 y 14 y 18 y los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* [PANS-ATM (Doc 4444)], así como las directrices conexas relativas a la planificación de contingencias respecto a emergencias de salud pública. Este proyecto se inició en mayo de 2010 con una duración prevista de dos años.

Logros del proyecto

Debido a disturbios civiles en Egipto a principios de 2011, se aplazaron para diciembre del mismo año el seminario práctico y la reunión iniciales de CAPSCA originalmente previstos para febrero de 2011. Asistieron a dicha reunión la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), así como más de doce Estados y organizaciones internacionales. Se invitó a Arabia Saudita, Argelia, Bahrein, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Iraq, Jordania, Kuwait, Líbano, Libia, Marruecos, Omán, Qatar, República Árabe Siria, Sudán, Túnez y Yemen a adherirse al proyecto.

Proyecto de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad — Estados del Golfo (COSCAP-GS)

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por los Gobiernos de Bahrein, Emiratos Árabes Unidos y Kuwait, con el apoyo de Airbus, la compañía Boeing, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos y las líneas aéreas Etihad de los Emiratos Árabes Unidos, consiste en reforzar la seguridad operacional y la eficiencia del transporte aéreo en la subregión de los Estados del Golfo mediante la armonización y aplicación eficaz de las normas internacionales y las disposiciones, reglamentos y procedimientos nacionales de vigilancia de la seguridad operacional, contribuyendo así al desarrollo socioeconómico de la subregión y fomentando la cooperación entre los Estados participantes. Además, el proyecto tiene por objeto crear una estructura regional para la cooperación y coordinación en asuntos de seguridad de la aviación, así como la instrucción del personal de seguridad de la aviación. Este proyecto, iniciado en 2006 con una duración prevista de cinco años, ha sido prolongado hasta 2015.

Logros del proyecto

En el marco del proyecto, prosiguió la elaboración de proyectos de reglamentos armonizados sobre seguridad operacional de la aviación, basándose en el modelo europeo cuando correspondía. Además, se participó en actividades de la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial y se organizaron seminarios teóricos y prácticos sobre aprobación y certificación de navegación basada en la performance/performance de navegación requerida con autorización obligatoria (PBN/RNP-AR) (para 14 participantes procedentes de tres Estados y un explotador de aeronaves); inspecciones en la plataforma (para 31 participantes procedentes de 13 Estados y tres organizaciones regionales); así como requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad (Parte M) (para 18 participantes procedentes de dos Estados y cuatro explotadores de aeronaves). Se llevaron a cabo varias misiones a Estados participantes a fin de prestar asistencia para la aplicación de reglamentos armonizados. El Comité de reglamentación examinó los reglamentos de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) e inició la aplicación. Se elaboraron y proporcionaron a los Estados reglamentos de validación y vigilancia de explotadores de servicios aéreos extranjeros y manuales de procedimientos. Los miembros recibieron instrucción sobre evaluación de la seguridad operacional de aeronaves extranjeras, validación y vigilancia de explotadores de servicios aéreos extranjeros y vuelos a grandes distancias de aviones bimotores.

Desarrollo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad en la Comunidad de Estados Independientes (CEI)**Objetivo del proyecto**

Este proyecto constituye un acuerdo cooperativo entre los Estados de la Comunidad de Estados Independientes (CEI) (Armenia, Azerbaiyán, Belarús, Federación de Rusia, Georgia, Kazajstán, Kirguistán, República de Moldova, Tayikistán, Turkmenistán, Ucrania y Uzbekistán) implantado en el marco del fondo establecido por la CEI, Airbus, la compañía Boeing, General Electric, la Comisión Europea (CE), el Complejo de aviación Ilyushin, el Comité Aeronáutico Interestatal (IAC) y la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, con apoyo financiero del Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS). Sus objetivos consisten en aumentar la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados participantes, creando un centro regional de instrucción y asesoramiento sobre seguridad de vuelo en el ACI; proporcionar asistencia para corregir las deficiencias; proporcionar instrucción a inspectores nacionales; y armonizar la legislación aeronáutica nacional, según corresponda. El proyecto, iniciado en 2001 con una duración prevista de seis años, ha sido prolongando hasta 2012.

Logros del proyecto

Durante un seminario práctico realizado junto con Airbus para 101 participantes procedentes de 10 Estados y cuatro organizaciones internacionales, se

examinaron cuestiones relacionadas con los sistemas de gestión de la seguridad operacional y las operaciones en vuelo y la transición del puesto de pilotaje tradicional al puesto de pilotaje de Airbus. El Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial (CAST-CIS) siguió trabajando activamente para elevar el nivel de seguridad de vuelo y se reunió durante cuatro días con representantes del Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial de los Estados Unidos (CAST-USA) y la FAA. Se realizó, junto con la FAA, un seminario sobre vigilancia de los datos de vuelo en los programas de seguridad operacional de las líneas aéreas y su uso en el sistema de análisis e intercambio de información sobre seguridad operacional de la aviación (ASIAS). Se realizó una conferencia conjunta de la FAA y el Equipo internacional de seguridad operacional de helicópteros (IHST) sobre seguridad de vuelo de helicópteros para 79 participantes procedentes de siete Estados, explotadores de aeronaves y la industria de helicópteros. El proyecto permitió al Centro regional de instrucción “Complang” aprobar la evaluación de sus programas y procedimientos de instrucción, realizada por especialistas de la OACI, a fin de que pueda adherirse al programa TRAINAIR PLUS y pasar a ser el primer Centro de instrucción de idiomas asociado con dicho programa. Se impartió instrucción a 50 especialistas de alto nivel, procedentes de nueve países de la región, sobre programas para instructores de inspectores de seguridad de vuelo, así como instrucción tradicional en aula sobre operaciones de vuelo y aeronavegabilidad. Se organizó, junto con Airbus, un seminario de dos días sobre el Programa de seguridad operacional de aeronaves extranjeras (SAFA).
