



INFORMACIÓN SOBRE EL RELATIVA AL

INFORME SOBRE EL

PROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA DE LA OACI

PRESENTADO CON LA NOTA DE ESTUDIO A40-WP/4

PROYECTOS DE ASISTENCIA TÉCNICA Y PERSONAL POR OBEJTIVOS ESTRATÉGICOS

PROGRAMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN

1. Estados que se han beneficiado de proyectos financiados por el SAFE

Finalizados:	Equipo de acción combinada (CAT) APAC (creación de capacidad en 2017 y 2018), Camboya (creación de capacidad en 2015), Comoras (creación de capacidad), Gabón (creación de capacidad), Kirguistán (Inspector AOC, formación en el trabajo), Nepal (Resolución de SSC y creación de capacidad), Paraguay (creación de capacidad), República Unida de Tanzania (Inspector AOC, formación en el trabajo), AFCAC/AFI-CIS, y Programa de procedimientos de vuelo en África (AFPP – 1ª fase), Plan de acción de la aviación contra el Ebola, de las Naciones Unidas, Madagascar (creación de capacidad), CASSOA (creación de capacidad OPS), certificación de aeródromos para los Estados del Caribe, certificación de aeródromos para Estados del Oriente Medio
Activos:	Todos los Estados (CAPSCA), todos los Estados (Curso DGAC), Equipo de acción combinada (CAT) APAC (creación de capacidad en 2019), Camboya (creación de capacidad en 2019), Guyana (creación de capacidad), Sierra Leona (creación de capacidad), Uruguay (creación de capacidad), certificación de aeródromos para los Estados del Caribe, organización regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO) para los Estados miembros del Sistema de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación (CASSOS)

2. Estados que se han beneficiado de proyectos financiados por el Fondo del Plan AFI

Activos:	Certificación de aeródromos (Benin, Guinea Ecuatorial, Burkina Faso, Camerún, Côte d'Ivoire, Eswatini, Gambia, Mali, Níger, Nigeria, Senegal, Angola, Mozambique, Namibia, Rwanda, Seychelles, Uganda y Zambia), establecimiento del Programa africano de revisión por pares de los ANSP (todos los Estados AFI), implementación SSP/SMS (Botswana, Burkina Faso, Cabo Verde, Camerún, Cote d'Ivoire, Etiopía, Gambia, Ghana, Kenya, Madagascar, Mali, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Namibia, Níger, Nigeria, Senegal, Sudáfrica, Sudán, Togo, Túnez, Uganda y Zimbabwe), organizaciones de búsqueda y salvamento (SAR) (Botswana, Kenya, Madagascar, Mauricio, Mozambique, Namibia, República Unida de Tanzania, Rwanda, Seychelles, Somalia, Sudáfrica, Uganda y 18 Estados de WACAF), implementación de aspectos fundamentales de la vigilancia de la seguridad operacional (FSO) (Burundi, Comoras, Djibouti, Eritrea, Eswatini, Guinea, Guinea-Bissau, Lesoto, Liberia, República Centroafricana, Santo Tomé y Príncipe), establecimiento de Investigación de accidentes e incidentes de aviación (AIG) en Estados AFI (48 Estados AFI)
----------	---

3. Estados que se han beneficiado de proyectos financiados por el IPAV

Finalizados: Camboya (asistencia en el área de AGA), El Salvador (asistencia en la implementación del sistema de gestión de la seguridad operacional y del programa estatal de seguridad operacional (SMS/SSP)), Fiji (asistencia en el área de aeródromos y ayudas terrestres (AGA)), Guatemala (asistencia en el área de legislación), Jamaica (asistencia en el área de ANS), Timor-Leste (asistencia en el área de AGA), Islas Salomón (asistencia en el área de AGA)

Activos: Honduras (asistencia para desarrollar planes maestros de aviación civil), Mozambique (asistencia para aumentar la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional)

PROGRAMA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN

1. Actividades del Plan de mejoras en la seguridad de la aviación (ASIP) (2017 y 2018)

Los planes de mejoras en la seguridad de la aviación (ASIP) están diseñados específicamente para un Estado, según los resultados de una evaluación de las necesidades y de los requisitos de asistencia de ese Estado, y pueden iniciarse después de una auditoría USAP o por solicitud del Estado.

Once Estados concluyeron con éxito un ASIP en 2017 y 2018:

Bolivia, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Colombia, Comoras, Gabón, Honduras, Liberia, Paraguay, República Democrática del Congo.

Para concluir con éxito un ASIP, el Estado tiene que dedicar tiempo y recursos para finalizar cada fase del plan de asistencia, que se ha establecido mediante la evaluación de las necesidades. Cada fase de un ASIP tiene indicadores de rendimiento, condiciones y medidas de control de calidad que deben cumplirse antes de pasar a la fase siguiente. Por lo tanto, la capacidad de un Estado para completar un ASIP depende de muchos factores, incluyendo la capacidad de la OACI de proporcionar asistencia al Estado y la capacidad del Estado de cumplir las condiciones del ASIP para implantar mejores medidas de seguridad. La efectividad de un ASIP puede determinarse cuando el Estado cumple los requisitos establecidos en la evaluación de las necesidades y a través de una siguiente auditoría USAP de los programas de seguridad del Estado.

Los siguientes Estados continúan trabajando activamente para finalizar un ASIP:

Bahamas, Benin, Chad, Congo, Djibouti, Ecuador, Filipinas, Guatemala, Guyana, Iraq, Laos, Madagascar, Malawi, Mauritania, Myanmar.

Los ASIP pueden suspenderse temporalmente por distintas razones, incluyendo la incapacidad de un Estado de realizar las actividades convenidas y conflictos regionales u otros problemas de seguridad notificados por el UNDSS, que pueden impedir que se preste la asistencia. En el caso de los Estados en donde la suspensión se debe a que todavía no se han implementado las mejoras en la seguridad requeridas según la evaluación de las necesidades, es imperativo que la OACI, a través de la Sede y las Oficinas regionales, continúe en contacto con el Estado para reforzar sus programas de seguridad. Se han suspendido temporalmente los ASIP de los siguientes Estados:

Guinea, Guinea-Bissau, Níger, República Centroafricana, Santo Tomé y Príncipe.

Los ASIP son proyectos de asistencia que se programan según sea necesario. La OACI ha recibido solicitudes de los siguientes Estados para que se realice una evaluación de las necesidades e iniciar un ASIP:

Bolivia, Colombia, Gambia, Indonesia, Panamá, Perú, Sudán del Sur.

2. Actividades de asistencia directa en seguridad de la aviación (no ASIP) incluyendo eventos de formación y becas para participar en eventos de formación (2017 y 2018)

Esta sección incluye Estados que han recibido una asistencia puntual, tanto financiada a través de la OACI como por recuperación de costos, a través de asociación con otras entidades internacionales y Estados que han participado en actividades de formación reconocidas por la OACI en la Red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC). En 2017 y 2018, se realizaron 37 actividades de asistencia en seguridad de la aviación auspiciadas por Estados. En el mismo contexto, a través de la red de ASTC se impartieron 69 cursos y talleres de seguridad de la aviación auspiciados por la OACI, que beneficiaron a 1 019 especialistas en seguridad de la aviación de 128 Estados miembros.

Los siguientes Estados han sido beneficiarios de formación y asistencia de la OACI:

Albania, Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Angola, Antigua y Barbuda, Argentina, Aruba, Austria, Australia, Autoridad de Aviación Civil del Caribe Oriental (San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía y Granada) Azerbaiyán, Bahamas, Bahrein, Belarús, Belice, Benin, Bolivia, Botswana, Brasil, Bulgaria, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Chequia, Chile, China, Colombia, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, Curazao, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Árabes Unidos, Eslovaquia, España, Estados Unidos, Eswatini, Federación de Rusia, Fiji, Filipinas, Francia, Gabón, Gambia, Georgia, Ghana, Granada, Guatemala, Guinea, Guyana, Haití, Honduras, India, Indonesia, Irán, Iraq, Irlanda, Islas Caimán, Islas Cook, Islas Salomón, Jamaica, Japón, Jordania, Kazajistán, Kenya, Kiribati, Kuwait, Kirguistán, Laos, Letonia, Líbano, Libia, Lituania, Luxemburgo, Madagascar, Malasia, Mali, Malta, Marruecos, Mauritania, Mauricio, México, Montenegro, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nepal, Nicaragua, Níger, Nigeria, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Pakistán, Panamá, Paraguay, Perú, Qatar, Reino Unido, República Centroafricana, República de Corea, República de Moldova, República Democrática del Congo, República Dominicana, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Singapur, Sri Lanka, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Suiza, Suriname, Tailandia, Togo, Tonga, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Uganda, Ucrania, Uruguay, Uzbekistán, Vanuatu, Venezuela, Viet Nam, Yemen, Zambia, Zimbabwe.

3. Personal financiado mediante contribuciones voluntarias (al 31 de diciembre de 2018)

Sede de la OACI: cinco puestos (4 profesionales y 1 servicios generales)
Oficinas regionales: tres puestos (3 profesionales)

4. Personal adscrito temporalmente/cedido gratuitamente (al 31 de diciembre de 2018)

Ocho puestos profesionales

5. Proyecto financiado por el IPAV (2017 y 2018)

Cofinanciación de un especialista en instrucción y creación de capacidad (TCBO) para el Programa cooperativo de seguridad de la aviación (CASP) para la región de Asia y el Pacífico, a fin de facilitar la realización de cursos, talleres y seminarios.

PROGRAMA PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

1. Proyecto OACI-UE

1.1 El proyecto OACI-UE fue una exitosa iniciativa financiada por la Unión Europea y ejecutada por la OACI para promover la protección del medio ambiente en el marco de la iniciativa *Ningún país se queda atrás*. El proyecto asistió a 14 Estados seleccionados en África y el Caribe en la elaboración y ejecución de planes de acción para la reducción de las emisiones de CO₂ y el establecimiento de sistemas de monitorización de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional. La OACI administró los fondos, prestó servicios administrativos y contrató a expertos para el proyecto en cada región, y los Estados seleccionados designaron coordinadores especiales y proporcionaron oficinas locales para la ejecución del proyecto. Este concepto demostró ser apropiado para asegurar la coherencia de los resultados del proyecto con los SARPS y políticas de la OACI, con la plena participación de los Estados en la ejecución.

1.2 El proyecto se ejecutó desde 2014 hasta 2019, y todos los objetivos alcanzaron y se superaron más allá de lo esperado. Los 14 Estados seleccionados elaboraron y presentaron planes de acción para la reducción de las emisiones totalmente cuantificados y establecieron equipos nacionales con las partes pertinentes del sector de la aviación para supervisar la ejecución de los planes de acción. En cada Estado se instaló un sistema para el medio ambiente y la aviación (AES) como medio para vigilar las emisiones de CO₂ de la aviación internacional. Para asistir en la implementación de medidas de mitigación, la OACI seleccionó cuatro proyectos piloto que se ejecutarían con financiación del proyecto, sobre la base de su potencial de reducción de carbono y de reproducirlo.

1.3 En los aeropuertos internacionales de Douala, Camerún y Mombasa, Kenya, se instalaron dos sistemas de energía solar en la puerta de embarque para proporcionar energía solar a las aeronaves durante las operaciones en tierra. La capacidad instalada de esos proyectos es de 1,25MWp y 500kWp respectivamente, y eliminarán más de 4 000 toneladas de CO₂ al año atendiendo a más de 7 500 vuelos anuales. La OACI también contribuyó en el diseño e implementación de operaciones de ascenso y descenso continuos (CCO y CDO) en los aeropuertos internacionales de Ouagadougou, Burkina Faso, y Libreville, Gabón. Con estos nuevos procedimientos hay menos exposición al ruido y reducción del consumo de combustible y de las emisiones de gases de efecto invernadero.

1.4 El proyecto financió también cinco estudios de factibilidad, cuatro de los cuales fueron sobre el uso de combustibles de aviación sostenibles (Burkina Faso, Kenya, República Dominicana y Trinidad y Tabago); y uno sobre el uso de energía solar en el Aeropuerto internacional de Piarco (Trinidad y Tabago). Los estudios demostraron nuevas oportunidades para que los Estados miembros incluyan en sus planes de acción medidas que reduzcan las emisiones de la aviación, a fin de que el transporte aéreo sea un sector más sostenible en términos del medio ambiente.

1.5 Muchos Estados han manifestado interés en recibir asistencia para la protección del medio ambiente con un modelo similar al del exitoso proyecto OACI-UE. Será necesario actualizar los planes de acción a raíz de la reciente adopción del CORSIA. Con financiación adicional, la OACI puede extender esos beneficios a más Estados miembros y reproducir esos proyectos piloto en mayor escala.

2. Proyecto OACI-PNUD-FMAM

2.1 El objetivo de este proyecto de asistencia técnica fue apoyar a los Estados en la implementación de medidas para reducir las emisiones, en particular, a los Estados en desarrollo y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID). El proyecto fue financiado por el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM) y ejecutado por la OACI, desde 2015 hasta 2018, en cooperación con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

2.2 El proyecto apoyó dos proyectos piloto de energía solar en la puerta de embarque en dos aeropuertos en Jamaica – el Aeropuerto Internacional Norman Manley en Kingston y el Aeropuerto Internacional en Montego Bay. Estos proyectos de demostración ahora sirven de modelo para que otros aeropuertos lo implementen como una estrategia para mitigar las emisiones.

2.3 Adicionalmente, en este proyecto la OACI elaboró una serie de cuatro documentos de orientación sobre: financiación, energía renovable, combustibles de aviación sostenibles y medidas reglamentarias y organizacionales, y creó herramientas analíticas, incluyendo la herramienta de la curva MAC para comparar el costo-efectividad de las iniciativas de mitigación de las emisiones, que está a disposición de los coordinadores de los planes de acción estatales. Estas orientaciones y herramientas son útiles para las autoridades de aviación civil y otras partes del sector de la aviación en la ejecución de los planes de acción estatales para la reducción de las emisiones.

2.4 La OACI también generó una plataforma técnico-ambiental, que es una herramienta interactiva capaz de identificar más de 1000 estrategias de mitigación de emisiones que la industria de la aviación ha aplicado con éxito. Estos proyectos ofrecen muchas opciones que los Estados en desarrollo y PEID pueden considerar al seleccionar y desarrollar sus propias estrategias de mitigación de las emisiones. Para difundir estos recursos, orientaciones y herramientas desarrolladas en el proyecto, la OACI organizó dos seminarios de creación de capacidad para PEID en el Caribe y en Asia y el Pacífico, que se realizaron en abril y mayo de 2018 en Jamaica y Fiji, respectivamente.

2.5 Tras la conclusión exitosa del proyecto, la OACI elaboró material de información para aumentar la visibilidad de los resultados del proyecto y alentar a los Estados miembros a que consideren la implementación de medidas para reducir las emisiones de la aviación. Ese material informativo incluye una serie de videos cortos que destacan la relevancia de los documentos de orientación para la aplicación de estrategias para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional. También se publicó una revista que recopila todas las lecciones que se extrajeron de la ejecución del proyecto. Este material informativo estará disponible en la página web del proyecto antes del 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

DESARROLLO ECONÓMICO

1. Servicio de la OACI para las negociaciones de servicios aéreos (ICAN)

1.1 El evento anual del ICAN tuvo lugar Bahamas, Sri Lanka y Kenya en 2016, 2017 y 2018, respectivamente. En promedio, cada año asistieron al evento negociadores de servicios aéreos de unos 70 Estados/territorios y se realizaron más de 400 reuniones bilaterales formales e informales. Estas tuvieron como resultado la firma o rúbrica de más de 400 acuerdos (incluyendo muchos acuerdos de cielos abiertos) y arreglos (tales como memorandos de acuerdo y actas de reuniones acordadas). Así como en eventos anteriores del ICAN, los Estados participantes felicitaron a la OACI por esta iniciativa, que aumentaba considerablemente la eficiencia del proceso de negociación de servicios aéreos.

2. Sesiones prácticas sobre datos de aviación y análisis

2.1 El objetivo del seminario regional sobre datos de aviación y análisis es proporcionar el apoyo necesario para la recopilación y presentación de datos utilizando los formularios de información de estadísticas de transporte aéreo, y reunir a todas las partes interesadas para hacer un balance de la situación y de las tendencias en la aviación en la región, y exponer los retos y las necesidades de las distintas partes. En el seminario también se proporciona información y orientación sobre las aplicaciones más recientes de datos y análisis que se usan para la planificación y la toma de decisiones en la OACI, las administraciones nacionales, las líneas aéreas, los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP).

3. Personal adscrito temporalmente/cedido gratuitamente

Adscripción temporal: siete puestos (profesionales) en 2016 y 2017.

— — — — —

TIPOS DE ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA RECURRENTE FINANCIADAS POR EL PROGRAMA REGULAR

Nota: para evitar duplicaciones este documento no incluye las actividades de asistencia técnica recurrentes de las Oficinas regionales que se presentan al Consejo por separado en un informe anual.

1. Seguridad de la aviación y capacidad y eficiencia de la navegación aérea

1.1 Además de los proyectos de asistencia técnica financiados por el Fondo SAFE, la OACI presta asistencia técnica a través de su programa regular a Estados y organizaciones y grupos regionales para ayudarles a solventar sus deficiencias en materia de seguridad operacional:

- a) Misiones de asistencia a los Estados realizadas por las Oficinas regionales;
- b) Preparación de planes de acción estatales de la OACI;
- c) Programas de procedimientos de vuelo en las regiones de África y Asia/Pacífico;
- d) Asistencia en la implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) y programas estatales de seguridad operacional (SSP);
- e) Asistencia continuada a Programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) y organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) en el trabajo técnico;
- f) Ejecución de programas regionales a través de los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) para cumplir las metas y prioridades de seguridad operacional a nivel regional así como la capacidad y eficiencia de navegación aérea del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP);
- g) asistencia en la implantación de la navegación aérea basada en la performance (PBN);
- h) asistencia en la implementación de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);
- i) asistencia en la implementación del programa de seguridad operacional en la pista; y
- j) asistencia en la implementación de la gestión de la información aeronáutica (AIM).

1.2 Estados con planes de acción de la OACI

Angola, Azerbaiyán, Bahamas, Benín, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Eritrea, Eswatini, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kazajstán, Kirguistán, Lesoto, Liberia, Madagascar, Malawi, Malí, Mauritania, Mozambique, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Sierra Leona, Togo y Zambia.

2. Seguridad de la aviación y facilitación

2.1 Las actividades de la OACI para asistir a los Estados miembros en la implementación efectiva de programas de seguridad de la aviación y facilitación eficaces incluyen:

- a) ASIP estructurados que aplican una metodología con múltiples fases y herramientas de asistencia adaptadas a las necesidades específicas del Estado;

- b) instrucción del personal de seguridad de la aviación utilizando material didáctico de la OACI para capacitación en seguridad de la aviación (ASTP) y talleres programados en centros de formación en seguridad de la aviación (ASTC) reconocidos por la OACI o con arreglos especiales con un Estado u organización regional;
- c) orientación y asesoramiento regular a Estados para asistirlos en su aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. La orientación y el asesoramiento pueden realizarse en misiones específicas o mediante comunicaciones con las autoridades estatales responsables de la seguridad de la aviación y la facilitación;
- d) proyectos de apoyo ejecutados en la OACI tales como Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África (Plan AFI SECFAL) y los Programas cooperativos de seguridad de la aviación (CASP) en Asia y el Pacífico y en el Oriente Medio (CASP-AP y CASP-MID, respectivamente); y
- e) asociación con las Naciones Unidas y otras organizaciones tales como la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo de las Naciones Unidas (DECT), la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA), así como con la industria y entidades regionales que promueven la seguridad de la aviación y la facilitación.

3. Protección del medio ambiente

3.1 La OACI presta asistencia técnica a través de su presupuesto del programa regular, principalmente relacionada con los planes de acción estatales para la reducción de las emisiones de CO₂. La Secretaría presta asistencia directa a los Estados para la formulación de sus planes de acción y asistencia específica formulando orientaciones y desarrollando herramientas, respondiendo a preguntas, organizando seminarios y asegurando que las orientaciones y herramientas respondan a las necesidades cambiantes de los Estados. Recientemente la Secretaría, con el apoyo de un grupo *ad hoc* del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) actualizó el Doc 9988, *Orientación sobre la elaboración de planes de acción de los Estados para actividades de reducción de las emisiones de CO₂*.

4. Desarrollo económico

4.1 La asistencia proporcionada a los Estados, diseñada para crear conciencia y facilitar la aplicación de las políticas y orientaciones de la OACI y al mismo tiempo reducir los costos de la función de regulación económica de los Estados, puede prestarse de varias formas: a) organización de eventos de la OACI sobre negociación de servicios aéreos (ICAN) y reuniones regionales sobre planes de acción para el desarrollo sostenible del transporte aéreo, incluidos los servicios de carga; b) sesiones prácticas sobre datos de aviación y su análisis; y c) con orientación y asesoramiento periódicos a través de la comunicación con autoridades estatales. La organización de estos eventos depende de contribuciones en especie de los Estados.

PROGRAMAS DE INSTRUCCIÓN POR REGIÓN DE LA OACI

Cuadro 1. Número de participantes por Región de la OACI inscritos en cursos de capacitación asistida por computadora (2017 a marzo de 2019)

Cursos de capacitación asistida por computadora	NACC	SAM	EUR/NAT	ESAF	WACAF	MID	APAC	Total de participantes
Capacitación por computadora (CBT) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)	3	6	2	1	5	0	4	21
Curso de conceptos de medicina aeronáutica para examinadores médicos	33	23	31	24	23	54	71	259
Total de participantes	36	29	33	25	28	54	75	280

Cuadro 2. Número de cursos impartidos en cada Región de la OACI

Cursos presenciales	NACC	SAM	EUR/NAT	ESAF	WACAF	MID	APAC	Total de cursos
Mercancías peligrosas Parte 1 – Utilización de las Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea	0	0	0	0	0	0	1	1
Directores Generales de Administraciones de Aviación Civil (DGAC)	1	0	0	0	0	0	1	2
Curso de Inspector gubernamental de seguridad operacional –PEL	0	0	0	0	2	0	0	2
Curso de Inspector gubernamental de seguridad operacional –AIR	0	0	0	0	2	1	0	3
Curso de Inspector gubernamental de seguridad operacional –OPS	0	0	0	1	3	0	0	4
Curso para funcionarios de niveles superior y medio, gestión del cumplimiento de los SARPS de la OACI	3	2	4	4	5	2	5	25
Control de la autenticidad y validez de los documentos de viaje en las fronteras aeroportuarias	0	1	0	1	2	1	1	6
Diseño de procedimientos de PBN	0	0	0	0	4	0	3	7
Curso básico de diseño de procedimientos PANS-OPS	0	0	0	0	4	0	3	7
AVSEC Carga y correo	0	0	1	0	0	1	4	6
AVSEC para Inspectores nacionales	1	2	5	1	0	4	4	17
AVSEC Gestión de crisis	1	1	2	0	0	0	0	4
AVSEC para Instructores	1	2	4	0	0	1	0	8
AVSEC Básico	0	0	0	0	0	0	0	0
AVSEC para supervisores de seguridad aeroportuaria	1	0	1	2	0	1	0	5
Número total de cursos:	8	8	17	9	22	11	22	

**PRESUPUESTO DE ASISTENCIA TÉCNICA POR ENTIDADES DE LA ORGANIZACIÓN
FONDO DEL PROGRAMA REGULAR**

(en miles de dólares canadienses)

Dirección/ Oficina regional	Objetivo estratégico	Presupuesto¹ 2018	Gastos totales² 2018
ANB	Seguridad operacional	2 241	1 837
ANB	Capacidad y eficiencia de la navegación aérea	1 106	947
ATB	Seguridad de la aviación y facilitación	1 909	2 337
ATB	Desarrollo económico del transporte aéreo	358	313
ATB	Protección del medio ambiente	251	243
Subtotal (Sede):		5 865	5 676
APAC	Todos los Objetivos estratégicos	1 274	1 470
ESAF	Todos los Objetivos estratégicos	1 210	1 177
EURNAT	Todos los Objetivos estratégicos	1 313	1 417
MID	Todos los Objetivos estratégicos	813	784
NACC	Todos los Objetivos estratégicos	1 186	1 056
SAM	Todos los Objetivos estratégicos	1 105	1 143
WACAF	Todos los Objetivos estratégicos	1 262	1 290
Subtotal (Oficinas regionales):		8 162	8 338
Total:		14 027	14 014

¹ El presupuesto incluye consignaciones de 2018 y trasposos de ahorros de 2017

² Los gastos totales excluyen los compromisos de 2018

**PRESUPUESTO DE ASISTENCIA TÉCNICA POR ENTIDADES DE LA ORGANIZACIÓN
FONDO DEL PROGRAMA REGULAR**

(en miles de dólares canadienses)

Dirección/ Oficina regional	Objetivo estratégico	Presupuesto¹ 2017	Gastos totales² 2017
ANB	Seguridad operacional	3 071	2 318
ANB	Capacidad y eficiencia de la navegación aérea	1 211	900
ATB	Seguridad de la aviación y facilitación	1 926	1 769
ATB	Desarrollo económico del transporte aéreo	383	316
ATB	Protección del medio ambiente	263	239
Subtotal (Sede):		6 854	5 543
APAC	Todos los Objetivos estratégicos	1 299	1 384
ESAF	Todos los Objetivos estratégicos	1 206	1 262
EURNAT	Todos los Objetivos estratégicos	1 261	1 299
MID	Todos los Objetivos estratégicos	801	700
NACC	Todos los Objetivos estratégicos	1 063	1 050
SAM	Todos los Objetivos estratégicos	1 145	1 234
WACAF	Todos los Objetivos estratégicos	1 327	1 440
Subtotal (Oficinas regionales):		8 103	8 371
Total:		14 957	13 914

¹ El presupuesto incluye consignaciones de 2017 y trasposos de ahorros de 2016

² Los gastos totales excluyen los compromisos de 2017

**PRESUPUESTO DE ASISTENCIA TÉCNICA POR ENTIDADES DE LA ORGANIZACIÓN
FONDO DEL PROGRAMA REGULAR**

(en miles de dólares canadienses)

Dirección/ Oficina regional	Objetivo estratégico	Presupuesto¹ 2016	Gastos totales² 2016
ANB	Seguridad operacional	4,393	2,799
ANB	Capacidad y eficiencia de la navegación	3,214	1,888
ATB	Seguridad de la aviación y facilitación	1,651	1,384
ATB	Desarrollo económico del transporte aéreo	184	223
ATB	Protección del medio ambiente	228	199
Subtotal (Sede):		9,669	6,493
APAC	Todos los Objetivos estratégicos	1,785	1,950
ESAF	Todos los Objetivos estratégicos	899	919
EURNAT	Todos los Objetivos estratégicos	703	562
MID	Todos los Objetivos estratégicos	785	803
NACC	Todos los Objetivos estratégicos	2,487	2,383
SAM	Todos los Objetivos estratégicos	341	320
WACAF	Todos los Objetivos estratégicos	844	898
Subtotal (Oficinas regionales):		7,843	7,835
Total:		17,513	14,328

¹ El presupuesto incluye consignaciones de 2016 y trasposos de ahorros de 2015

² Los gastos totales excluyen los compromisos de 2016