

OACI

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

EL FUTURO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

El enfoque proactivo y en colaboración de la OACI

También en este número:

¿Cuánto personal de mantenimiento necesitaremos en 2030?

La Presidenta de NTSB habla claro

Calendario de eventos 2012/2013 de la OACI



LA ADMINISTRACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL DE SINGAPUR Y LA ACADEMIA DE AVIACIÓN DE SINGAPUR
LE RECIBEN CALUROSAMENTE EN SINGAPUR CON MOTIVO DEL

1^{ER}



TRAINAIR PLUS

SIMPOSIO MUNDIAL

25 - 28 de septiembre de 2012

“CÓMO PREPARAR A LA FUERZA LABORAL AERONÁUTICA DEL MAÑANA CON LOS INSTRUMENTOS DE INSTRUCCIÓN DE HOY”

Este primer Simposio mundial constituye una oportunidad única que facilitará el intercambio de opiniones sobre las mejores prácticas y experiencias en instrucción aeronáutica con la OACI, las organizaciones regionales, los Estados, las organizaciones de instrucción, los explotadores y la industria.



**INSCRIPCIÓN
GRATUITA**

Auspiciado por:

CAAS
Civil Aviation Authority of Singapore



Sírvase visitar:

www.saa.com.sg
para efectuar la inscripción



REVISTA DE LA OACI
VOLUMEN 67, NÚMERO 1, 2012

Editorial

Oficina de Comunicaciones de la OACI
Tel: +1 (514) 954-8220
www.icao.int
www.youtube.com/icaovideo
twitter.com/icaopress

Bang Marketing

Stéphanie Kennan
Tel: +1 (514) 849-2264
Correo-E: info@bang-marketing.com
Sitio Web: www.bang-marketing.com

Publicidad

FCM Communications Inc.
Yves Allard
Tel: +1 (450) 677-3535
Fax: +1 (450) 677-4445
Correo-E: info@fcmcommunications.ca

Presentaciones

La Revista invita a enviar sus aportes a toda persona, organización y Estado que esté interesado en compartir actualizaciones, perspectivas o análisis relacionados con la aviación civil mundial.

Suscripciones y copias individuales

Suscripción anual (seis números al año) US\$ 40.
Copias individuales por US\$ 10. Para obtener información sobre suscripciones y ventas, póngase en contacto con la OACI Subsección de venta de documentos,
Tel: +1 (514) 954-8022
Correo-E: sales@icao.int

Publicada en Montreal, Canadá. ISSN 0018 8778.

La información publicada en la Revista de la OACI era correcta en el momento de su impresión. Las opiniones expresadas corresponden solamente a los autores y no reflejan necesariamente las opiniones de la OACI o sus Estados miembros. Se ve con agrado la reproducción de los artículos de la Revista. Debe hacerse referencia a la Revista de la OACI en toda reproducción.

Impreso por la OACI

Contenido

4

MENSAJE DEL PRESIDENTE

Cuando pensamos en el futuro de la aviación, necesariamente también debemos pensar en el futuro de la seguridad operacional.

6

TEMA DE PORTADA: PUNTO DE REFERENCIA PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL MUNDIAL

Presentamos el Informe sobre la situación de la seguridad operacional de la aviación mundial 2011, el primero en su género en la historia de la OACI, además de ser un documento fundamental sobre la situación de la seguridad dentro del sistema de transporte aéreo internacional.

12

¿QUIÉN REALIZARÁ EL MANTENIMIENTO DE SU AERONAVE EN 2030?

Evaluación de las necesidades de personal de mantenimiento durante los próximos 20 años para explotadores de transportes aéreos comerciales, organizaciones de mantenimiento, reparación y revisión general (MRO), y organizaciones de capacitación.

14

EN RECONOCIMIENTO DE LA INFORMACIÓN, LA COOPERACIÓN Y LA OACI

La Presidenta de la Junta Nacional de Seguridad del Transporte (NTSB), Deborah Hersman, imparte la 8ª Clase anual Assad Kotaitte y destaca la importancia de los protocolos de investigación de accidentes que se definen en el Anexo 13.

16 - CALENDARIO DE EVENTOS 2012-2013 DE LA OACI

18

NOTAS DE LA CUMBRE

Narjess Teyssier, Jefa de la Sección de políticas y análisis económicos, comparte sus impresiones de la cumbre mundial sobre Estrategias para el desarrollo de rutas de 2011.

20

RECONOCIMIENTO DEL RASG

El grupo regional de seguridad de la aviación – Panamericano (RASG-PA) firmó un acuerdo histórico para compartir información de seguridad con el Sistema de análisis e intercambio de información sobre seguridad de la aviación (ASIAS).

21

LA ESTRATEGIA SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN MUNDIAL SIGUE AVANZANDO

Los estados del Asia-Pacífico han adoptado una estrategia exhaustiva para mejorar de manera sistemática la seguridad de los pasajeros y la carga en toda la región, como parte de una iniciativa global.

22 - RESUMEN DE NOTICIAS DE LA OACI

27 - OACI EN LÍNEA

28

CELEBRACIÓN DEL DÍA INTERNACIONAL DE LA AVIACIÓN CIVIL

Un mensaje de asistencia y cooperación para un transporte aéreo mundialmente sostenible.

30

FORO: EN DEFENSA DE LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

La Capitana Aysha Al Hamili examina distintas opciones e ideas para mejorar el desarrollo de combustibles alternativos.

32

TRAZANDO DEL FUTURO

Simposio de transporte aéreo de la OACI sobre el desarrollo sostenible del transporte aéreo.



El Consejo de la OACI 28/02/2012

Presidente: Sr. R. Kobeh González (México)

Alemania
Arabia Saudita
Argentina
Australia
Bélgica
Brasil

Burkina Faso
Camerún
Canadá
China
Colombia
Cuba
Dinamarca
Egipto
Emiratos Árabes Unidos
Eslovenia
España
Estados Unidos

Sr. J.-W. Mendel
Sr. T. M. B. Kabli
Sr. J. Gelso
Sra. K. Macaulay
Sr. G. Robert
Sr. J. D'Escragnolle
Taunay Filho
Sr. M. Dieguimde
Sr. E. Zoa Etundi
Sr. M. Allen
Sr. T. Ma
Sra. G. Rueda de Higuera
Sr. J. F. Castillo de la Paz
Sr. K. L. Larsen
Sr. M. T. Elzanaty
Sra. A. Al Hamili
Sr. A. Krapež
Sr. V. M. Aguado
Sr. D. Woerth

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

Sr. A. A. Novgorodov
Sr. M. Wachenheim
Sr. L. F. Carranza-Cifuentes
Sr. A. Mishra
Sr. G. Picheca
Sr. T. Koda
Sr. Y. H. Lim
Sr. A. Manar
Sr. D. Méndez Mayora
Dr. O. B. Aliu
Sra. A. Torres de Rodríguez

Sr. M. Rossell
Sr. D. Choi
Sr. T. C. Ng
Sr. L. Mabaso
Sr. D. Litchfield
Sr. J. W. Kabbs Twijuke

La Comisión de Aeronavegación (ANC) de la OACI 28/02/2012

Presidente: Sr. Christian Schleifer

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

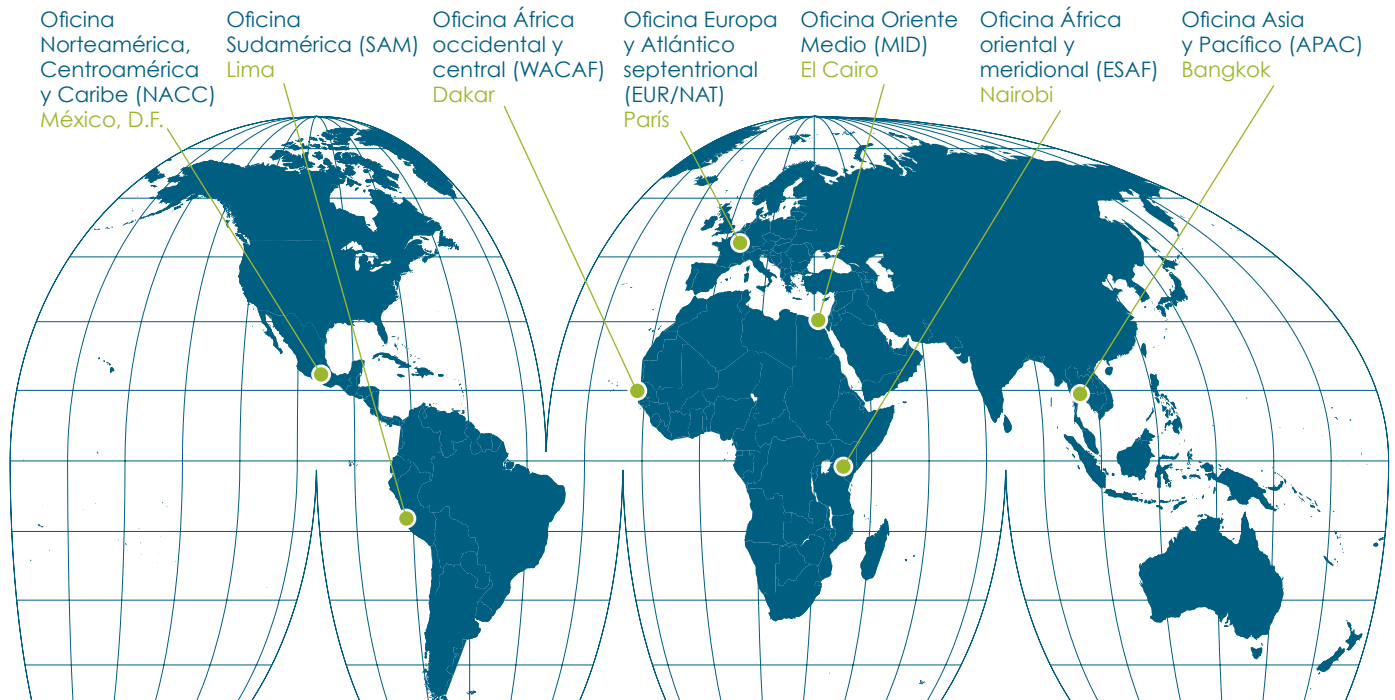
Sr. A. H. Alaoui
Sr. S. C. M. Allotey
Sr. D. C. Behrens
Sr. M. A. Costa Junior
Sr. J. I. Dow

Sr. M. G. Fernando
Sr. P. D. Fleming
Sr. R. O. González
Sr. M. Halidou
Sr. J. Herrero

Sr. A. A. Korsakov
Sr. R. Monning
Sr. H. Park
Sr. C. Schleifer
Sr. F. Tai

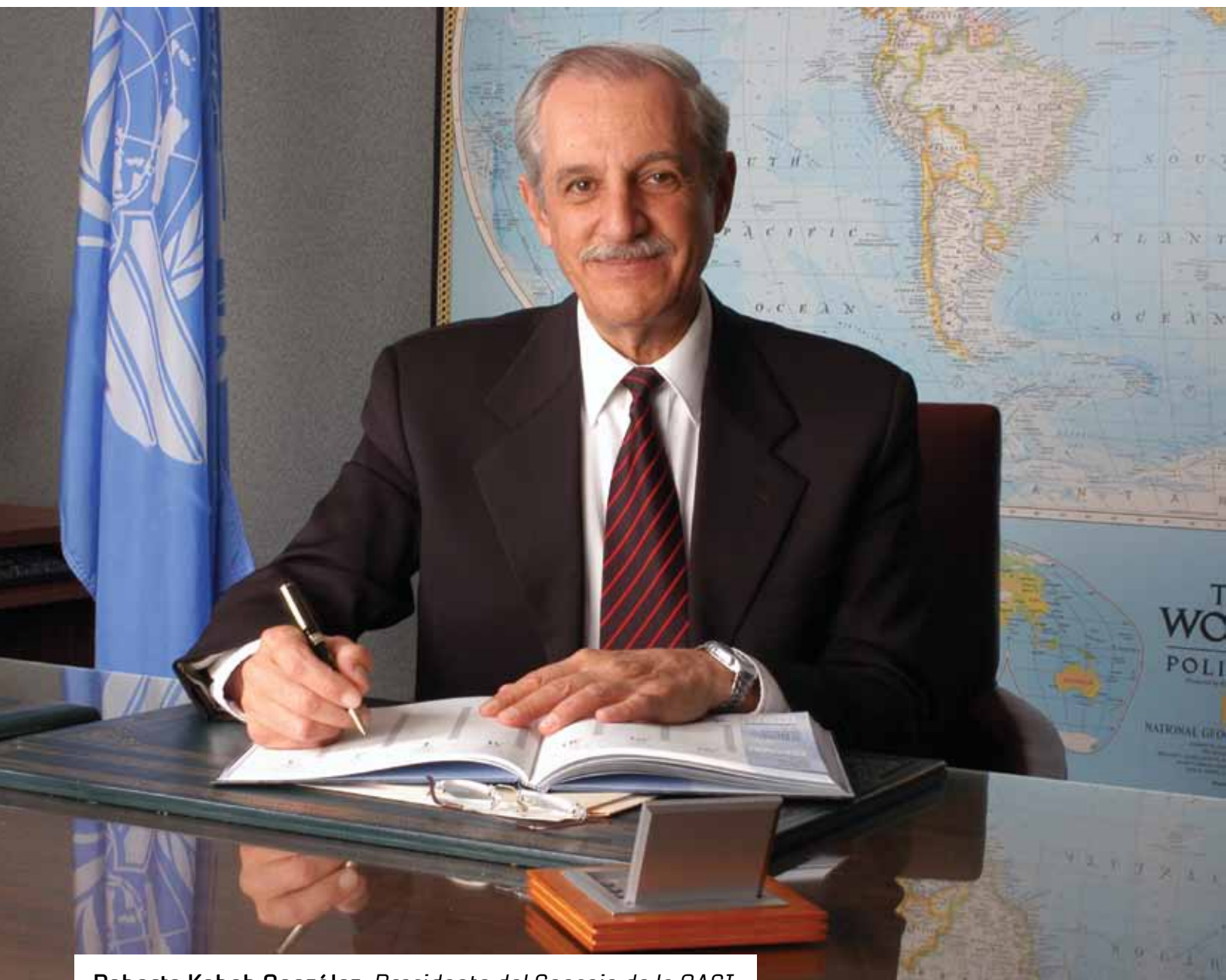
Sr. A. H. Tiede
Sr. D. Umezawa
Sr. S. Vuokila
Sr. F. Zizi

Presencia global de la OACI



Liderazgo y visión en la aviación civil mundial





Roberto Kobeh González, *Presidente del Consejo de la OACI*

EL FUTURO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEPENDE DE LOS ESFUERZOS QUE HAGAMOS HOY



Cuando pensamos en el futuro de la aviación, necesariamente también debemos pensar en el futuro de la seguridad operacional.

En la actualidad, podemos sentirnos confiados debido a que el sistema de transporte aéreo mundial es extraordinariamente eficiente. De hecho, el 2011 ha sido el año más seguro del que se tenga registro.

No obstante, para el 2030, se espera que la cantidad de pasajeros llegue a los 6 000 millones al año y que el número de salidas de aviones sobrepase los 50 millones, aproximadamente el doble de lo que tuvimos en 2011. Dicho crecimiento implicará una presión cada vez mayor sobre todos los sistemas de aviación, muchos de los cuales ya están operando a su máxima capacidad.

Por ello, la pregunta clave que debemos hacernos todos los miembros de la comunidad de la aviación mundial es: ¿qué cambios debemos realizar para consolidar nuestro avance hasta la fecha y hacer que la aviación sea aún más segura?

La OACI está dando respuesta a esta pregunta al concentrar sus esfuerzos en las áreas con la mayor rentabilidad de recursos.

Nuestro primer objetivo son los problemas en la pista, la principal causa de accidentes mortales. En colaboración con nuestros socios de la aviación, hemos establecido un Programa mundial de seguridad en la pista. Nuestro objetivo es crear conciencia y reunir la experiencia, los conocimientos y las prácticas comerciales colectivas de la industria para enfrentar los distintos eventos relacionados con la seguridad en la pista.

Nuestra segunda prioridad es la pérdida de control en vuelo. Aunque ocurren menos accidentes en esta vía, casi siempre son catastróficos. Este año volveremos a asociarnos con reguladores cruciales para continuar investigando este tema.

La fatiga es otra causa insidiosa de accidentes mortales. El año pasado presentamos, y ahora estamos promocionando, normas y textos de orientación para la Gestión de riesgos asociados a la fatiga para reguladores y la industria en general.

Las normas y métodos recomendados de la OACI (SARP) son un componente esencial del sólido sistema de reglamentación de la aviación. Su implementación es esencial. Aún así, las auditorías de supervisión de la seguridad que se han realizado en nuestros Estados miembros durante la última década, han revelado que más de 50 estados tienen un nivel de implementación inferior al 50%.

En consecuencia, hemos desarrollado diversas metodologías de análisis para demostrar que los países corren el riesgo de tener un accidente de aviación de proporciones si no corrigen la situación. Queremos forzar a los encargados de tomar decisiones a que implementen medidas con respecto a los riesgos de seguridad antes de que se produzcan los accidentes.

Al mismo tiempo, creamos una red de colaboración y asistencia en seguridad para unir los estados que demuestran la voluntad política de actuar, con los estados que ya están preparados para brindar

«...la pregunta clave que debemos hacernos todos los miembros de la comunidad de la aviación mundial es: ¿qué cambios debemos realizar para consolidar nuestro avance hasta la fecha y hacer que la aviación sea aún más segura?»

asistencia mediante consultoría e instrucción. Además, establecimos un nuevo fondo voluntario para la seguridad operacional para los estados que, como alternativa, prefieren donar fondos.

Para respaldar este enfoque hemos trabajado con la Asociación del transporte aéreo internacional (IATA), el Consejo internacional de aeropuertos (ACI) y la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO) en un mecanismo de aplicación general para la aviación de Evaluaciones de sistemas que involucran a líneas aéreas, aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea. Las tres organizaciones han acordado compartir la información pertinente a través del Intercambio mundial de información sobre seguridad operacional de la OACI. Esta colaboración crea una fuente de información más amplia para evaluar la condición general del sistema de aviación.

Estas iniciativas y muchas otras se incluyen en el primer Informe sobre la situación de la seguridad operacional de la aviación mundial 2011. Este informe está disponible en el sitio web de la OACI para todos los lectores y el público que viaja. Ofrece una aguda reseña sobre la seguridad operacional de la aviación alrededor del mundo, así como una descripción de todos nuestros esfuerzos por hacer que los viajes aéreos sean más seguros, no solo hoy, sino también en el futuro. ■



PUNTO DE REFERENCIA PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL MUNDIAL

Este primer informe de la OACI destaca los enfoques proactivos, basados en el riesgo y de colaboración



«El presente Informe sobre la situación de la seguridad de la aviación mundial 2011, el primero en su género, tiene por objeto proporcionar a los Estados miembros, a la comunidad aeronáutica y al público viajero un análisis de alto nivel sobre las tendencias e indicadores de seguridad del transporte aéreo», indica Nancy Graham, Directora de navegación aérea de la OACI.

En el informe también se relatan historias de éxito internacional y resalta la importancia de la función de liderazgo de la Organización en el fomento de una mayor colaboración e innovación para mejorar la seguridad operacional del transporte aéreo a nivel mundial.

«Si bien la información sobre seguridad operacional es fácilmente asequible en diversas fuentes, este innovador informe presenta un plan convincente y holístico para la OACI y la industria con el fin de mejorar sistemáticamente la seguridad operacional de la aviación», añade Graham. También hizo hincapié en la importancia del informe como un punto de referencia para el progreso mundial.

LA COOPERACIÓN ES LA CLAVE

«El informe de la Situación de la seguridad operacional de la aviación mundial proporciona información que puede servir de base para las decisiones más acertadas en cuanto a la mejor manera de seguir perfeccionando los resultados de seguridad operacional de la aviación», señala. «Al presentar esta información en un formato claro y fácil de entender, la OACI trata de fomentar una mayor responsabilidad, asegurando al mismo tiempo la coherencia con sus objetivos estratégicos».

El informe resulta especialmente oportuno en vistas de los avances en la industria internacional.


Durante el año 2010 se experimentó un retorno al crecimiento, mientras que el volumen total de los vuelos comerciales regulares empezó a ser superior a los 30 millones por año. En el contexto de este crecimiento, y a la luz de los aumentos previstos en los viajes por vía aérea, Graham dice que es indispensable concentrarse en las iniciativas que mejorarán aún más los resultados en materia de seguridad operacional en el futuro. Con esto en mente, la OACI está continuamente desarrollando y perfeccionando métodos más proactivos y basados en el riesgo a fin de reducir aún más el índice mundial de accidentes y abordar las tres áreas prioritarias de riesgo para la seguridad operacional en la actualidad, a saber: accidentes relacionados con la pista; impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT); pérdida de control en vuelo y accidentes a causa de fallas en los componentes de sistemas.

La cantidad de accidentes atribuidos a vuelos comerciales regulares subió a 121 en 2010, en comparación con los 113 de 2009. Esto dio lugar a un índice de 4,0 accidentes por millón de salidas, un aumento marginal en comparación con el índice de 3,9 en 2009.

Aunque el número global de casos mortales en 2010 fue inferior al de 2005 y 2006, ha habido un aumento de estos casos en los últimos tres años. Esta tendencia sirve para recordar que la cooperación entre los diversos participantes constituye un factor esencial para reducir la cantidad de accidentes de aviación y los casos mortales relacionados.

FUNCIÓN DEL GRUPO REGIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN (RASG)

El Programa universal OACI de auditoría de la supervisión de la seguridad operacional (USOAP) sigue fomentando la aplicación

 Se titula *Situación de la seguridad operacional de la aviación mundial, edición especial 2011*, y es el primer documento de su género en la historia de la OACI. Este nuevo y definitivo informe sobre la situación de la seguridad dentro del sistema de transporte aéreo internacional sirve como un punto de referencia para los esfuerzos futuros, además de ser una reseña honesta y transparente para el público que viaja.

El informe anual sobre seguridad operacional de la OACI combina completas estadísticas de tráfico y tendencias en cuanto a los accidentes, así como toda la gama de iniciativas que ha emprendido la Organización, sus Estados miembros y socios para abordar los temas de la seguridad operacional. Estos incluyen eventos relacionados con la pista (la principal causa de accidentes mortales), la fatiga de los pilotos y el déficit previsto de profesionales aeronáuticos calificados.

La OACI y los socios interesados se han dedicado a elaborar e implementar enfoques pragmáticos, basados en el riesgo para abordar los problemas incipientes para la seguridad mundial.

sistemática de las normas y métodos recomendados (SARP) de la Organización.

Para seguir el ritmo de crecimiento y progreso de todo el sector, la OACI mantiene su enfoque en la implementación y elaboración de nuevas iniciativas de seguridad operacional. Las redes de colaboración y asistencia en seguridad operacional (SCAN), el programa de seguridad operacional en la pista y los sistemas de gestión de riesgos asociados a la fatiga constituyen solo unos pocos ejemplos de la manera en que la OACI está trabajando con los participantes para determinar los peligros y poder eliminarlos.

La OACI también continúa mejorando la eficacia y la efectividad de las organizaciones regionales de seguridad establecidas, mediante su nuevo Grupo regional de seguridad operacional de la aviación (RASG) para propiciar la coordinación y las notificaciones regionales a un nivel más alto. El desarrollo y la promoción de un entrenamiento perfeccionado y las herramientas de apoyo necesarios para abordar los problemas de seguridad operacional, tanto actuales como incipientes, desempeñan un rol crucial en estos programas regionales.

Durante el último decenio, la comunidad aeronáutica ha presenciado un cambio fundamental en su enfoque respecto a la seguridad operacional. La OACI y los socios interesados se han dedicado a elaborar e implementar enfoques pragmáticos, basados en el riesgo para abordar los problemas incipientes para la seguridad operacional mundial y para concentrar más eficazmente el apoyo de la Organización a los Estados que afrontan problemas de seguridad operacional más acentuados.

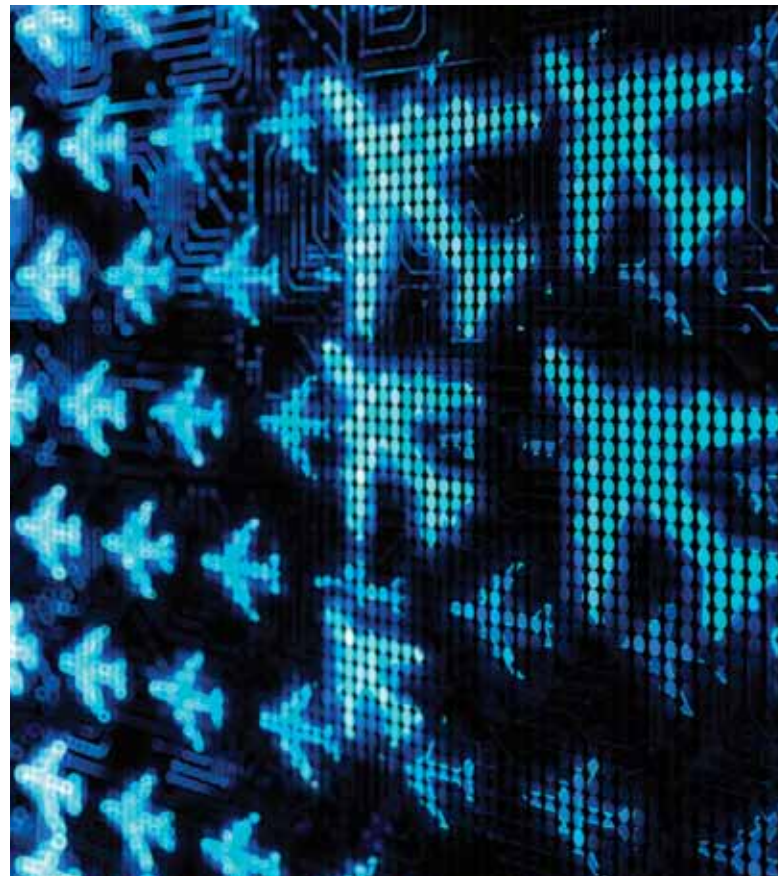
COLABORACIÓN PERMANENTE

«La evolución de dichas estrategias es indispensable para asegurar que la aviación civil internacional siga siendo el medio de transporte más seguro, a pesar del crecimiento significativo de la población mundial y de los viajes por vía aérea previsto para el futuro cercano», señaló Graham.


La información que se incluye en el informe respalda fuertemente la conclusión de que la actuación en materia de seguridad operacional en la aviación civil internacional puede y debe mejorarse, no solo por el bien del sector de la aviación, sino también con la finalidad de apoyar intrínsecamente la economía, tanto a nivel global como local.

«La visión de la OACI se concentra en este objetivo e invitamos a los Estados y a la comunidad aeronáutica a seguir colaborando con nosotros en este esfuerzo», dijo Graham. «La seguridad operacional sigue siendo el objetivo estratégico fundamental y rector de la aviación; el sector de la aviación se beneficiará, no cabe duda, de esta nueva y esencial publicación relativa a la seguridad operacional».

Los futuros informes de la OACI sobre seguridad operacional se publicarán anualmente, proporcionando a la comunidad del transporte aéreo actualizaciones continuas relativas a los principales indicadores. Estos informes anuales se complementarán, de ser necesario, mediante ediciones especiales (como este primer informe), a fin de destacar los logros más importantes en materia de seguridad operacional. ■



PROGRAMAS DE LA OACI EN LA PRÁCTICA

 Las políticas, los procedimientos y los sistemas que garantizan que la aviación civil continúe manteniendo su seguridad, protección, eficiencia y su desarrollo sostenible desde el punto de vista ambiental, están prescritos en las normas y métodos recomendados (SARP) internacionales coordinados de la OACI.

Todas estas actividades se armonizan mediante los principios y objetivos expuestos en el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP); numerosos SARP sobre seguridad operacional relacionados específicamente con los Estados se están reuniendo en un nuevo Anexo sobre gestión de la seguridad operacional, actualmente en preparación. La OACI también pone en marcha y gestiona proyectos que abordan una enorme variedad de problemas relacionados con la seguridad operacional, muchos de los cuales se han detallado en la sección de implementación del *Informe sobre la situación de la seguridad operacional de la aviación mundial*, incluso:

EL PROGRAMA UNIVERSAL OACI DE AUDITORÍA DE LA SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (USOAP)

Las actividades de observación de la seguridad operacional de la OACI se centran en el Programa universal OACI de auditoría de la supervisión de la seguridad operacional (USOAP) y en la transición en curso hacia un enfoque de observación continua. A finales de 2010, se había evaluado, en el marco del USOAP, el 93% de los Estados miembros de la OACI que representan el 99% del tráfico.

PROGRAMAS DE DESARROLLO COOPERATIVO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y EL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (COSCAP)

Los COSCAP se crearon para reforzar la seguridad operacional del transporte aéreo en las regiones mediante el establecimiento de entidades de cooperación que proporcionan servicios técnicos a los participantes de los COSCAP.

Cada COSCAP está dirigido por un Comité directivo integrado por Directores generales de aviación civil (DGCA), representantes de la OACI, asesores técnicos, representantes de los socios donantes y otros participantes.

Los COSCAP constituyen un punto central para la consulta, facilitan el intercambio de conocimientos técnicos y mejoran la capacidad de las administraciones de aviación civil para la supervisión de la seguridad operacional. Mediante los COSCAP, el personal técnico está en condiciones de llevar a cabo tareas tales como impartir cursos de instrucción, elaborar reglamentos armonizados, crear textos de orientación técnica, llevar a cabo actividades de certificación y supervisión y asistir a los Estados en la elaboración



de planes de medidas correctivas para las deficiencias en materia de seguridad operacional. Actualmente son nueve los programas cooperativos que funcionan según el modelo COSCAP y que desde ahora comenzarán a reportarse a la OACI anualmente, junto con otros organismos de seguridad a nivel de regiones, tanto de la OACI como externos a esta, mediante los Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación que la Organización se encuentra estableciendo a nivel mundial.

PROGRAMA DE SEGURIDAD EN LA PISTA

La aviación cuenta con notables logros en materia de seguridad operacional, registrándose menos de cuatro accidentes por millón de salidas en el mundo entero. No obstante, el índice mundial de accidentes ha permanecido prácticamente constante durante el último decenio; los accidentes relacionados con la pista siempre han constituido el grupo más importante.

Por consiguiente, es importante reforzar la seguridad en la pista para lograr el objetivo de reducir constantemente el índice mundial de accidentes, así como el número correspondiente de casos mortales, a pesar del crecimiento previsto en el tráfico aéreo en el futuro próximo. Así, la comunidad de aviación internacional ha hecho un llamamiento a la OACI para que demostrara liderazgo en el esfuerzo por reducir el número de accidentes e incidentes relacionados con la pista. Mediante su programa de seguridad en la pista, la OACI coordinará las medidas mundiales encaminadas a reforzar la seguridad en la pista.

Estos tres programas representan tan solo unos cuantos ejemplos de la forma en que la OACI está trabajando con los participantes para identificar y eliminar los peligros, mejorar la seguridad operacional de la aviación y facilitar una cooperación y comunicación fluidas entre los participantes. La coordinación y la armonización de varios programas de seguridad deben realizarse de manera sincronizada a fin de mejorar constantemente la seguridad operacional dentro del complejo sistema de transporte aéreo de nuestros días. ■

¿Su aerolínea cumple los procedimientos?

Si no tiene el libro rojo de la OACI en su aeronave, es posible que su aerolínea no cumpla los procedimientos.

El operador debe garantizar que hay información adecuada relacionada con los envíos para los que según estas instrucciones se requiere un documento de transporte de mercancías peligrosas. Dicha información se encuentra disponible inmediatamente y en todo momento para utilizarse en caso de accidentes e incidentes que involucren mercancías peligrosas en el transporte aéreo. La información debe estar a la disposición del piloto al mando y puede ser provista por:

- a) el documento de Orientación sobre respuesta de emergencia para afrontar incidentes aéreos relacionados con mercancías peligrosas (OACI Doc 9481)

(fuente: Instrucciones técnicas de la OACI)



«La seguridad operacional y de la aviación son las máximas prioridades para el sector. La comprensión y el cumplimiento de los procedimientos que se deben llevar a cabo con las mercancías peligrosas son parte importante de esa matriz. Es por eso que la IFALPA recomienda que todas las aerolíneas tengan una copia de “El libro rojo” en los puestos de pilotaje de cada una de sus aeronaves.»


Capitan Don Wykoff, Presidente de la IFALPA



www.icao.int/store

Pedidos Tel. : +1 514 954-8022 • Fax : +1 514 954-6769 • Ventas por correo electrónico : sales@icao.int

LOGROS EN MATERIA DE ASISTENCIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

 El espíritu de cooperación de los Estados miembros y los socios de transporte aéreo de la OACI siempre ha quedado demostrado mediante proyectos de asistencia financiera y técnica que han permitido elevar el nivel de la seguridad operacional de la aviación civil mundial.

Los siguientes ejemplos (tomados de las páginas del *Informe sobre la situación de la seguridad operacional de la aviación mundial*) son tan solo una pequeña muestra de los múltiples logros en materia de asistencia que están permitiendo obtener resultados positivos en la seguridad operacional de la aviación.

INDIA

La Autoridad aeroportuaria de la India y la OACI llevaron a cabo programas de instrucción en las áreas de gestión y seguridad aeroportuarias para personal de otros Estados miembros, incluidos Mauricio, Nigeria, Filipinas, Sudáfrica, Tayikistán, Tailandia y Uganda. En el contexto de dichos programas, la OACI otorgó becas a personal procedente de Bangladesh, Mauricio, Nigeria, Santa Lucía y Zimbabue.

AUSTRALIA

Cuatro organismos gubernamentales de Australia participan en programas de cooperación y asistencia con Estados de la región Asia Pacífico, en particular Indonesia y Papúa Nueva Guinea. Dichos organismos son el Ministerio de Infraestructura y Transporte, la Autoridad de seguridad operacional de la aviación civil, la Oficina de seguridad operacional del transporte de Australia y Airservices Australia. Los programas de cooperación y asistencia refuerzan la seguridad operacional de la aviación regional mediante instrucción, actividades de mentoría y de creación de capacidad.

UNIÓN EUROPEA

Los programas de cooperación de la aviación civil de la Unión Europea han financiado y llevado a cabo una serie de proyectos de asistencia técnica internacional con países vecinos y con Estados en África, Asia y América Latina. La asistencia técnica de la Unión Europea está dirigida principalmente a Estados y organizaciones regionales que carecen de recursos o de conocimientos técnicos, con miras a mejorar el nivel de seguridad operacional.

GRUPO DEL BANCO MUNDIAL

El GBM es una fuente de asistencia financiera y técnica para países en desarrollo mediante préstamos a bajo interés, subvenciones y crédito libre de interés. En 2010, el GBM asistió y apoyó a determinados países para más de 30 proyectos en el sector del transporte aéreo y 28 acuerdos de inversión, alcanzando un volumen total de inversiones en el sector del transporte aéreo de US\$ 1,25 mil millones. África sigue siendo un centro de atención especial, habiéndose elaborado y ejecutado en dicho continente varios proyectos de seguridad operacional del transporte aéreo y la seguridad de la aviación. Mediante dichos proyectos se financió una reforma de la reglamentación, así como la creación de capacidad e infraestructura.

AIRBUS

Airbus considera la navegación basada en la performance (PBN) como una de las mejores soluciones a los problemas de seguridad operacional, tales como las salidas de pista y los impactos contra el suelo sin pérdida de control, y también como un método para optimizar el acceso a los aeropuertos en condiciones de seguridad y de manera eficiente.

BOEING

Boeing proporcionó expertos técnicos y empresarios a petición de las autoridades de aviación civil de Argentina y los Emiratos Árabes Unidos para facilitar la preparación de una evaluación de la seguridad aeronáutica internacional (IASA) prevista por la FAA de los Estados Unidos. El apoyo proporcionado por Boeing contribuyó al éxito global de estas evaluaciones, permitiendo a ambos Estados recibir una habilitación IASA de Categoría 1, lo que significa que satisfacen las normas de la OACI.

DIRECCIÓN DE COOPERACIÓN TÉCNICA DE LA OACI

La TCB de la OACI ha proporcionado asistencia técnica y ha administrado acuerdos de servicios con los Estados con miras a reforzar la seguridad operacional de la aviación. Como ejemplos de ello, la TCB ha estado trabajando con Panamá para modernizar el aeropuerto internacional de Tocumen, con un proyecto de US\$ 100 millones, lo que permitió que el aeropuerto llegara a ser uno de los aeropuertos focales más importantes de América Latina. ■

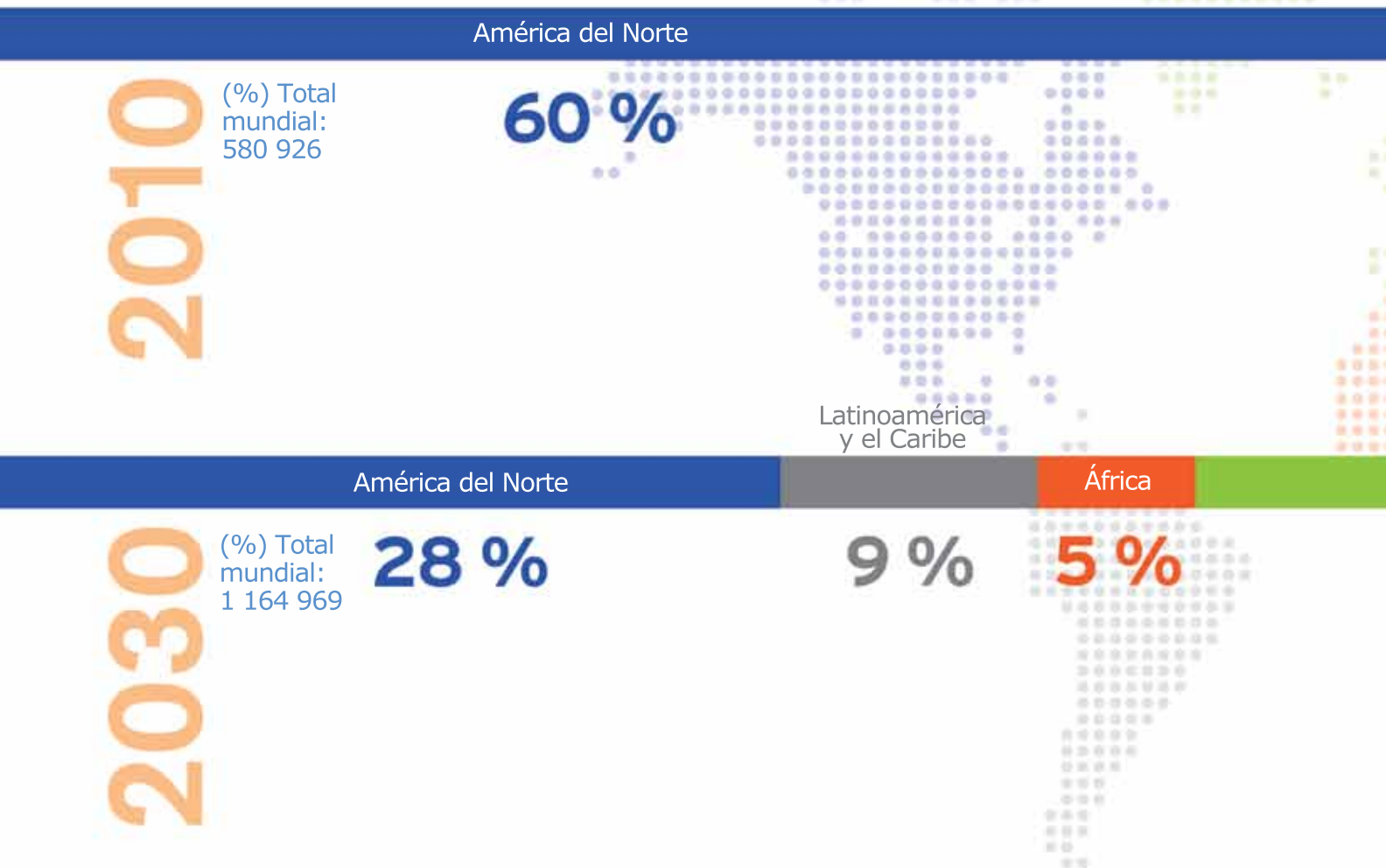


¿QUIÉN REALIZARÁ EL MANTENIMIENTO DE SU AERONAVE EN 2030?

Los pronósticos mundiales y regionales de la OACI para 20 años constituyen una herramienta de planificación esencial a medida que la Organización continúa coordinando las respuestas sobre instrucción en aviación a nivel mundial ante el crecimiento proyectado de las flotas y las tasas de jubilación en las diversas categorías de personal de aviación calificado.

Para obtener más información acerca de los Pronósticos mundiales y regionales para 20 años: *Pilotos. Personal de mantenimiento. Controladores de tránsito aéreo* (Doc 9956), visite www.icao.int/publications.

Distribución geográfica del personal de mantenimiento



La población de personal de mantenimiento en 2010

La población de personal de mantenimiento de aeronaves en cuestión incluye al personal que trabaja para explotadores de transportes aéreos comerciales, organizaciones de mantenimiento, reparación y revisión general (MRO), y organizaciones de instrucción.

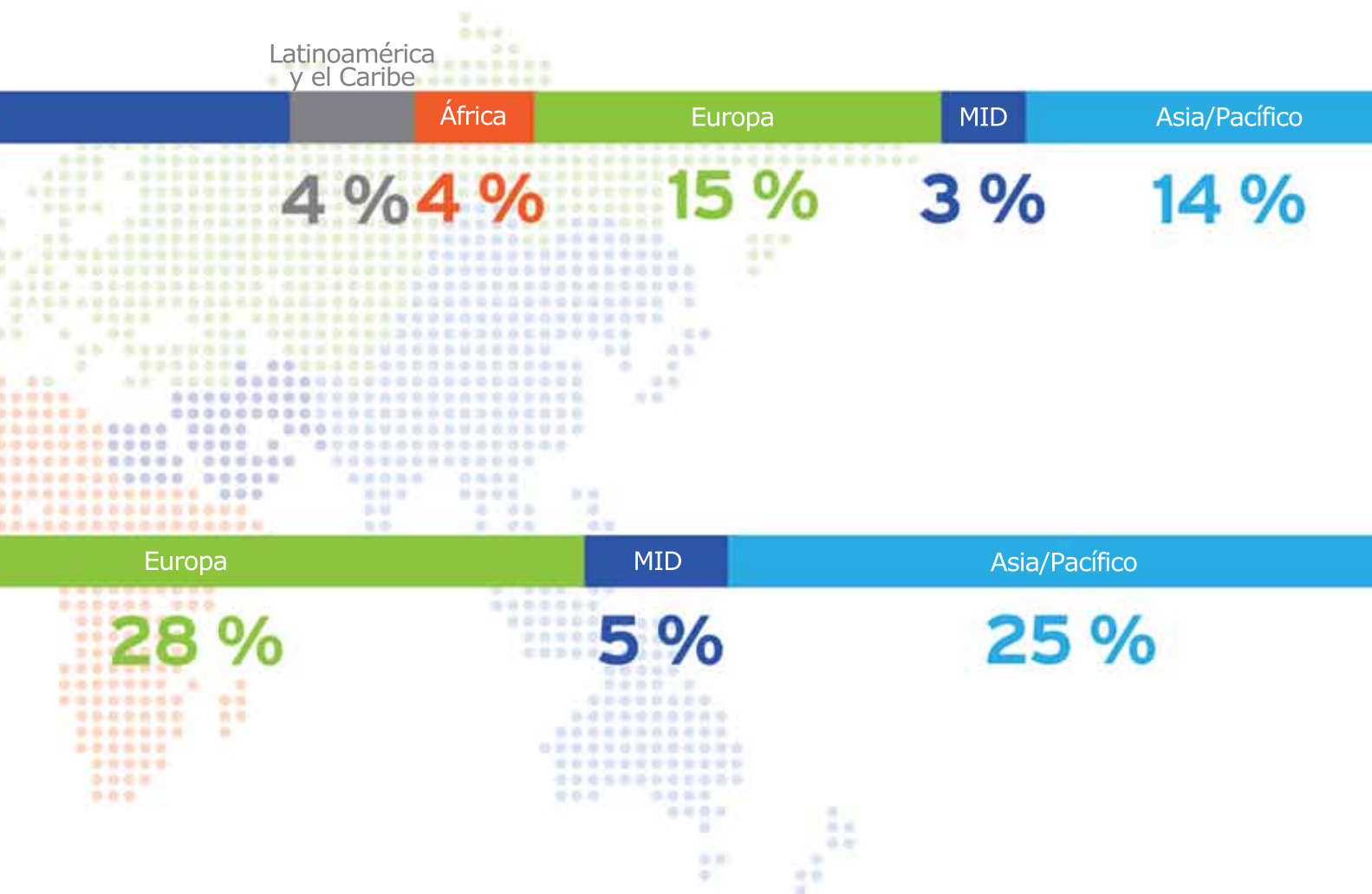
Las encuestas sobre las normas de la industria muestran que, para los grupos de pasajeros y aeronaves de carga, se requiere un promedio de 20 empleados de mantenimiento por aeronave. Entre las 20 personas consideradas por aeronave, aproximadamente un cuarto (es decir, cinco personas) corresponden a personal de mantenimiento con licencia, el resto, es personal sin licencia. Para el otro grupo de aeronaves, se requiere un promedio de tres empleados de mantenimiento por aeronave, donde dos empleados tienen licencia y uno no la tiene.

Estas cifras no deben considerarse como valores absolutos y fijos. La cantidad y los niveles de calificación reales del personal asignado a las funciones de mantenimiento varían considerablemente dependiendo de una serie de factores que abarcan la naturaleza de la organización para la que trabajan (explotador de transporte aéreo o MRO), la categoría o el tipo de aeronave e incluso, el tiempo que se

destina para la realización de las tareas asignadas. Es necesario destacar que el personal de MRO puede no tener licencia, pero debe cumplir los mismos requisitos que el personal licenciado antes de poder optar a privilegios de certificación.

Los siguientes gráficos ilustran la distribución geográfica del personal de mantenimiento en 2010. Se calcula que la cantidad total de personal en 2010 es de 580 926. En Norteamérica se encuentra la mayor reserva (60%) de personal de mantenimiento, mientras que Europa (15%) y Asia Pacífico (14%) están en el segundo y tercer lugar, respectivamente.

Resulta interesante comparar esta distribución con la distribución geográfica de las aeronaves. En la mayoría de las regiones hay un porcentaje de personal de mantenimiento que es igual o menor a la distribución de aeronaves, excepto en Norteamérica. Esto podría deberse a las facilidades que hay en los Estados Unidos para obtener una licencia de mantenimiento de aeronaves, aunque los explotadores o MRO proporcionan la formación para que su personal esté al nivel requerido.



LA PRESIDENTA DE NTSB DESTACA LA IMPORTANCIA DE LOS DATOS Y LA COOPERACIÓN PARA EL FUTURO DE LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES



DEBORAH A.P. HERSMAN
 Presidenta de la Junta Nacional de Seguridad del Transporte

✈ Es necesario adaptar la investigación de accidentes de modo que tenga un rol aún más significativo en la consecución de un futuro más seguro y sólido para la aviación civil, dice la Presidenta de la Junta Nacional de Seguridad del Transporte de los Estados Unidos, Deborah Hersman.

Los comentarios de Hersman fueron parte de la 8ª Clase anual Assad Kotaite titulada, «Garantizar la seguridad operacional en el segundo siglo de vida de la aviación» realizada en la sede de la OACI en Montreal. Presentada por la Royal Aeronautical Society, sección Montreal, la clase anual se atribuye al Dr. Assad Kotaite, ex-Presidente del Consejo de la OACI y Presidente Emérito desde su jubilación.

«Si bien, siempre se continuarán usando las técnicas básicas, cada vez más se han ido incorporando sofisticados análisis de datos», señaló Hersman. «En esta época de crecimiento dinámico y mayor complejidad, los datos son más importantes que nunca. Hoy en día, hay mayor seguridad operacional. Aunque, al mismo tiempo, hay mayores desafíos al investigar los accidentes y garantizar la seguridad operacional. Esto se debe a que, si bien la tecnología moderna ha hecho las aeronaves más eficientes, también son muchísimo más complejas».

Citando ejemplos de investigaciones recientes de accidentes, Hersman señaló que es evidente que las futuras investigaciones en esta materia dependerán mucho más de los datos y la cooperación que antes.

«Los datos y la cooperación serán el medio por el cual la comunidad aeronáutica mantendrá, y perfeccionará, sus sólidos logros en materia de seguridad operacional hacia el segundo siglo de los vuelos propulsados», dijo Hersman.

RECONOCIMIENTO DEL ANEXO 13

Hersman describió la forma en que los actuales investigadores de accidentes no solo tienen acceso a un gran número de fuentes de datos, sino que son capaces de recabar información de fuentes de memoria no volátiles que se pueden recuperar de componentes electrónicos, incluso controles de motores digitales, controles de vuelo y computadoras de mantenimiento, entre muchos más.

«Aún cuando estos dispositivos resulten seriamente dañados, hemos sido capaces de obtener datos de chips», indicó Hersman. «También están los datos que transmiten los sistemas de información a bordo, tal como ACARS, que pueden proporcionar a los investigadores información crítica en tiempo real. Adicionalmente, estamos viendo una inmensa cantidad de datos de video provenientes de cámaras de vigilancia y cámaras personales, así como información de dispositivos GPS y carteras de vuelo electrónicas».

Hersman señaló que durante los últimos siete años, ha habido un aumento del 200% de la cantidad de dispositivos de registro que han llegado al laboratorio de la NTSB.

«Es por este motivo que el marco de investigación de accidentes del Anexo 13 es tan fundamental», agregó.

«Los datos y la cooperación son el medio por el cual la comunidad aeronáutica mantendrá, y mejorará, sus sólidos resultados en materia de seguridad operacional...»

En el Anexo 13 se proporcionan las bases, protocolos, derechos y responsabilidades, para que los Estados trabajen en conjunto. Hersman señaló que uno de los principales desafíos para la investigación de accidentes surge cuando los protocolos definidos para este fin en el Anexo 13 «chocan con los sistemas políticos y judiciales locales».

«Aquí es donde los datos y la cooperación juegan un papel fundamental», añadió. «Lo primero que se necesita son los datos, frecuentemente del registrador, debido a que, para las investigaciones en torno a la seguridad operacional, sientan las bases para todas las actividades posteriores».

LLAMADO A LA COOPERACIÓN

Hersman también alabó las iniciativas diseñadas para ayudar a aquellas personas cuyas vidas han sido afectadas por accidentes aeronáuticos; los Estados han instaurado programas de asistencia a las familias incluida la Unión Europea que traspasó la legislación relativa a la asistencia a las familias para sus Estados miembros.

«Felicitamos a la OACI por su liderazgo en asistencia familiar», dijo Hersman. «En el NTSB, tuvimos el honor, a petición de la OACI, de participar en un grupo de trabajo para revisar la Circular 285, publicada por primera vez hace diez años.»

«Tenemos la esperanza de que el Consejo y la Asamblea adopten esta versión. Debido a que, en las repercusiones de un accidente, hemos visto lo que sucede, hemos aprendido lo que debe hacerse y ahora ha llegado el momento de adaptarnos».

En el actual contexto del dinámico crecimiento de los viajes por vía aérea en todo el mundo, con una proyección de unos 3 600 millones de pasajeros para el 2014, Hersman hizo hincapié en la necesidad de cooperación internacional.

«Es evidente que la investigación de accidentes dependerá mucho más de los datos y la cooperación que en el pasado», señaló. «En el segundo siglo de vida de la aviación, los investigadores de accidentes necesitan poder disponer de todos los datos con el fin de reconstruir el cuadro general de lo que sucedió».

Hersman recibió con mucho optimismo el acuerdo alcanzado en la 37ª Asamblea de la OACI para promover el intercambio de datos mediante la creación del Intercambio mundial de información sobre seguridad operacional.

COMPROMISO CONSTANTE

«Esta información puede llegar a ser vital para los investigadores en su búsqueda por conocer lo que realmente sucedió y determinar qué se puede hacer para mejorar la seguridad operacional», dijo Hersman. «En la última Asamblea general se inició este diálogo acerca de las fuentes de datos. Esto es fundamental en el establecimiento de las normas de protección para el uso de datos en las investigaciones de accidentes».

Hersman añadió que la NTSB espera continuar la conversación sobre la cooperación en la próxima conferencia internacional que se realice a fin de compartir experiencias, abordar los desafíos de las investigaciones según el Anexo 13 e identificar las mejores prácticas.

«Independientemente de lo orgullosos que estemos con los resultados que hemos logrado en materia de seguridad operacional, no podemos, ni debemos, ser complacientes», agregó Hersman. «Debemos asumir un compromiso constante por continuar mejorando la seguridad de la aviación, mediante la observación, el aprendizaje y la adaptación. Así como por el uso de los datos y la creciente cooperación internacional a través de la OACI». ■

ACERCA DEL INTERCAMBIO MUNDIAL DE INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL (GSIE)

La OACI, el Ministerio de Transporte de los Estados Unidos, la Unión Europea y la Asociación del transporte aéreo internacional (IATA) crearon el Intercambio mundial de información sobre seguridad operacional (GSIE) para ayudar a reducir el riesgo de accidentes y mejorar el nivel general de la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo.

El marco del GSIE se diseñó para identificar la información que se intercambiará y establecer los procedimientos para compartir la información a nivel multilateral. Esto se realizará de la manera más eficiente y segura posible, tomando en cuenta la legislación y los acuerdos de confidencialidad existentes.

La OACI se desempeñará como el eje central para coordinar la recopilación, el análisis y el intercambio de información de seguridad operacional de la aviación entre los miembros del GSIE, así como para divulgar la información pertinente a la comunidad aeronáutica mundial. Adicionalmente, se establecerán criterios para que otros participantes se unan al GSIE.

El anuncio sobre la creación de un GSIE se realizó el día inaugural de la Asamblea trienal de la Organización, en septiembre de 2010.

CALENDARIO 2012-2013

PRINCIPALES EVENTOS DE LA OACI

2012

.....

Segundo simposio sobre la nueva generación de profesionales aeronáuticos (NGAP/2)

11 al 13 de abril de 2012

Sede de la OACI, Montreal

En esta ocasión se ampliará el trabajo iniciado en el primer simposio NGAP de marzo de 2010. Los objetivos son: elevar el perfil de la planificación de recursos humanos con los Estados miembros; proporcionar una plataforma para una organización internacional de instrucción en aviación; promover formas alternativas de financiar la formación de pilotos; progresar implica retener la nueva generación de profesionales aeronáuticos; comercializar TRAINAIR PLUS, la guía sobre instrucción en aviación, aprobación del Doc 9956 así como de otros productos de instrucción de la OACI; y establecer el programa del NGAP para el siguiente trienio.

.....

Simposio de transporte aéreo de la OACI: en asociación con la Sociedad de investigación en transporte aéreo (ATRS)

18 al 20 de abril de 2012

Sede de la OACI, Montreal

Abordará temas fundamentales sobre los aspectos económicos del transporte aéreo, los campos de la política y la gestión que la OACI y ATRS han identificado, incluso: la situación actual de la industria del transporte aéreo; perspectiva a largo plazo; temas de reglamentación del transporte aéreo: liberalización; acceso al mercado; propiedad/control de los transportistas aéreos, estrategias y el camino a seguir.

.....

Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación

12 al 14 de septiembre de 2012

Sede de la OACI, Montreal

Abordará temas clave para la seguridad de la aviación, incluso, entre otros: mitigar la amenaza interna; seguridad de la carga; sostenibilidad de la seguridad de la aviación; evolución de las auditorías sobre seguridad de la aviación; creación de capacidades y asistencia técnica; tecnología e innovación; y las medidas que se deben tomar con respecto a los Estados que tienen problemas significativos de seguridad de la aviación.

.....

Octavo simposio sobre documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM)

10 al 12 de octubre de 2012

Sede de la OACI, Montreal

Identificará y fomentará la implementación de las mejores prácticas y lecciones aprendidas sobre los DVLM, fortalecer la asociación entre las autoridades Estatales y la industria, además de facilitar el intercambio de información sobre las nuevas tecnologías.

Simposio sobre navegación basada en la performance (PBN)

16 al 19 de octubre de 2012

Sede de la OACI, Montreal

Reunirá a los socios clave de la industria de la aviación, entre otros: organizaciones internacionales, fabricantes de aeronaves, proveedores de servicios de navegación aérea, líneas aéreas, reguladores, fabricantes de sistemas ATC, diseñadores de aviónica, controladores de tráfico aéreo, pilotos, empresas militares y de información aeronáutica y diseñadores de procedimientos de instrumentos para compartir los últimos avances relacionados con las aplicaciones de la navegación basada en la performance.

12ª Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/12)

19 al 30 de noviembre de 2012

Sede de la OACI, Montreal

Fomentará el trabajo en colaboración con el fin de establecer una estrategia verdaderamente global para la navegación aérea y la implementación. Los objetivos son actualizar el Plan mundial de navegación aérea (GANP), fijar prioridades y fusionarse en torno a los principales objetivos operacionales para lograr el acuerdo de la comunidad aeronáutica mundial en cuanto a una agenda para los próximos quince años de planificación de la navegación aérea y su implementación; organizar y racionalizar programas de grupos de trabajo hacia la finalización de objetivos operacionales; proporcionar un estímulo a la implementación de la navegación aérea; y proporcionar a los Estados el marco legal para el financiamiento y el desarrollo de programas de trabajo, y mucho más.

2013

38ª sesión de la Asamblea de la OACI

2013 - Sede de la OACI, Montreal

Se establecerá la política mundial de la Organización para los próximos tres años.

Nota: este calendario destaca una selección de eventos de la OACI. La información sobre los eventos está sujeta a cambios. Para obtener información completa y actualizada, consulte el sitio web de la OACI.

Sexta conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6)

18 al 23 de marzo de 2013

Sede de la OACI, Montreal

Examinará temas clave sobre regulación y liberalización del transporte aéreo, además de propuestas en cuanto a orientación de políticas o acuerdos regulatorios con miras a desarrollar conclusiones y recomendaciones.

Simposio sobre sistemas de gestión de riesgos asociados a la fatiga (FRMS)

2013 - Sede de la OACI, Montreal

Ampliará el trabajo realizado en el primer Simposio de FRMS, en agosto de 2011, que se centró en los beneficios y los desafíos de los FRMS, proporcionando una perspectiva general sobre las mejores prácticas de la actualidad. El objetivo es continuar examinando las reglamentaciones preceptivas y no preceptivas para gestión de fatiga, además de la implementación de FRMS.

Simposio sobre importantes problemas para la seguridad operacional de la aviación y/o la sostenibilidad

2013 - Sede de la OACI, Montreal

Simposio sobre medioambiente

2013 - Sede de la OACI, Montreal

Estará dedicado a los problemas medioambientales de la aviación y contará con un foro para analizar, entre otros, los avances surgidos de la Novena reunión del comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP/9).

Noveno simposio sobre documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM)


Cuarto trimestre de 2013

Sede de la OACI, Montreal

Identificará y fomentará la implementación de las mejores prácticas y lecciones aprendidas sobre los DVLM, fortalecerá la asociación entre las autoridades Estatales y la industria, además de facilitar el intercambio de información sobre las nuevas tecnologías.



CUMBRE MUNDIAL SOBRE ESTRATEGIAS PARA EL DESARROLLO DE RUTAS EN SIETE CAPÍTULOS

 La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en asociación con el Banco Mundial y, por primera vez, con UBM Aviation, organizan una reunión sobre estrategias aeronáuticas: la «cumbre mundial sobre Estrategias para el desarrollo de rutas», que cuenta con la participación de los líderes de la industria de la aviación.

Esta cumbre se desarrolló en octubre de 2011 en la ciudad de Berlín y abordó diversos temas cruciales, desde los impuestos y el sistema de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea (EU ETS) hasta la demora en las entregas a aeronaves, además de muchos otros temas candentes. Narjess Teyssier, Jefa de la Sección de políticas y análisis económicos de la OACI, explica los siete mensajes fundamentales expuestos en la cumbre por los participantes de la industria de la aviación.

1. LAS LÍNEAS DIVISORIAS ENTRE LOS TRANSPORTISTAS ESTABLECIDOS Y LOS TRANSPORTISTAS DE BAJO COSTO PRÁCTICAMENTE SE HAN DESVANECIDO

La compartición de códigos, los servicios adicionales y el uso de los principales aeropuertos ha llevado a los transportistas de bajo costo (LCC) a seguir el modelo establecido, así mismo, la presión por tener precios competitivos ha acercado a los transportistas establecidos a los de bajo costo. Si bien aún quedan algunos LCC puristas en el mercado, muchos ya han abandonado ese modelo. Uno de los temas polémicos de esta distinción algo confusa, es la compartición de códigos. Se destacó que esta podría ser una posibilidad en el futuro, pero aún se ve un tanto impedida por los sistemas de tecnología de la información que utilizan los transportistas de bajo costo y los de la red, respectivamente. Los sistemas de reserva que utilizan los LCC se han, en la mayoría de los casos, diseñado únicamente para el tráfico de punto a punto y se limitan a gestionar equipaje.

2. EL MERCADO NORTEAMERICANO ESTÁ CRECIENDO MUY LENTAMENTE, POR LO QUE HAY QUE BUSCAR LAS OPORTUNIDADES EN OTRO SITIO

Hubo consenso entre los panelistas en un punto: el mercado norteamericano está creciendo muy lentamente estos días. Los precios cada vez más altos en combustibles y el crecimiento económico estancado están haciendo que la expansión de las rutas dentro de los Estados Unidos sea menos rentable, así mismo, están llevando a las líneas aéreas a intentar captar la cuota de mercado de otras líneas aéreas o a centrarse en mercados emergentes en América Latina y China, donde el potencial de crecimiento es significativo.

3. LOS AEROPUERTOS ACTUALES TIENEN QUE EQUILIBRAR LAS EXPECTATIVAS DE LAS LÍNEAS AÉREAS DE CONTAR CON PRECIOS BAJOS EN LOS AEROPUERTOS, LOS CRECIENTES INCENTIVOS DE LA COMPETENCIA, SIN DEJAR DE GESTIONAR LOS LÍMITES DE CAPACIDAD

Debido a que las líneas aéreas reflejan las necesidades de los clientes, los aeropuertos compiten por tener su atención y gastan mucho dinero presentándose a las líneas aéreas, además de la competencia directa por los clientes. La comunicación clara con las líneas aéreas, la identificación de las oportunidades valiosas de punto a punto para ampliar la red, sin llegar a perder el enfoque en los alrededores, son elementos clave para la subsistencia de un aeropuerto.

4. EL FINANCIAMIENTO Y LA ASIGNACIÓN DE FONDOS PARA LAS RUTAS DEBEN PROVENIR DE DECISIONES DONDE TODOS SALGAN BENEFICIADOS PARA QUE ESTAS TENGAN ÉXITO

Los acuerdos de rutas de apoyo pueden atraer nuevos negocios para los aeropuertos. En un panel sobre financiamiento y asignación de fondos para las rutas, Amit D. Rikhy, Vicepresidente de desarrollo comercial de servicios aeroportuarios de Vancouver, señaló que, si bien es importante atraer a las líneas aéreas mediante estos tipos de acuerdos, el aspecto financiero de cada nueva ruta debe ser comparable y los mercados subyacentes deben ser lo suficientemente robustos como para mantener el desarrollo. El panel también expuso el tema de la responsabilidad

del financiamiento y destacó el efecto que tienen estos acuerdos sobre la comunidad del turismo en su conjunto. Tanto los hoteles, como los gobiernos y sus organismos se benefician de las nuevas rutas y por lo tanto, deben estar incluidos en el financiamiento. Las líneas aéreas deben involucrar al sector privado en sus negociaciones e intentar obtener un compromiso a largo plazo para apoyar los acuerdos de rutas.

5. EL TURISMO ESTÁ INCORPORANDO NUEVOS DESTINOS DONDE EXISTE UNA RELACIÓN POSITIVA ENTRE LOS AEROPUERTOS Y LA AUTORIDAD DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Los participantes de una sesión titulada, «Líneas aéreas y autoridades de servicios turísticos: el triángulo dorado», concordaron en que el turismo está aumentando sus destinos hacia lugares donde existe una relación sana entre los aeropuertos, las líneas aéreas y las autoridades de servicios turísticos, y señalaron a Las Vegas como un excelente ejemplo. Los panelistas cuestionaban por qué no habían más participantes en el «triángulo dorado» trabajando en conjunto y llegaron a la conclusión de que, a menudo, se trataba de algo tan simple como las personalidades de los principales actores las que estaban obstaculizando la cooperación. La clave para la relación se definió como un sentimiento de riesgo compartido, que implica que cada uno de los participantes directos tendría mayores probabilidades de dar más a la relación si existiera la posibilidad de un desarrollo progresivo de rutas y un aumento del turismo.


6. LA FUNCIÓN TRADICIONAL DE UN AEROPUERTO COMO UNA BASE DE TRANSPORTE ESTÁ CAMBIANDO

En un panel titulado, «El poder del desarrollo aeroportuario en las economías locales y nacionales», se definió que la función de los aeropuertos como una base de transporte estaba cambiando y que, más que nunca, se espera que los aeropuertos satisfagan las necesidades de los clientes y creen una nueva demanda. Jost Lammers, CEO del aeropuerto de Budapest, compartió sus opiniones basadas en un estudio que el aeropuerto encargó, el cual demostró que su inversión en el aeropuerto de Budapest resultó ser un motor fundamental para atraer considerables beneficios económicos para toda la región.

7. LOS MEDIOS SOCIALES ESTÁN CAMBIANDO LA FORMA EN QUE LOS AEROPUERTOS, LAS LÍNEAS ÁREAS Y LOS PARTICIPANTES DE LAS RUTAS SE COMUNICAN CON LOS CLIENTES

Una sesión denominada, «El próximo salto en los medios sociales» se centró en la forma en que los medios sociales están aportando una nueva dimensión inmediata a la forma en que los aeropuertos, las líneas aéreas y los participantes de las rutas se involucran con sus clientes; aunque hubo una marcada diferencia entre aquellos participantes que aprovecharon la oportunidad y aquellos que aún estaban funcionando en las «épocas oscuras de los medios sociales». Twitter, en especial, se describió como una herramienta sumamente eficaz para que los aeropuertos y las líneas aéreas hicieran llegar sus mensajes a los clientes, mientras que los destinos tienen mayores probabilidades de beneficiarse de Facebook, con ejemplos como Tourism Australia y Tourism Queensland como empresas de destinos que han logrado un gran efecto gracias a esta herramienta. ■

EL GRUPO REGIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN - PANAMERICANO FIRMA UN ACUERDO HISTÓRICO

 El Grupo regional de seguridad operacional de la aviación - Panamericano (RASG-PA) ha firmado un acuerdo histórico para intercambiar información de seguridad operacional por medio del Sistema de análisis e intercambio de información sobre seguridad operacional de la aviación (ASIAS), administrado por la Administración Federal de Aviación (FAA) bajo el mandato y la orientación del Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial (CAST).

Este acuerdo representa un importante logro en materia de seguridad operacional.

Es la primera empresa relacionada con el intercambio de información que realiza el CAST/ASIAS con una entidad fuera de los Estados Unidos. También constituye el primer paso hacia la consecución del intercambio mundial de información según lo acordado en la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional de la OACI, que se celebró en Montreal durante octubre de 2011.

La firma de este histórico acuerdo se origina en la misión del RASG-PA. Uno de los principales objetivos de la RASG-PA es facilitar el intercambio de información y experiencias de seguridad entre los participantes directos en la región panamericana. Con este objetivo en mente, el RASG-PA está trabajando con estados de la región para desarrollar programas para intercambiar datos o información de tendencias de alto nivel y sin identificar, de garantía de calidad de las operaciones de vuelo (FOQA) para mejorar la seguridad operacional en la aviación. La información de seguridad operacional proporcionada ayuda al RASG-PA a evaluar la eficacia de las iniciativas para mejorar la seguridad operacional y determinar si es necesario incorporar otras mejoras en materia de seguridad operacional.

A principios de 2011, el RASG-PA, con la ayuda de sus miembros de CAST, comenzaron a trabajar en un acuerdo para intercambiar información de seguridad operacional con ASIAS, que conecta 46 bases de datos de seguridad en toda la industria y que está integrado en el proceso del Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial (CAST).

El objetivo del intercambio de información es evaluar la eficacia de las mejoras de seguridad operacional del RASG-PA comenzando por las salidas de pista, un área de interés primordial para el RASG-PA. Adicionalmente, el RASG-PA busca cambiar el enfoque actual para la mitigación de los riesgos de seguridad operacional, de un entorno de seguridad operacional reactivo a uno predictivo. Debido a que las aproximaciones desestabilizadas son una de las principales causas de las salidas de pista, el grupo se encuentra recopilando datos para examinar las aproximaciones desestabilizadas en diversos aeropuertos.

En octubre de 2011, los miembros de CAST acordaron que un intercambio de información de seguridad operacional con el RASG-PA sería un importante avance para mejorar la seguridad operacional en la aviación mundial.

En diciembre de 2011, la Secretaria del RASG-PA y Directora regional de la NACC de la OACI, Sra. Loretta Martin, junto con los copresidentes de RASG-PA, Sr. Oscar Derby, DGCA, Jamaica y el Sr. Alex de Gunten, Director ejecutivo de ALTA, firmaron un acuerdo formal para intercambiar información de seguridad operacional con ASIAS. ■

Acerca de la RASG-PA

El grupo regional de seguridad operacional de la aviación - Panamericano (RASG-PA) se formó en noviembre de 2008 para servir de punto de coordinación y garantizar la armonización y la coordinación de los esfuerzos relativos a la seguridad operacional destinados a reducir los riesgos de la aviación en la región panamericana.

El RASG-PA respalda la implementación del 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) para el Grupo de la industria para la estrategia de la seguridad operacional (ISSG). Además, fue la primera entidad multirregional del mundo en unificar los organismos gubernamentales de aviación y la industria, con la finalidad de abordar los problemas de seguridad operacional de vuelo.

El RASG-PA cuenta con la aprobación del Consejo de la OACI de los Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) con la finalidad de abordar los temas de seguridad operacional de la aviación mundial desde una perspectiva regional.

Acerca del CAST

Fundado en 1998, el Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial (CAST) ha desarrollado una estrategia integrada basada en los datos para reducir el riesgo de mortalidad en la aviación comercial de los Estados Unidos, además de promover nuevas iniciativas a nivel de gobierno e industria en el mundo entero.

Acerca del ASIAS

La Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA) promueve un intercambio honesto de información de seguridad operacional para mejorar continuamente la seguridad operacional en la aviación. Para ampliar este objetivo básico, la FAA desarrolló el Sistema de análisis e intercambio de información sobre seguridad operacional de la aviación (ASIAS). El sistema ASIAS permite que los usuarios realicen búsquedas en un enorme depósito de datos de seguridad operacional y vean los elementos pertinentes en distintos formatos muy prácticos.

LA ESTRATEGIA MUNDIAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN ADQUIERE IMPULSO

✈ Catorce Estados del Asia Pacífico se reunieron en Kuala Lumpur el 12 de enero de 2012 y adoptaron una estrategia exhaustiva para mejorar de manera sistemática la seguridad de los pasajeros y la carga en toda la región, parte de una iniciativa global destinada a contrarrestar las amenazas nuevas e incipientes para el transporte aéreo a escala mundial.

Y.B. Dato' Seri Kong Cho Ha, Ministro de Transporte de Malasia, señaló que la Conferencia representó, «un compromiso de fortalecer la seguridad de la aviación y proteger la aviación civil en la región del Asia Pacífico». Pudo notar una mayor apertura en los resultados de las auditorías de seguridad de la aviación, el intercambio de datos, una mayor colaboración entre los Estados y una asociación eficaz entre los reguladores y la industria, como elementos cruciales para el logro de una seguridad más eficiente en la aviación.

El Secretario General de la OACI, Raymond Benjamin, elogió a los representantes de los Estados por «acordar medidas específicas que reflejan las necesidades particulares de la región en materia de seguridad de la aviación, contribuyendo a la vez a seguir avanzando hacia una solución mundial del problema del terrorismo dirigido a la aviación internacional».

A fin de mejorar aún más la seguridad de la aviación regional y mundial, los participantes convinieron en la puesta en práctica de acciones colectivas para enfrentar las amenazas al sistema de transporte aéreo, entre las que se incluyen:

- asistencia a los Estados en la creación de capacidad y reforzamiento de los sistemas nacionales de seguridad de la aviación;
- colaboración más estrecha con las autoridades de aduanas, de control fronterizo y otras instituciones para reforzar el sistema mundial de la cadena de suministro de carga;
- implementación de medidas de seguridad de la aviación sostenibles a fin de asegurar el más alto nivel de facilitación para los pasajeros y la carga.

La Conferencia de seguridad de la aviación de Kuala Lumpur fue el cuarto de una serie de eventos encaminados a facilitar la puesta en práctica de una Declaración de seguridad de la aviación de la OACI. La primera tuvo lugar en Nueva Deli (India), seguida de Dakar (Senegal) y Moscú (Rusia), como antesala a una Conferencia mundial de alto nivel sobre seguridad de la aviación en la Sede de la OACI en Montreal, del 12 al 14 de septiembre. Se planificaron dos conferencias más a nivel regional para el 2012, en Venezuela y el Oriente Medio. ■



HABLANDO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

CONFERENCIA REGIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN, MOSCÚ, 21 Y 22 DE NOVIEMBRE DE 2011

«...una acción eficaz contra las amenazas terroristas y los actos de interferencia ilícita en la actividad del transporte aéreo, solo es posible mediante la acción concertada de todos los miembros de la comunidad de la aviación»

- Viceprimer Ministro de la Federación Rusa, Sr. Sergei Ivanov.

CONFERENCIA REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN, DAKAR, 18 DE OCTUBRE DE 2011

«El hecho de que África haya reconocido que es necesario tomar medidas para abordar la amenaza terrorista, cualquiera sea su forma, es realmente admirable ya que contribuye a una solución global para un problema mundial»,

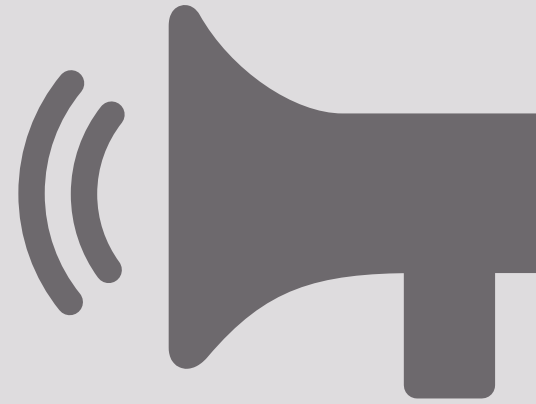
- Presidente de la conferencia regional, Dr. Harold Demuren de Nigeria.

CONFERENCIA REGIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN, NUEVA DELI, 15 DE FEBRERO DE 2011

«Reiteramos nuestro apoyo a la Declaración de seguridad de la aviación de la OACI como un completo marco global sobre prioridades de políticas para: fortalecer la seguridad de la aviación civil mediante la cooperación internacional y las acciones individuales de los Estados...»

- extracto de la declaración conjunta de la Conferencia regional sobre seguridad de la aviación.

RESUMEN DE NOTICIAS



FEDERACIÓN RUSA, LA OACI COMPARTE IMPRESIONES SOBRE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Con ocasión de una Conferencia regional sobre seguridad de la aviación que se desarrolló en Moscú en noviembre pasado, el Secretario General de la OACI, Raymond Benjamin se reunió con Vladimir Putin, Primer Ministro de la Federación Rusa, para compartir impresiones sobre una variedad de temas relacionados con la aviación, que incluían la seguridad operacional y la seguridad de la aviación.

Durante la reunión, el Sr. Putin enfatizó que la cooperación con la OACI siempre ha sido muy importante para la aviación civil rusa.

«Este año, serán 60 millones los pasajeros que se transportarán por vía aérea dentro de Rusia», dijo el Sr. Putin. «El número de pasajeros aéreos continúa aumentando. Contamos con otro programa que se extiende hasta 2015, para mejorar la seguridad de vuelo. Hemos destinado 160 000 millones de rublos para esto, o bien, unos US\$ 5 300 millones según la tasa de cambio actual».

El Sr. Putin destacó que la aviación es una industria de rápido crecimiento con tecnología de punta y que Rusia quisiera desarrollar una cooperación aún más amplia con todos sus socios tradicionales, sobre la base de acuerdos y normas internacionales y dentro del marco de la OACI.

Entre los comentarios que le hizo al Primer Ministro, el Sr. Benjamin alabó el compromiso de la Federación Rusa con la seguridad y los esfuerzos internacionales por desarrollar una estrategia integral de seguridad, que culminó con los Estados miembros europeos de la OACI comprometiéndose en una estrategia de amplio alcance con la finalidad de mejorar significativamente la seguridad de la aviación, tanto a nivel nacional como regional. El Sr. Benjamin también expresó su deseo de ampliar la cooperación entre la OACI y Rusia.

«Como ya sabrá, Sr. Primer Ministro, nuestra cooperación se remonta a varios años atrás y creemos que podemos ampliarla



Izquierda: I. Levitin, Ministro de Transporte de la Federación Rusa; V. Putin, Primer Ministro de la Federación Rusa.

Derecha: Dr. T. G. Anodina, Presidente del Comité interestatal de aviación (IAC), R. Benjamin, Secretario General de la OACI, A. Novgorodov, Representante de la Federación Rusa en el Consejo de la OACI.

La fotografía es del servicio de prensa del Primer Ministro de la Federación Rusa

aún más. Ya he propuesto una asociación entre la OACI y Rusia en Europa», dijo el Sr. Benjamin. «La OACI es una organización global y establecemos pautas a nivel internacional. Pero la única manera en que podemos garantizar que estas pautas se respeten, es estableciendo sociedades con países específicos, como Rusia».

«Creo que podemos aprovechar las relaciones existentes y cooperar además con organizaciones regionales tales como el Comité interestatal de aviación (IAC), especialmente en el área de los desarrollos tecnológicos, lo que podría beneficiar a todos los países de la región», agregó.



EL CONGO DEPOSITA UN INSTRUMENTO DE ACEPTACIÓN

El 19 de diciembre de 2011, durante una breve ceremonia en la Sede de la OACI, la República del Congo depositó su instrumento de aceptación de la Convención de Montreal de 1999 e instrumentos de ratificación de los Protocolos de enmienda a la Convención de Chicago relacionados con los Artículos 3 bis y 83 bis. En la ocasión, estuvieron presentes (de izquierda a derecha): el Sr. Georges Moussouanga, Consultor de la Autoridad de Aviación Civil, Congo (ANAC); el Sr. Roméo Makaya Batchi, Asesor legal del Director General de la ANAC; el Sr. Maurice Badilla, Director del Departamento de tratados y convenios internacionales, Ministerio de Relaciones Exteriores y Cooperación, Congo; y el Sr. Denys Wibaux, Director de la Oficina de asuntos jurídicos y relaciones exteriores.

CHRISTIAN SCHLEIFER NOMBRADO PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN DE LA OACI

El Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) eligió unánimemente al Sr. Christian Schleifer, de Austria, para ocupar el cargo de Presidente de la Comisión de aeronavegación (ANC), el órgano técnico de la Organización, por un período de un año. Su mandato comenzó el 1 de enero de 2012.

El Sr. Schleifer ha sido miembro de la ANC desde 2009. En 2011, la ANC lo eligió como primer Vicepresidente de dicho órgano.

Entre sus obligaciones como Presidente de la ANC, el Sr. Schleifer estará a cargo de guiar a la Comisión de aeronavegación hacia la celebración de la 12ª Conferencia mundial de navegación aérea que se llevará a cabo en noviembre de 2012.

El Sr. Schleifer es ingeniero de amplia experiencia en el campo de sistemas eléctricos, aviónica y ensayos en vuelo. En los últimos 13 años, prestó servicios en el departamento de certificación y aeronavegabilidad de la Administración de aviación civil (CAA) de Austria.



FIRMA DE CAMERÚN

El 25 de octubre de 2011, durante una breve ceremonia en la Sede de la OACI, Camerún firmó cuatro tratados de derecho aeronáutico: el Convenio sobre riesgos generales y el Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita suscritos en Montreal en 2009; y el Convenio y Protocolo suscritos en Beijing en 2010 para actualizar el marco jurídico de la seguridad de la aviación.

En la ocasión, aparecen firmando los tratados en nombre de Camerún, Su Excelencia el Sr. Bello Bouba Maïgari, Ministro de Estado y Ministro de Transporte. Observando la firma (de derecha a izquierda) aparecen: Raymond Benjamin, Secretario General de la OACI; Pierre Tankam, Director General de la Autoridad de Aviación Civil de Camerún (CAAC); Anu'a Gheyle

Solomon Azoh-Mbi, Alto Comisionado de Camerún en Ottawa; Nkoue Nkongo Maximin, Presidente del Consejo Administrativo, CAAC; Engelbert Zoa Etundi, Representante de Camerún en el Consejo de la OACI; y Denys Wibaux, Director de la Oficina de asuntos jurídicos y relaciones exteriores de la OACI.

LA OACI BRINDA SU RESPALDO AL PROGRAMA EUROPEO PARA LA REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO₂ EN LOS AEROPUERTOS EN SU EXPANSIÓN HACIA EL ASIA PACÍFICO

En una ceremonia del 29 de noviembre de 2011 en el Hotel Emirates Palace, frente a casi 800 miembros de la industria de la aviación y representantes institucionales, se amplió la emblemática iniciativa sobre el cambio climático, Acreditación de carbono en aeropuertos (ACI Europa) hacia la región del Asia Pacífico, en cooperación con ACI ASIA PACÍFICO. El lanzamiento del programa en la región del Asia Pacífico coincidió con el reconocimiento y el respaldo que le otorgó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Como parte de esto, la OACI formará parte del Consejo asesor de la Acreditación de carbono en aeropuertos.



Tomada en la ceremonia de firma de la declaración de extensión de la Acreditación de carbono en aeropuertos del ACI hacia la región de Asia Pacífico. De izquierda a derecha: Olivier Jankovec, Director General, ACI EUROPA; Declan Collier, Presidente del ACI EUROPA y Director General de la Autoridad Aeroportuaria de Dublín; Kosaburo Morinaka, Vicepresidente y Presidente del ACI Asia Pacífico y CEO del Aeropuerto internacional de Narita; Patti Chau, Director Regional, ACI Asia Pacífico.

RENOVACIÓN DE LA CERTIFICACIÓN DEL PROGRAMA UNIVERSAL OACI DE AUDITORÍA DE LA SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

La Sección de observación continua y supervisión (CMO) de la Organización de Aviación Civil Internacional recibió la recertificación de conformidad con la norma ISO 9001:2008 para sistemas de gestión de la calidad. Es la primera sección de la OACI, y una de las pocas secciones de las Naciones Unidas, en recibir tal certificación.

La Sección CMO de la Dirección de navegación aérea de la OACI administra el desarrollo general, la ejecución y la calidad del Programa universal de auditoría de la supervisión de la seguridad operacional (USOAP), así como su transición al Enfoque de observación continua (CMA).

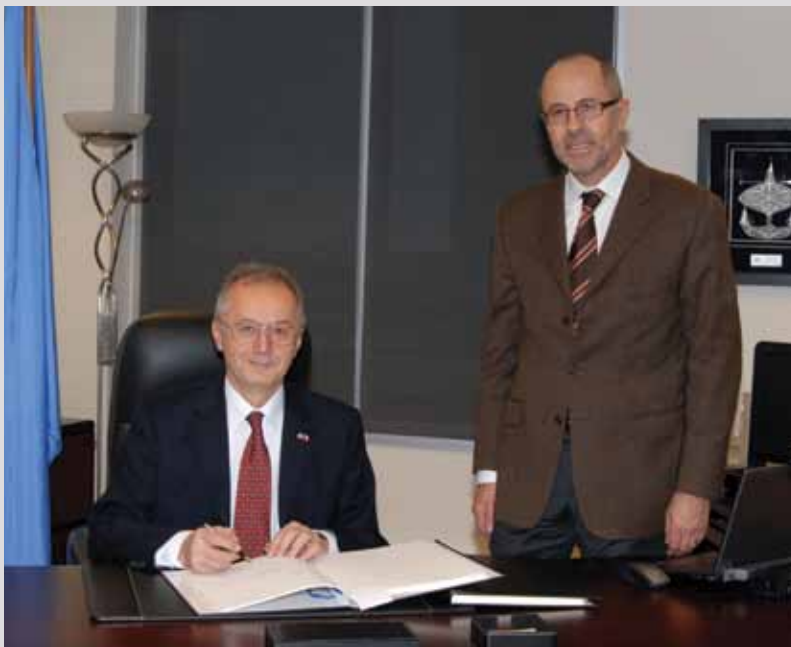
«Desde el inicio del programa de auditoría, el Consejo de la OACI expresó la necesidad de disponer de un mecanismo que “auditara a los auditores”. La renovación de la certificación de conformidad con la norma ISO 9001 permite que el Consejo y los Estados tengan plena confianza y certeza sobre la calidad, la transparencia y la coherencia del USOAP», afirmó el Sr. Roberto Kobeh González, Presidente del Consejo de la OACI.

La auditoría para la renovación de la certificación estuvo a cargo de la empresa National Quality Assurance (NQA), un organismo de certificación independiente y no gubernamental. La certificación de la CMO cubre la recopilación, el procesamiento y la comunicación de la información sobre supervisión de la seguridad operacional, las actividades de observación continua y la realización de cursos de instrucción y seminarios sobre la supervisión de la seguridad operacional para promover la seguridad operacional de la aviación mundial.

«La Sección CMO ha estado certificada bajo la norma ISO 9001 desde 2002. Esto es indicativo de nuestra determinación de mantener y aumentar la calidad y la eficacia del USOAP y mejorar aún más el nivel de seguridad de la aviación en todo el mundo. La certificación de un sistema de gestión de la calidad garantiza que se satisfagan las necesidades y las expectativas de los participantes; que se actúa de manera proactiva para identificar las mejores prácticas; que los procesos se observan atentamente; y que las actividades se realizan y administran de forma estructurada», dijo el Sr. Raymond Benjamin, Secretario General de la OACI.



El Secretario General de la OACI, Raymond Benjamin (derecha) recibe el certificado ISO 9001:2008 de manos de Mario David, Gerente de ventas y operaciones de National Quality Assurance (NQA), Canadá.



FIRMA DE LA REPÚBLICA CHECA

El 23 de noviembre de 2011, la República Checa firmó el Convenio de Beijing de 2010 para la represión de actos ilícitos relacionados con la Aviación civil internacional y el Protocolo de Beijing de 2010 para el Convenio de La Haya de 1970 para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves. Esto llevó el número de firmas a 23 y 25, respectivamente. Presentes en la ocasión (de izquierda a derecha): Su Excelencia Karel Žebrakovský, Embajador de la República Checa en Canadá, y el Sr. Denys Wibaux, Director, Oficina de asuntos jurídicos y relaciones exteriores.

INAUGURACIÓN DE LA OFICINA DEL REPRESENTANTE DE INDONESIA

El 2 de febrero de 2012, Indonesia inauguró su oficina en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en Montreal, Canadá. «Deseo darle una cálida bienvenida a la Delegación de Indonesia con ocasión de la inauguración oficial de la oficina del representante de Indonesia para la OACI», dijo Roberto Kobeh González, Presidente del Consejo de la OACI. «Vuestra decisión de abrir una oficina aquí facilitará y fortalecerá enormemente el ya positivo diálogo entre la OACI e Indonesia con el objeto de mejorar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la sostenibilidad general del sistema de transporte aéreo de Indonesia».



Ceremonia de corte de la cinta inaugural de la Delegación de Indonesia para la OACI. De izquierda a derecha: Raymond Benjamin, Secretario General de la OACI; Bambang Susantono, Viceministro de Transporte, República de Indonesia; H.E. Dienne H. Moehario, Embajadora de la República de Indonesia en Canadá y Representante de Indonesia ante la OACI.

LA REPÚBLICA DE SUDÁN DEL SUR SE INCORPORA A LA OACI

La República de Sudán del Sur se ha transformado en el socio número 191 de la OACI al suscribir el Convenio sobre aviación civil internacional. Sudán del Sur se convirtió en Estado miembro el 10 de noviembre de 2011, 30 días después de que se recibió la notificación de suscripción del país, el día 11 de octubre de 2011, en el Departamento de Estado de los Estados Unidos, que actúa como depositario del Convenio. La pertenencia de Sudán del Sur a la OACI facilitará los planes que ya está ejecutando la Dirección de cooperación técnica (TCB) de la Organización a fin de proporcionar asistencia técnica a este Estado. Se está desarrollando un programa de mejoras en infraestructura para aumentar la seguridad de las operaciones aéreas de las Naciones Unidas en el país, en cooperación con la misión de las Naciones Unidas para Sudán del Sur; además, se está realizando una propuesta al gobierno de Sudán del Sur para que desarrolle una guía general destinada al sector de la aviación civil.

Liderazgo global efectivo a través del balance de las prioridades

LA OACI EN LÍNEA



Sitio web de la OACI

<http://www.icao.int>

La página principal de la OACI en Internet cuenta con un nuevo diseño perfeccionado que incluye información acerca de: la Organización, objetivos estratégicos, reuniones y eventos, publicaciones, compras en línea (para productos de aviación de la OACI y servicios en todas las principales áreas del transporte aéreo) y ofertas de empleo.

La OACI en Twitter

<http://twitter.com/icaopress>

Manténgase al día a través de las Comunicaciones de la OACI y siga las últimas noticias y anuncios.

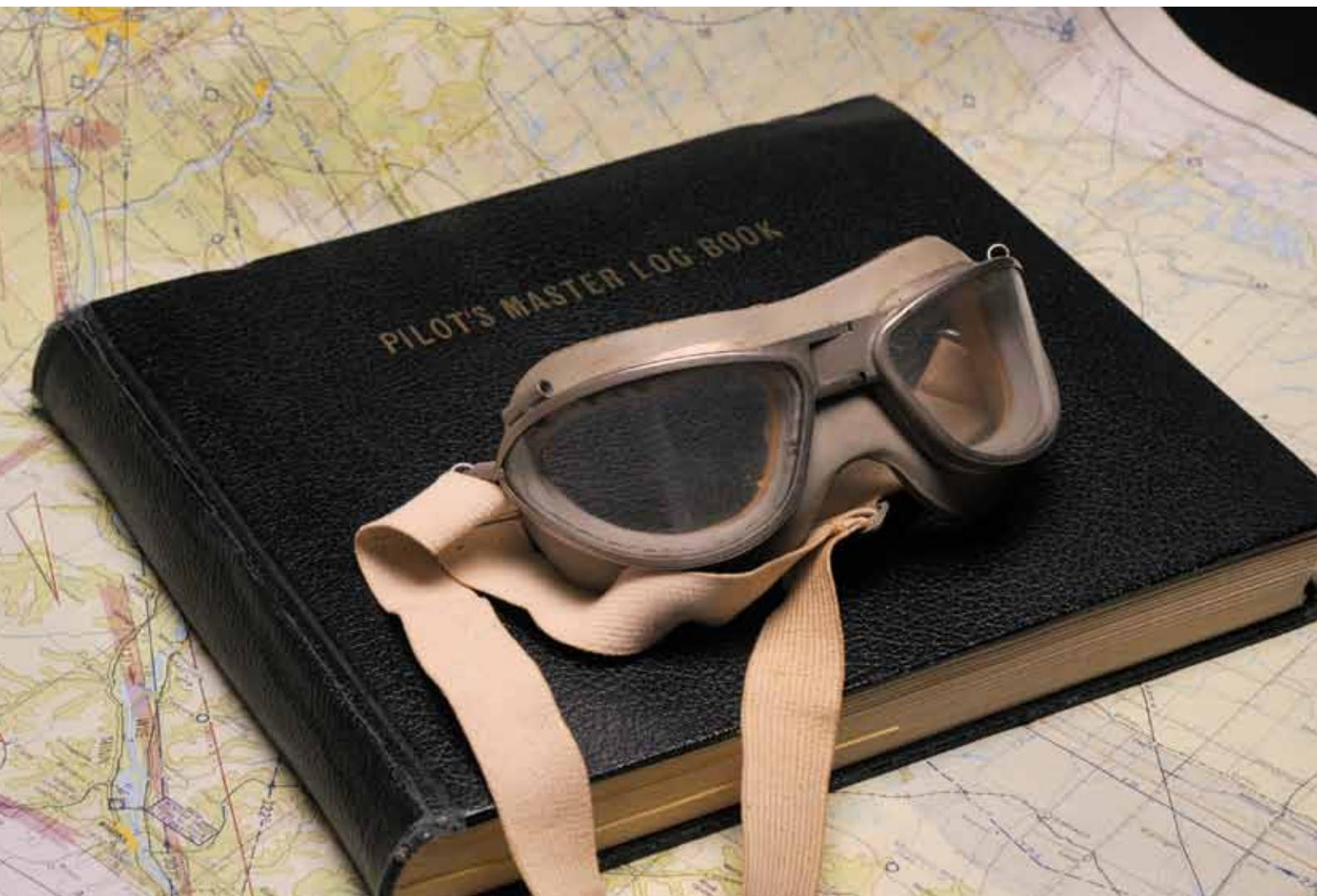


La OACI en YouTube

<http://www.youtube.com/icaovideo>

Más de 25 videos de la OACI que continúan aumentando, donde se incluyen numerosas participaciones en el CONCURSO DE VIDEO DE LA AVIACIÓN: EL FUTURO ES SUYO patrocinado por la OACI, en colaboración con la IATA y el Halldale Media Group.

Suscríbase y vea otros videos de la OACI sobre asuntos y temas de interés para la comunidad de la aviación mundial.



CELEBRACIÓN DE LOS 67 AÑOS DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL

✈ La cooperación es la razón de ser de la OACI y el Día de la aviación civil internacional (ICAD), que se celebra el 7 de diciembre, es un eficaz recordatorio de la cooperación entre los Estados miembros de la OACI, así como con la industria del transporte aéreo, que ha llevado al desarrollo de miles de normas técnicas y operacionales, reglamentos y políticas para la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la eficiencia y la regularidad, además de la protección medioambiental en el ámbito de la aviación.

«Hace 67 años, un 7 de diciembre, un grupo de visionarios reunidos en el Hotel Stevens de Chicago, firmaron un documento que cambiaría el mundo para siempre», señaló el Presidente de la OACI, Roberto Kobeh González. «El día de la aviación civil internacional, celebración oficial de las Naciones Unidas, conmemora la fundación de la Organización en ese día trascendental».

En su mensaje del ICAD, Kobeh González destacó el tema de la celebración de 2011: «Asistencia y cooperación para un transporte aéreo globalmente sostenible».

«Con el paso de los años, los principios fundamentales de asistencia y cooperación han dado vida a un sistema de transporte aéreo mundial, extraordinariamente seguro y eficiente que respalda el desarrollo económico, social y cultural de nuestra sociedad global en su totalidad», señaló en una declaración pública. «De hecho, la cooperación entre los Estados miembros de la OACI, así como con la industria del transporte aéreo, ha llevado al desarrollo de miles de normas técnicas y operacionales, reglamentos y políticas para la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la eficiencia y la regularidad, además de la protección medioambiental en el ámbito de la aviación.»

La OACI estableció el Día de la aviación civil internacional en 1994 para conmemorar el aniversario número 50 de la Organización. En 1996, la Asamblea General de las Naciones Unidas, mediante una resolución, reconoció oficialmente el 7 de diciembre como el Día de

¿SABÍA QUE?

El Hotel Stevens de Chicago (que abrió en 1927), lugar de nacimiento de la OACI, fue uno de los hoteles más grandes del mundo, con 3 000 habitaciones, una pista de bolos, una barbería, un campo de golf en miniatura en el tejado, una sala para películas, una heladería y una farmacia. Finalmente, Conrad Hilton compró el hotel en 1945.

la aviación civil internacional y se incluyó como un día oficial de las Naciones Unidas.

«La OACI siempre estará dispuesta a cooperar y prestar ayuda a sus Estados miembros para el beneficio de sus ciudadanos y la comunidad mundial», añadió Kobeh González.

Kobeh González invitó a los Estados a adoptar los temas del ICAD y a celebrar a la Aviación civil internacional mediante iniciativas para el 2012. La OACI repartirá documentación para que los Estados puedan utilizar en discursos, eventos con medios de comunicación y otras presentaciones públicas. Los artículos de la Revista de la OACI, los discursos y los anuncios del Centro de noticias de la OACI son medios que utiliza la Organización para apoyar el tema. ■

El Convenio sobre aviación civil internacional se redactó y firmó en la Conferencia de Chicago el 7 de diciembre de 1944. De la Conferencia también surgió un organismo provisorio. Este organismo, la OPACI, ha estado funcionando desde agosto de 1945. La OPACI ha propiciado la acción concertada de las naciones del mundo para la organización y el mantenimiento de las instalaciones y los servicios necesarios para el transporte aéreo internacional, además de la definición de normas y procedimientos para la seguridad operacional, la regularidad y la eficiencia del tráfico aéreo internacional.

OPACI - Comunicado de prensa sobre la *Organización provisional de aviación civil internacional*, Montreal, Canadá - 11 de marzo de 1947

FORO

¿PUEDE QUE LA OACI ACTÚE COMO UN ENTE CATALIZADOR PARA EL DESARROLLO DE COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS?

La aviación constituye uno de los principales motores del turismo y el comercio mundial. Permite el movimiento de personas y mercancías alrededor del mundo, facilitando el crecimiento de las economías mundiales. Los cálculos de la industria muestran que el impacto económico de la aviación alcanza aproximadamente al 8% del PIB mundial (US\$ 3 560 mil millones), incluidos los efectos directos e indirectos del transporte aéreo en la economía mundial. Para un gran número de países, la aviación es la principal puerta de salida hacia el mundo ya que proporciona conectividad, permite el encuentro de las personas y facilita el comercio internacional. Actúa como un catalizador que promueve el desarrollo económico y social.

Las emisiones de CO₂ de la aviación están aumentando a la par con el crecimiento exponencial de la industria. Se proyecta que estas emisiones aumentarán entre un 3% y un 4% al año. Tal aumento ha concentrado una atención bastante negativa de parte de los grupos ambientalistas. Si bien las inquietudes por el medio ambiente han servido como fuerte motivación en la industria para reducir la dependencia de los combustibles fósiles e invertir en investigación y desarrollo de combustibles alternativos, existen otros factores igualmente preocupantes como son los problemas de seguridad del suministro de petróleo y los precios volátiles del mercado de la energía.

A la luz de las crecientes inquietudes por el medio ambiente y los problemas de seguridad del combustible fósil, los gobiernos y los participantes directos de la industria han trabajado en conjunto en la investigación y el desarrollo de combustibles alternativos sostenibles. Se han producido importantes avances en el área de pruebas de los motores de aeronaves con distintos tipos de combustibles alternativos, ya que los fabricantes han demostrado la factibilidad de usar mezclas de combustibles de sustitución directa con combustibles para reactores. Sin embargo, los

esfuerzos de la industria enfrentan muchos desafíos, especialmente en la fase de investigación y desarrollo de combustibles alternativos que sean sostenibles y económicamente viables en cantidades industriales.

El desarrollo de combustibles alternativos es universal y requiere un conjunto de pautas y principios para garantizar la sostenibilidad. Los criterios de sostenibilidad para los combustibles alternativos no son un problema exclusivo de la aviación. Los gobiernos están considerando la aplicación de estos criterios para todos los combustibles alternativos, no solo para los que se utilizan en la aviación. Hasta la fecha, no existe un marco global que proporcione los criterios de sostenibilidad apropiados, especialmente con respecto a la identificación de la materia prima más adecuada para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación mediante el desarrollo de combustibles alternativos. La industria se encuentra trabajando con la OACI en la búsqueda de una norma mundial que puedan adoptar los Estados miembros de la OACI. Entretanto, diversas coaliciones que cuentan con la participación de gobiernos, líneas aéreas, fabricantes y proveedores de combustibles están intentando establecer un conjunto de criterios que puedan adoptar la mayoría de los participantes directos. Las normas reglamentarias y voluntarias abarcan los aspectos ambientales, económicos y sociales de la producción de combustibles alternativos. Ha sido difícil alcanzar un acuerdo en el marco global debido a lo complejo que resulta concordar en un conjunto de criterios que sean satisfactorios tanto para los gobiernos, los fabricantes y las líneas aéreas a la vez.

En la actualidad, la mayoría de los países no cuentan con marcos jurídicos específicos que guíen la investigación y el desarrollo de combustibles alternativos. Considerando este vacío, puede que sea apropiado que la OACI tenga una mayor participación. Este marco jurídico debe: i) establecer los principios generales para el

desarrollo de combustibles alternativos; ii) garantizar que el suministro esté asegurado para el sector de la aviación en cantidades suficientes; iii) estipular una sólida estructura de incentivos; y iv) establecer un ente regulador, definiendo su jurisdicción y sus principales prerrogativas. La OACI puede desarrollar textos de orientación sobre estos temas.

Considerando que los combustibles alternativos se encuentran actualmente en la etapa de investigación y desarrollo, no hay principios generales armonizados que gobiernen su desarrollo. El marco jurídico debe, en un principio, abordar los principios más amplios.

Finalmente, el propósito es desarrollar y producir combustibles alternativos que se puedan usar extensamente en la aviación. La mayoría de los observadores cree que es muy probable que todos los modelos de transporte, incluidos, entre otros, el sector automovilístico, el sector de la navegación y el sector de la aviación, compitan ferozmente para poder acceder al Santo Grial: los combustibles alternativos. Por lo tanto, es de suma importancia que el marco jurídico garantice que una porción significativa de la producción de combustibles alternativos esté dirigida al fundamental y creciente sector de la aviación. El marco jurídico debe incluir incentivos para investigar y desarrollar combustibles alternativos. Este tipo de políticas suelen promulgarse por medio de programas de desgravación fiscal y de exención de impuestos. Más específicamente, los impuestos a la renta de las empresas no se cobran a aquellas que se dedican a la investigación y el desarrollo en el área en cuestión, que en este caso son los combustibles alternativos. Este marco jurídico también debe evitar imponer una carga administrativa extremadamente burocrática que pueda arriesgar la producción de estos combustibles. El marco debe procurar atraer a todas las partes interesadas, incluso a los representantes de la industria, las autoridades de gobierno, las organizaciones no gubernamentales y las organizaciones internacionales.

El sector de la aviación está creciendo a un ritmo sumamente acelerado. Este crecimiento se traduce en un mayor consumo de petróleo y en consecuencia, en una gran huella de carbono. Del mismo modo, el transporte aéreo está sujeto a una tremenda presión por mejorar su registro en materia medioambiental.

«El desarrollo de combustibles alternativos podría posicionar a la aviación civil internacional para obtener una ventaja competitiva en este campo, que a su vez, puede generar oportunidades de mercado nunca antes vistas»


El uso de combustibles alternativos puede aliviar dicha presión. Es necesario desarrollar una política concreta sobre los combustibles alternativos para el sector de la aviación. Existe la idea generalizada de que estos combustibles son esenciales para desarrollar una industria de la aviación que sea sostenible y que aborde de manera responsable su participación en el cambio climático. El rápido crecimiento de la aviación ha llevado a un aumento de las emisiones de bióxido de carbono (CO₂). Este crecimiento representa una serie de desafíos para el medio ambiente humano. Adicionalmente, las inquietudes con respecto a la seguridad del suministro de combustibles sigue siendo una amenaza significativa para la industria del transporte aéreo. El desarrollo de combustibles alternativos podría posicionar a la aviación civil internacional para obtener una ventaja competitiva en este campo, que a su vez, puede generar oportunidades de mercado nunca antes vistas. La OACI tiene la capacidad de ayudar enormemente a sus Estados miembros a lograr este objetivo. ■



ACERCA DEL AUTOR

La Capitana Aysha Al Hamili es Jefa de la Misión permanente de los EAU para la OACI, es la primera mujer emiratí a cargo de una misión diplomática, además de ser la Representante permanente más joven en la OACI. En noviembre de 2010, fue designada como una de las Vicepresidentes del Consejo. Antes de llegar a la OACI, la Capitana Al Hamili fue Jefa del Departamento de Transporte Aéreo para la Aviación Civil General de los EAU y era la responsable de las negociaciones bilaterales de servicios aéreos. Además de sus habilidades diplomáticas y políticas, la Capitana Al Hamili cuenta con una licencia de piloto de transporte de línea aérea (ATPL). Obtuvo una licenciatura en Ciencias sociales y conductuales en la Universidad de Zayed, especializándose en estudios internacionales y recientemente, obtuvo una Maestría en Gestión de transporte aéreo en la City University de Londres. La Capitana Al Hamili redactó este documento sobre sus antecedentes personales.

TRAZANDO EL FUTURO PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE AÉREO EN EL SIMPOSIO DE LA OACI SOBRE ESTA MATERIA

 Si bien la industria experimentó un fuerte crecimiento en el tráfico de pasajeros en 2011 (las cifras preliminares publicadas por la OACI indican que hubo un aumento del 6,4% en comparación con el año anterior en términos de kilómetros por pasajero), no hay duda de que aún quedan muchos retos y problemas que superar en el camino hacia la sostenibilidad.

Para enfrentar esta situación general, el Simposio sobre transporte aéreo de la OACI (IATS), titulado "Estrategias y herramientas para un transporte aéreo sostenible", se realizará entre el 18 y el 20 de abril de 2012 en la Sede de la OACI en Montreal, Canadá. El Simposio se realizará en asociación con la Sociedad de investigación en transporte aéreo (ATRS).

La conferencia de tres días proporcionará un panorama actualizado sobre la industria del transporte aéreo y examinará tendencias específicas, tales como la consolidación y los modelos incipientes de transportistas aéreos. Se presentará una mirada hacia el futuro de la industria mientras que los panelistas y oradores abordarán los desafíos inherentes al desarrollo sostenible del transporte aéreo.

El Simposio proporciona un foro para compartir conversaciones interactivas y visiones informadas de los participantes directos de la aviación civil que ayudarán en la preparación de la Sexta conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6), que se realizará en la Sede de la OACI entre el 18 y el 22 de marzo de 2013.

Las sesiones programadas para la conferencia incluyen: la situación actual de los mercados aeronáuticos, las fusiones de líneas aéreas, las alianzas y tendencias de consolidación, una mesa redonda sobre financiamiento de la cadena de la industria del transporte aéreo, proyección para una industria cíclica, una mesa redonda sobre liberalización, cielos abiertos y formación de bloques regionales y subregionales, el transporte aéreo y su impacto en el desarrollo económico, los nuevos modelos comerciales de las líneas aéreas y los desafíos y problemas que enfrentará el transporte aéreo en el próximo decenio.

Entre los oradores se incluirán representantes de alto nivel de líneas aéreas, aeropuertos, Estados, proveedores de servicios de navegación aérea, fabricantes de aeronaves, instituciones financieras y organizaciones internacionales. El discurso inicial estará a cargo del Presidente del Consejo de la OACI, Roberto Kobeh González. Las palabras de apertura las presentará el Dr. Boubacar Djibo, Director, Dirección de transporte aéreo, OACI.

"Se espera que el evento atraiga a participantes de múltiples áreas del sector, incluidas entidades reguladoras, líderes de la industria, investigadores y otros especialistas del transporte aéreo", indicó el Dr. Boubacar Djibo. "Habrá interesantes intercambios sobre temas de actualidad y futuras estrategias para la industria con el objetivo de llegar a un consenso ampliado sobre cómo abordar los retos que enfrenta el sector del transporte aéreo". ■



 **SIMPOSIO DE TRANSPORTE AÉREO DE LA OACI**
18 AL 20 DE ABRIL DE 2012
Sede de la OACI, Montreal, Canadá
En asociación con la sociedad de investigación del transporte aéreo

Puede encontrar más información sobre el Simposio en <http://www2.icao.int/en/iats>

“ The AMPAP program greatly enhanced my professional knowledge and broadened my insights in the aviation industry by sharing valuable experiences with airport professionals coming from different fields of the sector. Having been an IAP since 2008, I appreciate the benefits it has brought to my career. I highly recommend AMPAP to the worldwide Airport Community ”

I chose AMPAP

Suning Liu

Executive Director

CAM-Macau International Airport Company Limited
ACI Asia-Pacific Regional Board Member

Premier Sponsor

Media Partner

AMPAP Administrator

Information

SITA



www.iap.ae

EMA series

Escáneres de líquidos embotellados

NSNs: 6665-151805235 / 6665-151805236

Certificado de
acuerdo a la
Norma 2 de CEAC



- Inspección fiable y veloz de envases comerciales para la detección de sustancias inflamables y explosivas
- Clara e inmediata lectura del resultado del análisis "OK" / "Producto no permitido"
- Análisis automático de recipientes sellados en ~ 5 segundos
- Certificado de acuerdo a la Norma 2 de CEAC sobre requisitos de prestaciones de LEDS (*Equipos de Detección de Líquidos Explosivos*) de tipo A
- Certificado de acuerdo a la Norma 2 de CEAC sobre requisitos de prestaciones de LEDS de tipo B
- Eficacia operativa probada en aplicaciones reales



Ejemplos de botellas que pueden ser inspeccionadas con EMA