



Organización de Aviación Civil Internacional

INFORME ANUAL DEL CONSEJO



2007

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

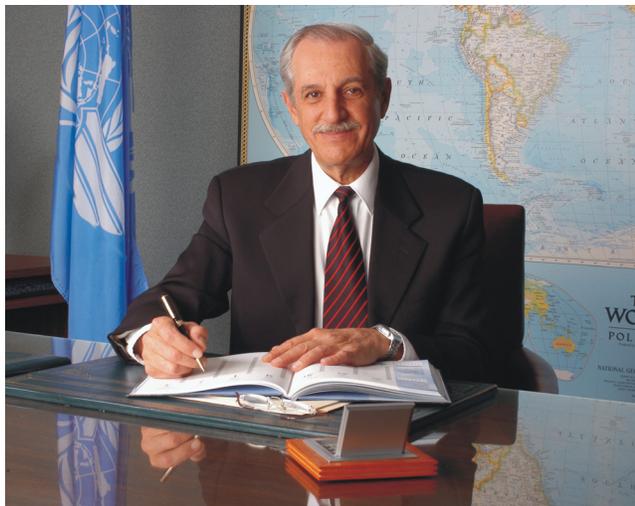
CONSIDERANDO que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

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

Han concluido a estos fines el presente Convenio”.

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

MENSAJE DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO



A LA ASAMBLEA DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Por encargo del Consejo, tengo el honor de presentar su informe correspondiente al año 2007, preparado de conformidad con el Artículo 54 a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Este informe forma parte de la documentación para el próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea, que se celebrará en 2010, pero se transmite ahora a los Estados contratantes a título informativo. También se enviará al Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, de conformidad con el Artículo VI, párrafo 2 a) del Acuerdo entre las Naciones Unidas y la OACI.

Reafirmando el liderazgo mundial de la OACI

Un año de Asamblea constituye siempre un hito en la evolución de la OACI dado que los Estados contratantes desarrollan el programa de trabajo de los tres años siguientes en materias técnicas, económicas, del medio ambiente, jurídicas y de cooperación, aprueban el presupuesto conexo y eligen al Consejo, que es el órgano rector de la Organización entre las Asambleas.

El logro global del 36º período de sesiones de la Asamblea en septiembre de 2007 fue el abrumador apoyo al liderazgo mundial de la OACI en todas las actividades contenidas en los seis Objetivos estratégicos. Se adoptaron numerosas resoluciones sobresalientes que permitirán mejorar aún más la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la eficiencia y la sostenibilidad de la aviación civil internacional; asimismo, se iniciaron o reforzaron programas y actividades específicas para contribuir al vigor y crecimiento del transporte aéreo en todo el mundo.

Comprensiblemente, las deliberaciones acerca de la reducción del impacto en el medio ambiente generaron un debate considerable. Todos los participantes estuvieron de acuerdo en que se necesitaba actuar de manera concertada y efectiva para reducir la huella de carbono de la aviación internacional, para lo cual tendría que recurrirse a una amplia gama de opciones, principalmente tecnológicas, operacionales y económicas.

La Asamblea solicitó al Consejo que creara un nuevo Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático cuyo objetivo sería elaborar y recomendar al Consejo un dinámico Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático, basado en el consenso, y reflejar la visión compartida y la inquebrantable voluntad de todos los Estados contratantes.

Esta vigorosa muestra de apoyo a la función de liderazgo de la OACI y el amplio programa de trabajo demostrarán ser fundamentales cuando la Organización y la comunidad de la aviación mundial enfrenten los enormes desafíos que depara el futuro y que pueden resumirse en una simple palabra: crecimiento.

Una manifestación gráfica del crecimiento previsto es la puesta en servicio de cerca de 17 000 nuevas aeronaves en el próximo decenio, lo que a su vez crea la necesidad reconocida de impartir instrucción a unos 217 000 pilotos y 430 000 mecánicos, además de los controladores de tránsito aéreo y administradores de las organizaciones a las que prestarán servicio todos estos recursos humanos críticos.

Para hacer frente a la congestión que el crecimiento produce en los aeropuertos y el espacio aéreo, se requerirá invertir sumas considerables tanto en la infraestructura de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, como en la seguridad operacional y seguridad de la aviación, a fin de proteger tanto la vida de los pasajeros como la vitalidad del sector del transporte aéreo.

A este respecto, lo más importante es alcanzar un nivel sin precedentes de cooperación entre todos los que participan en la aviación mediante el foro mundial que es la OACI. Hemos desempeñado esta función con éxito durante más de 60 años y hemos evolucionado en forma permanente para avanzar al ritmo de los cambios tecnológicos, económicos y políticos que han caracterizado la transformación de la aviación civil.

Recientemente, hemos progresado de manera significativa al enfocarnos más hacia una Organización basada en la actuación y orientada a los resultados. Actuamos con más agilidad cuando se trata de enfrentar problemas y generar soluciones por consenso. Constantemente, estudiamos nuevos métodos para ayudar a los Estados contratantes a cumplir sus responsabilidades y para ello recurrimos al diálogo, orientación y más medidas de acción positiva, si corresponde.

El nuevo formato del Informe anual es una muestra de esta nueva forma de actuar. Hemos simplificado considerablemente la presentación del mismo traspasando al sitio web de la OACI parte del material correspondiente a estadísticas. Además, casi todo el contenido editorial se ha agrupado de acuerdo con los Objetivos estratégicos para obtener un panorama más sistemático de las actividades y logros, comprendidas las iniciativas de cooperación técnica. Este informe más fácil de usar está disponible, por primera vez, en el sitio web de la Organización.

Nuestro compromiso es asegurar que la OACI ejerza su liderazgo como institución central para la gobernanza mundial en la aviación civil, en un espíritu de cooperación entre todos los participantes, de modo que los que viajan por vía aérea en todo el mundo tengan acceso a un transporte aéreo que sea lo más seguro, protegido, eficiente y sostenible posible.

Roberto Kobeh González
Presidente del Consejo

SEDE Y OFICINAS REGIONALES

Sede

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

Oficinas regionales

Oficina África occidental y central
15 boulevard de la République
Dakar
Senegal

Oficina África oriental y meridional
Oficina de las Naciones Unidas en Nairobi
Limuru Rd., Gigiri, Nairobi
Kenya

Oficina Asia y Pacífico
252/1 Vibhavadi Rangsit Road
Latyao, Chatuchak, Bangkok 10900
Tailandia

Oficina Europa y Atlántico septentrional
3 bis, Villa Emile Bergerat
F-92522 Neuilly-Sur-Seine Cedex
Francia

Oficina Norteamérica, Centroamérica y el Caribe
Avenida Presidente Masaryk No. 29
Col. Chapultepec Morales, México
D.F. 11570
México

Oficina Oriente Medio
Complejo del Ministerio de Aviación Civil
Cairo Airport Rd., El Cairo, 11776
Egipto

Oficina Sudamérica
Av. Víctor Andrés Belaúnde No. 147
San Isidro, Lima
Perú

ESTADOS CONTRATANTES

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



ESTADOS CONTRATANTES MIEMBROS DEL CONSEJO

Alemania
Arabia Saudita
Argentina
Australia
Austria
Brasil
Camerún
Canadá
Chile
China
Colombia
Egipto

España
Estados Unidos
Etiopía
Federación de Rusia
Finlandia
Francia
Ghana
Honduras
Hungria
India
Italia
Japón

Líbano
México
Mozambique
Nigeria
Pakistán
Perú
Reino Unido
República de Corea
Santa Lucía
Singapur
Sudáfrica
Túnez



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

©OACI 2008

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

NOTAS

Los apéndices de este informe se encuentran exclusivamente en:

www.icao.int/annualreports

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

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

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

La Organización de Aviación Civil Internacional, creada en 1944 para promover el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en el mundo entero, es un organismo especializado de las Naciones Unidas. Con sede en Montreal, la OACI formula las normas y reglamentos necesarios para el transporte aéreo internacional y constituye un foro para la cooperación en todos los campos de la aviación civil entre sus 190 Estados contratantes.



ÍNDICE

Mensaje del Presidente del Consejo
Sede y Oficinas regionales
Estados contratantes
Estados contratantes miembros del Consejo
Notas

| | |
|---|--|
| El mundo del transporte aéreo en 2007 | 3 |
| Plan de actividades de la OACI | 15 |
| Seguridad operacional | 21 |
| Seguridad de la aviación | 31 |
| Protección del medio ambiente | 39 |
| Eficiencia | 47 |
| Continuidad | 57 |
| Imperio de la ley | 61 |
| Estrategias de apoyo | 67 |
| Programa de cooperación técnica | 75 |
| Estados financieros | 85 |
| Apéndices | www.icao.int/annualreports |



**EL MUNDO
DEL TRANSPORTE AÉREO
EN 2007**



EL MUNDO DEL TRANSPORTE AÉREO EN 2007

1. ACONTECIMIENTOS ECONÓMICOS MUNDIALES Y REGIONALES

La economía mundial mantuvo su ritmo de crecimiento en 2007, a pesar del alza de los precios del petróleo crudo y de los productos refinados, dado que el producto interior bruto (PIB) creció, según los cálculos, a una tasa media anual de 4,9% en términos reales (Figura 1).

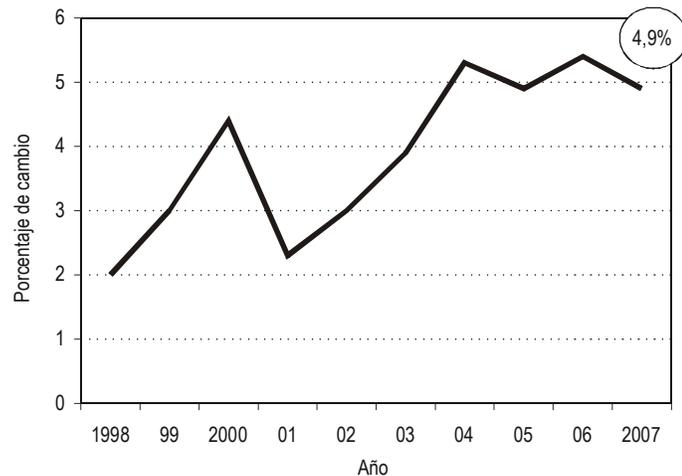


Figura 1. Evolución del PIB mundial (precios constantes)
cambios de año en año, 1998 – 2007

Los países industrializados experimentaron una ligera declinación de las actividades en comparación con 2006, presentando una tasa de crecimiento del PIB de 2,7%. La economía norteamericana registró un crecimiento del 2,2% dado que el consumo privado y las inversiones destinadas a la vivienda continuaron su tendencia descendente en los Estados Unidos. Esto tuvo ciertas repercusiones en la economía canadiense, que sólo creció moderadamente.

El crecimiento de los mercados emergentes y los países en desarrollo siguió siendo fuerte y alcanzó un 7,9%, valor muy superior a la media mundial, aunque con variaciones regionales significativas.

El PIB de África aumentó el 6,2%, beneficiándose los países exportadores de petróleo de un alza pronunciada y continua de los precios del petróleo en tanto que otros se beneficiaron con mejores condiciones de intercambio y políticas nacionales más firmes.

La economía global de la Región Asia/Pacífico mantuvo su ritmo ascendente con un crecimiento del 7,2%. Los países en desarrollo contribuyeron considerablemente para mantener ese ritmo, ya que su PIB medio creció el 9,7%; el PIB

de China y el de la India registraron un crecimiento notable de 11,4% y 9,2%, respectivamente, impulsados por las exportaciones, las inversiones y la demanda interna. Las economías recientemente industrializadas de Asia registraron un crecimiento del PIB de 5,6%. El PIB del Japón aumentó el 2,1%, en tanto que las economías de Australia y de Nueva Zelanda mejoraron considerablemente con un crecimiento de 3,9% y 3,0%, respectivamente.

La Región Europa logró un crecimiento medio del PIB de 3,3%. La zona del euro registró un crecimiento de 3,1%, ligeramente inferior al nivel alcanzado en 2006, reflejando así algunos de los efectos de los problemas financieros mundiales. Las economías de Europa central y oriental crecieron aproximadamente el 5,8%, mientras que el PIB de las economías de la Comunidad de Estados Independientes (CEI) registró un crecimiento medio de 8,5%.

En Latinoamérica y el Caribe el crecimiento económico fue algo más lento, registrando un aumento del 5,6%, debido principalmente a los efectos secundarios de una actividad más lenta en los Estados Unidos y a las restricciones al suministro en varios países exportadores de productos básicos.

Con los beneficios de los elevados precios del petróleo y una firme demanda interna, la economía de la Región Oriente Medio creció el 5,8%, un valor ligeramente superior al crecimiento de 2006.

Se estima que el volumen mundial del comercio de bienes y servicios creció en aproximadamente el 6,8%.

Se calcula que el turismo internacional aumentó el 6%. Según la Organización Mundial del Turismo (OMT) de las Naciones Unidas, cerca de 880 millones de turistas viajaron a países del extranjero, aproximadamente 52 millones más que el año anterior (Figura 2). El crecimiento más alto en las llegadas de turistas se produjo en Oriente Medio y fue de cerca del 13%, seguido de Asia y el Pacífico (10%), África (8,8%), las Américas (5%) y Europa (4%).

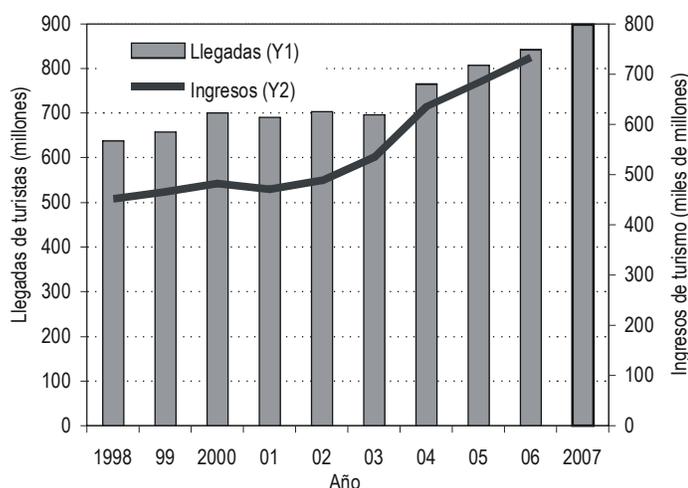


Figura 2. Ingresos y llegadas de turismo internacional
dólares estadounidenses, 1998 – 2007

Reglamentación económica

La liberalización de la reglamentación del transporte aéreo internacional continúa evolucionando en varios niveles. Se calcula que esto afectó a un 30% de pares de países con servicios aéreos de pasajeros sin escala y a casi la mitad de las frecuencias ofrecidas, por medio de acuerdos bilaterales de servicios aéreos de “cielos abiertos” o acuerdos y arreglos regionales liberalizados.

En el plano bilateral, 12 Estados concertaron nueve acuerdos de “cielos abiertos” nuevos, elevando el total a 136 acuerdos en los que participan 91 Estados. En estos acuerdos se prevé pleno acceso a los mercados sin restricciones en cuanto a designaciones, derechos de rutas, capacidad, frecuencias, compartición de códigos y tarifas.

A escala regional, se aplicaban por lo menos 12 acuerdos o arreglos liberalizados, observándose lo siguiente:

- en enero, el Mercado único de la aviación de la Unión Europea (UE) se extendió, de 25 a 27 Estados, con la adición de Bulgaria y Rumania;
- en febrero, la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) liberalizó aún más el Memorando de acuerdo sobre servicios de carga aérea, firmado originalmente en 2002;
- también en febrero, entró en vigor el Acuerdo sobre liberalización del transporte aéreo entre los Estados árabes, inicialmente para cinco Estados de la Liga de los Estados Árabes; y
- en octubre, entró en vigor el Acuerdo de servicios aéreos de las Islas del Pacífico, inicialmente para seis Estados miembros del Foro de las Islas del Pacífico.

La interacción entre las regiones para continuar con la liberalización también aumentó. La UE fue la más activa, y la Comisión Europea llevó a cabo mandatos de negociaciones específicos en nombre de todos los Estados miembros de la UE. En abril, la UE y los Estados Unidos firmaron oficialmente el Acuerdo de transporte aéreo como una primera etapa para la creación de una zona de aviación abierta. Con aplicación provisional a partir de marzo de 2008, el acuerdo reemplazaría todos los acuerdos bilaterales de servicios aéreos vigentes entre los Estados miembros de la UE y los Estados Unidos. En octubre, la Comisión Europea recibió un nuevo mandato para iniciar negociaciones con el Canadá sobre un acuerdo global de aviación.

En el plano multilateral, la Organización Mundial del Comercio (OMC) prosiguió el segundo examen del Anexo sobre los servicios de transporte aéreo del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS). Los debates se concentraron sobre importantes acontecimientos económicos y de reglamentación ocurridos en el sector del transporte aéreo, tales como servicios de transportistas económicos y servicios regulares de pasajeros y carga. Las conversaciones también abarcaron una propuesta para extender el Anexo a fin

de incluir servicios de escala y de explotación de aeropuertos, además de las tres actividades que abarca actualmente – reparación y mantenimiento de aeronaves, venta y comercialización de transporte aéreo, y servicios de sistemas de reserva por computadora (SRC).

La liberación del transporte aéreo también continuó desarrollándose a escala nacional. Por ejemplo, en noviembre el Gobierno del Japón liberalizó el acceso de líneas aéreas extranjeras a 23 aeropuertos regionales a fin de fortalecer la posición del país como vía para el tráfico internacional. Ese mismo mes, Pakistán adoptó una nueva política nacional de aviación para liberalizar aún más el sector del transporte aéreo, incluyendo una política de “cielos abiertos” para las operaciones de carga.

El aumento de las fusiones y la constante expansión de las alianzas, especialmente de las tres agrupaciones mundiales (Star Alliance, oneworld y SkyTeam), continuaron captando la atención de las autoridades encargadas de la reglamentación. En febrero, el Departamento de Transporte (DOT) aprobó la solicitud de inmunidad antimonopolio para un acuerdo de alianza entre nueve líneas aéreas de Star Alliance. En octubre, la Comisión Europea publicó los compromisos presentados por ocho líneas aéreas de SkyTeam, una condición para obtener la aprobación para su acuerdo de alianza.

Paralelamente a la progresiva liberalización de la reglamentación del transporte aéreo, la protección y el mejoramiento de los derechos de los pasajeros de líneas aéreas adquirieron mayor importancia. En abril, la Comisión Europea reforzó los procedimientos para hacer cumplir su reglamentación sobre la denegación de embarque y la cancelación o el retraso prolongado de los vuelos. En noviembre, el DOT de los Estados Unidos anunció nuevas propuestas de normas para la protección de los pasajeros de líneas aéreas, incluido el requisito de que las líneas aéreas adopten planes de contingencia para los retrasos prolongados y los incorporen en sus contratos de transporte.

Algunos Estados establecieron nuevas líneas aéreas nacionales, a menudo en sociedad con inversores extranjeros, para remplazar a las que eran propiedad del Estado y estaban agobiadas por las deudas. Por ejemplo, después de la liquidación de Air Mauritanie en octubre, se constituyó Mauritanie Airways como una empresa conjunta del Gobierno de Mauritania, intereses privados nacionales y Tunisair.

LÍNEAS AÉREAS

Servicios regulares

Tráfico total

El tráfico regular total transportado por las líneas aéreas de los 190 Estados contratantes de la OACI ascendió a aproximadamente 2 260 millones de pasajeros y 41 millones de toneladas de carga. El total general de toneladas-kilómetros de pasajeros, carga y correo experimentó un aumento del 5,5% en

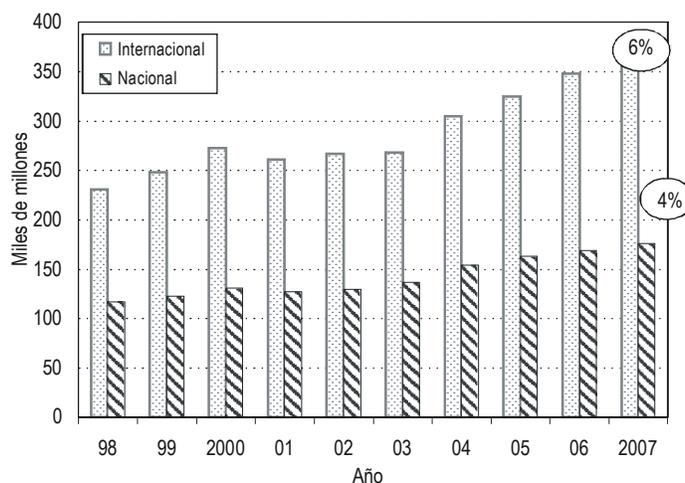


Figura 3. Tráfico regular
toneladas-kilómetros efectuadas, 1998 – 2007

comparación con 2006 y el total internacional de toneladas-kilómetros registró un aumento del 6,1% (véase el Apéndice 1*, Tablas 1 y 2). En la Figura 3 se muestra la tendencia de 1998 a 2007.

El crecimiento del tráfico de pasajeros en general excedió la capacidad de asientos ofrecidos. Como resultado, el coeficiente medio de ocupación-pasajeros sobre el total de servicios regulares (interiores e internacionales) ascendió alrededor de 77%, en comparación con 76% en 2006. Sin embargo, el coeficiente ocupación-peso se mantuvo sin cambios en 63% debido a variaciones en la combinación de carga de pago ofrecida por las líneas aéreas y, en cierta medida, la menor utilización de la capacidad de carga disponible.

En términos de volumen total del tráfico (pasajeros, carga y correo) desglosado por región, las líneas aéreas norteamericanas transportaron el 31%, las de Asia y el Pacífico transportaron el 30%, las europeas el 27%, las del Oriente Medio el 6%, las latinoamericanas y del Caribe el 4% y las africanas el 2% (véase el Apéndice 1, Tabla 4).

Con respecto a cada país, los datos indican que aproximadamente el 41% del volumen total del tráfico de pasajeros, carga y correo correspondió a las líneas aéreas de los Estados Unidos, China (excluyendo las regiones administrativas especiales de Hong Kong y Macao) y Alemania, con totales de aproximadamente 29%, 7% y 5%, respectivamente. En los servicios internacionales, un 29% de todo el tráfico lo transportaron las líneas aéreas de los Estados Unidos, Alemania y el Reino Unido, aproximadamente 15%, 8% y 6%, respectivamente.

* Los apéndices de este informe pueden obtenerse exclusivamente en el sitio www.icao.int/annualreports.

Tráfico internacional de pasajeros

En 2007, el crecimiento del tráfico internacional de pasajeros continuó firme en todas las regiones, manteniéndose a los niveles de 2006, de 7,6%. El desglose en términos de porcentaje del tráfico total transportado y del crecimiento de los transportistas es el siguiente: Europa, 40 y 7,5; Asia/Pacífico, 27 y 5,7; Norteamérica, 17 y 5,7; Oriente Medio, 8 y casi 18; América Latina y África, 7, y 8,8 (América Latina) y 7,4 (África).

Tráfico interior de pasajeros

A escala nacional, los transportistas norteamericanos, que representan casi el 59% del tráfico interior mundial, registraron un crecimiento del 3,3%. Este es un crecimiento importante sobre una base amplia considerando que dichos transportistas habían logrado un crecimiento de solamente el 0,6% en 2006. Los transportistas de Asia/Pacífico alcanzaron aproximadamente el 26% del tráfico interior con un firme crecimiento del 12%, sobre el 12,4% en 2006. En cuanto a los transportistas europeos, que transportaron el 8% del tráfico interior mundial, el crecimiento del mismo se detuvo en los niveles de 2006, mientras que los transportistas latinoamericanos, que transportan aproximadamente el 4% del tráfico mundial, lograron un crecimiento de cerca del 9%.

Tráfico total de carga

El tráfico total de carga registró un crecimiento de aproximadamente el 4,7% en comparación con 2006. Las toneladas de carga transportadas en todo el mundo en los servicios regulares aumentaron a aproximadamente 41 millones de toneladas, en comparación con 40 millones de toneladas en 2006, mientras el ritmo de crecimiento disminuyó de 5,8% a aproximadamente 4,4%.

La declinación en el crecimiento del tráfico de carga puede ser el resultado de una economía más lenta en los Estados Unidos, donde se temía una recesión. A pesar de ese contexto económico, el crecimiento del tráfico de pasajeros continuó siendo elevado en todas las regiones, especialmente en los Estados Unidos.

Panorama del tráfico en 2008

Mirando hacia el futuro, la probabilidad de que el crecimiento siga siendo elevado en 2008 dependerá a escala microeconómica de la forma en que las líneas aéreas manejen las alzas en el precio del combustible. Los recargos por combustible impuestos por las líneas aéreas encarecerán los viajes y esto puede repercutir en la demanda. El contexto de recesión en los Estados Unidos y la repercusión adversa en la liquidez producida por la crisis de las hipotecas de alto riesgo podrían extenderse a otras regiones, especialmente a las economías emergentes de Asia, lo que repercutiría de manera perjudicial en el crecimiento.

Servicios comerciales no regulares

Se calcula que, en 2007, el total de pasajeros-kilómetros efectuados por los servicios internacionales no regulares disminuyó en un 3%, en comparación con 2006, y que la parte de servicios no regulares del total del tráfico internacional de pasajeros disminuyó en un punto porcentual, a aproximadamente el 9% (Figura 4 y Apéndice 1, Tabla 5). El tráfico de pasajeros de los servicios interiores no regulares representa un 8% del total del tráfico de pasajeros de los servicios no regulares y aproximadamente 1% del total del tráfico de pasajeros de los servicios interiores de todo el mundo.

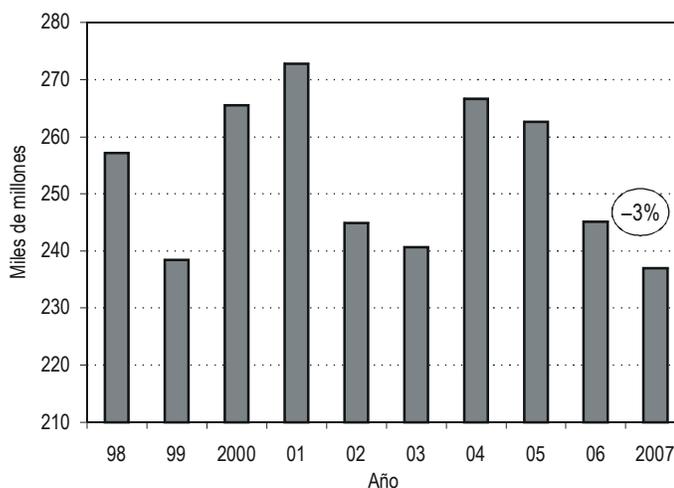


Figura 4. Tráfico internacional no regular
pasajeros-kilómetros efectuados, 1998 – 2007

Accidentes de aviación

Los accidentes de aviación mencionados más adelante no incluyen los causados por actos de interferencia ilícita.

Tráfico regular

La información preliminar sobre los accidentes de aviación en que perecieron pasajeros indica que en el mundo entero se produjeron 11 accidentes en los vuelos regulares de aeronaves de masa máxima certificada de despegue superior a 2 250 kg, en los que murieron 587 pasajeros. En comparación, en 2006 se produjeron 12 accidentes en los que perecieron 751 pasajeros (véase el Apéndice 1, Tabla 6). El aumento del tráfico entre 2006 y 2007 y la disminución del número de pasajeros que murieron en ese período significó una disminución del número de pasajeros muertos por cada 100 millones de pasajeros-kilómetros, de 0,019 a 0,014. El número de accidentes mortales por cada 100 millones de kilómetros recorridos se redujo respecto de los niveles de 2006, de 0,038 a 0,033, y el número de accidentes mortales por cada 100 000 aterrizajes disminuyó a 0,042 de 0,047 en 2006 (Figura 5).

En los servicios regulares de pasajeros, los índices de seguridad operacional varían considerablemente según los distintos tipos de aeronaves. Por ejemplo, en los vuelos de turboreactores, que representan más del 98% del volumen total del tráfico regular en términos de pasajeros-kilómetros realizados, se produjeron 9 accidentes con un total de 567 pasajeros muertos; en los vuelos de aeronaves de turbohélice y motores de émbolo, que constituyen un poco menos del 2% del tráfico regular, se produjeron dos accidentes con un total de 20 pasajeros muertos. Por lo tanto, el índice de víctimas en el caso de los vuelos de turboreactores fue muy inferior al de los aviones con motores de hélice.

Tráfico comercial no regular

Los servicios comerciales no regulares incluyen tanto los vuelos no regulares de las líneas aéreas regulares como los vuelos de los transportistas comerciales no regulares. Los datos de que dispone la OACI sobre la seguridad operacional de los vuelos no regulares de pasajeros indican que se produjeron 14 accidentes en los que perecieron pasajeros, en aeronaves de una masa máxima certificada de despegue superior a 2 250 kg, en comparación con 17 accidentes en 2006. Estos accidentes causaron la muerte de 85 pasajeros, en comparación con 91 en 2006.

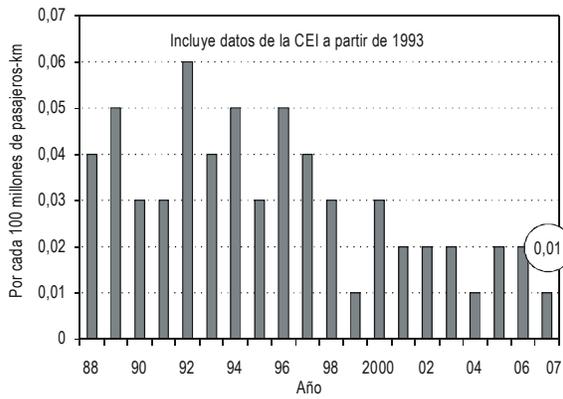
En los vuelos no regulares realizados con aeronaves de una masa máxima certificada de despegue superior a 9 000 kg, tanto de líneas aéreas regulares como no regulares, se produjeron ocho accidentes en los que perecieron 77 pasajeros.

ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

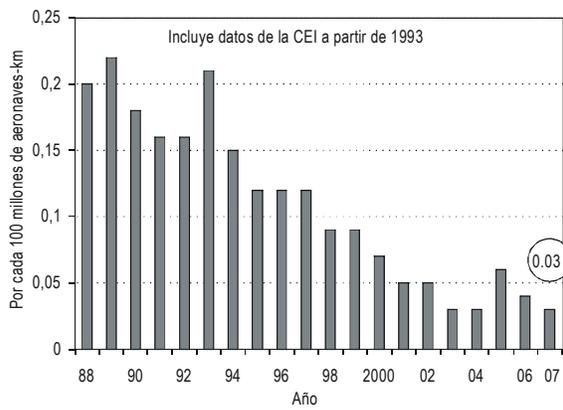
En el curso del año, se registraron 22 actos de interferencia ilícita. De ellos, cuatro fueron apoderamientos ilícitos, dos intentos de apoderamientos ilícitos, dos ataques a las instalaciones, tres intentos de ataque a las instalaciones y 11 otros actos de interferencia ilícita (véase el Apéndice 1, Tabla 7). Estos actos se incluyen en las estadísticas anuales para ayudar al análisis de tendencias y acontecimientos (Figura 6).

AEROPUERTOS

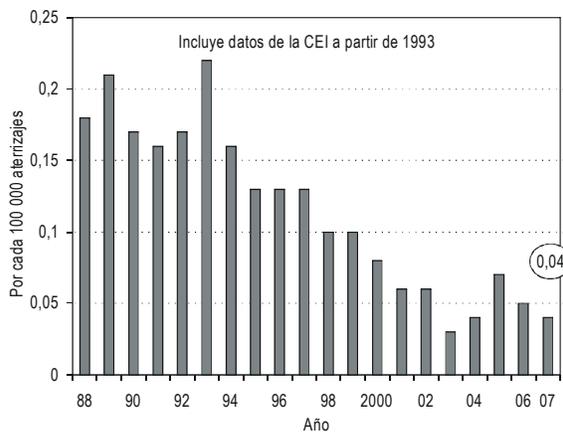
El aumento del tráfico de pasajeros en 2007 fue ligeramente superior (entre 5% y 6%) al de 2006, debido principalmente al aumento de la actividad internacional. El tráfico de carga registró un crecimiento aún más elevado. Como consecuencia, mejoraron los resultados financieros de los aeropuertos en general y se preveía que las ganancias netas de las 100 empresas aeroportuarias principales, que en promedio fueron de 11,4% en 2006 y 10,4% en 2005, aumentaría aún más en 2007, según el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI). ACI informó también sobre un nivel extraordinario de inversiones, de \$42 800 millones para capacidad nueva o ampliada, a fin de hacer frente a la duplicación de la demanda del tráfico de pasajeros que se prevé para los próximos 20 años.



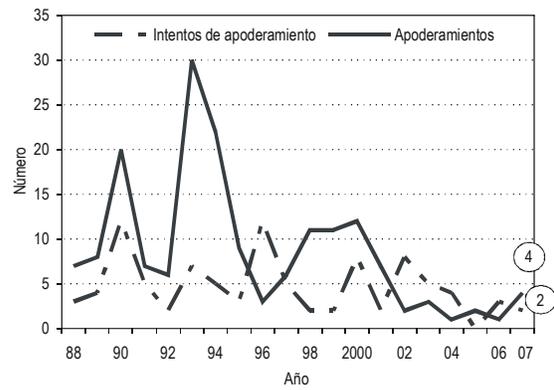
Número de pasajeros muertos por cada 100 millones de pasajeros-km en servicios regulares



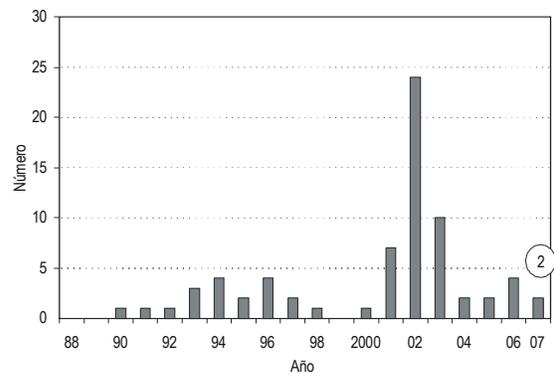
Número de accidentes mortales por cada 100 millones de aeronaves-km en servicios regulares



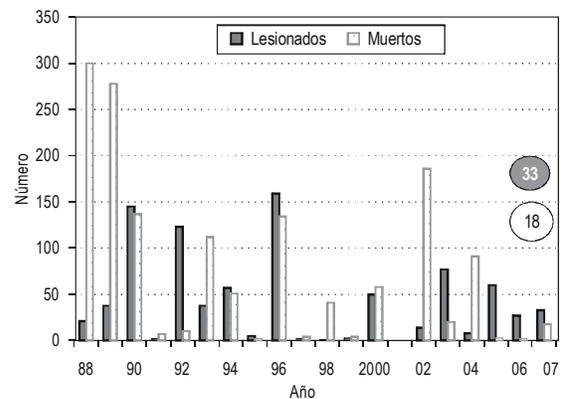
Número de accidentes mortales por cada 100 000 aterrizajes en servicios regulares



Apoderamientos ilícitos



Ataques a las instalaciones



Número de muertos o lesionados

*En 2001: 3 271 lesionados y 3 525 muertos.

Figura 5. Estadísticas de accidentes de aeronaves 1988 – 2007

Figura 6. Estadísticas de seguridad de la aviación 1988 – 2007



La privatización de aeropuertos fue más lenta en 2007, registrándose pocas transacciones. La mayoría de los explotadores de aeropuertos concentraron sus actividades en los bienes y actividades existentes en vez de continuar la expansión con nuevas adquisiciones. Las perspectivas de nuevas transacciones en los próximos años son muy buenas; por ejemplo en Europa, donde la privatización hasta el momento sólo ha afectado a un pequeño porcentaje de aeropuertos.

SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Según un estudio realizado por la OACI sobre la situación financiera de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), la situación continuó mejorando gracias al crecimiento sostenido del tráfico. La mayoría de los ANSP obtuvieron ganancias. En todo el mundo, las partes interesadas se concentraron en la situación financiera de los servicios de navegación aérea, ayudadas por los debates en el Simposio mundial sobre la eficacia del sistema de navegación aérea organizado por la OACI en marzo.

En Europa, el cielo único europeo (SES), el Programa de investigación ATM en el marco del cielo único europeo (SESAR) y las iniciativas de bloques de espacio aéreo funcionales (FAB) progresaban. En marzo, la Comisión Europea publicó un informe de mediano plazo sobre la situación de la creación de los FAB, confirmando que estos bloques debían basarse en requisitos operacionales – en particular, corrientes de tráfico – en vez de basarse en las fronteras nacionales existentes. En julio, el grupo de alto nivel de la Comisión Europea sobre el futuro marco de reglamentación de la aviación publicó un informe que contenía una hoja de ruta con medidas concretas sobre cómo aumentar el rendimiento del sistema de gestión del tránsito aéreo. El informe recomendaba una reglamentación firme sobre el rendimiento, donde las fuerzas del mercado fallan, y cambios en las estructuras de gobernanza a fin de cerrar la brecha entre la toma de decisiones y la financiación.

En los Estados Unidos, continuó la reestructuración del Servicio de organización del tránsito aéreo (ATO), parte de la Administración Federal de Aviación (FAA). La FAA está transformando el control del tránsito aéreo para pasar de un sistema de radares basado en tierra a un sistema basado en satélites por medio del plan nacional integrado del sistema de transporte aéreo Next Generation (NextGen) La planificación e implantación del NextGen se está llevando a cabo mediante una asociación del sector público con el sector privado compuesta de representantes de varios departamentos de la administración de los Estados Unidos y expertos en aviación del sector privado.

PLAN DE ACTIVIDADES DE LA OACI



PLAN DE ACTIVIDADES DE LA OACI

Llegar a ser una Organización basada en la actuación y orientada a los resultados

Durante 2007 se realizó un progreso importante para transformar a la OACI en una Organización basada en la actuación y orientada a los resultados, en armonía con el Plan de actividades de la Organización. Las mejoras más importantes se destacan en este Informe anual que, en su formato más accesible y con enlaces al sitio web de la OACI, constituye una ilustración gráfica de este nuevo modo de llevar a cabo las actividades.

Respondiendo a las conclusiones del 36º período de sesiones de la Asamblea de la OACI y para facilitar la transición a la planificación y la presupuestación basadas en los resultados, el Consejo examinó en noviembre el Plan de actividades para el trienio siguiente (2008-2010) en apoyo de la consecución de los Objetivos estratégicos. La tarea suponía identificar y poner en práctica otras formas y otros medios de continuar aumentando la eficiencia de la OACI como un proceso continuo en toda la Organización.

Origen del Plan de actividades

En 2004, el Consejo aprobó una declaración refundida de la visión y misión de la Organización: La OACI trabaja para lograr su visión de desarrollo seguro, protegido y sostenible de la aviación civil mediante la cooperación de sus Estados contratantes. Para realizar la visión, se establecieron seis objetivos estratégicos para el período 2005-2010:

- Seguridad operacional – Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial
- Seguridad de la aviación – Mejorar la protección de la aviación civil mundial
- Protección del medio ambiente – Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente
- Eficiencia – Mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación
- Continuidad – Mantener la continuidad de las operaciones de la aviación
- Imperio de la ley – Reforzar la legislación que rige la aviación civil internacional

Estos objetivos reflejan la situación, la función y las responsabilidades de la OACI como:

- Líder en la elaboración y promoción de normas y métodos recomendados (SARPS) y en la auditoría de su cumplimiento;

- institución que facilita y asiste a sus Estados contratantes en la aplicación de los SARPS, los planes de navegación aérea y las políticas de la OACI;
- promotora de políticas mundiales de transporte aéreo para un sistema eficiente de aviación civil internacional;
- foro máximo para el manejo de crisis en la aviación civil internacional;
- órgano que se encarga del desarrollo y la difusión del derecho aeronáutico internacional y de la solución de controversias en la aviación civil internacional; e
- institución central para gobernanza mundial en la aviación civil.

Estos objetivos también constituyen la base de la posición estratégica de la Organización como:

- la impulsora mundial de los sistemas de gestión de la seguridad operacional diseñados para lograr resultados mensurables en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación;
- la promotora y coordinadora de medidas de seguridad de la aviación basadas en el rendimiento entre los Estados;
- la organización internacional líder que apunta a la adopción de medidas unificadas y coordinadas para reducir el efecto perjudicial de la aviación en el medio ambiente; y
- la impulsora principal de la implantación de sistemas mundiales armonizados de gestión del tránsito aéreo y el mejoramiento de la eficiencia basada en el rendimiento



Del concepto a la acción

El Plan de actividades traduce los Objetivos estratégicos en planes de acción y establece un nexo entre las actividades planificadas, los costos de organización y la evaluación del rendimiento. Una dimensión vital de este enfoque consiste en

la integración de los programas y las actividades de las direcciones y las oficinas regionales para una asignación óptima de los recursos basada en las prioridades convenidas.

Los Objetivos estratégicos, junto con el presupuesto correspondiente, constituyen la base de un marco de presentación de informes que unifica estrategias, actividades, fondos, recursos y calendarios en un medio coherente y eficaz para el seguimiento y evaluación de los resultados. Comprometiendo al personal en todos los niveles del proceso para mejorar el rendimiento, destacando las responsabilidades, haciendo que los jefes y supervisores rindan cuentas de su actuación, y midiendo, siguiendo y evaluando periódicamente los resultados, la Organización reforzará la rendición de cuentas, demostrará la optimización de los recursos y mejorará el rendimiento general a nivel de estrategias y operaciones.

Pasar del concepto a la acción y los resultados supone también un conjunto de estrategias de implantación y apoyo y el éxito del Programa de cooperación técnica, que tiene una larga trayectoria de apoyar a los Estados contratantes en la aplicación de los reglamentos, procedimientos y políticas de la OACI.

SEGURIDAD OPERACIONAL



OBJETIVO ESTRATÉGICO A

Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial mediante las siguientes medidas:

Identificar y vigilar los tipos actuales de riesgos de seguridad operacional para la aviación civil y elaborar e implantar una respuesta mundial eficaz y pertinente para los riesgos emergentes.

Asegurar la aplicación oportuna de las disposiciones de la OACI vigilando continuamente los progresos realizados por los Estados en materia de cumplimiento.

Realizar auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional de la aviación para identificar las deficiencias y alentar su resolución por parte de los Estados.

Preparar planes correctivos mundiales que apunten a las causas originarias de las deficiencias.

Ayudar a los Estados a resolver las deficiencias mediante planes correctivos regionales y la creación de organizaciones de vigilancia de la seguridad operacional a nivel regional o subregional.

Alentar el intercambio de información entre los Estados para promover la confianza mutua en el nivel de seguridad operacional de la aviación entre los Estados y acelerar la mejora de la vigilancia de la seguridad operacional.

Promover la resolución oportuna de los problemas críticos para la seguridad operacional observados por los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG).

Apoyar la aplicación de sistemas de gestión de la seguridad operacional en todas las disciplinas relacionadas con la seguridad operacional en todos los Estados.

Ayudar a los Estados a mejorar la seguridad operacional mediante programas de cooperación técnica y señalando las necesidades críticas a la atención de donantes y organizaciones financieras.

SEGURIDAD OPERACIONAL

Actualmente se reconoce ampliamente que el enfoque tradicional de reacción para mejorar la seguridad operacional ya no es apropiado ni suficiente y que es necesario pasar a un régimen de seguridad operacional preventivo y predictivo basado en el riesgo. Si bien el cumplimiento de las normas y los métodos recomendados (SARPS) continúa siendo la piedra angular de la seguridad operacional de la aviación civil internacional, el cumplimiento estricto de los reglamentos y los procedimientos prescritos debe ir acompañado de una amplia implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS). Estos dos campos fueron objeto de gran actividad en 2007.

Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)

El fin del USOAP es evaluar la capacidad de un Estado para llevar a cabo una vigilancia efectiva de su propio sistema de aviación civil. Las auditorías permiten detectar las deficiencias en las funciones de vigilancia de la seguridad operacional, mientras que los planes de medidas correctivas basados en los resultados de las auditorías conducen a un mayor cumplimiento de los SARPS — y, en definitiva, a una mayor seguridad operacional.

El programa obligatorio se basa en principios estrictos: soberanía, universalidad, transparencia y divulgación, oportunidad, ámbito universal, enfoque sistemático, con uniformidad y objetividad, equidad y calidad (Figura 7).

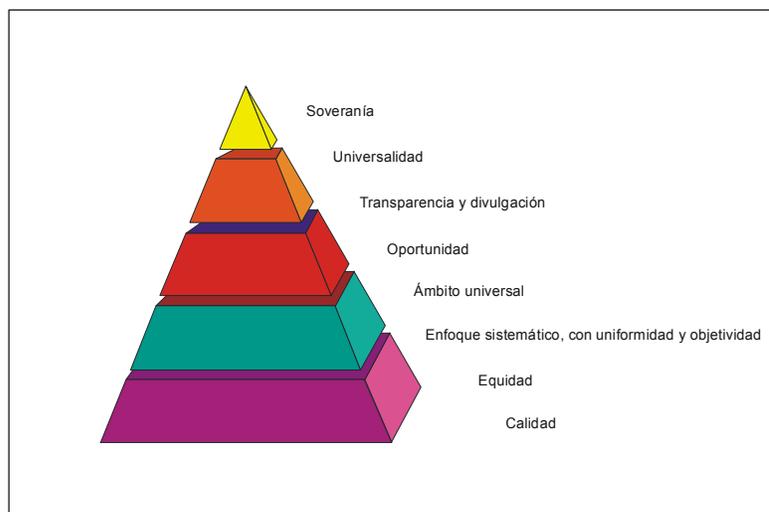


Figura 7. Principios del USOAP

Durante 2007, 43 Estados contratantes fueron auditados en el marco del enfoque sistémico global (CSA) que entró en vigor en 2005. El mandato ampliado del USOAP abarca las disposiciones relacionadas con la seguridad operacional que contienen todos los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional relacionados con la seguridad operacional. Licencias al personal, operación de aeronaves y aeronavegabilidad, servicios de tránsito aéreo, aeródromos, e investigación de accidentes e incidentes de aviación constituyen los elementos básicos de las auditorías que, junto con la legislación y organización de la aviación nacional proporcionan un cuadro completo del sistema de aviación civil de un Estado.

Para fines de 2007, la OACI había completado 78 auditorías CSA como parte de su ciclo actual de auditorías, de seis años, que termina en 2010. Entre las primeras auditorías había una organización internacional, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA).

La preparación de una auditoría CSA supone un proceso que requiere que los Estados lleven a cabo un examen crítico de sus respectivos sistemas de vigilancia de la seguridad operacional y que, por sí mismo, fomenta la seguridad operacional. Con el apoyo logístico activo de la OACI, cada Estado tiene una oportunidad única de examinar y revisar su estructura, legislación, procesos de reglamentación y procedimientos de aviación civil, y el cumplimiento efectivo de las normas relacionadas con la seguridad operacional de la aviación. Todos los Estados auditados hasta el momento han aprovechado esta oportunidad y han recibido un apoyo notable de sus respectivos gobiernos. Si bien la fase de la auditoría realizada en los Estados permite que éstos obtengan una evaluación amplia, documentada y tangible del Estado de aplicación de las normas de aviación que repercuten en la seguridad operacional de la aviación, la fase postauditoría y la preparación de un plan de medidas correctivas para remediar las deficiencias detectadas en la auditoría echan las bases para futuras operaciones seguras y eficientes.

El éxito de la implantación y evolución del USOAP llevó a que, en septiembre de 2007, la Asamblea encomendara a la OACI que examinara, entre las diversas opciones que podrían considerarse, si era factible un nuevo enfoque basado en el concepto de supervisión continua, para aplicarlo en 2010, al final del ciclo de auditorías en curso. En 2010, se presentará al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea de la OACI un informe sobre la iniciación de dicho enfoque en 2011, basándose en el análisis de resultados de auditoría empleando herramientas que compilan y mantienen al día la información relacionada con la seguridad operacional.

Durante 2007, la OACI publicó su primer análisis anual de los resultados de las auditorías del USOAP, que abarca un período de dos años terminado en mayo de 2007 y proporciona una gran variedad de información obtenida a partir de las 53 auditorías CSA. El análisis inicial, que presenta un panorama de las preocupaciones relacionadas con la seguridad operacional a escala nacional, regional y mundial, se distribuyó durante la Asamblea a centenares de delegados; los futuros informes tendrán una difusión más amplia. La Figura 8,

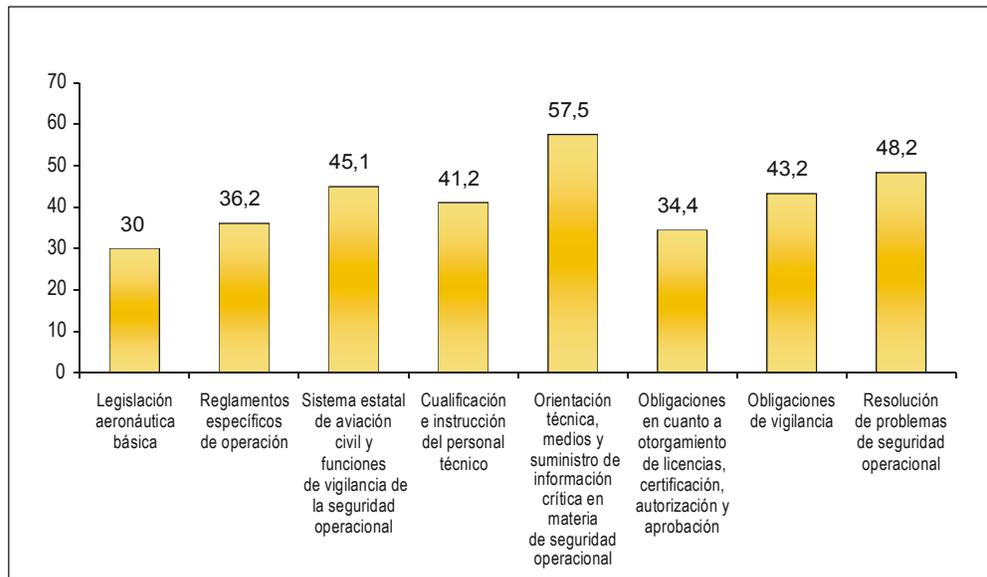


Figura 8. Falta de implantación real de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional (%)

tomada del informe USOAP de 2007, destaca la falta de una aplicación efectiva de los ocho elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional en todo el mundo.

Con la adopción en 2006 de una estrategia mundial para la seguridad operacional basada en la plena transparencia y la información sobre seguridad operacional compartida, la divulgación de los datos de seguridad operacional ha llegado a ser una práctica corriente. Para fines de 2007, 127 Estados contratantes habían consentido en permitir a la OACI que revelara el informe de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional completo o un resumen del mismo en el sitio web público de la Organización, con el 23 de marzo de 2008 como plazo para que todos los Estados lo hicieran. Esta apertura puede alentar a los Estados a corregir con más rapidez las carencias pendientes y ayudar a los posibles donantes a identificar a quienes necesiten recursos financieros o humanos para corregir las deficiencias.

También se ha elaborado un mecanismo similar para corregir importantes aspectos de seguridad operacional identificados mediante el USOAP. La OACI estableció a fines de 2006 la Junta de examen de los resultados de las auditorías (ARRB), de la Secretaría, como parte de una estrategia general coordinada para trabajar con los Estados que presentan importantes deficiencias respecto al cumplimiento de los SARPS o que no participan plenamente en los procesos de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional y de seguridad de la aviación.

Durante 2007, la OACI continuó promoviendo el conocimiento del enfoque sistémico global para las auditorías mediante seminarios teóricos y prácticos

regionales que, entre otras cosas, sirven para fomentar el intercambio de información obtenida con el USOAP. La OACI también continuó capacitando auditores, habiéndose realizado un curso en junio. Durante el año, el USOAP envió a 65 auditores; además del personal de la Sede de la OACI y de las siete oficinas regionales, varios Estados ayudaron a la OACI mediante expertos adscritos al Programa.

Sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS)

Un reto fundamental que la OACI encara en esta materia es la falta básica de conocimientos y experiencia en muchos Estados así como entre las partes interesadas. Durante 2007, la Organización realizó cursos SMS en las siete regiones administrativas, 46 en las diversas instituciones, y 14 cursos regionales, además de tres cursos del COSCAP (Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad). Como resultado, en total recibieron instrucción 2065 participantes de los siguientes Estados: Antillas Neerlandesas (Curaçao), Arabia Saudita, Argentina, Aruba, Bolivia, Brasil, Cabo Verde, Chile, China (Hong Kong), Colombia, Costa Rica, Cuba, Dinamarca, Ecuador, El Salvador, Emiratos Árabes Unidos, España, Estados Unidos, Francia, Grecia, India, Islandia, Italia, Jordania, México, Nepal, Países Bajos (en nombre de los Estados ABIS), Panamá, Paraguay, Perú, Polonia, Portugal, República de Corea, República Dominicana, Reino Unido, Serbia, Sri Lanka, Suriname, Túnez y Ucrania.

También se realizaron cuatro seminarios prácticos SMS de un día para miembros del personal de administración superior en España, Italia, México y Malasia; el primer seminario práctico SMS de implantación regional se celebró en la Oficina regional de Lima, al que asistieron 40 participantes de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Paraguay, Perú y Uruguay.

Todas las Oficinas regionales de la OACI apoyaron la implantación de los SMS ofreciendo varios cursos de la OACI para formación de instructores en SMS.

Si bien la capacitación se llevó a cabo en todo el mundo, el trabajo intensivo se realizó en la Sede de la OACI para la armonización de las disposiciones relacionadas con los SMS y los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, un proceso que en realidad se inició en 2005. Se presentó una propuesta para la elaboración de disposiciones armonizadas en los Anexos 1, 6, 8, 11, 13 y 14 centrada en la introducción de dos marcos, uno para ejecución y mantenimiento de un programa estatal de seguridad operacional y el otro para implantación y mantenimiento de un SMS de un proveedor de servicios. Estos cambios se presentarán al Consejo para su adopción.

Plan global para la seguridad operacional de la aviación

Otro elemento indispensable para fortalecer la seguridad operacional en todo el mundo es la revitalización del Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP). El GASP se formuló originalmente en 1997 a fin de

proporcionar una visión general para la seguridad operacional de la aviación. En 2007, el Plan se amplió para incorporar la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial, elaborada por las empresas del sector en cooperación de la OACI. El objetivo primordial es reducir el riesgo de accidentes proporcionando un marco de referencia común para todos los interesados. Esto facilita un enfoque preventivo de la seguridad operacional de la aviación y ayuda a coordinar y orientar mejor las políticas e iniciativas en todo el mundo. El nuevo plan es pertinente tanto para la OACI como para todas las partes que actúan en la reglamentación y en la industria.

El 36º período de sesiones de la Asamblea reconoció la importancia estratégica del GASP en septiembre. La Resolución A36-7 – *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la eficiencia* subraya la necesidad de implantar y mantener vigente el GASP en cooperación y coordinación con todos los interesados. Dicha Resolución establece el Plan como una plataforma universal para la elaboración y ejecución de los planes de implantación regionales, subregionales y nacionales. A escala de la OACI, el GASP provee la metodología y la concentración necesarias para la consecución del objetivo estratégico de la OACI respecto a la seguridad operacional y se usa para establecer el orden de prioridades y planificar las iniciativas relacionadas con la seguridad operacional, además de medir sus repercusiones.

Se espera que varias otras iniciativas, combinadas, redunden en mejoras en el nivel general de seguridad operacional.

Investigación de accidentes e incidentes

Disponer de datos sobre la seguridad operacional es importante para las actividades de la OACI relacionadas con esta materia. La investigación eficaz de los accidentes e incidentes es una fuente vital de dicha información y, por lo tanto, en 2007 se convino que del 13 al 18 de octubre de 2008 se celebraría en Montreal una Reunión departamental sobre investigación y prevención de accidentes (AIG), en relación con el tema “Desarrollo de investigaciones encaminadas a mejorar la seguridad operacional a escala mundial”.

Notificación de datos sobre accidentes e incidentes

Del mismo modo, el sistema de notificación de datos sobre accidentes/incidentes (ADREP) y el Centro Europeo de Coordinación de Sistemas de Informes de Accidentes de Aviación (ECCAIRS) son mecanismos fundamentales para la compilación de datos sobre la seguridad operacional. A fin de ayudar a los Estados a establecer una base de datos sobre seguridad operacional para un análisis más eficaz de la información y un modo mejor de compartir los datos de seguridad operacional entre los Estados y con la OACI, la Organización realizó tres cursos de instrucción ADREP/ECCAIRS en Costa Rica, México y Jamaica, a los que en total asistieron 89 participantes. La OACI coordinó un cuarto curso ADREP/ECCAIRS en Dakar, al que asistieron 25 participantes.

Aviso de ciclones tropicales y cenizas volcánicas

Proveer información para evitar fenómenos peligrosos es indispensable para las operaciones seguras de las aeronaves. En 2007, por medio de la Enmienda 74 del Anexo 3 se introdujeron mejoras en la aplicación de avisos de ciclones tropicales y cenizas volcánicas.

Sistemas de vehículos aéreos no tripulados (UAS)

El tema de los sistemas de vehículos aéreos no tripulados (UAS) ocupa cada vez más el pensamiento de la comunidad mundial de la aviación y, en 2007, se aprobó la creación del Grupo de estudio sobre sistemas de a bordo de vehículos aéreos no tripulados (UASSG). El UASSG prestará asistencia a la Secretaría para coordinar la elaboración de SARPS, procedimientos y textos de orientación de la OACI para sistemas de a bordo de vehículos aéreos no tripulados a fin de apoyar la integración sin riesgos, segura y eficiente de los UAS en un espacio aéreo no segregado y los aeródromos.

Iniciativas regionales

Se llegó a un Acuerdo para la implantación de un mecanismo de orientación de nivel de vuelo (FLOS) acorde con las normas de la OACI en la zona del Pacífico occidental y el mar de China meridional durante 2008.

Los Estados y organismos que proporcionan servicios de supervisión de la seguridad operacional en el espacio aéreo para la Región Asia/Pacífico continuarían absorbiendo el costo de proporcionar dichos servicios, evitándose así la necesidad de hacer arreglos regionales para financiarlos.

Se elaboró e implantó en las Regiones Europa, Asia/Pacífico y Oriente Medio una base de datos regional de notificación de deficiencias en la navegación aérea.

El apoyo para la certificación de aeródromos continuó; como resultado, se certificaron 13 aeródromos internacionales y está en curso la certificación de otros 22 aeródromos internacionales de diversas regiones.

Continuaron las medidas de seguimiento para la eliminación de deficiencias en la navegación aérea, principalmente con respecto al peligro aviario y a la planificación para situaciones de emergencia.

Se implantó la Base de datos regional para la notificación electrónica de accidentes/incidentes (ECCAIRS) como un medio para clasificar la información sobre accidentes/incidentes en las taxonomías ADREP de la OACI.

Se promovió el establecimiento de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional en los cinco Estados de la Comunidad de África Oriental.

Las actividades de la iniciativa europea de estrategia de seguridad operacional (ESSI) tuvieron apoyo para identificar y mitigar las amenazas más urgentes para la seguridad operacional de la aviación en Europa.

La OACI aportó su contribución a las actividades legislativas de las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA) para lograr el grado más elevado posible de cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) aplicables de la OACI.

Los requisitos normativos de seguridad operacional de EUROCONTROL (ESSAR), traducidos al ruso, ahora están disponibles como texto de orientación en la parte oriental de la Región Europa de la OACI.

Se elaboraron varias herramientas para ayudar a implantar oportunamente los requisitos de competencia lingüística de la OACI.

Proyectos y actividades de cooperación técnica

Los proyectos de cooperación técnica, 51 nacionales y 10 regionales, contribuyeron a mejorar la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo.

También se obtuvo apoyo con la contratación de 76 expertos internacionales que proporcionaron asistencia a las administraciones nacionales de aviación civil en una amplia gama de disciplinas, tales como investigación y prevención de accidentes, certificación de la aeronavegabilidad, operaciones de vuelo, licencias al personal, sistemas de gestión de la seguridad operacional, certificación de aeródromos, salvamento y extinción de incendios, y desarrollo de recursos humanos.

De igual importancia es la formación de expertos locales. El Programa de becas de la OACI proporcionó capacitación para 170 nacionales, principalmente en los campos de investigación y prevención de accidentes, mantenimiento de aeronaves y aeronavegabilidad, operaciones de vuelo, formación de inspectores (licencias al personal, operaciones de vuelo y aeronavegabilidad), sistemas de gestión de la seguridad operacional, mercancías peligrosas, medicina aeronáutica e instrucción en simuladores de vuelo. Además, más de 1 300 personas recibieron instrucción en sus respectivos países, impartida por expertos de la OACI en uno o más de los campos mencionados antes, mediante seminarios teóricos y prácticos auspiciados por proyectos regionales de cooperación técnica.

La instrucción que asegura el uso correcto de nuevos equipos es otra dimensión del fortalecimiento de los recursos humanos. La OACI participó en compras importantes de equipo de iluminación de aeropuertos y equipo auxiliar, como generadores eléctricos, y también vehículos de salvamento y extinción de incendios, laboratorios de idiomas y otros equipos para la instrucción. El proceso de adquisición de estos elementos incluía instrucción para 92 nacionales de varios países.

La Dirección de cooperación técnica actualmente ejecuta 10 proyectos COSCAP con la participación de 82 Estados de las Regiones Asia/Pacífico, Europa, Oriente Medio, África y las Américas. El objetivo de COSCAP es aumentar las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados participantes, facilitar un enfoque coordinado para compartir conocimientos técnicos y proporcionar instrucción a inspectores nacionales, mediante el establecimiento de una estructura subregional de vigilancia de la seguridad operacional concebida para reducir los costos de cada Estado.

SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN



OBJETIVO ESTRATÉGICO B

Mejorar la protección de la aviación civil mundial mediante las siguientes medidas:

Identificar y vigilar los tipos actuales de amenazas a la seguridad de la aviación y preparar e implantar una respuesta mundial eficaz y pertinente para las amenazas emergentes.

Asegurar la aplicación oportuna de las disposiciones de la OACI vigilando continuamente los progresos realizados por los Estados en materia de cumplimiento.

Realizar auditorías de la seguridad de la aviación para identificar las deficiencias y alentar su resolución por parte de los Estados.

Elaborar, adoptar y promover medidas nuevas o enmendadas para mejorar la protección de los viajeros a escala mundial, promoviendo al mismo tiempo procedimientos eficientes para el cruce de fronteras.

Elaborar y mantener actualizados los conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación y la instrucción-e.

Fomentar el intercambio de información entre los Estados para promover la confianza mutua entre los Estados respecto del nivel de seguridad de la aviación.

Ayudar a los Estados en la capacitación de todas las categorías de personal a cargo de la aplicación de las medidas y estrategias de seguridad de la aviación y, cuando corresponda, la certificación de ese personal.

Ayudar a los Estados a resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad de la aviación por medio del mecanismo de seguridad de la aviación y de los programas de cooperación técnica.

SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

El sistema mundial de transporte aéreo es seguro, pero sigue siendo vulnerable. La OACI tiene cabal conocimiento de los retos que enfrentan los gobiernos, que son los que deben aplicar medidas eficaces contra el terrorismo salvaguardando al mismo tiempo la eficiencia de la aviación civil y la confianza del público en los viajes por avión. La Organización trabaja con los Estados y las empresas del sector de la aviación a fin de adaptar tecnologías y métodos relacionados con la seguridad para hacer frente a las amenazas nuevas y emergentes, paralelamente con el objetivo de facilitar la circulación rápida y eficiente de los pasajeros por los aeropuertos.

Líquidos, geles y aerosoles (LAG) utilizados como explosivos

Durante el año, la OACI continuó elaborando directrices para abordar la posible amenaza a la seguridad que presentan los líquidos utilizados como explosivos, puesta en evidencia por el supuesto complot terrorista en el Reino Unido, en agosto de 2006, contra aeronaves civiles que sobrevuelan el Atlántico septentrional. Después de ese acontecimiento, el Consejo aprobó directrices de controles de seguridad para la inspección de líquidos, geles y aerosoles (LAG) y recomendó que los Estados las pusieran en práctica para el 1 de marzo de 2007 a más tardar, con carácter de medidas provisionales mientras se seguía investigando.

En marzo, el Consejo aprobó para su inmediata aplicación una serie de recomendaciones del Grupo de estudio de la Secretaría sobre el transporte e inspección de líquidos, geles y aerosoles, que incluían especificaciones para bolsas a prueba de manipulación indebida. El grupo consideró también aspectos operacionales de controles de seguridad para los LAG, particularmente excepciones que deben aplicarse en todo el mundo para los líquidos adquiridos en las tiendas de los aeropuertos o a bordo de las aeronaves y que llevan consigo los pasajeros que hacen transbordo.

Esto llevó al Consejo a aprobar directrices para la validación del cumplimiento respecto a los LAG que llevan consigo los pasajeros durante el transbordo, como parte de un esfuerzo general para elaborar procedimientos de seguridad prácticos, sostenibles y armonizados. Las directrices se enviaron a los Estados en julio de 2007 para que se pusieran en práctica lo antes posible.

A fin de ayudar a los Estados a aplicar las nuevas directrices respecto a los controles de seguridad, una reunión con fabricantes de bolsas de seguridad a prueba de manipulación indebida (STEB) propuso una interpretación común de las especificaciones técnicas para las STEB, así como el establecimiento de un órgano representativo de los fabricantes que facilitaría la labor y la cooperación

con las organizaciones internacionales y regionales. Se consideró que esto constituiría un apoyo para la elaboración de textos de instrucción y orientación para todos los posibles usuarios de las STEB.

Revisión del Manual de seguridad

Se completó la labor de preparación para una nueva edición en cinco volúmenes del *Manual de seguridad*. Este texto de orientación está dirigido a ayudar a los Estados a cumplir los SARPS del Anexo 17 — *Seguridad*. Los textos proporcionan asesoramiento específico sobre la prevención de actos de interferencia ilícita y la respuesta a los mismos por medio de la aplicación de un sistema de seguridad de la aviación que comprende cuatro elementos: marco jurídico y vigilancia de la seguridad; diseño, infraestructura y equipo de aeropuertos; contratación, selección, capacitación y certificación de recursos humanos; y procedimientos y aplicación de las medidas de seguridad.

Volumen I, *Organización y administración nacionales* – orientación sobre aspectos jurídicos, cooperación internacional y medidas de seguridad adicionales tales como oficiales de seguridad de a bordo, personal armado, aplicación de un programa nacional de seguridad de la aviación, control de calidad y procedimientos para el tratamiento de información delicada relacionada con la seguridad de la aviación.

Volumen II, *Contratación, selección e instrucción* – textos de orientación sobre la política nacional de instrucción y el programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación civil que incluye contratación, selección, instrucción y certificación del personal de seguridad así como selección e instrucción del personal ajeno a la seguridad, y desarrollo de la capacitación.

Volumen III, *Seguridad, organización, programas y requisitos de diseño de aeropuertos* – texto de orientación sobre organización de aeropuertos, programas de seguridad de aeropuerto y requisitos de diseño de aeropuertos.

Volumen IV, *Medidas preventivas de seguridad* – texto de orientación sobre procedimientos preventivos con respecto a controles de acceso, seguridad de explotadores de aeronaves, aviación general y trabajo aéreo, pasajeros y equipaje de cabina, equipaje de bodega, categorías especiales de pasajeros, carga y correo, y procedimientos de seguridad para otras entidades.

Volumen V, *Manejo de crisis y respuesta a actos de interferencia ilícita* – texto de orientación sobre la evaluación de amenazas y riesgos, planes de contingencia, compilación y transmisión de información durante actos de interferencia ilícita, y examen, análisis y presentación de informes subsiguientes a todo acto de interferencia ilícita.

Auditorías de la seguridad de la aviación

El Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI, iniciado en junio de 2002, prevé la realización de auditorías universales, regulares y obligatorias de los sistemas de seguridad de la aviación en todos los Estados contratantes de la OACI. Las auditorías identifican las deficiencias del sistema de seguridad de la aviación de cada Estado y proporcionan recomendaciones para la solución de las mismas.

En 2007, los equipos de auditoría de la seguridad de la aviación de la OACI completaron las auditorías de 30 Estados y sus principales aeropuertos. Asimismo, se realizaron 45 visitas de seguimiento para validar la ejecución de los planes de medidas correctivas de los Estados. El USAP ha concluido el primer ciclo de auditorías, habiéndose beneficiado de una auditoría inicial un total de 181 Estados; los nueve Estados restantes serán auditados cuando lo permitan las condiciones de seguridad.

El 36º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (Resolución A36-20, Apéndice E), reconociendo la valiosa contribución del USAP para fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo y establecer un sistema mundial de seguridad de la aviación, pidió la continuación del programa después del ciclo inicial de auditorías. La Asamblea pidió también que las auditorías se concentrasen, siempre que fuera posible, en la capacidad de cada Estado de proporcionar una vigilancia nacional apropiada de sus actividades de seguridad de la aviación mediante la efectiva implantación de los elementos críticos de un



sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación. También pidió que las futuras auditorías se ampliaran para incluir las disposiciones pertinentes del Anexo 9 — *Facilitación* relacionadas con la seguridad de la aviación. A fin de llevar a la práctica esta evolución del programa, la Subdirección de auditorías de seguridad operacional y seguridad de la aviación preparó sesiones de información en vivo y en línea y un curso de instrucción-e basado en la web y comenzó a ofrecer instrucción para renovar la certificación de los expertos en seguridad de la aviación propuestos.

Programa DVLM

Los documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM), principalmente los pasaportes electrónicos con datos biométricos, constituyen uno de los medios más eficaces para la identificación e inspección de los pasajeros que pasan por el sistema de transporte aéreo. En 2007 se introdujeron varias mejoras al programa de DVLM.

Una de ellas es la publicación de un suplemento del Doc 9303, que es un intrincado conjunto de especificaciones precisas que deben ser técnicamente acertadas y comprensibles para los lectores de todos los niveles, y también utilizadas para expedir todo tipo de DVLM. El suplemento será el nexo entre el lenguaje formal de las normas y los informes técnicos y las necesidades de la comunidad de documentos de viajes respecto a instrucciones oficiales oportunas. También servirá como foro para tratar los problemas antes de las revisiones de los informes técnicos o del Doc 9303.

En febrero, el Consejo apoyó plenamente el establecimiento, bajo el liderazgo de la OACI, del Directorio de claves públicas (DCP), un elemento esencial del “Plan de la OACI” para la expedición de pasaportes electrónicos. La DCP permite la verificación y autenticación de pasaportes electrónicos en todo el mundo y contribuirá a mejorar considerablemente la eficacia de los procedimientos en los puestos de control fronterizo y de inspección de seguridad de pasaportes.

También fue una prioridad durante el año difundir y compartir la información sobre todos los aspectos de los DVLM.

- El tercer simposio y exposición sobre DVLM, tecnología biométrica y normas de seguridad de la OACI, que se realizó en octubre, sensibilizó a los representantes de organismos de control fronterizo, aeropuertos y líneas aéreas respecto a la tecnología y los problemas actuales.
- Dos acontecimientos, organizados conjuntamente con la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE), sirvieron para examinar el cumplimiento de los compromisos pertinentes asumidos por los Estados participantes, incluida la aplicación de normas y especificaciones de la OACI sobre los DVLM, y consideraron nuevos acontecimientos importantes, así como prácticas comunes y nacionales.

- La OACI participó en el Comité contra el Terrorismo del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en Nairobi, para examinar la forma en que los Estados pueden asegurar mejor sus fronteras contra los terroristas, impedir la circulación de terroristas entre fronteras nacionales, fortalecer la capacidad de los países para detectar cargamentos ilícitos de armas e impedir el abuso de los sistemas de asilo y para refugiados. El programa DVLM fue reconocido como uno de los instrumentos más importantes de que se dispone para mejorar la seguridad de la aviación civil mundial, promoviendo la interfuncionalidad mundial e impidiendo la movilidad de los terroristas a través de las fronteras.
- La OACI también tomó parte en el sexto Foro gubernamental de discusión sobre documentos de identidad electrónicos, organizado por la Asia Pacific Smart Card Association (APSCA) y el Gobierno de Australia (Oficina de pasaportes y Servicio de aduanas), para que los funcionarios de todos los países discutieran cuestiones técnicas y de actividades relacionadas con la introducción, distribución y elaboración de tarjetas de identidad nacionales con circuito integrado, pasaportes electrónicos, control fronterizo automatizado, facilitación de pasajeros basada en los riesgos y gestión de la identidad nacional.
- Dos versiones del Informe DVLM, disponibles en forma impresa y electrónica, proporcionaron información adicional, técnica y sobre políticas.

Más allá de la información y orientación, la OACI proporcionó asistencia a los Estados para poner en práctica los proyectos relacionados con los DVLM. Por ejemplo, una misión a Ecuador examinó los programas sobre pasaportes en términos de seguridad, integridad del sistema y cumplimiento de las normas y especificaciones de la OACI, con miras a poder formular recomendaciones para introducir mejoras. Esta actividad fue provechosa para evaluar la situación respecto a los documentos de viaje y a las tarjetas de identidad en Ecuador, estableciendo mecanismos para poner en práctica las recomendaciones y elaborar una estrategia y un plan para prestar asistencia sobre los DVLM y misiones de evaluación en otros países. En el marco del programa de asistencia de la OACI, también recibieron asistencia Portugal, India, Serbia, Kirguistán, Croacia, Bosnia y Herzegovina, Fiji y Vanuatu.

Proyectos e iniciativas de cooperación técnica

Un proyecto regional y 14 proyectos nacionales de cooperación técnica en todo el mundo ayudaron a las administraciones de aviación civil y a los aeropuertos internacionales a mejorar sus sistemas de seguridad.

La OACI contrató a 20 expertos en seguridad de la aviación internacional para prestar asistencia en el examen de programas nacionales de seguridad de la aviación, seguridad de aeropuertos y reglamentos de seguridad de la aviación; proporcionar instrucción en el empleo a inspectores e instructores locales de

seguridad de la aviación; y ayudar en la implantación de sistemas de documentos de viaje de lectura mecánica.

Se ofrecieron becas de instrucción a cinco inspectores de seguridad de la aviación y se dictaron seminarios teóricos y prácticos sobre asuntos relacionados con la seguridad de la aviación a más de 100 participantes de países de la Región Asia/Pacífico.

En la misma región, la ejecución del proyecto de Programa cooperativo de seguridad de la aviación (CASP) continuó con la participación de 20 Estados. El objetivo último del CASP es establecer una estructura regional que promueva la cooperación y coordinación en cuestiones de seguridad de la aviación y alentar el intercambio de información entre autoridades de seguridad de la aviación civil, así como lograr una mayor armonización de las medidas de seguridad de la aviación y la instrucción del personal. El proyecto, que representa una solución eficaz en relación al costo para las deficiencias comunes de la seguridad de la aviación a escala regional, dio como resultado un mejor cumplimiento de los requisitos internacionales de seguridad y los SARPS de la OACI por los Estados participantes y sus aeropuertos internacionales.

La principal adquisición relacionada con la seguridad correspondió a equipo de rayos X para inspeccionar el equipaje en los aeropuertos.

PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE



OBJETIVO ESTRATÉGICO C

Minimizar los efectos perjudiciales para el medio ambiente de las actividades de la aviación civil mundial, particularmente el ruido y las emisiones de los motores de las aeronaves, mediante las siguientes medidas:

Elaborar, adoptar y promover medidas nuevas o enmendadas para:

- limitar o reducir el número de personas afectadas por niveles significativos de ruido de aeronaves;
- limitar o reducir el impacto de las emisiones de los motores de las aeronaves en la calidad del aire local; y
- limitar o reducir las repercusiones de los gases con efecto invernadero en el clima mundial.

Cooperar con otros órganos internacionales, en particular con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) en la labor relativa a la contribución de la aviación al cambio climático mundial.

PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

La protección del medio ambiente con respecto a la aviación es un reto complejo en el que intervienen muchos factores técnicos, operacionales, económicos, sociales y políticos interconectados. En 2007, la Organización estuvo particularmente activa en el campo de las emisiones de los motores de aeronave y sus repercusiones en el medio ambiente, un reflejo de la creciente preocupación de la comunidad mundial en cuanto al cambio climático.

Reunión CAEP/7

En febrero, el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) celebró su séptima reunión (CAEP/7). Las reuniones plenarias del CAEP se celebran a principios de cada año de Asamblea para informar sobre las actividades del Comité correspondientes al trienio que es objeto de examen y formular recomendaciones, e incluso proponer nuevas normas y métodos recomendados para que el Consejo las considere. Se propusieron, y ulteriormente el Consejo los aprobó el 15 de marzo, siete nuevos documentos de orientación de la OACI que tratan del ruido y las emisiones de las aeronaves, así como también enmiendas a las publicaciones vigentes de la OACI.

Un logro importante de la reunión CAEP/7 fue la definición de objetivos tecnológicos a mediano y largo plazo (10 y 20 años) para las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) procedentes de los motores de reacción. Esto proveerá un horizonte de planificación eficaz para los fabricantes de motores. El Comité convino en establecer objetivos tecnológicos similares de mediano y largo plazo para el ruido y el consumo de combustible.

El CAEP ha elaborado textos de orientación que habrán de publicarse como circular de la OACI, proporcionando así información general sobre la evaluación del ruido y las emisiones (NO_x y CO₂) y los beneficios obtenidos con la implantación de procedimientos para optimizar la atenuación del ruido. También se propusieron nuevos textos de orientación sobre métodos recomendados para calcular las curvas isosónicas alrededor de los aeropuertos.

Además, el CAEP elaboró orientación sobre la calidad del aire local para evaluar y cuantificar las fuentes de las emisiones en los aeropuertos y orientación sobre gravámenes por las emisiones relacionados con la calidad del aire local, compatibles con la política de la OACI.

Se completó una evaluación inicial de los modelos y las bases de datos que actualmente se emplean para calcular las emisiones de las aeronaves a escala local y mundial. Se reconoció que aún se necesitaba mucho esfuerzo para perfeccionar estos modelos así como otras herramientas para crear modelos.

Cabe señalar que los datos necesarios para los modelos siguen siendo un problema en algunas partes del mundo.

También se examinaron medidas basadas en criterios de mercado, incluido el comercio de los derechos de emisión, y se elaboraron orientaciones compatibles con el proceso de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático para incorporar la cuestión de las emisiones procedentes de la aviación en los planes nacionales de comercio de los derechos de emisión. El proyecto de orientación se concentra en cuestiones específicas de la aviación, identifica opciones y ofrece soluciones posibles. El Consejo de la OACI, al examinar las recomendaciones de la reunión CAEP/7, convino en que la orientación contenía información técnica valiosa para los Estados interesados en incluir la aviación civil internacional en un plan de comercio de los derechos de emisión, pero que por el momento debía publicarse inicialmente como proyecto.

El CAEP también ha compilado información sobre medidas voluntarias de los Estados y las partes interesadas de la aviación para reducir las emisiones de las aeronaves. Esta información se actualizará anualmente y se publicará en el sitio web de la OACI. La información compartida ayudará a las entidades a iniciar medidas de protección del medio ambiente o mejorar sus respectivas actividades.

Coloquio sobre emisiones de la aviación

En mayo se celebró en la OACI un Coloquio sobre emisiones de la aviación, en el que numerosos expertos de todo el mundo presentaron evaluaciones actualizadas de los últimos adelantos tecnológicos en sus respectivas disciplinas y destacaron las posibles soluciones para resolver las repercusiones de las emisiones procedentes de la aviación. El Coloquio alcanzó su objetivo de sensibilizar a los posibles participantes en la Asamblea de la OACI, y a la comunidad de la aviación en general, con respecto a la información más reciente disponible sobre el asunto. El acontecimiento, muy concurrido, generó reacciones positivas y permitió aumentar considerablemente las contribuciones de profesionales muy respetados al sitio web de la Organización.

Seminario práctico sobre impacto

Entre el 29 y el 31 de octubre, se celebró en la OACI un seminario práctico sobre la evaluación del conocimiento científico actual y la incertidumbre y los desajustes relacionados con la cuantificación del impacto de la aviación en el cambio climático, el ruido y la calidad del aire. El objetivo de este seminario fue reunir a expertos internacionales para identificar las lagunas que hay en los conocimientos sobre el impacto de la aviación en el clima, la calidad del aire y el nivel de ruido. La reunión se dividió en tres grupos focales de acuerdo con las tres cuestiones mencionadas; las reuniones de cada grupo se llevaron a cabo bajo la dirección de dos presidentes y a ellas asistieron 20 expertos científicos y expertos en temas relacionados con las compensaciones e interdependencias que se observan a este respecto.

Informe de la OACI sobre el medio ambiente

Otra iniciativa importante fue la publicación, en septiembre, del primer Informe de la OACI sobre el medio ambiente. El informe constituye un recurso valiosísimo para comprender plenamente los aspectos técnicos y las políticas respecto a las repercusiones de la aviación en el medio ambiente y responde a la necesidad crítica de la información técnica y científica más autorizada, transparente y fidedigna sobre la cual basar los debates y las decisiones. El informe ofrece también información detallada sobre los logros de la OACI en materia de ruido y emisiones de los motores de aeronave. Este documento de referencia es un hito y puede consultarse gratuitamente en el sitio web de la OACI.

Asamblea de la OACI

Las cuestiones del medio ambiente ocuparon un lugar prominente en el orden del día de la Asamblea. Los Estados contratantes de la OACI examinaron y respaldaron unánimemente la labor realizada por la Organización en materia de medidas técnicas y operacionales respecto al ruido de las aeronaves y a las emisiones de los motores.

La Asamblea reconoció que las aeronaves modernas de hoy en día son un 70% más eficientes en cuanto al CO₂ que producen las aeronaves de reacción de la primera generación; las emisiones de NO_x se han reducido en un 40%, y el hollín y los hidrocarburos casi se han eliminado. Sin embargo, el aumento previsto en el tráfico dará como resultado el correspondiente aumento en las emisiones de CO₂ que, a su vez, podría ser causa de que la contribución de CO₂ antropogénica de la aviación exceda su nivel actual, que se calcula es el 2% del total mundial.



Los debates se concentraron en las medidas basadas en criterios de mercado para limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de los motores de aeronave en el medio ambiente. Dichas medidas comprenden medidas

voluntarias, derechos impuestos en relación con las emisiones y el comercio de derechos de emisión. La mayoría de los intercambios sobre estos temas se concentraron en el comercio de los derechos de emisión.

Hubo acuerdo general sobre el valor del comercio de los derechos de emisión, juntamente con la reducción de las emisiones en la fuente y medidas operacionales, para controlar las repercusiones de las emisiones procedentes de la aviación en el medio ambiente. Sin embargo, la Asamblea tuvo dificultad en conciliar el concepto de responsabilidades comunes pero diferenciadas que figuran en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) con el concepto de no discriminación que contiene el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

La mayoría de los Estados consideraron que la participación en un plan de comercio de los derechos de emisión debería basarse únicamente en el consentimiento mutuo. En consecuencia, se elaboró una resolución de la Asamblea (A36-22) que contiene este elemento de consentimiento mutuo. Cuarenta y dos Estados europeos (que constituyen aproximadamente el 20% de los miembros de la OACI) reservaron su postura en cuanto a este aspecto de dicha resolución.

La Asamblea determinó el programa de trabajo de la Organización para el trienio siguiente que, entre otras cosas, incluye los siguientes elementos:

- a) la evaluación periódica de las repercusiones de la aviación en el medio ambiente y el continuo desarrollo de herramientas para este fin;
- b) la continua elaboración y actualización, por medio del CAEP, de normas y orientación para los Estados contratantes sobre la aplicación de medidas dirigidas a reducir o limitar las repercusiones de las emisiones de los motores de aeronave en el medio ambiente;
- c) el desarrollo vigoroso de opciones políticas para limitar o reducir las repercusiones ambientales de las emisiones de los motores de aeronaves y la provisión de asesoramiento lo antes posible a la Conferencia de las Partes en la CMNUCC sobre soluciones técnicas y medidas basadas en criterios de mercado, teniendo en cuenta las posibles repercusiones de tales medidas para los países en desarrollo y desarrollados; y
- d) la formación de un nuevo Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático, integrado por altos funcionarios de gobierno representativos de todas las regiones de la OACI, con la participación equitativa de los países en desarrollo y desarrollados, a fin de elaborar y recomendar a la OACI un ambicioso programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático, basado en el consenso.

Además, la Asamblea reconoció y alentó la labor complementaria para establecer un conjunto de indicadores ambientales relacionados con la aviación para

evaluar la eficacia de las operaciones y de las normas, políticas y medidas para mitigar las repercusiones de la aviación en el medio ambiente y promover una mejor comprensión del posible uso de combustibles de aviación alternativos y sus repercusiones en cuanto a las emisiones.

A escala regional, las actividades generales continuarán por medio de los respectivos grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) para diseñar rutas aéreas más convenientes para el medio ambiente y procedimientos operacionales mejorados para la aviación civil internacional.

Cooperación con otros órganos de la ONU

La protección del medio ambiente y la mitigación del cambio climático constituyen una de las principales áreas de trabajo de las Naciones Unidas. En este contexto, en su carácter de organismo de la ONU responsable de la aviación civil internacional, la OACI ejerció su liderazgo en cuestiones ambientales relacionadas con la aviación civil internacional, incluidas las emisiones de gases de invernadero (GHG), estudió opciones de políticas para limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de los motores de aeronave y continuó cooperando con organizaciones que participan en la determinación de políticas en este campo, principalmente la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático (CMNUCC) y su Órgano Subsidiario de asesoramiento científico y tecnológico (OSACT).

La labor de la OACI para desarrollar una metodología para el cálculo de las emisiones de dióxido de carbono atribuibles a los viajes por avión reviste gran interés. El objetivo es usar un método como instrumento primordial para calcular las emisiones procedentes de la aviación a fin de usarlo en la iniciativa emisión cero de la ONU. También sería una fuente de datos para usarlo en los programas de compensación de emisiones de carbono. Esta labor se lleva a cabo en coordinación con el Grupo de gestión ambiental (EMG) de la ONU.

En 2007 la OACI proporcionó comentarios para el Cuarto Informe de Evaluación (AR4) "Cambio climático 2007" del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) y en diciembre de 2007 participó en la Conferencia de la CMNUCC en Bali. La OACI participó también, en mayo, en la reunión de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible (CDS) de la ONU y envió declaraciones a la Junta de los jefes ejecutivos del sistema de las Naciones Unidas para la coordinación (JJE). La OACI también cooperó con la Organización Mundial de la Salud (OMS) en un estudio sobre el efecto del ruido de las aeronaves en la salud. También se siguió la evolución de los acontecimientos en el Comité de Protección del Medio Marino (CPM) de la Organización Marítima Internacional (OMI). Además, se proporcionó información para varias publicaciones de la ONU y textos como el cuestionario de la JJE y el Portal de la labor del sistema de las Naciones Unidas sobre el cambio climático.

Proyectos e iniciativas de cooperación técnica

Se ejecutaron dos proyectos de cooperación técnica sobre protección del medio ambiente.

Se contrataron tres expertos internacionales para prestar apoyo a una administración de aviación civil y a un aeropuerto internacional en las tareas de evaluación y mejoramiento de sus actividades de planificación ambiental, preparación de estudios de repercusiones ambientales e implantación de normas y rutas para atenuación del ruido.

Se proporcionó instrucción sobre atenuación del ruido en el país al personal nacional de un Estado.

EFICIENCIA



OBJETIVO ESTRATÉGICO D

Aumentar la eficiencia de las operaciones de la aviación resolviendo los problemas que limitan el desarrollo eficiente de la aviación civil mundial mediante las siguientes medidas:

Elaborar, coordinar y ejecutar planes de navegación aérea que reduzcan los costos unitarios operacionales, faciliten un mayor tráfico (tanto de personas como de mercancías), y optimicen el uso de las tecnologías existentes y emergentes.

Estudiar las tendencias, coordinar la planificación y elaborar orientaciones para los Estados que coadyuven al desarrollo sostenible de la aviación civil internacional.

Elaborar orientación, facilitar y ayudar a los Estados en el proceso de liberalización de la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, con las debidas salvaguardias.

Ayudar a los Estados a mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación mediante los programas de cooperación técnica.

EFICIENCIA

El aumento de la eficiencia de las operaciones de la aviación se logró por medio de varias actividades importantes en 2007. Las iniciativas técnicas y operacionales se concentraron en el desarrollo, la coordinación y la ejecución de los planes de navegación aérea que reducen los costos operacionales unitarios, facilitan el aumento de tráfico y optimizan el uso de las tecnologías existentes y emergentes. También hubo una evolución en la reglamentación y las políticas, así como varias iniciativas de apoyo en todo el mundo que, tomadas en conjunto, aumentaron aún más la eficiencia del sistema del transporte aéreo mundial.

Navegación basada en la performance (PBN)

La navegación basada en la performance (PBN) es un componente clave del Plan mundial de navegación aérea para alcanzar los objetivos del concepto operacional de ATM mundial. Además, permite tener trayectorias de vuelo armonizadas y predecibles, lo que se traduce en un uso más eficiente de las capacidades de las aeronaves actuales y conduce al mejoramiento de la seguridad operacional, al aumento de la capacidad del espacio aéreo, a un consumo de combustible más eficiente y a la solución de los problemas de ruido. En 2007, se alcanzó un jalón crítico cuando se completaron textos de orientación importantes de la OACI: el *Manual sobre navegación basada en la performance*, el *Manual sobre el diseño de procedimientos para la autorización requerida de la performance de navegación requerida (RNP AR)* y, en un adjunto a la comunicación AN 11/45-07/22, orientación para la expedición de aprobaciones de operaciones PBN como parte de un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM).

Para ayudar a los Estados en la implantación de la PBN, en Montreal, Bangkok, Nueva Delhi y El Cairo se celebraron cuatro de los 10 seminarios de familiarización planificados, debiéndose realizar los seis restantes en 2008. Para ayudar a la implantación de la PBN en las regiones, los grupos regionales de planificación y ejecución GREPECAS, APIRG, MIDANPIRG y APANPIRG convinieron en establecer equipos especiales sobre la PBN.

Los criterios de diseño de los procedimientos de vuelo constituyen un elemento importante para la implantación de la PBN. Dichos criterios ahora han sido alineados con el concepto PBN. Para ayudar a los Estados en la capacitación sobre los nuevos criterios, la OACI organizó un curso de diseño de procedimientos que se realizó en Beijing (China), en cooperación con el Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) en Asia septentrional y la Escuela Nacional de Aviación Civil (ENAC) de Francia, estando programadas dos sesiones más en Asia para 2008.

Performance de comunicación requerida (RCP)

Las disposiciones iniciales necesarias para dar apoyo a la introducción de la performance de comunicación requerida (RCP), un elemento importante de apoyo para la PBN, se incorporaron en los Anexos 6 y 11. La culminación de 10 años de labor, la introducción de estas disposiciones sobre la RCP, así como el correspondiente texto de orientación, *Manual sobre performance de comunicación requerida (RCP)* (Doc 9869) (en preparación), constituirán un apoyo a las actividades de los Estados en la transición a las operaciones basadas en la performance, un aspecto crítico de la evolución a un entorno ATM mundial más seguro y eficiente acorde con el concepto operacional ATM.

Información aeronáutica

El paso a un entorno de información aeronáutica electrónico y en tiempo real también constituye apoyo a la PBN. En 2007, con la adopción de la Enmienda 54 del Anexo 4 – *Cartas aeronáuticas*, se introdujo el Plano topográfico y de obstáculos de aeródromo – OACI (electrónico). El nuevo plano, con funciones electrónicas mejoradas proporciona un plano topográfico y de obstáculos de aeródromo único y general, resuelve los problemas identificados de superposición de la información y de información incompleta, redundará en beneficios para la seguridad operacional y mejorará la eficiencia y la ejecución, particularmente con respecto a la provisión de información que permita a los explotadores observar las limitaciones operacionales especificadas en el Anexo 6 – *Operación de aeronaves (en preparación)*.

Aplicaciones de enlace de datos

En 2007 se introdujeron enmiendas generales a los Anexos y a los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444) sobre una amplia variedad de aplicaciones de enlace de datos ATS, incluida la vigilancia dependiente automática–radiofusión (ADS-B), ADS-contrato (ADS-C), comunicación de datos entre instalaciones ATS (AIDC) y comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC). Estas enmiendas facilitarán la implantación de las tecnologías de enlace de datos disponibles. La seguridad operacional y la eficiencia también mejorarán con las nuevas disposiciones que apoyan el uso de la funcionalidad ADS-B de un modo similar a la tecnología radar tradicional. Esto incluye una separación mínima de 9,3 km (5 NM) basada en la ADS-B y documentación de apoyo en la forma de la Circular 311, *Evaluación de la ADS-B en apoyo de los servicios de tránsito aéreo y directrices para la implantación (en preparación)*.

En apoyo a la ADS-B, así como al servicio de información de tránsito-radiofusión (TIS-B), en el Anexo 10 se introdujeron el transceptor de acceso universal (UAT) y un nuevo conjunto de señales espontáneas ampliadas de 1 090 MHz que indican mejor la precisión e integridad de la información sobre la posición de la aeronave que contienen los informes radiodifundidos. La introducción de esos sistemas de vigilancia basados en enlace de datos ofrecerá una alternativa a los radares y también facilitarán la provisión de vigilancia del tránsito aéreo en zonas más amplias.

Tecnología e infraestructura

La labor de la OACI respecto al desarrollo de tecnología e infraestructura en apoyo de un sistema de navegación aérea basado en la performance abarca una amplia variedad de temas que comprenden diversas tecnologías. Un aspecto importante del progreso realizado en la materia fue el desarrollo de disposiciones que permiten el uso de la Internet pública para el intercambio de información meteorológica (MET) para las operaciones en las que el tiempo de tránsito no es primordial y para el servicio de información aeronáutica (AIS). La Internet está llegando a ser un medio de comunicación económico y ampliamente disponible que constituye un enfoque eficiente y eficaz con relación al costo para el intercambio de información aeronáutica y meteorológica.

Red de telecomunicaciones aeronáuticas/SARPS sobre el conjunto de protocolos de Internet (ATN/IPS)

La incorporación del conjunto de protocolos de Internet (IPS) como un elemento de la infraestructura de telecomunicaciones aeronáuticas aumentará la flexibilidad de las aplicaciones relacionadas con las comunicaciones en la aviación y reducirá sus costos de implantación. A este respecto, la OACI ha comenzado la tarea de elaboración y examen de los SARPS ATN/IPS.

Espectro de radiofrecuencias

El espectro de radiofrecuencias no es un recurso infinito y continuamente enfrenta la invasión de servicios no aeronáuticos. En la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de 2007 (CMR-07) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), se lograron resultados positivos que satisficieron plenamente la postura de la OACI con respecto a la protección de los servicios de seguridad operacional. Los dos elementos esenciales que contribuyeron al éxito de este resultado fueron la elaboración y coordinación oportuna de la postura de la OACI con todos los Estados contratantes durante los preparativos para la CMR-07 y la coordinación y promoción de la postura de la OACI ante los funcionarios de las administraciones de aviación durante la conferencia.

Se introdujeron disposiciones reglamentarias para facilitar el uso de sistemas de portadora desplazada en canales vocales de 8,33 kHz en la banda de muy alta frecuencia (VHF) (117,975-137 MHz), que representan una técnica eficiente para usar frecuencias VHF en zonas geográficas extensas.

Anexo 10

El Anexo 10 – *Telecomunicaciones aeronáuticas* es un documento de varios volúmenes que contiene disposiciones muy técnicas. Para facilitar el uso del Anexo, los Estados contratantes de la OACI, por medio de la Resolución de la Asamblea A36-13: *Declaración refundida de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación*

aérea, encomendaron a la OACI que las especificaciones técnicas de apoyo se incluyeran en documentos separados en la medida de lo posible. Con este fin, en 2007 se quitaron del Anexo 10 cuatrocientas páginas de disposiciones detalladas para incluirlas en manuales. Una ventaja más de esto es una mejor concentración sobre los requisitos de actuación en el Anexo.

Operación de nuevos aviones de mayor tamaño en los aeródromos existentes

El primer vuelo comercial del A380 se realizó el 25 de octubre de 2007. Los Estados han adoptado medidas para modificar sus instalaciones aeroportuarias cuando sea necesario, a fin de adaptarlas al A380, basándose en las especificaciones de letra de clave F del Anexo 14, Volumen I. También se ha proporcionado orientación adicional por medio de la Circular 305, *Operación de nuevos aviones de mayor tamaño en los aeródromos existentes*, sobre la realización de estudios aeronáuticos y el desarrollo de procedimientos operacionales apropiados, medidas alternativas y restricciones a las operaciones en los aeródromos que actualmente podrían no cumplir las especificaciones pertinentes de letra de clave F.

Liberalización y políticas

A fin de facilitar la liberalización de la reglamentación del transporte aéreo internacional y ayudar a los Estados en esta tarea, la Secretaría llevó a cabo varias actividades durante el año, inclusive:

- revisar y actualizar los Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc 9587);
- actualizar la base de datos de *Acuerdos mundiales de servicios aéreos* (AMSA);
- actualizar las bases de datos de la OACI respecto a las políticas y prácticas de los Estados sobre propiedad y control de los transportistas aéreos, sobre estudios de casos de experiencias de los Estados sobre liberalización y sobre intereses de los consumidores; y
- participar en reuniones de la Organización Mundial del Comercio (OMC) relativas al examen del Anexo sobre los servicios de transporte aéreo del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS), y proporcionar apoyo e información a la Secretaría de la OMC durante los preparativos para el examen.

La contribución de la OACI para aumentar la eficiencia en la provisión y gestión de aeropuertos y servicios de navegación aérea incluyó:

- elaboración de textos de orientación sobre aspectos económicos y de gestión relacionados con la eficacia del sistema de navegación aérea, que se presentó en marzo en el Simposio mundial sobre la eficacia del sistema de navegación aérea organizado por la OACI;

- elaboración y presentación de cursos de instrucción, en cooperación con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), sobre la imposición de derechos a los usuarios de aeropuertos; y
- terminación de un estudio sobre la situación económica de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea basado en los resultados de 2005.

Durante 2007 se inició una tarea muy importante, que fue la planificación y preparación para una conferencia mundial sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea que se realizará en septiembre de 2008. Se espera que el principal resultado de esta conferencia sea aumentar aún más la eficiencia y la eficacia, con relación al costo, de las entidades de provisión y explotación de aeropuertos y servicios de navegación aérea fundándose en el examen y actualización de las políticas de la OACI sobre gravámenes y los correspondientes textos de orientación económica teniendo en consideración el enfoque comercial y la privatización de dichas entidades.

Iniciativas regionales

La separación vertical mínima reducida (RVSM) métrica se implantó en todo el espacio aéreo de China el 21 de noviembre de 2007.

Se implantaron los procedimientos de gestión de la afluencia del tránsito aéreo internacional de larga distancia a través de la Bahía de Bangala y Asia meridional para realizar la gestión del período de punta del tránsito nocturno en la FIR (región de información de vuelo) Kabul (Afganistán).

Se facilitaron los intercambios entre China, Mongolia, la Federación de Rusia y la IATA, que dieron como resultado una mayor flexibilidad para el acceso a los puntos de entrada y salida de China por los sistemas de rutas traspolares y la inclusión de vuelos no regulares.

Comenzó un ensayo operacional de vigilancia dependiente automática/ comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (ADS/CPDLC) en la zona del Mar de China meridional.

Se adoptó para aplicación regional la base de datos de nombres-clave de cinco letras y designadores de rutas (ICARD), de la OACI, para aplicación regional.

Se alentó a los Estados de la Región Asia/Pacífico a que implanten requisitos del equipo de aviónica para la vigilancia dependiente automática-radiodifusión-emisión (ADS-B-emisión) para las aeronaves que operan en sus respectivos espacios aéreos y que provean servicios ADS-B para 2010.

Se elaboró una estrategia de la Región MID para la ejecución de proyectos, basada en las Iniciativas del Plan Mundial (GPI).

Se realizaron para todas las regiones varios seminarios teóricos y prácticos sobre la introducción de la navegación basada en la performance (PBN).

Se alentó a los Estados a que se comprometieran para implantar la red de terminales de muy pequeña abertura en el Oriente Medio (MIDVSAT) para comunicaciones tierra-tierra. Se preparó un memorando de acuerdo para la red MIDVSAT.

Se elaboró una estrategia para la implantación del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) en la Región MID con énfasis en la PBN.

Se implantaron otras dos rutas de radionavegación y performance de navegación requerida (RNAV/RNP 10) importantes (UM214 y UM215) de África meridional a África septentrional, que enlazan Palermo y Nápoles en Europa.

Se proporcionó asistencia y orientación a los Estados seleccionados para mejorar el intercambio regular de información meteorológica relativa a las operaciones (OPMET) a través del Plan de intercambio de boletines meteorológicos AFI (AMBEX) y el sistema de distribución por satélite de información relativa a la navegación aérea (SADIS) con miras a mejorar la disponibilidad de la información OPMET.

Se proporcionaron servicios y actividades coordinadas para el establecimiento de una base de datos AIS centralizada de la Región África-Océano Índico (AFI-CAD).

Se proporcionó asistencia a los territorios y Estados de la zona este del Caribe para la fase de implantación inicial de la gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM).

Se proporcionó apoyo y orientación de la OACI para la implantación de la RPN 10 y el nuevo diseño de rutas de servicios de tránsito aéreo (ATS) en el espacio aéreo del sistema de rutas del Atlántico occidental (WATRS), con el 5 de junio de 2008 como fecha de aplicación.

Se llevaron a cabo exámenes de la performance de la red MEVA II VSAT con todos los Estados miembros de MEVA II; como resultado, mejoraron las comunicaciones tierra-tierra en la Región del Caribe.

Los Estados de la zona del Atlántico meridional recibieron asistencia para la ejecución de la Fase 1 de rutas RNAV aleatorias (AORRA).

Se implantó una herramienta mejorada de coordinación de frecuencias aeronáuticas en la Región EUR a fin de fomentar el uso eficiente de las frecuencias aeronáuticas del espectro.

El Grupo directivo sobre enlace de datos en la EUR/NAT, dirigido conjuntamente por el Grupo Europeo de Planificación de la Navegación Aérea (GEPNA) y el Grupo sobre planeamiento de sistemas Atlántico septentrional (NAT SPG),

elaboró una estrategia de armonización de enlace de datos dirigida a detener la divergencia en la implantación del enlace de datos en las regiones y a desarrollar una vía de convergencia.

Se estableció en Europa un centro de gestión del tratamiento de mensajes ATS con las funciones de apoyo a la planificación, ejecución y gestión operacional cotidiana de la red común regional del servicio fijo aeronáutico (AFS), que comprende la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN), la red común OACI de intercambio de datos (CIDIN) y las redes de sistemas de tratamiento de mensajes ATS (AMHS) recientemente instaladas.

Se proporcionó asistencia y apoyo para la implantación, por encima del FL195, de la separación de canales de 8,3 kHz-reducida para comunicaciones de muy alta frecuencia (VHF). Se están elaborando el plan de implantación y el análisis de rentabilidad para aplicarlos por debajo del FL195 (la separación de canales reducida se considera como la única solución que puede mitigar la congestión de la banda COM en VHF hasta aproximadamente 2020 en la Región EUR).

Como preparativo para la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (2007) (CMR-2007) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), la postura de la OACI se promovió por medio de la participación en todas las reuniones de los grupos regionales de telecomunicaciones.

Se proporcionó asistencia y apoyo para la implantación de la CPDLC de Fase IV para reducir la carga de trabajo y disminuir la demanda de comunicaciones de alta frecuencia (HF) en la Región NAT.

También se proporcionó asistencia y apoyo para la implantación de la vigilancia mejorada en Modo S, con equipo obligatorio en determinadas regiones de información de vuelo de la Región EUR central.

Todas las regiones han elaborado un plan para la transición a un mecanismo optimizado y económico para el intercambio de datos OPMET.

Se proporcionó la información para la parte MET del Programa de investigación ATM en el marco del cielo único Europeo (SESAR) a fin de asegurar la integración de los servicios MET de conformidad con el concepto operacional de ATM mundial de la OACI.

Proyectos y actividades de cooperación técnica

Se trabajó en 57 proyectos de cooperación técnica nacionales y seis regionales que trataban de la eficiencia de las operaciones de transporte aéreo.

Entre las materias en que proporcionaron asesoramiento 157 expertos internacionales contratados cabe mencionar sistemas mundiales de navegación por satélite; radares y ayudas para la navegación; comunicaciones; meteorología aeronáutica; planificación, diseño y explotación de aeropuertos; búsqueda y salvamento; privatización de aeropuertos y sistemas de navegación aérea.

Recibieron becas e instrucción 68 nacionales, en materia de servicios de información aeronáutica, servicios de meteorología aeronáutica, control de tránsito aéreo, búsqueda y salvamento, comunicaciones y operaciones aeronáuticas, mantenimiento de ayudas para la navegación e ingeniería y mantenimiento de aeropuertos. Por medio de seminarios, se impartió instrucción sobre algunas de estas materias a grupos en sus respectivos países.

La instrucción técnica relacionada con la planificación, diseño o modernización de aeropuertos e instalaciones de navegación aérea se llevó a cabo dentro del elemento “adquisiciones” de los proyectos. El equipo y los servicios adquiridos consistieron en equipo de apoyo en tierra para aeródromos, tales como sistemas de manipulación del equipaje, pasarelas de embarque de pasajeros, camiones de reabastecimiento de combustible, equipo de búsqueda y salvamento, sistemas de información de vuelo, ayudas para la navegación, sistemas de comunicaciones, antenas radar, sistemas y soporte lógico de tecnología de la información. Asimismo, se impartió la correspondiente instrucción sobre mantenimiento, tanto en fábrica como en el puesto de trabajo, a 209 nacionales.

En las Regiones del Caribe y Sudamérica se ejecutaron proyectos regionales para la modernización de sistemas de navegación aérea y comunicaciones, incluidas la transición a los sistemas CNS/ATM y la gestión de sistemas de comunicaciones aeronáuticas. Estos proyectos fueron eficaces en la promoción de la cooperación interregional y para asegurar el cumplimiento del Plan mundial, de los planes regionales de navegación aérea y los SARPS aplicables de la OACI. Esto supuso adquisición de equipo, provisión de expertos y capacitación especializada para el personal operacional y técnico en los campos de navegación aérea y gestión del tránsito aéreo.

Un proyecto regional, dirigido a mejorar la calidad de los servicios de búsqueda y salvamento (SAR) en 54 Estados participantes de la Región África-Océano Índico (AFI), ofreció apoyo técnico e instrucción basados en una evaluación general de los sistemas SAR.

Cuando se producen accidentes, es indispensable un programa de búsqueda y salvamento (SAR) eficaz para localizar y ayudar a los sobrevivientes. Por consiguiente, se elaboró un modelo de acuerdo SAR multinacional para la Región del Caribe y se elaboraron y concertaron cinco acuerdos SAR para la Región África.

CONTINUIDAD



OBJETIVO ESTRATÉGICO E

Identificar y manejar las amenazas para la continuidad de la navegación aérea mediante las siguientes medidas:

Ayudar a los Estados a resolver los desacuerdos que creen impedimentos para la navegación aérea.

Responder rápida y positivamente para atenuar los efectos de los sucesos naturales o humanos que puedan interrumpir la navegación aérea.

Cooperar con otras organizaciones internacionales para evitar la propagación de enfermedades por los viajeros aéreos.

CONTINUIDAD

La prevención es fundamental en los esfuerzos de la OACI para manejar las situaciones o acontecimientos que pueden interrumpir las operaciones de transporte aéreo internacional. Un área de actividad importante supone mitigar el riesgo de la propagación de enfermedades transmisibles por quienes viajan por vía aérea. Durante 2007, la OACI amplió su función de asistir a los Estados en esta materia. La Dirección de navegación aérea y la Dirección de cooperación técnica trabajaron en estrecha colaboración con la Oficina regional de Bangkok para establecer un equipo regional de medicina aeronáutica y un comité directivo en la Región Asia/Pacífico para el proyecto CAPSCA – Arreglos de cooperación para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos. La OACI coopera con la Organización Mundial de la Salud (OMS), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) para asegurar que se adopte un enfoque global.

Con el objetivo de implantar el concepto en otras partes del mundo, la OACI introdujo el modelo CAPSCA en África, y se prevén para 2008 dos seminarios prácticos para sensibilizar a los funcionarios locales. Una subvención considerable del fondo central de las Naciones Unidas para la lucha contra la gripe, administrado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), ha sido una ayuda considerable para la elaboración del CAPSCA.

La necesidad de medidas preventivas se formalizó con la Enmienda 20 del Anexo 9 – *Facilitación*, que se aplica desde el 15 de julio de 2007. Con esto, cada Estado contratante debe establecer un plan nacional de aviación como preparación para un brote de una enfermedad transmisible que constituya un riesgo para la salud pública o una emergencia para la salud pública de importancia internacional. La orientación para elaborar un plan nacional de aviación puede consultarse en el sitio web de la OACI en la página de medicina aeronáutica (<http://www.icao.int/icao/en/med>).

Iniciativas regionales

El Plan nacional de contingencia de gestión del tránsito aéreo para Indonesia se completó, y será promulgado como modelo para la Región Asia/Pacífico.

Por medio de todas sus oficinas regionales, la OACI proporcionó asistencia a varios Estados para elaborar sus planes de contingencia para los servicios de tránsito aéreo (ATS).

Se preparó un catálogo regional de planes de contingencia ATS para el Caribe y Norteamérica, a fin de mitigar el efecto de sucesos naturales o humanos que puedan interrumpir los sistemas de navegación aérea.

Se elaboró un modelo de acuerdo multinacional sobre búsqueda y salvamento (SAR) para la Región CAR. En la Región AFI, se elaboraron y concertaron cinco acuerdos SAR.

Proyectos e iniciativas de cooperación técnica

La continuidad de las operaciones aéreas recibió apoyo mediante la ejecución de un proyecto regional y 27 proyectos nacionales.

Los 61 expertos internacionales contratados proporcionaron asistencia a las administraciones de aviación civil para la prevención de la propagación de enfermedades transmisibles, enseñanza de idiomas, necesidades de instrucción y tecnología, incluida la elaboración y ejecución de proyectos TRAINAIR.

La instrucción mediante becas de 97 miembros de personal nacional se concentró en la gestión de la aviación civil general.

A escala regional, los Arreglos de cooperación para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos (CAPSCA), que procura reducir el riesgo de propagación de la gripe aviar y otras enfermedades similares en los grandes aeropuertos internacionales, se aplican actualmente en la Región Asia/Pacífico con la participación de siete países.

IMPERIO DE LA LEY



OBJETIVO ESTRATÉGICO F

Elaborar y mantener actualizado el derecho aeronáutico internacional a la luz de las necesidades cambiantes de la comunidad de la aviación civil internacional, mediante las siguientes medidas:

Preparar instrumentos de derecho aeronáutico internacional en los que se fundamenten los Objetivos estratégicos de la OACI y proporcionar un foro para que los Estados negocien dichos instrumentos.

Alentar a los Estados a ratificar los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.

Prestar servicios para el registro de acuerdos aeronáuticos y desempeñar funciones de depositario de instrumentos de derecho aeronáutico internacional.

Proporcionar mecanismos para la solución de controversias relativas a la aviación civil.

Proporcionar a los Estados un modelo de legislación.

IMPERIO DE LA LEY

Derecho aeronáutico internacional

En 2007, la Organización estuvo particularmente activa en la elaboración del derecho aeronáutico correspondiente a los siguientes asuntos del Programa general de trabajo del Comité Jurídico:

- 1) *Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales.* El Grupo especial del Consejo sobre este asunto completó su labor respecto al proyecto de Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves en caso de interferencia ilícita, y el proyecto de Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves, es decir, el “Convenio sobre riesgos generales”. Ulteriormente, el Consejo decidió celebrar en Montreal, del 21 de abril al 2 de mayo de 2008, el 33º período de sesiones del Comité Jurídico para elaborar más a fondo los textos de los proyectos de Convenio.
- 2) *Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional, no previstos en los actuales instrumentos de derecho aeronáutico.* Se estableció un Subcomité especial del Comité Jurídico para que preparara uno o más proyectos de instrumentos sobre las amenazas nuevas y emergentes a la aviación civil. En su primera reunión, en julio, el Subcomité elaboró proyectos preliminares de los nuevos instrumentos. En noviembre, el Consejo decidió celebrar la segunda reunión del Subcomité en febrero de 2008 para que considerara la cuestión del transporte ilícito por vía aérea de mercancías particularmente peligrosas y fugitivos.
- 3) *Consideración del establecimiento de un marco jurídico para los sistemas CNS/ATM, incluidos los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS), y los organismos multilaterales regionales.* El 36º período de sesiones de la Asamblea agregó a este asunto la expresión “organismos multilaterales regionales”. Se espera que los miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) elaboren un modelo de marco jurídico regional, que la OACI podría distribuir a sus Estados miembros.
- 4) *Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico).* En nombre del Consejo, en su calidad de Autoridad supervisora del Registro internacional, la Secretaría continuó siguiendo de cerca el funcionamiento del Registro para asegurar que funcione eficientemente de conformidad con el Artículo 17 del Convenio de Ciudad del Cabo de 2001. En su segunda reunión, la Comisión de expertos de la Autoridad

supervisora del Registro internacional (CESAIR) examinó varias modificaciones que el Registrador había propuesto para las Normas y Procedimientos para el Registro internacional y recomendó su aprobación por el Consejo.

- 5) *Examen de la cuestión de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.* La Secretaría continúa adoptando las medidas administrativas necesarias para alentar la ratificación, tales como la elaboración y difusión de conjuntos de documentación para la ratificación, la promoción de la ratificación en diversos medios, y el énfasis que ponen continuamente en los asuntos de ratificación el Presidente del Consejo y el Secretario General durante sus visitas a los Estados.
- 6) *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar – Posibles repercusiones en la aplicación del Convenio de Chicago, sus Anexos y otros instrumentos de derecho aeronáutico internacional.* La Secretaría continuó siguiendo de cerca las actividades en esta materia.

Ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional

Los Estados que ratificaron instrumentos multilaterales de derecho aeronáutico, o que se adhirieron a los mismos durante 2007, están incluidos en una lista que figura en la página web de la Dirección de asuntos jurídicos como parte de la *Treaty Collection*, en la que también figuran listas actualizadas del estado de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.

El 12 de febrero, Montenegro depositó ante el Gobierno de los Estados Unidos su notificación de adhesión al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. La adhesión entró en vigor el 14 de marzo, lo cual eleva a 190 el número de Estados contratantes de la Organización.

Georgia se adhirió a la *Convención sobre prerrogativas e inmunidades de los organismos especializados* (1947) y se comprometió a aplicarla a la OACI a partir del 18 de julio. Con esto el número total de Estados que se han comprometido a aplicar la Convención de 1947 a la OACI se eleva a 104.

Como parte de sus actividades de divulgación, la Dirección de asuntos jurídicos realizó un seminario en Lima para los Estados ante los cuales están acreditadas las Oficinas Sudamérica y Norteamérica, Centroamérica y el Caribe. La intención era, principalmente, informar y poner al día de las novedades a los funcionarios gubernamentales sobre diversos asuntos de derecho aeronáutico que evolucionan rápidamente, en particular los relativos a la seguridad de la aviación y a la indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales. El seminario abarcó también la ratificación y aplicación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional así como otros temas de interés, tales como el Convenio de Montreal de 1999 y las garantías internacionales sobre equipo aeronáutico. Los conjuntos

administrativos se pusieron a disposición de los Estados en el sitio web seguro ICAO-NET para ayudarlos en la ratificación de los tratados relativos a la aviación civil.

Base de datos de acuerdos

La base de datos sobre acuerdos y arreglos aeronáuticos (DAGMAR), que está disponible en el sitio web de la OACI, contiene información esencial sobre todos los acuerdos registrados.

Solución de controversias

En varios casos, la Dirección de asuntos jurídicos ayudó al Presidente del Consejo y al Secretario General en sus actividades para alentar o facilitar las negociaciones entre Estados en los casos en que surgieron controversias.

Legislación modelo

La Dirección de asuntos jurídicos participó en el seminario regional OACI/Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (ASPA) sobre protección de las fuentes de información de seguridad operacional como un elemento esencial de los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) en la ciudad de México. El objetivo era presentar el Adjunto E (Orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional) del Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional – *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*. La Dirección de asuntos jurídicos supervisó la elaboración de los textos de orientación.

Proyectos e iniciativas de cooperación técnica

Se ejecutaron seis proyectos de cooperación técnica en apoyo de las actividades relacionadas con el derecho aeronáutico internacional.

La OACI contrató a nueve expertos internacionales para que asesoraran a las administraciones de aviación civil respecto a la elaboración o actualización de la legislación de aviación civil, incluida la ley básica de aviación civil y los reglamentos sobre las normas de la OACI y otros tratados internacionales relacionados con esta disciplina para su incorporación en los respectivos derechos internos.

Un nacional recibió instrucción especializada en materia de derecho aeronáutico y espacial.

ESTRATEGIAS DE APOYO



ESTRATEGIAS DE APOYO

El Plan de actividades de la OACI será eficaz en la medida en que cumpla el requisito probado de tener la gente apropiada, con las calificaciones adecuadas, y hacer lo correcto en el buen lugar y en el momento oportuno. El personal también debe tener las herramientas necesarias para llevar a cabo sus tareas con una estructura y organización que a su vez tengan el apoyo de sistemas y procedimientos que aprovechan plenamente las tecnologías de la información. Comunicar eficazmente con las partes interesadas en la aviación completa las principales estrategias de apoyo para una ejecución sistemática de los programas y actividades de la Organización.

Idiomas y publicaciones

Los años de Asamblea invariablemente generan una demanda adicional de servicios de traducción y de servicios lingüísticos conexos, y 2007 no fue la excepción. Se produjo un marcado aumento debido a la preparación de la documentación para la Asamblea y distintas reuniones. El volumen de traducciones experimentó un incremento del 21,7% en comparación con 2006; la producción interna aumentó 24,8% a pesar de la reducción de recursos humanos, en tanto que la traducción externa aumentó 11%. Se proporcionaron servicios de interpretación a 329 reuniones.

Aun cuando la producción de publicaciones para la venta disminuyó 14,7%, se observó un aumento del 30% en el número de enmiendas (que no están para la venta) de las publicaciones, conjuntamente con un incremento sostenido de la publicación electrónica y la disponibilidad de los documentos en línea.

La producción de la Sección de imprenta aumentó 9% en comparación con 2006, debido a la cantidad de Anexos impresos y las notas requeridas para la Asamblea. La adquisición de una prensa de cuatro colores hizo posible la impresión de la Revista de la OACI y otras revistas internas de alta calidad de la OACI.

Recursos humanos

Durante el año, la Subdirección de recursos humanos concentró sus esfuerzos en establecer la base para los programas y procesos dirigidos al desarrollo continuo del personal, en el contexto de la reducción prevista de los recursos financieros y del marco de gestión de recursos humanos.

En enero se inició un nuevo sistema de gestión del rendimiento llamado Sistema de perfeccionamiento de la actuación profesional y las competencias (PACE). Esta herramienta de gestión supone identificar para cada miembro del personal tareas clave y resultados previstos o resultados relacionados con los Objetivos estratégicos y las Estrategias de apoyo, lo que permite al personal y los supervisores concentrarse en lograr metas basadas en los resultados descritos en el Plan de actividades. Otra característica del PACE es que crea necesidades de aprendizaje y desarrollo en el personal, que luego se incorporan en el plan de instrucción de toda la Organización. Al establecer el plan de instrucción, se pondrá un énfasis particular en la capacitación en gestión. La intención es que los empleados adquieran las competencias necesarias para realizar sus tareas de modo más eficaz. Este aspecto del PACE puede ser muy motivador y puede contribuir a mejorar el espíritu de trabajo y la productividad de los empleados.

Otra innovación importante fue la adición en el reglamento del personal de una disposición sobre licencia de paternidad. Esto armoniza más las políticas de la OACI favorables a la familia con las de las Naciones Unidas.

Con respecto a las vacantes, los plazos para cubrir los puestos de la categoría profesional se acortaron mucho. Esto tuvo repercusiones positivas en la productividad general de varias dependencias dentro de la Organización y su capacidad para alcanzar sus respectivos objetivos según el programa de trabajo. La cooperación entre la Subdirección de recursos humanos y las correspondientes direcciones y oficinas fue un factor clave para lograr este resultado.

Las metas alcanzadas en términos de igualdad de género mejoró con la implantación del Marco de definición de políticas sobre la igualdad de género y la incorporación de la perspectiva de género. Al fin del año, el nivel general de mujeres en puestos profesionales de la Secretaría se mantuvo en 30,88%, con un aumento histórico en la representación de mujeres en puestos de alto nivel debido al nombramiento para los puestos de director en la Dirección de navegación aérea, la Dirección de transporte aéreo y la Dirección de administración y servicios. Si bien en 2006 no había mujeres que ocuparan los puestos de director en el grupo de administración superior, ahora hay tres entre cinco, una situación más en armonía con el objetivo de las Naciones Unidas de igualdad en cuestiones de género. En cuanto a la representación geográfica equitativa (RGE) la situación permaneció prácticamente igual, con 75 Estados representados en la Secretaría.

A fin de año, había 698 puestos en la plantilla de la Organización financiados por el Programa regular (RP) y por el Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC), 294 en las categorías profesional y superior y 404 en la categoría de servicios generales

Tecnología de la información

El uso más amplio de la tecnología de la información en toda la Organización es clave para el éxito del Plan de actividades. La nueva estrategia en materia electrónica promueve plenamente el uso de tecnologías digitales e interactivas para proveer servicios de información y documentación más eficaces y comunicaciones internas y externas más eficientes. Esta es una parte integral del concepto de infraestructura del Plan maestro de tecnología de la información y las comunicaciones.

El objetivo básico de la estrategia en materia electrónica es aprovechar al máximo los servicios de información y documentación de la OACI disponibles electrónicamente para 2010, por medio de cinco actividades principales:

- desplazamiento progresivo a un nuevo nivel de eficiencia y eficacia en la difusión de información, en la forma de una ICAO-NET que llega a ser un repositorio en línea general, único, de todas las publicaciones de la Organización y que podría eliminar la necesidad de la distribución de documentos impresos;
- mejoramiento de las comunicaciones con los Estados contratantes y las organizaciones internacionales por medio del uso exclusivo de tecnologías de correo electrónico y de la red, en el marco de un sistema que garantice fiabilidad y seguridad totales;
- aumento de la generación de ingresos por medio de las actividades ordinarias y la introducción de un nuevo servicio de ventas;
- documentos ofrecidos para la venta en la web (comercio electrónico) y modernización de las actividades de apoyo. Los principios orientadores para las actividades generadoras de ingreso serán la rentabilidad, sostenibilidad y eficiencia;
- modernización de los procesos y métodos de trabajo por medio de un uso mejor de la tecnología moderna de la información y las telecomunicaciones, particularmente en materia de simplificación del movimiento de trabajo, documentos para reuniones disponibles en forma electrónica, teletrabajo, teleconferencias y traducción a distancia.

Durante 2007, se realizaron muchos adelantos en cada una de estas categorías que dieron como resultado mejores comunicaciones con los Estados contratantes y dentro de la Organización, métodos de trabajo más eficientes, mayor integración de las actividades entre la Sede y las Oficinas regionales así como dentro de la Sede, y reducción de costos. Fueron particularmente interesantes mejores métodos para el medio ambiente debido a la considerable reducción de la cantidad de documentos impresos como resultado de un uso más amplio de la distribución electrónica.



En 2007, se realizaron o perfeccionaron importantes mejoras técnicas y administrativas, basadas en el uso más amplio de la tecnología de la información, incluidas las iniciativas para todo el sistema que acelerarán la plena integración administrativa y operacional de las Oficinas regionales con la Sede. Entre dichas iniciativas cabe incluir:

- IRIS – Sistema integrado de información sobre recursos – un nuevo sistema concebido para automatizar los informes contables y financieros y proporcionar a la administración información financiera más oportuna y completa. IRIS será ampliado para incluir gestión de recursos humanos, venta de publicaciones y viajes.
- IKSIN – Red OACI de conocimientos compartidos – un sistema de gestión integrado para ofrecer un conocimiento común de la situación para todos los proyectos y apoyar la implantación del Plan de actividades en toda la Organización.
- IPSAS – Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público – para proveer un cuadro general más claro de la situación financiera de la Organización, lo que conducirá a tomar mejores decisiones. La OACI está entre las primeras organizaciones que adoptaron las IPSAS dentro del sistema de las Naciones Unidas.
- EDEN – Red de documentación y consultas electrónicas – para la automatización del proceso de producción de documentos; con seguimiento en línea de los documentos para facilitar la labor de las secciones de idiomas

Comunicaciones

A fines de 2006, la OACI aprobó una estrategia de información al público conforme al Plan de actividades. La Internet y publicaciones electrónicas pasarán a ser el principal medio de comunicaciones con el mundo exterior, con el apoyo de comunicaciones escritas simplificadas, concentradas cada vez más en la labor de la OACI y sus partes constitutivas, incluidas las Oficinas regionales. Una nueva *Revista de la OACI*, lanzada en el verano, sigue siendo la publicación más visible de la Organización junto con el *Informe DVLM* y el *Informe regional* (programado para 2008) contribuirán a una mejor comprensión del importante papel de liderazgo que desempeña la OACI en todos los campos de la aviación civil internacional. La nueva estrategia de información al público apoya el doble objetivo de la Organización de reducir los gastos y aumentar los ingresos.

PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA



PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA

El apoyo a la aplicación de los reglamentos, procedimientos y políticas de la OACI es fundamental para la eficacia de la Organización como institución central para la gobernanza mundial en la aviación civil. La Dirección de cooperación técnica (TCB) es uno de los elementos clave de esta actividad.

La TCB provee un amplio espectro de servicios, que incluye prestar asistencia en el examen de la estructura y organización de las instituciones de aviación civil nacionales, actualizar la infraestructura y los servicios de los aeropuertos, facilitar la transferencia de tecnología y el aumento de capacidad, promover las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y prestar apoyo a las medidas correctivas adoptadas como resultado de las auditorías del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) y del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP).

En 2007, la ejecución del Programa de cooperación técnica alcanzó a \$174,12 millones. En el marco de varios arreglos de fondos fiduciarios, la TCB ejecutó 327 proyectos en 73 países, de los cuales 52 se completaron durante el año (véase el Apéndice 2)*.

Aproximadamente el 97,2% del Programa total lo financiaron los países en desarrollo con recursos para sus propios proyectos de cooperación técnica. Las contribuciones de financiamiento extrapresupuestario destinadas a fondos de proyectos específicos aportadas por otros donantes, tales como bancos de desarrollo, organizaciones regionales, instituciones de financiación y la industria de la aviación ascendieron a 1%, incluidas las contribuciones voluntarias en especie. La contribución básica del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) para el Programa de cooperación técnica ascendió a 1,8%.

Durante el período 2005-2007, el Programa aumentó el 57%, principalmente debido a la creciente demanda de los Estados contratantes de la OACI en cuanto a asistencia para cumplir los requisitos gubernamentales en diversos campos de la aviación civil. La OACI continuó sus actividades para reducir la falta de asistencia entre las diversas regiones geográficas a fin de lograr un programa más equilibrado.

* Los apéndices de este informe pueden obtenerse exclusivamente en el sitio www.icao.int/annualreports.

**El Programa de cooperación técnica por regiones
(en millones de dólares EUA)**

| Región | 2005 | 2006 | 2007 | Porcentaje de aumento(+)/ disminución (-) en 2007 respecto a 2005 (%) |
|--------------------------|---------------|---------------|---------------|--|
| África | 9,02 | 9,59 | 14,58 | (+5,56) |
| Las Américas | 120,80 | 141,76 | 182,52 | (+61,72) |
| Asia y Pacífico | 5,45 | 5,20 | 6,12 | (+0,67) |
| Europa y Oriente Medio | 10,72 | 13,32 | 26,39 | (+15,67) |
| Total de programa | 145,99 | 169,87 | 229,61 | (+83,62) |

Implantación del volumen de ejecución por Objetivo estratégico

| Objetivo estratégico | Las Américas | % | África | % | Asia y Pacífico | % | Europa y Oriente Medio | % | Total del programa |
|-----------------------------------|--------------------|--------------|------------------|--------------|------------------|--------------|------------------------|--------------|--------------------|
| A (Seguridad operacional) | 31 890 170 | 21,0 | 4 802 973 | 51,4 | 1 827 771 | 65,6 | 3 666 460 | 36,2 | 42 187 374 |
| B (Seguridad de la aviación) | 1 518 580 | 1,0 | 112 132 | 1,2 | 314 845 | 11,3 | 324 107 | 3,2 | 2 269 664 |
| C (Protección del medio ambiente) | 1 518 580 | 1,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 1 518 580 |
| D (Eficiencia) | 92 633 350 | 61,0 | 3 055 588 | 32,7 | 401 218 | 14,4 | 3 980 438 | 39,3 | 100 070 593 |
| E (Continuidad) | 22 778 692 | 15,0 | 981 152 | 10,5 | 117 022 | 4,2 | 2 096 567 | 20,7 | 25 973 432 |
| F (Imperio de la ley) | 1 518 580 | 1,0 | 392 461 | 4,2 | 125 381 | 4,5 | 60 770 | 0,6 | 2 097 192 |
| TOTAL | 151 857 952 | 100,0 | 9 344 305 | 100,0 | 2 786 236 | 100,0 | 10 128 342 | 100,0 | 174 116 835 |

En el concepto del Plan de actividades, el apoyo está estrechamente relacionado con los Objetivos estratégicos y abarca una amplia gama de proyectos: planificación general de la aviación civil; desarrollo de recursos humanos; administración y legislación; comunicaciones y navegación; seguridad de la aviación; aeronavegabilidad y operaciones de vuelo; sistemas de gestión de la seguridad operacional; planificación, construcción y gestión de aeropuertos; servicios de tránsito aéreo; búsqueda y salvamento; e introducción a la metodología TRAINAIR de la OACI.

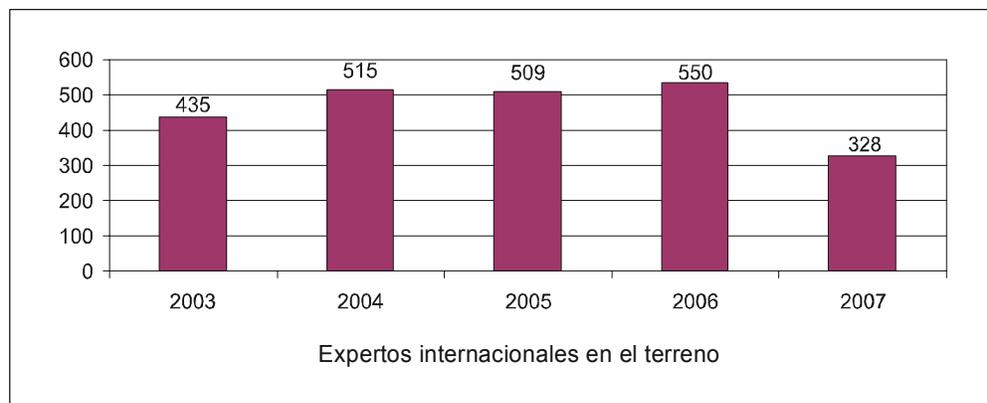
Los tres principales componentes de los proyectos ejecutados por la OACI son: contratación de expertos para proporcionar cooperación técnica en el terreno, becas otorgadas al personal de las dependencias de aviación civil seleccionadas por el gobierno y adquisición de equipos y servicios para los proyectos.



Contratación de expertos

El total de expertos y consultores internacionales contratados en 2007 fue de 328. También hubo 1 672 miembros nacionales del personal de proyectos para un total de 2 096. La contratación, instrucción y retención de profesionales calificados de aviación civil e inspectores de seguridad operacional nacionales en todos los proyectos de cooperación técnica continuó, para mejorar así las capacidades de control e inspección de las autoridades aeronáuticas.

Estos expertos contribuyeron a transferir conocimientos a las contrapartes nacionales, la aplicación de los SARPS de la OACI, el desarrollo de estructuras de organización de aviación civil adecuadas y la rectificación de deficiencias en la seguridad operacional y la seguridad de la aviación.



Instrucción en aviación civil

Durante el año se otorgaron 341 becas por una duración total de 200 meses de trabajo. En el marco del Programa de instrucción para países en desarrollo OACI-Singapur se otorgaron en total 48 becas, en las disciplinas de gestión de la aviación civil, control de tránsito aéreo, búsqueda y salvamento, administración y legislación de aviación civil, e ingeniería y mantenimiento de aeropuertos. En total se beneficiaron de este programa 27 países.

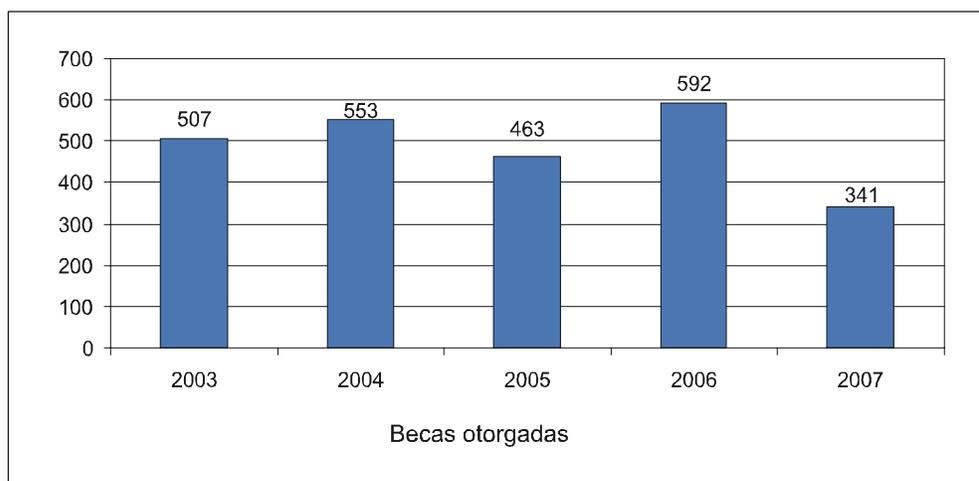
En 2007 se firmó un Memorando de acuerdo con China, la India y la República de Corea para que la instrucción que financien estos países se haga en cooperación con la OACI. La OACI otorgó un total de 53 becas para instrucción en el Centro de instrucción de aviación civil de Corea en materia de sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS), VOR Doppler y radar. Se creó el Fondo Assad Kotaite de becas para estudios de postgrado y postdoctorado a fin de fomentar la capacitación de nacionales de los países menos desarrollados.

Además de las becas otorgadas en diversos campos, los programas de instrucción en el país a cargo de instructores contratados por medio de la TCB para más de 1 300 miembros del personal técnico, de gestión y de operaciones de las

administraciones de aviación civil demuestran una creciente conciencia de los Estados en cuanto a la importancia de la instrucción en aviación civil.

Para compensar la disminución en la financiación del PNUD, que tradicionalmente financiaba las becas de capacitación, los Estados beneficiarios continuaron incluyendo una cantidad importante de instrucción para sus nacionales como parte del componente de adquisiciones de sus respectivos proyectos de cooperación técnica de la OACI. En 2007, 302 miembros del personal nacional de los países se beneficiaron de la capacitación en nuevas tecnologías y en operación de equipos adquiridos por medio de los proyectos de la OACI.

Dada la importancia del elemento humano como un factor clave en la seguridad operacional de la aviación civil, la capacitación del personal de gestión, técnico y operacional de la aviación civil contribuyó particularmente a mejorar las capacidades de vigilancia de las administraciones de aviación civil de los países beneficiarios. De conformidad con la información recibida de los Estados, los miembros del personal que recibieron instrucción por medio del Programa de cooperación técnica son absorbidos progresivamente por las administraciones de aviación civil, que se benefician de los conocimientos compartidos y de la capacitación y conservación de una fuerza de trabajo constituida por personal de aviación e inspectores calificados.

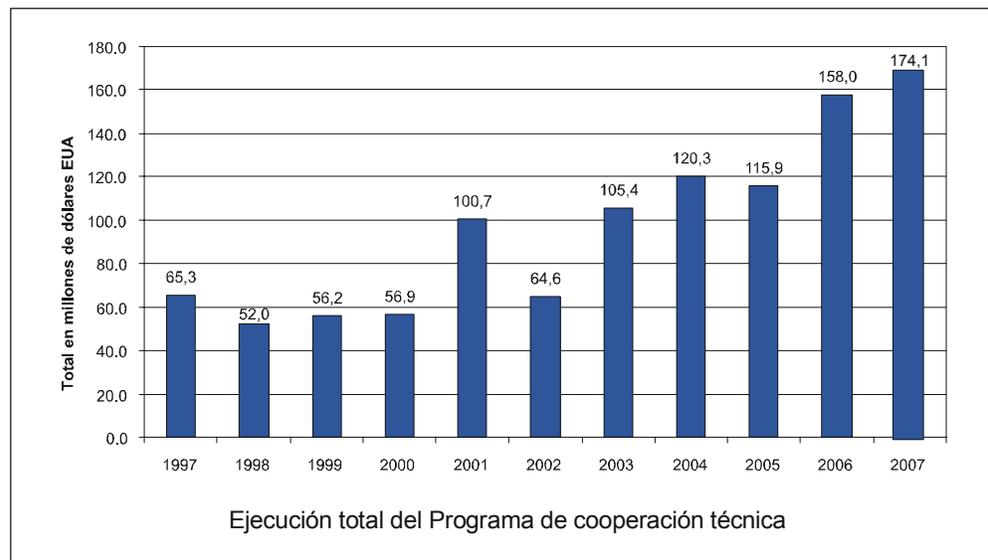
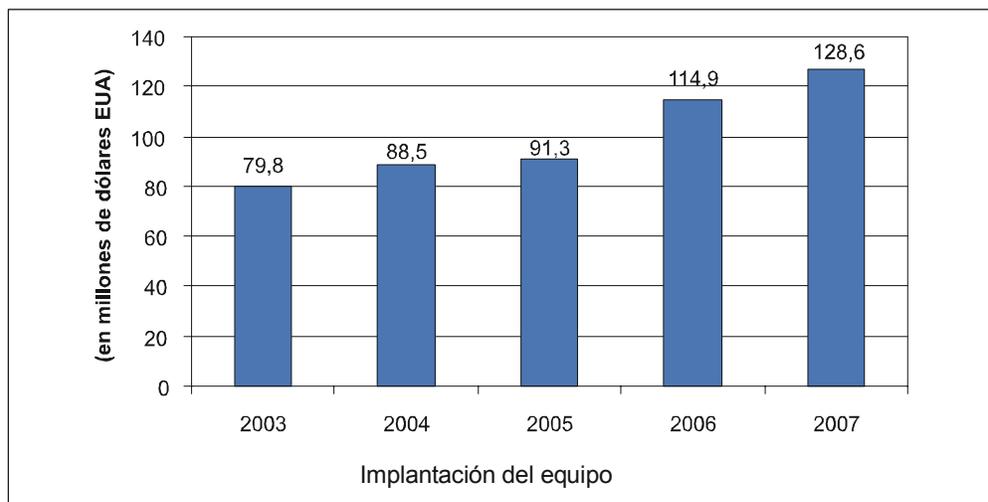


Equipo y subcontratos

En 2007 se hicieron 657 pedidos y subcontratos de compras para el Programa de cooperación técnica. El total de adquisiciones fue de \$128 638 816. La asistencia proporcionada a los Estados para mejorar sus infraestructuras de aviación civil abarcó, desde la elaboración de especificaciones técnicas, la licitación y la administración de complejos contratos llave en mano de múltiples fases, hasta la puesta en servicio de equipos, y tuvo repercusiones directas positivas en el mejoramiento de la seguridad y protección de los aeropuertos, las

comunicaciones y la infraestructura de navegación aérea, haciendo posible operaciones de aviación más eficientes y económicas en los países y regiones beneficiados.

El equipo y los servicios adquiridos por la OACI tuvieron repercusiones directas en el mejoramiento de las infraestructuras de aviación civil de los Estados y en la seguridad operacional y eficiencia de las operaciones aéreas. En particular, los expertos de la OACI aseguraron que las especificaciones técnicas se ajustaran a los SARPS de la OACI aplicables y a los planes regionales de navegación aérea.

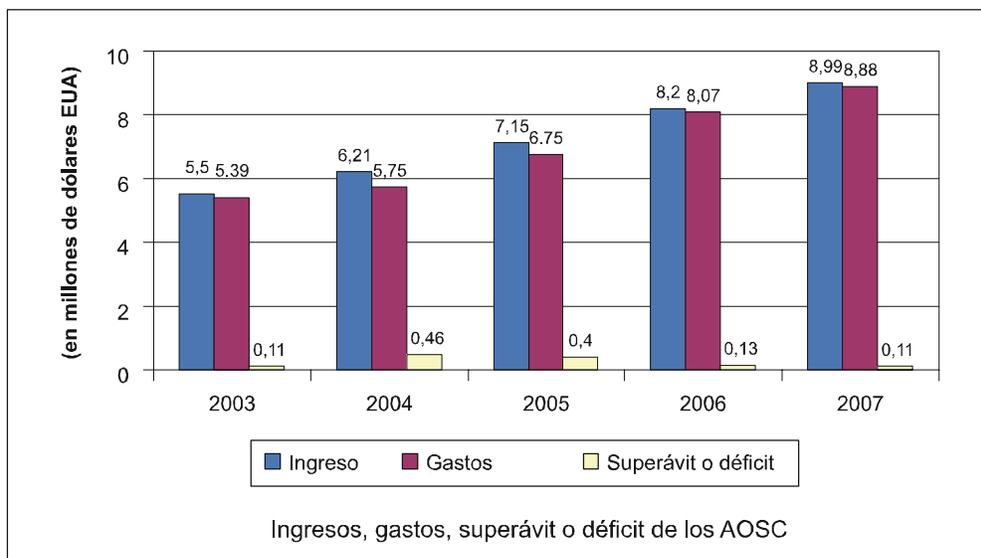


La TCB emitió otros 238 pedidos y subcontratos por \$11 300 316 que incluyeron adquisiciones de equipos y servicios para responder a las necesidades del Programa regular y la Dirección de cooperación técnica (TCB) de la OACI. La compra más importante fue la del Sistema integrado de información sobre recursos (IRIS) por \$6,1 millones. Entre otras adquisiciones importantes cabe señalar una prensa de impresión en cuatro colores (\$700 000), la implantación de un sistema de producción de documentos (DPS) (\$340 000), un sistema de inscripción para conferencias (\$250 000), mejoramiento de la infraestructura de tecnología de la información (IT) (\$238 000) y de gestión de contenido de Web (Share Point) e identificación única de acceso (\$220 000).

Presupuesto de gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC)

Este Programa de cooperación técnica no recibe fondos de la OACI, sino que se financia con recursos extrapresupuestarios proporcionados por donantes. Se cobran gastos administrativos por la ejecución de los proyectos, según el principio de recuperación de costos. Los fondos recibidos en este concepto los administra el Secretario General de acuerdo con las disposiciones aplicables del Reglamento financiero y por medio del Fondo para los gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSCF).

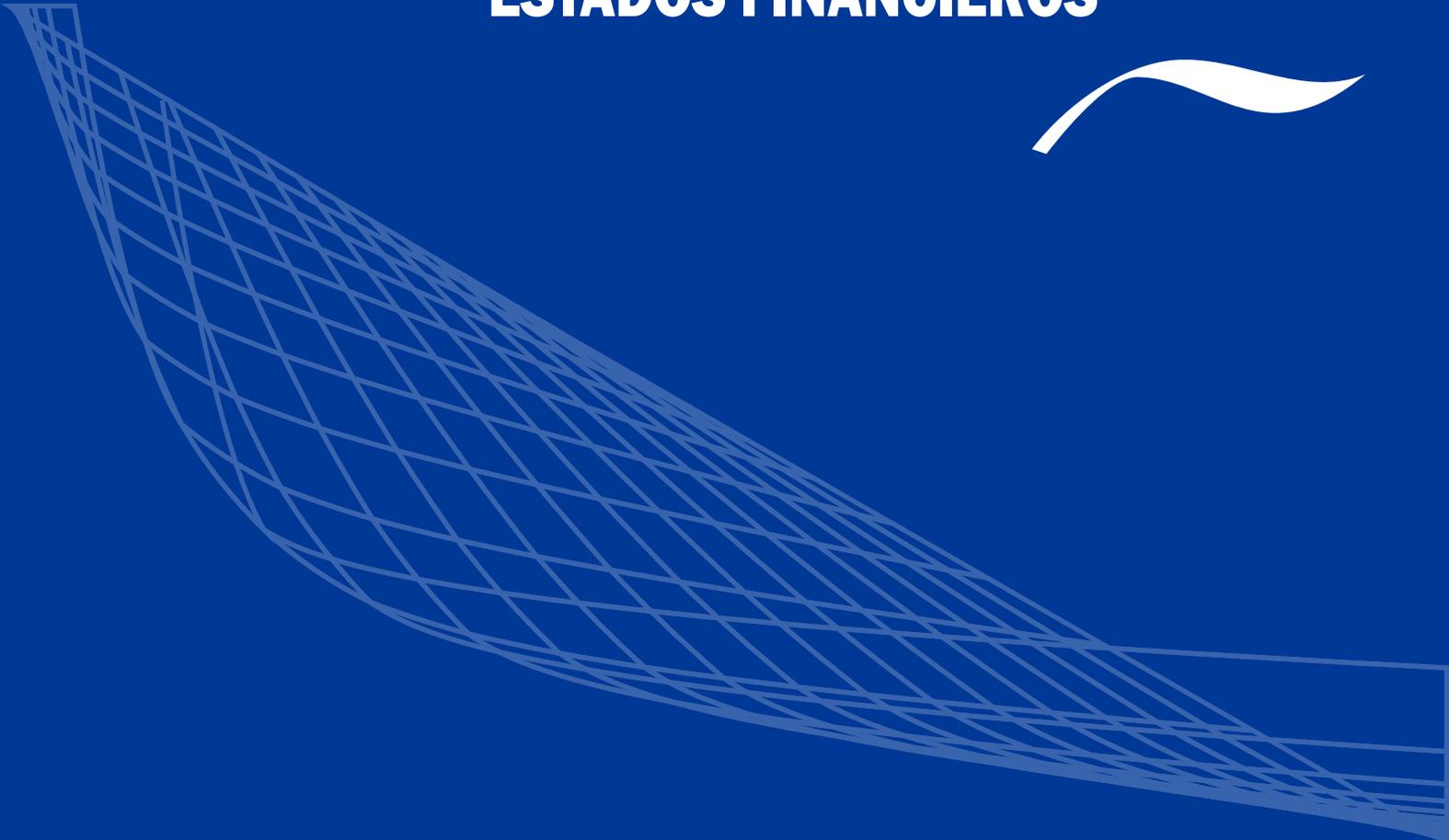
El proyecto de Presupuesto AOSC aprobado por la Asamblea es sólo indicativo, porque el Programa no puede determinarse con precisión hasta que los gobiernos y donantes hayan decidido sobre las cantidades que habrán de asignarse a los proyectos de aviación civil. El Consejo sigue de cerca el desarrollo del Programa de cooperación técnica y los ingresos y gastos del presupuesto AOSC. Seguidamente, examina, toma nota de, o aprueba, según lo prescrito en el Reglamento financiero de la OACI, los cálculos anuales relativos al AOSC.



Los superávits o déficits anuales de los AOSC son el resultado de los excedentes o deficiencias del ingreso respecto a los gastos para un año dado. El superávit AOSC acumulado al 31 de diciembre de 2007 se calcula en \$5,7 millones. Estos fondos sirven como reserva para cubrir déficits posibles en las operaciones del Programa así como para pagar, si fuera necesario, indemnizaciones por separación del servicio al personal, que al 31 de diciembre de 2007 ascendían a \$4,7 millones.

En el sitio web del Informe anual figura información detallada sobre los proyectos de gran envergadura superiores a \$500 000.

ESTADOS FINANCIEROS



ESTADOS FINANCIEROS

Las consignaciones presupuestarias para 2005-2006-2007 y la financiación de las consignaciones, según fueron aprobadas por la Asamblea, figuran en la Tabla 1:

Tabla 1. Consignaciones para 2005, 2006 y 2007

| | 2005 | 2006 | 2007 |
|---|------------------------------|------------|------------|
| | (en dólares estadounidenses) | | |
| Consignaciones | 64 669 000 | 65 820 000 | 66 511 000 |
| Financiadas mediante: | | | |
| Ingresos varios | 5 162 000 | 5 413 000 | 5 723 000 |
| Cuotas | 58 507 000 | 60 407 000 | 60 788 000 |
| Transferencia del plan de incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo | 1 000 000 | | |

Como se indica en la Tabla 2, la consignación final para 2007 se ajustó a \$69 826 000, como resultado de:

- i) el traspaso a 2007 de \$9 965 000 de las consignaciones de 2006, de conformidad con 5.6 del Reglamento financiero;
- ii) la transferencia de \$2 551 000 entre Programas principales, de conformidad con 5.10 del Reglamento financiero y C-182/13;
- iii) la reducción neta de la consignación de \$570 000 de conformidad con C-176/8, C-176/14 y C-181/3; y
- iv) el traspaso a 2008 de \$6 080 000 de las consignaciones de 2007, de conformidad con 5.11 del Reglamento financiero y C-182/13.

Los gastos efectivos correspondientes a 2007 con cargo a la consignación se elevaron a \$69 678 000.

En 2007, las cuotas fijadas a los Estados contratantes se elevaron a \$60 851 844, incluyendo las cuotas de \$63 844 de dos nuevos Estados contratantes. Las cuotas que se habían recibido efectivamente al cierre del ejercicio

de 2007 ascendieron a \$59 431 735, o sea el 97,67%, en comparación con el 84,28% a finales de 2006 y el 97,15% a finales de 2005. Además, se recibieron \$10 391 274 correspondientes a cuotas de años anteriores. El total de cuotas atrasadas pendientes de pago al 31 de diciembre de 2007 se elevaba a \$10 011 039, en comparación con \$10 903 566 al 31 de diciembre de 2006.

En la Tabla 3 se indica la situación financiera de la Organización en términos de saldos de efectivo del Fondo general y del Fondo de capital circulante, a principios del ejercicio y al final de cada trimestre, al igual que las cantidades correspondientes a 2006.

Lo expuesto se refiere a las actividades en el marco del Programa regular de la Organización, financiadas con las consignaciones autorizadas por la Asamblea. El financiamiento de los gastos de funcionamiento de la Dirección de cooperación técnica se efectúa con cargo al Fondo para los gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSCF), mientras que determinado personal auxiliar y ciertos gastos se financian con cargo a otros fondos especiales.

Tabla 2. Consignaciones revisadas para 2007

| | Consignaciones 2007 Res. A35-22 | Traspaso del ejercicio anterior | Suplemento (C-176/8, C-176/14 y C-181/3) | Transferencias entre programas principales | Traspaso al ejercicio siguiente | Consignaciones revisadas | Gastos efectivos |
|--|---------------------------------------|--|---|---|---------------------------------------|-----------------------------|---------------------|
| | (en dólares estadounidenses) | | | | | | |
| I. Política general y dirección | 1 708 000 | 322 000 | | -371 000 | | 1 659 000 | 1 659 000 |
| II. Navegación aérea | 9 413 000 | 1 011 000 | | -626 000 | | 9 798 000 | 9 798 000 |
| III. Transporte aéreo | 5 485 000 | 745 000 | 1 030 000 | -1 036 000 | -550 000 | 5 674 000 | 5 651 000 |
| IV. Asuntos jurídicos | 1 063 000 | 488 000 | | -518 000 | -150 000 | 883 000 | 865 000 |
| V. Programas regionales y otros | 16 240 000 | 2 126 000 | | 1 384 000 | -2 200 000 | 17 550 000 | 17 502 000 |
| VI. Apoyo administrativo | 26 029 000 | 2 088 000 | | 395 000 | -1 052 000 | 27 460 000 | 27 415 000 |
| VII. Finanzas, Relaciones exteriores e información al público y Evaluación de programas, auditoría y examen administrativo | 3 974 000 | 1 814 000 | -1 600 000 | 772 000 | -1 330 000 | 3 630 000 | 3 624 000 |
| VIII. Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional | 2 599 000 | 1 371 000 | | | -798 000 | 3 172 000 | 3 164 000 |
| TOTAL | 66 511 000 | 9 965 000 | -570 000 | 0 | -6 080 000 | 69 826 000 | 69 678 000 |

Tabla 3. Situación financiera (saldo efectivo) de la Organización

| Al | 2007 | | | 2006 | | |
|------------------|------------------------------|-----------------------------|------------|---------------|-----------------------------|------------|
| | Fondo general | Fondo de capital circulante | Total | Fondo general | Fondo de capital circulante | Total |
| | (en dólares estadounidenses) | | | | | |
| 1 de enero | 11 999 500 | 5 996 859 | 17 996 359 | 16 616 392 | 5 992 179 | 22 608 571 |
| 31 de marzo | 20 833 052 | 5 996 859 | 26 829 911 | 14 666 712 | 5 992 179 | 20 658 891 |
| 30 de junio | 16 217 554 | 5 996 859 | 22 214 413 | 12 039 418 | 5 996 859 | 18 036 277 |
| 30 de septiembre | 15 648 820 | 6 001 539 | 21 650 359 | 17 291 621 | 5 996 859 | 23 288 480 |
| 31 de diciembre | 25 129 185 | 6 001 539 | 31 121 734 | 11 999 500 | 5 996 859 | 17 996 359 |

Presupuesto basado en los resultados (RBB)

En 2007, por primera vez se preparó un presupuesto para la OACI según el enfoque de presupuesto basado en los resultados (RBB). Una característica importante del formato del RBB es que, dado que se concentra en los resultados previstos de nivel más alto, el Consejo y la Asamblea pueden seguir de cerca los objetivos y los resultados de todas las actividades de la OACI. Entre otras ventajas, cabe mencionar:

- una representación más transparente del presupuesto, dado que los recursos están vinculados a los resultados esperados;
- una mejor comprensión de la estrategia de la Organización; y
- un diálogo más estratégico entre la Secretaría y su órgano rector, debido a que el énfasis está en lograr resultados y no en los datos presupuestarios.

Si bien el nuevo RBB conserva la estructura de organización actual, introduce distinciones críticas entre gastos del “Programa”, “Apoyo al Programa” y de “Gestión y administración”. También tiene en cuenta la totalidad de los recursos de la Organización, incluyendo las cantidades fijadas para el Presupuesto regular así como las cifras indicativas para la planificación del Programa de cooperación técnica y otros fondos extrapresupuestarios.

En general, el marco para el Presupuesto aprobado refleja la estrategia del Consejo para 2008-2010, es decir: contener el aumento de las consignaciones con respecto al Presupuesto para 2005-2007; aumentar la parte de los recursos en apoyo de los Objetivos estratégicos; y disminuir las repercusiones desfavorables de las fluctuaciones de la moneda en el Presupuesto.

Contabilidad en dólares canadienses

Una de las medidas adoptadas por la Organización para reducir las repercusiones desfavorables de las fluctuaciones de la moneda en las finanzas fue el cambio a un presupuesto en dólares canadienses. Después de consultar con la Comisión de Administración Pública Internacional (CAPI) – el órgano de las Naciones Unidas que supervisa el sistema común de sueldos y prestaciones de la OACI – se determinó que al personal profesional de la Sede, en Montreal, podría pagársele en dólares canadienses sin que esto repercutiera en el sueldo neto. Se determinó además que la nueva Planificación institucional de los recursos (ERP) podría facilitar el cambio a la contabilidad y la nómina en dólares canadienses. El pago de los sueldos de los miembros del personal de la Sede en dólares canadienses reducirá las repercusiones del tipo de cambio entre la moneda canadiense y la estadounidense.

Planificación institucional de los recursos

Durante 2007, el proyecto de Sistema integrado de información sobre recursos (IRIS), financiado mediante el Fondo para tecnología de la información y las comunicaciones (ICT), implantó la funcionalidad para apoyo de las operaciones de Fase 1 en el sistema ERP diseñado para automatizar los procesos administrativos. La implantación comenzó en febrero, después de firmar un acuerdo con el proveedor, Agresso Business World, para las licencias y los servicios de configuración.

La Fase 1 incluye: libro mayor, cuentas por pagar, cuentas por cobrar, gestión de proyectos y adquisiciones. Dos módulos previstos originalmente para la Fase 1, preparación de presupuestos y activo fijo, se postergaron para la Fase 2, que también incluye la funcionalidad para apoyo de recursos humanos, nómina, viajes y venta de publicaciones.

Si bien se adoptó la moneda canadiense para la preparación del presupuesto y la contabilidad del Presupuesto regular, el dólar estadounidense se conservó para el Programa de cooperación técnica. Esto causó demoras en la implantación de la ERP. Fueron necesarios recursos adicionales de Agresso y de la OACI debido a que muchas de las tareas que inicialmente estaban planificadas como secuencia debieron realizarse al mismo tiempo a fin de cumplir el plazo del 8 de enero de 2008 para poner en funcionamiento el sistema; las funcionalidades que no eran absolutamente indispensables se postergaron hasta el primer trimestre de 2008.

Para finales del año, prácticamente se habían completado la implementación y los ensayos de la funcionalidad del sistema necesarios para la producción y había comenzado la instrucción para los usuarios.

Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público (IPSAS)

Las Naciones Unidas y la Junta de los jefes ejecutivos del sistema de las Naciones Unidas para la coordinación (JJE) aprobaron la sustitución de las Normas de Contabilidad del sistema de las Naciones Unidas (UNSAS) por las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público (IPSAS), para aplicarlas a las cuentas y estados financieros el 1 de enero de 2010 o antes. La JJE estableció un grupo de trabajo para garantizar la interpretación y aplicación uniforme de las IPSAS.

La OACI, como miembro del Grupo de política contable y orientación encargado de examinar la política y la orientación relacionadas con la aplicación de las IPSAS, ha contribuido en la labor del grupo de trabajo. Las notas de estudio preliminares sobre la postura y la política se publicaron en 2007 para su examen y aplicación por la OACI en 2008. El Consejo aprobó la implantación gradual de las IPSAS durante el trienio siguiente (2008-2010), a fin de alinear a la OACI con las demás organizaciones de las Naciones Unidas. Las enmiendas propuestas al Reglamento financiero para reflejar el cambio del concepto contable sobre una base de efectivo y obligaciones a la plena aplicación de una base contable de acumulación para contabilizar y presentar cuentas, como lo requieren las IPSAS, se aprobaron en 2007.

APÉNDICE 1. TABLAS RELATIVAS AL MUNDO DEL TRANSPORTE AÉREO EN 2007

Nota general.— Los datos estadísticos correspondientes al año 2007 que figuran en este informe deben considerarse como preliminares; la experiencia ha demostrado que el margen de error es probablemente inferior al 2% para los totales mundiales, excepto en el caso de los márgenes de utilidad, donde podría ser considerablemente mayor. A no ser que se indique de otro modo:

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

Tabla 1. Total mundial del tráfico de pago — internacional e interior
(Servicios regulares de las líneas aéreas de los Estados contratantes de la OACI, 1998-2007)

| Año | Pasajeros | | Pasajeros-km | | Toneladas de carga | | Toneladas-km de carga efectuadas | | Toneladas-km de correo efectuadas | | Total de toneladas-km efectuadas | |
|-------------------|-----------|-----------------|--------------|-----------------|--------------------|-----------------|----------------------------------|-----------------|-----------------------------------|-----------------|----------------------------------|-----------------|
| | Millones | Aumento anual % | Millones | Aumento anual % | Millones | Aumento anual % | Millones | Aumento anual % | Millones | Aumento anual % | Millones | Aumento anual % |
| 1998 | 1 471 | 1,0 | 2 628 120 | 2,1 | 27 | 0,4 | 101 820 | -1,0 | 5 760 | -3,8 | 348 600 | 1,3 |
| 1999 | 1 562 | 6,2 | 2 797 800 | 6,5 | 28 | 6,0 | 108 660 | 6,7 | 5 720 | -0,7 | 370 420 | 6,3 |
| 2000 | 1 672 | 7,0 | 3 037 530 | 8,6 | 30 | 8,2 | 118 080 | 8,7 | 6 050 | 5,8 | 403 960 | 9,1 |
| 2001 | 1 640 | -1,9 | 2 949 550 | -2,9 | 29 | -5,3 | 110 800 | -6,2 | 5 310 | -12,2 | 388 150 | -3,9 |
| 2002 | 1 639 | -0,1 | 2 964 530 | 0,5 | 31 | 9,0 | 119 840 | 8,2 | 4 570 | -13,9 | 397 120 | 2,3 |
| 2003 ¹ | 1 691 | 3,2 | 3 019 100 | 1,8 | 34 | 6,7 | 125 760 | 4,9 | 4 530 | -0,9 | 407 670 | 2,7 |
| 2004 | 1 888 | 11,6 | 3 445 300 | 14,1 | 37 | 9,6 | 139 040 | 10,6 | 4 580 | 1,1 | 458 910 | 12,6 |
| 2005 | 2 022 | 7,1 | 3 721 690 | 8,0 | 38 | 2,5 | 142 520 | 2,5 | 4 660 | 1,7 | 487 860 | 6,3 |
| 2006 | 2 128 | 5,2 | 3 940 600 | 5,9 | 40 | 5,1 | 149 650 | 5,0 | 4 550 | -2,4 | 514 750 | 5,5 |
| 2007 | 2 260 | 6,4 | 4 201 140 | 6,7 | 41,6 | 4,5 | 158 390 | 4,7 | 4 530 | 0,0 | 545 070 | 5,5 |

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

Fuente.— Formulario A de información de transporte aéreo de la OACI, además de las estimaciones de la OACI para los Estados que no notifican.



Tabla 2. Tráfico mundial de pago — internacional
(Servicios regulares de las líneas aéreas de los Estados contratantes de la OACI, 1998-2007)

| Año | Pasajeros | | Pasajeros-km | | Toneladas de carga | | Toneladas-km de carga efectuadas | | Toneladas-km de correo efectuadas | | Total de toneladas-km efectuadas | |
|------|-----------|-----------------|--------------|-----------------|--------------------|-----------------|----------------------------------|-----------------|-----------------------------------|-----------------|----------------------------------|-----------------|
| | Millones | Aumento anual % | Millones | Aumento anual % | Millones | Aumento anual % | Millones | Aumento anual % | Millones | Aumento anual % | Millones | Aumento anual % |
| 1998 | 458 | 4,6 | 1 512 040 | 3,0 | 15,8 | 0,6 | 87 050 | -0,8 | 2 480 | -0,4 | 231 440 | 1,8 |
| 1999 | 493 | 7,6 | 1 622 250 | 7,3 | 17,3 | 9,5 | 93 280 | 7,2 | 2 480 | 0,0 | 247 610 | 7,0 |
| 2000 | 542 | 9,9 | 1 790 370 | 10,4 | 18,8 | 8,7 | 101 560 | 8,9 | 2 670 | 7,7 | 273 090 | 10,3 |
| 2001 | 536 | -1,1 | 1 726 580 | -3,6 | 18,0 | -4,3 | 95 950 | -5,5 | 2 660 | -0,4 | 261 030 | -4,4 |
| 2002 | 547 | 2,1 | 1 736 070 | 0,5 | 18,8 | 4,4 | 101 590 | 5,9 | 2 710 | 1,9 | 267 170 | 2,4 |
| 2003 | 561 | 2,6 | 1 738 510 | 0,1 | 19,6 | 4,3 | 103 130 | 1,5 | 2 710 | 0,0 | 268 420 | 0,5 |
| 2004 | 647 | 15,3 | 2 015 070 | 15,9 | 21,8 | 11,2 | 115 120 | 11,6 | 2 830 | 4,4 | 304 920 | 13,6 |
| 2005 | 705 | 9,0 | 2 199 940 | 9,2 | 22,6 | 3,7 | 118 440 | 2,9 | 2 980 | 5,3 | 325 450 | 6,7 |
| 2006 | 762 | 8,1 | 2 357 990 | 7,2 | 23,6 | 4,4 | 124 180 | 4,8 | 3 030 | 1,7 | 345 890 | 6,3 |
| 2007 | 828 | 8,8 | 2 544 540 | 7,6 | 25,3 | 5,9 | 132 400 | 5,3 | 3 230 | 6,3 | 369 350 | 6,1 |

Fuente.— Formulario A de información de transporte aéreo de la OACI, además de las estimaciones de la OACI para los Estados que no notifican.

Tabla 3. Tendencias de los coeficientes de carga en los servicios regulares — internacionales e interiores
(Servicios regulares de las líneas aéreas de los Estados contratantes de la OACI, 1998–2007)

| Año | Pasajeros-km (millones) | Asientos-km disponibles (millones) | Coefficiente de carga de pasajeros % | Toneladas-km de carga (millones) | Toneladas-km de correo (millones) | Total de toneladas-km efectuadas (millones) | Total toneladas-km disponibles (millones) | Coefficiente de carga en peso % |
|------|-------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|---|---|---------------------------------|
| 1998 | 2 628 120 | 3 837 730 | 68 | 101 820 | 5 760 | 348 600 | 584 570 | 60 |
| 1999 | 2 797 800 | 4 050 780 | 69 | 108 660 | 5 720 | 370 420 | 614 460 | 60 |
| 2000 | 3 037 530 | 4 286 200 | 71 | 118 080 | 6 050 | 403 960 | 656 880 | 61 |
| 2001 | 2 949 550 | 4 271 860 | 69 | 110 800 | 5 310 | 388 150 | 660 000 | 59 |
| 2002 | 2 964 530 | 4 167 110 | 71 | 119 840 | 4 570 | 397 120 | 654 180 | 61 |
| 2003 | 3 019 100 | 4 227 860 | 71 | 125 760 | 4 530 | 407 670 | 673 460 | 61 |
| 2004 | 3 445 300 | 4 704 730 | 73 | 139 040 | 4 580 | 458 910 | 738 750 | 62 |
| 2005 | 3 721 690 | 4 975 910 | 75 | 142 520 | 4 660 | 487 860 | 780 560 | 63 |
| 2006 | 3 940 600 | 5 197 250 | 76 | 149 650 | 4 550 | 514 750 | 814 240 | 63 |
| 2007 | 4 201 140 | 5 484 860 | 77 | 158 390 | 4 530 | 545 070 | 863 100 | 63 |

Fuente.— Formulario A de información de transporte aéreo de la OACI, además de las estimaciones de la OACI para los Estados que no notifican.

Tabla 4. Distribución regional del tráfico regular — 2007

| Por región estadística de la OACI de matrícula de la línea aérea | Kilómetros recorridos (millones) | Salidas de aeronaves (miles) | Pasajeros transportados (miles) | Pasajeros-kilómetros efectuados (millones) | Coeficiente de carga de pasajeros (%) | Toneladas-kilómetros efectuadas | | Toneladas-kilómetros disponibles (millones) | Coeficiente de carga en peso (%) |
|--|----------------------------------|------------------------------|---------------------------------|--|---------------------------------------|---------------------------------|------------------|---|----------------------------------|
| | | | | | | De carga (millones) | Total (millones) | | |
| Total de los servicios (internacionales e interiores) de las líneas aéreas de los Estados contratantes de la OACI | | | | | | | | | |
| Europa | 8 760 | 7 200 | 624 310 | 1 158 290 | 77 | 40 120 | 145 960 | 215 640 | 68 |
| % del tráfico mundial | 25,9 | 27,2 | 27,7 | 27,6 | | 25,3 | 26,8 | 25,0 | |
| África | 870 | 640 | 44 650 | 99 240 | 67 | 2 270 | 11 690 | 20 610 | 57 |
| % del tráfico mundial | 2,6 | 2,4 | 2,0 | 2,4 | | 1,4 | 2,1 | 2,4 | |
| Oriente Medio | 1 300 | 670 | 82 680 | 224 630 | 76 | 10 770 | 32 010 | 53 120 | 60 |
| % del tráfico mundial | 3,8 | 2,5 | 3,7 | 5,3 | | 6,8 | 5,9 | 6,2 | |
| Asia y Pacífico | 7 520 | 5 170 | 590 370 | 1 126 380 | 75 | 58 430 | 161 620 | 254 630 | 63 |
| % del tráfico mundial | 22,2 | 19,5 | 26,2 | 26,8 | | 36,9 | 29,7 | 29,5 | |
| Norteamérica | 13 570 | 10 990 | 794 960 | 1 419 330 | 80 | 41 970 | 172 940 | 281 950 | 61 |
| % del tráfico mundial | 40,1 | 41,5 | 35,2 | 33,8 | | 26,5 | 31,7 | 32,7 | |
| Latinoamérica y Caribe | 1 810 | 1 830 | 120 110 | 173 260 | 68 | 4 830 | 20 850 | 37 140 | 56 |
| % del tráfico mundial | 5,4 | 6,9 | 5,3 | 4,1 | | 3,0 | 3,8 | 4,3 | |
| Total | 33 830 | 26 500 | 2 257 080 | 4 201 130 | 77 | 158 390 | 545 070 | 863 090 | 63 |
| Servicios internacionales de las líneas aéreas de los Estados contratantes de la OACI | | | | | | | | | |
| Europa | 7 230 | 4 490 | 435 740 | 1 022 550 | 77 | 39 370 | 132 970 | 195 500 | 68 |
| % del tráfico mundial | 42,8 | 57,1 | 52,6 | 40,2 | | 29,7 | 36,0 | 34,1 | |
| África | 690 | 310 | 25 830 | 85 070 | 66 | 2 180 | 10 310 | 18 450 | 56 |
| % del tráfico mundial | 4,1 | 3,9 | 3,1 | 3,3 | | 1,6 | 2,8 | 3,2 | |
| Oriente Medio | 1 140 | 430 | 59 170 | 207 180 | 75 | 10 670 | 30 340 | 50 350 | 60 |
| % del tráfico mundial | 6,8 | 5,5 | 7,1 | 8,1 | | 8,1 | 8,2 | 8,8 | |
| Asia y Pacífico | 3 880 | 1 160 | 172 710 | 694 280 | 75 | 52 580 | 117 970 | 182 340 | 65 |
| % del tráfico mundial | 23,0 | 14,7 | 20,9 | 27,3 | | 39,7 | 31,9 | 31,8 | |
| Norteamérica | 3 030 | 1 060 | 102 440 | 436 890 | 81 | 23 650 | 64 370 | 104 780 | 61 |
| % del tráfico mundial | 18,0 | 13,5 | 12,4 | 17,2 | | 17,9 | 17,4 | 18,3 | |
| Latinoamérica y Caribe | 910 | 420 | 32 050 | 98 570 | 70 | 3 960 | 13 380 | 22 500 | 59 |
| % del tráfico mundial | 5,4 | 5,3 | 3,9 | 3,9 | | 3,0 | 3,6 | 3,9 | |
| Total | 16 880 | 7 870 | 827 940 | 2 544 540 | 76 | 132 410 | 369 340 | 573 920 | 64 |

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

Fuente.— Formulario A de información de transporte aéreo de la OACI, además de las estimaciones de la OACI para los Estados que no notifican.



**Tabla 5. Tráfico mundial internacional no regular
estimado de pasajeros de pago, 1998–2007**

| Categoría | Millones de pasajeros-kilómetros efectuados | | | | | | | | | |
|--|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
| Tráfico no regular ¹ | 257 190 | 238 380 | 265 460 | 272 790 | 244 930 | 240 720 | 266 590 | 262 560 | 245 105 | 237 320 |
| Variación anual (%) | 6,8 | -7,3 | 11,4 | 2,8 | -10,2 | -1,7 | 10,7 | -1,5 | -6,6 | -3,2 |
| Tráfico regular | 1 512 040 | 1 622 250 | 1 790 370 | 1 726 580 | 1 736 070 | 1 738 510 | 2 015 070 | 2 199 940 | 2 365 010 | 2 544 540 |
| Variación anual (%) | 3,0 | 7,3 | 10,4 | -3,6 | 0,5 | 0,1 | 15,9 | 9,2 | 7,5 | 7,6 |
| Tráfico total | 1 769 230 | 1 860 630 | 2 055 830 | 1 999 370 | 1 981 000 | 1 979 230 | 2 281 660 | 2 462 500 | 2 610 115 | 2 781 860 |
| Variación anual (%) | 3,5 | 5,2 | 10,5 | -2,7 | -0,9 | -0,1 | 15,3 | 7,9 | 6,0 | 6,6 |
| Tráfico no regular como porcentaje del total | 14,5 | 12,8 | 12,9 | 13,6 | 12,4 | 12,2 | 11,7 | 10,7 | 9,4 | 8,5 |

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

Fuente.— Formulario A de información de transporte aéreo de la OACI, además de las estimaciones de la OACI para los Estados que no notifican.

Tabla 6. Accidentes de aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a 2 250 kg en servicios aéreos regulares en los que murieron pasajeros, 1988 – 2007

| Año | Número de accidentes | Número de pasajeros muertos | Número de muertos por cada 100 millones | | Accidentes mortales por cada 100 millones | | Accidentes mortales por cada 100 millones | |
|------|----------------------|-----------------------------|---|------------------|---|-------------------|---|-------------|
| | | | Pasajeros-km | Pasajeros-millas | Km recorridos | Millas recorridas | Horas de vuelo | Aterrizajes |
| 1988 | 25 | 711 | 0,05 | 0,08 | 0,20 | 0,32 | 0,13 | 0,18 |
| 1989 | 29 | 879 | 0,06 | 0,09 | 0,22 | 0,36 | 0,13 | 0,21 |
| 1990 | 25 | 561 | 0,04 | 0,06 | 0,18 | 0,29 | 0,11 | 0,17 |
| 1991 | 23 | 517 | 0,03 | 0,05 | 0,16 | 0,27 | 0,11 | 0,16 |
| 1992 | 24 | 972 | 0,05 | 0,09 | 0,16 | 0,26 | 0,10 | 0,17 |
| 1993 | 32 | 883 | 0,04 | 0,08 | 0,21 | 0,33 | 0,13 | 0,22 |
| 1994 | 23 | 957 | 0,05 | 0,08 | 0,14 | 0,22 | 0,09 | 0,14 |
| 1995 | 19 | 528 | 0,02 | 0,04 | 0,10 | 0,17 | 0,07 | 0,11 |
| 1996 | 21 | 1 152 | 0,05 | 0,08 | 0,11 | 0,18 | 0,07 | 0,12 |
| 1997 | 24 | 859 | 0,03 | 0,05 | 0,12 | 0,19 | 0,07 | 0,13 |
| 1998 | 19 | 856 | 0,03 | 0,06 | 0,10 | 0,14 | 0,06 | 0,10 |
| 1999 | 19 | 299 | 0,01 | 0,02 | 0,09 | 0,14 | 0,06 | 0,10 |
| 2000 | 18 | 755 | 0,02 | 0,04 | 0,08 | 0,12 | 0,05 | 0,09 |
| 2001 | 11 | 441 | 0,01 | 0,02 | 0,05 | 0,07 | 0,03 | 0,05 |
| 2002 | 10 | 653 | 0,03 | 0,03 | 0,05 | 0,07 | 0,02 | 0,05 |
| 2003 | 7 | 466 | 0,02 | 0,03 | 0,03 | 0,05 | 0,02 | 0,03 |
| 2004 | 8 | 175 | 0,01 | 0,01 | 0,03 | 0,05 | 0,02 | 0,04 |
| 2005 | 16 | 694 | 0,02 | 0,03 | 0,06 | 0,09 | 0,04 | 0,07 |
| 2006 | 8 | 365 | 0,01 | 0,02 | 0,03 | 0,05 | 0,02 | 0,04 |
| 2007 | 10 | 581 | 0,01 | 0,02 | 0,03 | 0,05 | 0,02 | 0,04 |

Excluida la URSS hasta 1992 y la Comunidad de Estados Independientes a partir de ese año.

| | | | | | | | | |
|------|----|-------|------|------|------|------|------|------|
| 1988 | 28 | 741 | 0,04 | 0,07 | na | na | na | na |
| 1989 | 29 | 879 | 0,05 | 0,08 | na | na | na | na |
| 1990 | 29 | 632 | 0,03 | 0,06 | na | na | na | na |
| 1991 | 28 | 637 | 0,03 | 0,06 | na | na | na | na |
| 1992 | 28 | 1 070 | 0,06 | 0,09 | na | na | na | na |
| 1993 | 34 | 941 | 0,04 | 0,08 | 0,21 | 0,33 | 0,12 | 0,22 |
| 1994 | 27 | 1 166 | 0,05 | 0,09 | 0,15 | 0,25 | 0,10 | 0,16 |
| 1995 | 24 | 698 | 0,03 | 0,05 | 0,12 | 0,20 | 0,08 | 0,13 |
| 1996 | 24 | 1 173 | 0,05 | 0,07 | 0,12 | 0,19 | 0,08 | 0,13 |
| 1997 | 25 | 921 | 0,04 | 0,06 | 0,12 | 0,19 | 0,07 | 0,13 |
| 1998 | 19 | 856 | 0,03 | 0,05 | 0,09 | 0,14 | 0,06 | 0,10 |
| 1999 | 20 | 300 | 0,01 | 0,02 | 0,09 | 0,14 | 0,06 | 0,10 |
| 2000 | 18 | 757 | 0,03 | 0,04 | 0,07 | 0,12 | 0,05 | 0,08 |
| 2001 | 13 | 579 | 0,02 | 0,03 | 0,05 | 0,08 | 0,03 | 0,06 |
| 2002 | 11 | 667 | 0,02 | 0,03 | 0,05 | 0,07 | 0,03 | 0,06 |
| 2003 | 7 | 466 | 0,02 | 0,02 | 0,03 | 0,05 | 0,02 | 0,03 |
| 2004 | 9 | 207 | 0,01 | 0,01 | 0,03 | 0,05 | 0,02 | 0,04 |
| 2005 | 17 | 712 | 0,02 | 0,03 | 0,06 | 0,09 | 0,04 | 0,07 |
| 2006 | 12 | 751 | 0,02 | 0,03 | 0,04 | 0,06 | 0,02 | 0,05 |
| 2007 | 11 | 587 | 0,01 | 0,02 | 0,03 | 0,05 | 0,02 | 0,04 |

Fuente.— Programa de notificación de accidentes/incidentes (ADREP) de la OACI y Formulario A de información de transporte aéreo de la OACI (Tráfico).



Tabla 7. Seguridad de la aviación

| Año | Número de actos de interferencia ilícita | Número de actos de apoderamiento ilícito | | Número de ataques a instalaciones | | Número de actos de sabotaje | Otros actos ¹ | Número de lesionados o muertos durante actos de interferencia ilícita | |
|-------------------|--|--|---------------------------|-----------------------------------|--------------------|-----------------------------|--------------------------|---|---------|
| | | Apoderamientos | Intentos de apoderamiento | Ataques | Intentos de ataque | | | Lesionados | Muertos |
| 1987 | 15 | 4 | 6 | 2 | 0 | 3 | — | 121 | 166 |
| 1988 | 12 | 7 | 3 | 0 | 0 | 2 | — | 21 | 300 |
| 1989 | 14 | 8 | 4 | 0 | 0 | 2 | — | 38 | 278 |
| 1990 | 36 | 20 | 12 | 1 | 0 | 1 | 2 | 145 | 137 |
| 1991 | 15 | 7 | 5 | 1 | 0 | 0 | 2 | 2 | 7 |
| 1992 | 10 | 6 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 123 | 10 |
| 1993 | 48 | 30 | 7 | 3 | 0 | 0 | 8 | 38 | 112 |
| 1994 | 43 | 22 | 5 | 4 | 0 | 2 | 10 | 57 | 51 |
| 1995 | 17 | 9 | 3 | 2 | 0 | 0 | 3 | 5 | 2 |
| 1996 | 22 | 3 | 12 | 4 | 0 | 0 | 3 | 159 | 134 |
| 1997 | 15 | 6 | 5 | 2 | 0 | 1 | 1 | 2 | 4 |
| 1998 | 17 | 11 | 2 | 1 | 0 | 0 | 3 | 1 | 41 |
| 1999 | 14 | 11 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 4 |
| 2000 | 30 | 12 | 8 | 1 | 0 | 0 | 9 | 50 | 58 |
| 2001 ² | 24 | 7 | 2 | 7 | 4 | 1 | 3 | 3 217 | 3 525 |
| 2002 | 40 | 2 | 8 | 24 | 2 | 2 | 2 | 14 | 186 |
| 2003 | 35 | 3 | 5 | 10 | 0 | 5 | 12 | 77 | 20 |
| 2004 | 16 | 1 | 4 | 2 | 2 | 4 | 3 | 8 | 91 |
| 2005 | 6 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 60 | 3 |
| 2006 | 17 | 1 | 3 | 4 | 0 | 1 | 8 ³ | 27 | 2 |
| 2007 | 22 | 4 | 2 | 2 | 3 | 0 | 11 | 33 | 18 |

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

2. Los informes oficiales recibidos acerca de los sucesos del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos no incluyeron el número estimado de muertos y lesionados en la superficie. En consecuencia, los totales corresponden a los últimos cálculos obtenidos de los medios de difusión.

3. Incluye tentativa de sabotaje.

APÉNDICE 2. PROYECTOS DE COOPERACIÓN TÉCNICA

PROYECTOS DE COOPERACIÓN TÉCNICA POR PAÍS/REGIÓN

AFGANISTÁN

Implantación del Plan de transición del Aeropuerto Internacional de Kabul

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Afganistán, consiste en mejorar la capacidad del Ministerio de Transporte y Aviación Civil (MOTCA) para permitir que el MOTCA pueda asumir la responsabilidad de la gestión, explotación y mantenimiento de esas instalaciones y de los servicios en el Aeropuerto Internacional de Kabul que será transferido de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN)/Fuerza Internacional de Asistencia para la Seguridad (FIAS) al final de período de transición cubierto por el proyecto. Este proyecto se inició en 2007 con una duración prevista de 30 meses.

Logros del proyecto

Las actividades del proyecto se iniciaron únicamente a mediados de noviembre de 2007 con la llegada del gerente del proyecto. También asumieron sus funciones cuatro expertos adicionales. Se adquirieron los artículos esenciales para establecer las oficinas y para garantizar la seguridad de los expertos y de sus bienes. El gerente del proyecto preparó la llegada de 20 expertos en asistencia operacional (OPAS) en los campos de control del tránsito aéreo, salvamento y extinción de incendios, meteorología, servicios de información aeronáutica, ayudas para la navegación aérea y mantenimiento de las comunicaciones, e ingeniería eléctrica y mecánica, todos ellos con experiencia en capacitación.

ARABIA SAUDITA

Administración general de aviación civil

Objetivo del proyecto

Los objetivos de este proyecto consisten en prestar apoyo a la Administración general de aviación civil (GACA) para el suministro de servicios aeronáuticos seguros, eficientes y eficaces; mantener al día a la GACA respecto a los



cambios que se producen en el entorno de la aviación civil; preparar a la GACA para la introducción de nuevas tecnologías, y ayudarla a sustituir los expertos extranjeros por expertos nacionales mediante la instrucción profesional del personal nacional calificado. Este proyecto, que se inició en 1997 con una duración de 6 años, se ha prolongado hasta marzo de 2008.

Logros del proyecto

Treinta expertos internacionales trabajaron en este proyecto en 2007, prestando servicios de consultoría a los gerentes de proyecto y al personal de contraparte de Arabia Saudita. Las actividades del proyecto incluyeron la inspección general de las nuevas aeronaves de Saudi Arabian Airlines y de Saudi Royal Flights para asegurar su cumplimiento con los procedimientos y métodos recomendados, al igual que inspecciones periódicas de los transportistas y explotadores de servicios aéreos y vigilancia de la seguridad operacional de las estaciones de reparación certificadas de la GACA. Los expertos en instrucción de la OACI, junto con los instructores nacionales, impartieron al personal de la GACA cursos de instrucción complementarios en los campos de CNS/ ATM y operaciones radar/no radar, así como también entrenamiento en simuladores. Los expertos de la OACI también impartieron instrucción sobre el indicador de trayectoria de aproximación de precisión (PAPI) y prestaron asistencia para el establecimiento y aprobación de emplazamientos específicos para las nuevas estaciones de salvamento por satélite y extinción de incendios. Prosiguió la sustitución de expertos extranjeros por expertos calificados de Arabia Saudita con el propósito de lograr el proceso de saudización.

ARGENTINA

Establecimiento de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC)

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de la Argentina, consiste en ayudar al establecimiento de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), dotándola con una capacidad de vigilancia apropiada. Para lograr estos objetivos, los expertos internacionales cualificados trabajarán con las contrapartes nacionales para asegurar una transición sin dificultades de las actividades de aviación civil de la Fuerza Aérea, bajo el Ministerio de Defensa, a la autoridad de aviación civil, teniendo en cuenta las leyes nacionales y las políticas, normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. Este proyecto se inició en septiembre de 2007 y tiene una duración prevista de 36 meses.

Logros del proyecto

Se inició el proceso de contratación de un equipo de expertos internacionales para ayudar en el establecimiento de una nueva administración de aviación civil. El equipo está compuesto por un coordinador internacional de proyectos, un



experto en comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), un experto en gestión del tránsito aéreo (ATM) y un experto en transporte aéreo y asuntos jurídicos, y se prevé que iniciarán sus funciones en Argentina en enero de 2008 por un período inicial de seis meses.

Proyecto para modernizar los sistemas CNS/ATM

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, que está financiado por el Gobierno de la Argentina, es asistir al Gobierno en la implantación de los servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) de conformidad con el documento sobre las instalaciones y servicios (FASID) del Caribe y Sudamérica (CAR/SAM). El proyecto, que se inició en 2004 con una duración prevista de 2 años, se ha prolongado hasta diciembre de 2007.

Logros del proyecto

Las actividades del proyecto se centraron principalmente en la adquisición de un simulador de sistema de tratamiento de mensajes de los servicios de tránsito aéreo (AMHS), vinculado a un sistema de gestión del tránsito aéreo, equipo de comunicaciones en diversas bandas de frecuencias, un sistema de comunicaciones por microondas, vehículos de salvamento y extinción de incendios y sistemas de control de las comunicaciones orales (VCCS). Hacia el final del año, los otros dos proyectos en curso que ejecuta la OACI en Argentina para el *Fortalecimiento del Comando de las Regiones Aéreas y la aeronavegabilidad de la aviación civil* se fusionaron con este proyecto para facilitar la transferencia de las funciones de aviación civil de la Fuerza aérea, bajo el Ministerio de Defensa a la nueva administración de aviación civil.

Fortalecimiento del Comando de Regiones Aéreas

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de la Argentina, consiste en proporcionar profesionales nacionales, adquirir equipo, impartir instrucción internacional y local al personal del Comando de Regiones Aéreas de Argentina, y desarrollar otras actividades que se consideren necesarias para apoyar a las autoridades aeronáuticas en el cumplimiento de sus responsabilidades. El proyecto se inició en 2003 con una duración prevista de 5 años.

Logros del proyecto

La OACI proporcionó apoyo en la contratación de expertos en aviación civil y personal de apoyo administrativo para el Comando de Regiones Aéreas de



Argentina, incluidos profesionales y expertos técnicos nacionales en diversas disciplinas. Este apoyo permitió al Comando de Regiones Aéreas de Argentina formar y retener personal nacional técnico calificado en aviación civil.

Aviación civil — Aeronavegabilidad

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado mediante un acuerdo entre el Ministerio de Defensa de Argentina, el Comando de Regiones Aéreas de Argentina y la OACI, es mejorar la capacidad del Gobierno de Argentina en cuanto a la certificación de la aeronavegabilidad, el mantenimiento de la aeronavegabilidad, la instrucción y certificación de personal aeronáutico técnico y la vigilancia de la seguridad operacional. Este proyecto, que se inició en 1993 con una duración inicial de 3 años, se ha prolongado hasta 2008.

Logros del proyecto

Se contrataron expertos nacionales para la Dirección nacional de aeronavegabilidad (DNA) y se les encargó, entre otras cosas, la administración del Registro nacional de aeronaves, la certificación de aeronavegabilidad de aeronaves civiles, y estaciones de reparación. Se proporcionó instrucción integral a ingenieros, inspectores y otro personal técnico de la DNA en reglamentación y mantenimiento de la aeronavegabilidad. Esta instrucción incluyó a inspectores de países de la región latinoamericana. La contratación y la instrucción periódica del personal aeronáutico técnico y los inspectores de aeronavegabilidad aseguraron un alto nivel de retención de personal de la DNA, aumentando así la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional y garantizando el cumplimiento de las normas internacionales aplicables.

BOLIVIA

Vigilancia de la seguridad operacional y navegación aérea

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Bolivia, consiste en permitir que la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) siga desempeñando eficazmente sus responsabilidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional y en reforzar la Dependencia de navegación aérea y el Instituto Nacional de Aviación Civil. El proyecto se inició en 2004 con una duración prevista de 5 años.

Logros del proyecto

La contratación de 135 profesionales nacionales de aviación civil aseguró un alto nivel de retención de personal y un aumento anual en el promedio de antigüedad



del personal de la DGAC. El personal de la DGAC recibió un total de 4 372 horas de trabajo de instrucción en otorgamiento de licencias la personal, operaciones, aeronavegabilidad, navegación aérea, seguridad de la aviación, facilitación, administración, asuntos jurídicos y ciencias de la computación, incluyendo instrucción mediante becas, y participó en 46 seminarios/conferencias internacionales. Doscientos cinco especialistas recibieron instrucción en seguridad aeroportuaria. Se armonizó la Reglamentación Aeronáutica Boliviana con los Anexos y el Convenio de Chicago y se elaboraron procedimientos para las actividades de la DGAC. Se estableció el área de prevención de accidentes y se llevaron a cabo 50 seminarios sobre seguridad de la aviación. Se elaboró e implantó un sistema aeronáutico integrado, lo cual hizo posible la administración automatizada de las aeronaves matriculadas en Bolivia y se aprobó el Plan nacional de navegación aérea. El índice de accidentes e incidentes disminuyó en un 50% en 2007 con respecto al índice registrado en 2006.

BOTSWANA

Asistencia en el establecimiento de la Administración de aviación civil de Botswana

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Botswana, es establecer una estructura de aviación civil eficiente que responda tanto a la dinámica de la industria de la aviación como al desarrollo social y económico del país, que promueve el comercio y el turismo. El proyecto se ha prolongado hasta 2009.

Logros del proyecto

Cinco expertos de la OACI elaboraron documentos esenciales para la ejecución del proyecto, tras lo cual cuatro de ellos retornaron a sus países. Se recibieron candidaturas para la selección del equipo de gestión superior que comprende un funcionario ejecutivo principal, un secretario corporativo y seis directores que se contratarán conforme a las disposiciones y condiciones de empleo y con las remuneraciones fijadas por el Ministerio de Obras y Transportes. El Ministerio aceptó una propuesta preparada por el Coordinador del proyecto (PC) de la OACI para crear una dependencia independiente de Investigación de accidentes e incidentes de aviación. El PC finalizó la preparación del proyecto de Reglamentación independiente de accidentes e incidentes de aviación. El Ministerio convino, en principio, en la necesidad de incorporar en el proyecto expertos adicionales de la OACI una vez que se haya contratado a los miembros de la gestión superior con el propósito de ayudar a la AAC en la fase inicial de sus actividades. Estas actividades comprenderán la preparación de un plan quinquenal de actividades, la preparación de una Ley general de transporte aéreo, el nombramiento de personal de gestión de categoría intermedia, la

transferencia o retención de personal, la preparación de una matriz de administración, la preparación de un plan de capacitación y la aprobación de las disposiciones y condiciones de empleo generales, preparadas por un consultor de recursos humanos de la OACI. Se preparó un plan general de trabajo a este efecto que se sometió a la Sede de la OACI y al Ministerio de Obras y Transportes.

BRASIL

Proyecto de asistencia técnica a la empresa brasileña de infraestructura aeroportuaria (INFRAERO) para la planificación aeroportuaria

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno del Brasil mediante su empresa pública de infraestructura aeroportuaria (INFRAERO), consiste en mejorar la capacidad de instrucción técnica de INFRAERO y la planificación y gestión de la infraestructura aeroportuaria mediante la elaboración de planes generales de aeropuerto derivados de los actuales planes de desarrollo aeroportuario. Este proyecto se inició en 2004 con una duración prevista de 12 meses. Con aprobación ministerial, el proyecto se prolongó hasta 2008.

Logros del proyecto

De acuerdo con el plan de trabajo aprobado revisado y con la asistencia de cuatro expertos nacionales recientemente contratados, se inició una encuesta para actualizar los planes de desarrollo aeroportuario actuales. Se refundieron las directivas en vigor en las principales instituciones gubernamentales de aviación civil para el desarrollo de aeropuertos y se recopilaron estadísticas anuales de movimientos de tránsito aéreo para los próximos 5, 10 y 20 años, comprendidos los datos sobre horas de más actividad, para pistas, plataformas de carga y pasajeros y terminales de pasajeros. Con estas estadísticas, se proporcionará a las instituciones brasileñas que desarrollan actividades aeroportuarias instrucciones que facilitarán el ajuste de los aeropuertos a las demandas previstas del tránsito.

Investigación e instrucción en materia de aviación civil

Objetivo del proyecto

Este proyecto, que está financiado por el Gobierno del Brasil, tiene por principal objetivo mejorar la competencia profesional y la capacidad de investigación del sistema de aviación civil del Brasil mediante el suministro de apoyo técnico, recursos humanos, equipo e instrucción a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC). El proyecto, que se inició en 2001 con una duración inicial de 5 años se ha prolongado hasta diciembre de 2008.



Logros del proyecto

Se realizaron 57 misiones internacionales relacionadas con actividades del proyecto; incluida la participación de personal en congresos y simposios. Se otorgaron 18 becas nacionales y 4 internacionales en ingeniería aeroespacial, seguridad de vuelo, seguridad de la aviación y aeronavegabilidad. Se prepararon varios informes sobre factores humanos que se presentaron en simposios internacionales. En el marco del proyecto se adquirieron publicaciones internacionales sobre seguridad de la aviación, seguridad operacional, infraestructura aeroportuaria y desarrollo de investigaciones. Se contrataron expertos para que elaboraran manuales y cursos de instrucción sobre aeronaves y helicópteros y para que adaptaran la prueba de competencia lingüística en inglés a la que deben someterse los miembros de la tripulación de vuelo del Brasil de modo que se ajuste a los requisitos de la OACI.

Implantación de los sistemas CNS/ATM**Objetivo del proyecto**

El objetivo de este proyecto, que está financiado por el Gobierno del Brasil, consiste en desarrollar e implantar los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) conforme al Plan regional de navegación aérea Caribe/Sudamérica (CAR/SAM) y a los SARPS de la OACI. Este proyecto, que se inició en 2001 con una duración prevista de 5 años, se ha prolongado hasta 2009.

Logros del proyecto

Siguió desarrollándose una fuerza laboral calificada de expertos en navegación aérea en el Departamento de Control del Espacio Aéreo (DECEA) para la transición con éxito a los sistemas CNS/ATM. Los expertos del DECEA realizaron 20 misiones internacionales para participar en visitas técnicas, congresos y simposios sobre CNS/ATM y se otorgaron cinco becas nacionales. Se creó un centro de gestión de la navegación aérea con el apoyo del Instituto de Control del Espacio Aéreo (ICEA) en São José dos Campos y se trasladó la Sede del ICEA a Río de Janeiro donde ya está en pleno funcionamiento. Con la participación de expertos nacionales, se desarrollaron y realizaron varios cursos en el ICEA en materias, tales como servicios de información aeronáutica (AIS), operaciones radar y red de telecomunicaciones aeronáuticas. También se prepararon algunos cursos de formación a distancia. Se finalizó la identificación total de los recursos CNS y de satélite disponibles en el país. Se llevó a cabo la instalación y mantenimiento de una plataforma de ensayos en el Brasil, que comprende cinco estaciones de referencia para ensayos (TRS) y una estación maestra de ensayos (TMS). Se llevaron a cabo ensayos con sistemas de aumentación basados en satélites (SBAS) con el propósito de analizar los medios de aumentar la eficacia de las señales del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) para la navegación aérea, teniendo en cuenta el entorno y las necesidades del Brasil. Se instaló una estación de ensayo del

sistema de aumentación basado en tierra (GBAS) en el Aeropuerto Galeão y se incluyó en el programa internacional de certificación GBAS para uso operacional. Asimismo, se desarrolló un proyecto conjunto con la Administración Federal de Aviación (FAA) para la implantación de rutas de navegación de área (RNAV) con performance de navegación requerida (RNP).

ECUADOR

Fortalecimiento del sector de la aviación civil

Objetivo del proyecto

Los objetivos de este proyecto, financiado por el Gobierno de Ecuador y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), son elaborar un plan nacional de navegación aérea en el contexto de un plan general de aviación civil; asesorar al Gobierno en el establecimiento de una concesión para la explotación de los aeropuertos de Quito y Guayaquil, tanto actuales como nuevos; modificar la estructura organizativa de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC); actualizar la capacidad de recursos humanos mediante la instrucción del personal y optimizar el cumplimiento de sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional. Este proyecto, que se inició en 1999, tiene una duración prevista de 9 años.

Logros del proyecto

El proyecto facilitó la contratación, instrucción y retención de profesionales calificados en aviación civil y la asignación de expertos técnicos de la institución en las ciudades de Quito, Guayaquil y Galápagos, aumentando de este modo la capacidad de vigilancia y de inspección de la administración aeronáutica. Al final de 2007, la DGAC restituyó las solicitudes de compras que se habían suspendido y se pidió a los proveedores que revalidaran sus ofertas con respecto a un radar secundario que se instalará en San Cristóbal (Galápagos), una vez que se haya obtenido la autorización del Ministerio del Medio Ambiente del Ecuador; se realizó trabajo de mantenimiento con el equipo radar y la red de terminal de apertura muy pequeña (VSAT) (Fase 1) en el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre en Quito; y se inició la implantación de un DVOR/DME en el Aeropuerto El Coca.

EGIPTO

Programa TRAINAIR para EgyptAir

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la línea aérea EgyptAir, es perfeccionar y ampliar la capacidad del sistema de instrucción metodológica de



esta empresa mediante la introducción de la metodología TRAINAIR de la OACI en su dependencia de capacitación. Este proyecto se completó en 2007.

Logros del proyecto

Mediante la participación en el Taller de directores de centros de instrucción TRAINAIR, se capacitó al personal superior del Centro de instrucción en aviación civil (CATC) en los principios para la utilización eficaz de los conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN) y otras metodologías de instrucción innovadoras. Se prepararon dos nuevos CMDN aplicando las normas TRAINAIR y se descargaron dos CMDN para adaptarlos a las necesidades locales. Se proporcionó formación en el puesto de trabajo a dos preparadores de cursos nacionales sobre el proceso de elaboración de cursos y los dos participantes fueron reconocidos por la Oficina Central TRAINAIR (TCU) como preparadores de cursos TRAINAIR calificados. La TCU incorporó al Centro de instrucción de Egyptair en el Programa TRAINAIR en calidad de miembro pleno.

FEDERACIÓN DE RUSIA

Programa TRAINAIR para la Federación de Rusia

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la Universidad estatal de aviación civil de San Petersburgo (SPSCIU), Federación de Rusia, es perfeccionar y ampliar la capacidad del sistema de instrucción metodológica de la SPSCIU mediante la introducción de la metodología TRAINAIR de la OACI en su dependencia de capacitación. El proyecto se completó en 2007.

Logros del proyecto

Mediante la participación en el Taller de preparadores de cursos TRAINAIR, se capacitó al personal superior del Centro de instrucción en aviación civil (CATC) en los principios para la utilización eficaz de los conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN) y otras metodologías de instrucción innovadoras. En el marco de este proyecto se preparará un total de dos nuevos CMDN. Se prepararon dos nuevos CMDN aplicando las normas TRAINAIR y otros dos están en proceso de elaboración. Además, se descargaron dos CMDN para adaptarlos a las necesidades locales. Se proporcionó formación en el puesto de trabajo a ocho preparadores de cursos nacionales sobre el proceso de elaboración de cursos y los ocho participantes fueron reconocidos por la Oficina Central TRAINAIR (TCU) como preparadores de cursos TRAINAIR calificados. La TCU incorporó a la SPSCIU en el Programa TRAINAIR en calidad de miembro pleno.

FILIPINAS

Asistencia a la Oficina de transporte aéreo

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, que está financiado por el Gobierno de Filipinas es proporcionar asistencia y asesoramiento al Gobierno para mejorar la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de la Oficina de transporte aéreo (ATO) mediante la realización de exámenes e inspecciones de los transportistas aéreos, la capacitación del personal y el desarrollo de programas de vigilancia. Este proyecto, que comenzó en 1996 con una duración inicial de dos años, se ha prolongado hasta 2007.

Logros del proyecto

Un equipo de la OACI, compuesto por un consultor de la OACI especializado en seguridad de vuelo, un consultor en gestión del tránsito aéreo y un consultor en certificación de aeródromos, estuvo en misión por una duración de 5, 0,5 y 3 meses respectivamente. El gerente del proyecto, contratado como personal de proyectos del cuadro orgánico de contratación nacional (NPPP), inició sus funciones en marzo por un período de doce meses, y en el mes de octubre se incorporaron al proyecto tres expertos de asistencia operacional (APOS) por un período de 12 meses cada uno.

GUATEMALA

Expansión y modernización del Aeropuerto Internacional La Aurora en Guatemala

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Guatemala, es ayudar en la ampliación y modernización del Aeropuerto Internacional La Aurora, Ciudad de Guatemala, y asegurar el cumplimiento de los requisitos operacionales y de seguridad de la aviación contenidos en la reglamentación nacional, los SARPS de la OACI y en el plan de navegación aérea regional. Una revisión del proyecto incluye ahora el financiamiento de la ampliación del aeropuerto. Este proyecto, que se inició en 2005 con una duración prevista de 2 años, se ha prolongado hasta 2008.

Logros del proyecto

Durante 2007 continuó la ejecución de la Fase 1 del Plan maestro que se tradujo en un aumento de la capacidad operacional del edificio terminal. Se llevaron a



cabo obras en relación con los principales contratos de construcción y se procedió a la adquisición de los equipos fundamentales con los correspondientes contratos para su instalación, registrándose avances de más del 80% en estos campos. Estos progresos redundaron en importantes logros en cuanto a una mayor seguridad operacional y eficiencia de las operaciones aeroportuarias y desarrollo económico para Guatemala, y la DGAC logró clasificarse en la categoría 1 de la FAA. El incremento de la capacidad aeroportuaria facilitó la llegada de nuevas líneas aéreas a Guatemala. Al volverse un sector más competitivo, se ha logrado disminuir el costo medio del transporte aéreo en Guatemala y el tráfico aéreo ha aumentado significativamente. Asimismo se ha registrado un notable aumento en la calidad de los servicios a los pasajeros.

Expansión y modernización del Aeropuerto Internacional Mundo Maya en Petén, Guatemala

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Guatemala y el Instituto Guatemalteco de Turismo (INGUAT), es ayudar a la Dirección General de Aeronáutica Civil en la modernización del Aeropuerto Internacional Mundo Maya en Petén de conformidad con las normas internacionales y reglamentos nacionales aplicables. El proyecto, que se inició en 2005 con una duración prevista de 1 año, se ha prolongado hasta 2008.

Logros del proyecto

Se llevó a cabo la revisión de la legislación para la renovación del sector aeronáutico nacional y se presentaron propuestas que comprendían el establecimiento de una entidad de gestión aeroportuaria autónoma. Se hicieron recomendaciones con respecto a la explotación comercial de los aeropuertos. Estas recomendaciones constituyeron la base tanto para la Ley que se promulgará en los próximos meses, como para el establecimiento de las condiciones para convocar una licitación para la expansión del espacio comercial en el Aeropuerto Internacional. La modernización del aeropuerto permitirá satisfacer la creciente demanda de tráfico aéreo, facilitando el desarrollo consiguiente en toda la región.

Modernización integral del sistema nacional de aeropuertos de Guatemala

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Guatemala, es asistir en el desarrollo, planificación y modernización de las instalaciones y servicios en los aeropuertos nacionales de Cobán, Esquipulas, Huehuetenango, Puerto Barrios, Quezaltenango y Retalhuleu, de conformidad con las normas internacionales pertinentes. El proyecto, que se inició en 2005 con una duración prevista de 1 año, se ha prolongado hasta 2008.

Logros del proyecto

Las actividades que se llevaron a cabo en el marco de este proyecto incluyeron la pavimentación de la pista la construcción del edificio terminal en el aeropuerto de Quetzaltenango, la construcción de edificios administrativos en el Aeropuerto Internacional Mundo Maya y la renovación del edificio de la Dirección General de Aviación Civil. Aproximadamente el 70% de las obras civiles se llevaron a cabo y se estima que se completarán dentro de los próximos seis meses.

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

Los objetivos de este proyecto, financiado por el Gobierno de Guinea Ecuatorial y el PNUD, consisten en elaborar un reglamento aeronáutico completo para Guinea Ecuatorial y establecer una dependencia de inspección de operaciones de aeronaves y aeronavegabilidad y para el otorgamiento de licencias al personal de aeronaves y operaciones de vuelo. El proyecto comprende también asistencia operacional directa en varios campos, como operaciones de líneas aéreas, aeródromos, mantenimiento de ayudas para la navegación (NAVAIDS) e ingeniería eléctrica, así como instrucción del personal de aviación civil y la preparación de un plan general para el desarrollo de la aviación civil. Este proyecto se inició en 2004 y tiene una duración prevista de 4 años.

Logros del proyecto

Mejóro el control de la vigilancia de las condiciones de aeronavegabilidad y del otorgamiento de licencias al personal, y se dieron instrucciones a las líneas aéreas en relación con los procedimientos para la obtención del certificado de explotador de servicios aéreos (AOC). Se establecieron metodologías para la aprobación y/o certificación de aeródromos. Se impartió instrucción en seguridad de la aviación (AVSEC) al personal nacional. Se aprobó la nueva estructura orgánica de la Dirección general de aviación civil (DGAC) y se le suministró útiles, espacio de oficina, equipo de transporte y de computación.

INDIA**Cumplimiento de los SARPS de la OACI –
Aeropuerto Internacional Hyderabad****Objetivo del proyecto**

El objetivo de este proyecto, que está financiado por Hyderabad International Airport Company Ltd. (HIAL), es examinar los diseños detallados de las



instalaciones y equipo del aeropuerto (excluyendo los sistemas CNS/ATM y los sistemas meteorológicos aeronáuticos), y asegurar el cumplimiento con las normas y métodos recomendados de la OACI (SARPS). Otros objetivos son revisar el manual de aeropuerto que preparará HIAL; llevar a cabo una inspección independiente de las instalaciones y equipos terminados antes de presentar una solicitud a la Dirección General de Aviación Civil de India para el otorgamiento de un certificado de aeródromo; analizar el sistema de gestión de seguridad operacional y asesorar a HIAL con respecto a la rectificación necesaria de deficiencias. El proyecto se inició en enero de 2006 y tiene una duración prevista de 27 meses.

Logros del proyecto

Un ingeniero aeroportuario y un ingeniero electromecánico de la OACI examinaron los diseños detallados y la construcción de la parte aeronáutica y de las instalaciones electromecánicas en el Aeropuerto internacional Hyderabad para asegurar que se ajusten a los SARPS y a las directrices de la OACI y publicaron informes detallados de las conclusiones resultantes de su examen.

Estudio aeronáutico en el Aeropuerto Internacional de Mumbai

Objetivo del proyecto

El objetivo del proyecto, financiado por la Administración de Aeropuertos de la India (AAI) es llevar a cabo estudios aeronáuticos en el Aeropuerto Internacional de Mumbai para determinar las repercusiones de las nuevas construcciones en la seguridad operacional y la regularidad de las operaciones de aeronaves aplicando los criterios de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Operación de aeronaves (PANS-OPS) de la OACI. El proyecto, que se inició en 2006 con una duración prevista de cerca de 2 meses, se prolongó para abarcar un estudio ulterior en 2007.

Logros del proyecto

Un experto en Procedimientos PANS-OPS de la OACI estuvo en misión por un período de 3 semanas para evaluar que los 28 obstáculos en las inmediaciones del Aeropuerto Internacional Mumbai se ajustaran a las disposiciones de los SARPS pertinentes de la OACI, examinar las rutas de tránsito con reglas de vuelo visual (VFR) así como las posibles repercusiones en la seguridad operacional y las desventajas operacionales. Las conclusiones resultantes se publicaron en un informe detallado.

Estudio preliminar sobre la explotación de dos aeropuertos en GOA

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, que fue financiado por el Gobierno del Estado de GOA, era estudiar la viabilidad económica y eficiencia de ofrecer operaciones

simultáneas en el Aeropuerto Dabolim y en un nuevo aeropuerto que se construirá en Mopa. El proyecto se ejecutó en el término de un mes en 2007.

Logros del proyecto

Un equipo de la OACI, integrado por un experto en operaciones/planificación y un experto en pronóstico de tráfico aéreo/economista especializado en transporte aéreo, estuvo en misión por un período de dos semanas con el propósito de examinar los programas de pronóstico de tráfico aéreo, inversiones de capital y datos sobre el mercado con miras a determinar el impacto financiero y económico y formular recomendaciones con respecto a la posibilidad de explotar dos aeropuertos. Las conclusiones resultantes se publicaron en un informe detallado.

Estudio aeronáutico – Belgaum

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, que fue financiado por la Administración de aeropuertos de la India, era realizar un estudio para determinar los efectos de la construcción de un campo de molinos de viento en una zona aledaña al Aeropuerto de Belgaum. El proyecto se ejecutó en el término de un mes en 2007.

Logros del proyecto

Un experto en procedimientos PANS-OPS de la OACI estuvo en misión por un período de un mes, analizó el impacto que podría tener la construcción prevista con respecto a la seguridad operacional y la eficiencia operacional y preparó un análisis de riesgos de los obstáculos aeronáuticos en las inmediaciones del Aeropuerto de Belgaum. Las conclusiones resultantes se publicaron en informes detallados.

Verificación del cumplimiento de los SARPS – Aeropuerto Internacional Bangalore

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, que fue financiado por Bangalore International Airport Company Ltd (BIAL), es verificar que las instalaciones y equipos del BIAL cumplan con las disposiciones de los SARPS de la OACI de las instalaciones y equipos de BIAL. El proyecto comenzó en noviembre de 2007 y tiene una duración prevista de ocho meses.



Logros del proyecto

La primera fase del proyecto fue ejecutada por un equipo de la OACI integrado por un ingeniero aeroportuario, un ingeniero electromecánico y un experto en seguridad operacional del sistema de abastecimiento de combustible a las aeronaves, que realizó un examen técnico del diseño de las instalaciones y equipos del BIAL. Las conclusiones resultantes se publicaron en un informe detallado.

Desarrollo/modernización – Aeropuerto Internacional Delhi**Objetivo del proyecto**

El objetivo de este proyecto, que está financiado por Delhi International Airport Company LTD. (DIAL) es ayudar en el examen técnico del diseño, construcción e instalación de las instalaciones de la parte aeronáutica encomendada a un contratista de ingeniería, adquisición y construcción (EPC), con el objetivo principal de verificar que las instalaciones y equipos del Aeropuerto Internacional de Delhi se ajusten a los SARPS de la OACI. El proyecto se inició en noviembre de 2007 y tiene una duración prevista de 13 meses

Logros del proyecto

Un equipo de la OACI compuesto por un ingeniero de aeropuertos, un experto en pavimento de aeropuertos, un experto en salvamento y extinción de incendios y un experto en seguridad operacional del sistema de abastecimiento de combustible a las aeronaves, realizó un examen técnico del informe sobre el diseño, incluidos los gráficos, las especificaciones técnicas y las declaraciones relativas al método de construcción del Aeropuerto Internacional de Delhi. Las conclusiones resultantes se publicaron en un informe detallado.

Comité de examen de las limitaciones de obstáculos**Objetivo del proyecto**

El objetivo de este proyecto, que fue financiado por la Administración de aeropuertos de la India era ayudar al Comité de examen de las limitaciones de obstáculos de la Administración de aeropuertos a determinar una política sobre estudios aeronáuticos relacionados con el tema del franqueamiento de obstáculos en las inmediaciones de los aeropuertos. El proyecto se ejecutó en el término de dos semanas en diciembre de 2007.

Logros del proyecto

Un equipo de la OACI en superficies de franqueamiento de obstáculos de aeropuertos participó en las deliberaciones del Comité de examen de la limitación de

obstáculos, ayudando a la Autoridad aeroportuaria de la India en la determinación de una política sobre el alcance de los estudios aeronáuticos que se han de llevar a cabo para establecer el cumplimiento con los márgenes de franqueamiento de obstáculos en las inmediaciones de los aeropuertos, de conformidad con los SARPS de la OACI.

ISLAS FIJI

Desarrollo de un Plan de Recursos humanos e instrucción de aviación civil

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, que está financiado por Administración de Aviación Civil de las Islas Fiji (CAAFI) es proporcionar conocimientos especializados a la CAAFI en gestión de aviación civil, con el propósito de lograr una utilización más eficaz de los recursos y elaborar un Plan maestro de recursos humanos bien fundamentado para la aviación civil, de modo que pueda cumplir mejor sus obligaciones internacionales, regionales y nacionales en materia de reglamentación, satisfacer las necesidades de la industria así como los requisitos de las auditorías del Programa Universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional y de seguridad de la aviación. Este proyecto, que se inició en 2007, tiene una duración prevista de seis meses.

Logros del proyecto

Los dos expertos de la OACI en organización y planificación y en instrucción de aviación civil iniciaron el examen de la estructura orgánica, mandato, responsabilidades y funciones existentes de la CAAFI como entidad de reglamentación y la evaluación de las necesidades en materia de recursos humanos en cada uno de los campos y especialidades de las diversas dependencias de la CAAFI. Paralelamente, los expertos comenzaron la preparación de un proyecto de plan de contratación para reclutar personal adicional y de un programa de instrucción dirigido tanto al personal nuevo como al existente

MISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS EN KOSOVO

Creación de una Oficina de reglamentación de la aviación civil (CARO)

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la Misión de las Naciones Unidas en Kosovo (UNMIK), consiste en asistir a dicha misión en el establecimiento de los componentes institucionales necesarios para una infraestructura de aviación civil



segura y eficiente de conformidad con los SARPS de la OACI y los reglamentos de la Comisión Europea. Este proyecto, que se inició en 2003 con una duración prevista de 1 año, se prolongó hasta fines de junio de 2007.

Logros del proyecto

Continuó el avance hacia el establecimiento de un sistema de reglamentación de aviación civil eficaz en Kosovo y el desarrollo de expertos locales para la Oficina de reglamentación de la aviación civil (CARO) dirigida actualmente por un experto de la OACI. Continuó la capacitación de todo el personal en los campos de seguridad operacional y seguridad de la aviación y se impartió instrucción para inspectores. En el curso del año, CARO logró disponer de un número adecuado de personal apto para responder a las necesidades de una Oficina de reglamentación. Se considera que el personal ha logrado un conocimiento completo de las principales áreas de vigilancia tales como la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, el transporte aéreo y los servicios de navegación aérea. El personal continúa adquiriendo conocimientos especializados mediante cursos formales, formación profesional y arreglos de asociación con otras AAC europeas. Se prepararon textos de orientación adicionales para uso de la industria. Continuaron aplicándose los reglamentos y directrices de aviación de la Comisión Europea correspondientes a Kosovo en el marco del Acuerdo del Espacio Aéreo Común Europeo (EACE) en todas las áreas de las actividades aeronáuticas. En noviembre de 2007 se evaluó el cumplimiento de Kosovo con respecto al acuerdo de la EACE y en el proyecto de informe se consignó un progreso positivo hasta la fecha

NIGERIA

Programa TRAINAIR para Nigeria

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Ministerio Federal de Aviación de Nigeria, es mejorar y ampliar las capacidades del sistema metodológico de instrucción en el Colegio de tecnología de aviación de Nigeria (NCAT) mediante la introducción del método TRAINAIR de la OACI en su división de capacitación. El proyecto se inició en 2007 y tiene una duración prevista de un año.

Logros del proyecto

Mediante la participación en el Taller de Preparadores de cursos TRAINAIR, se capacitó al personal superior del Centro de instrucción en aviación civil (CATC) en los principios para la utilización eficaz de los conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN) y otras metodologías de instrucción innovadoras. En el marco de este proyecto se preparará un total de tres CMDN. Se preparó un

nuevo CMDN aplicando las normas TRAINAIR y otros dos CMDN están en proceso de preparación. Además, se descargaron dos CMDN para adaptarlos a las necesidades locales. Se proporcionó formación en el puesto de trabajo a dos preparadores de cursos nacionales sobre el proceso de elaboración de cursos y los dos participantes fueron reconocidos por la Oficina Central TRAINAIR (TCU) como preparadores de cursos TRAINAIR calificados. La TCU incorporó al Colegio de tecnología de aviación de Nigeria (NCAT) en el Programa TRAINAIR en calidad de miembro pleno.

OMÁN

Desarrollo de la aviación civil y apoyo técnico

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Omán, es proporcionar apoyo continuo a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y Meteorología en cuestiones relacionadas con el control de tránsito aéreo, ingeniería de aeropuertos, operaciones de vuelo y aeronavegabilidad, y contribuir al desarrollo de una entidad eficaz en materia de reglamentación, fomentando al mismo tiempo un sistema de transporte aéreo seguro y económicamente viable. Este proyecto se inició en 1993 y tenía una duración prevista de 8 años. Sin embargo, el proyecto se ha prolongado anualmente a instancias de la DGAC.

Logros del proyecto

La DGAC pidió prolongaciones para este proyecto a fin de mejorar la seguridad de vuelo. Las actividades del proyecto siguieron mejorando la estructura organizativa y los procedimientos del Departamento de seguridad de vuelo, particularmente en aeronavegabilidad y otorgamiento de licencias, áreas en que se alcanzaron los objetivos del proyecto. Avanzó la preparación de reglamentación y procedimientos de aviación civil de conformidad con los SARPS de la OACI.

PANAMÁ

Reforzamiento del Aeropuerto Internacional de Tocumen de Panamá

Objetivo del proyecto

Los objetivos de este proyecto, financiado por el Aeropuerto Internacional de Tocumen (AIT), consisten en asistir al Gobierno de Panamá en la modernización de las instalaciones aeroportuarias, incluida la gestión de proyectos para ampliar

el aeropuerto y la adquisición del equipo necesario para su funcionamiento, y asegurar que las operaciones aeroportuarias se lleven a cabo de conformidad con los SARPS de la OACI. Este proyecto, que se inició en 2003 con una duración prevista de un año, se prolongó hasta 2007.

Logros del proyecto

Siguió avanzando la ampliación y modernización de las instalaciones del Aeropuerto Internacional de Tocumen, incluyendo el edificio de la terminal para pasajeros. La implantación de sistemas aeroportuarios integrados se encuentra en la fase final. Se completó el proceso de adquisición de una planta de energía eléctrica para emergencias y se adquirió otro equipo aeroportuario requerido. Se llevó a cabo una licitación internacional para la adquisición de una planta de tratamiento de agua. Se inició la tercera fase de la ampliación del aeropuerto, que consiste en la construcción de una nueva terminal y edificios para oficinas administrativas y se adjudicó un contrato para la preparación de las decisiones requeridas.

Reestructuración de la Aviación Civil y desarrollo de recursos humanos

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, que fue financiado por el Gobierno de Panamá, es reforzar la capacidad institucional de la Administración de aviación civil (ACC) para llevar a cabo de modo eficaz sus funciones como una organización moderna de conformidad con las leyes de su constitución y las responsabilidades del Gobierno en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos. El proyecto, que se inició en 1999 con una duración inicial de 5 años, se ha prolongado hasta 2008.

Logros del proyecto

Se llevaron a cabo actividades en diferentes sectores incluyendo capacitación para el personal de gestión en transporte aéreo, inspección de seguridad operacional, mantenimiento de aeropuertos y reparaciones mayores. Se impartió instrucción básica en seguridad de la aviación (AVSEC) al personal nuevo. Se celebraron consultas con respecto a radares, seguridad operacional aérea y sistemas de computación, el cuadro de mando integral (indicadores de gestión), normas aeronáuticas y choques con aves, operaciones aeroportuarias, fijación de impuestos, registro y nacionalización de bienes aeronáuticos, adquisición de un sistema de tratamiento de mensajes de servicios de tránsito aéreo, una base de datos de los servicios de información aeronáutica y un servicio automático de información terminal (ATIS) y el perfeccionamiento del sistema integrado de reglamentación aeronáutica, así como los equipos y servicios conexos.

PARAGUAY

Apoyo a la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto del PNUD de ejecución nacional, financiado por el Gobierno del Paraguay, consiste en reforzar el carácter institucional y la capacidad de la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC) para proporcionar servicios de navegación aérea, así como modernizar la infraestructura de navegación aérea de conformidad con los SARPS de la OACI y el plan regional de navegación aérea. Este proyecto, que se inició en 2004 con una duración prevista de 1 año, se ha prolongado hasta 2007.

Logros del proyecto

Las actividades del proyecto se centraron en la modernización de las instalaciones aeronáuticas y aeroportuarias. Se puso en funcionamiento un sistema de tratamiento de mensajes (AMHS) de los servicios de tránsito aéreo. En el campo de la seguridad de vuelo, se actualizaron manuales relativos a las aeronaves que prestan servicios regulares en los aeropuertos paraguayos

PERÚ

Modernización de la infraestructura de aviación civil

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno del Perú, consiste en proporcionar asistencia a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) en la contratación de expertos internacionales y profesionales y técnicos nacionales, la entrega de instrucción especializada al personal de aviación civil, la adquisición de equipo y la participación de la DGAC en misiones, según corresponda, para que la autoridad de aviación civil desarrolle su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de conformidad con los SARPS de la OACI. El proyecto se inició en 2002 y se completó en junio de 2007.

Logros del proyecto

Las actividades del proyecto incluyeron la contratación de expertos en aviación civil y de inspectores para la DGAC en los campos de operaciones, aeronavegabilidad, seguridad de la aviación, investigación de accidentes, navegación aérea, asesoría jurídica, y políticas e instrucción de aviación civil, todo lo cual contribuyó a la retención de personal constituido por profesionales calificados en aviación civil. Se otorgaron 23 becas para instrucción en las áreas de simuladores de vuelo, tecnología de la información, factores humanos, garantía de

calidad e infraestructura de gestión de la aviación civil. Se llevó a cabo un seminario sobre los sistemas de gestión de la seguridad operacional al que asistieron 33 participantes. La Administración Federal de Aviación (FAA) en coordinación con la OACI ofreció un curso sobre seguridad operacional de la cabina y cuestiones relativas a ensayos de vuelo al que asistieron 22 participantes. Se finalizó un informe preliminar sobre el Plan estratégico nacional de la aviación civil. Se concluyó un estudio de factibilidad para la adquisición de un sistema de información para la aviación civil. Se completaron los Planes maestros para los aeropuertos de Arequipa, Nazca, Puerto Maldonado, Tacna, Ilo, Juliaca, Ayacucho, Andahuaylas y el aeródromo de Chivay. La DGAC obtuvo la certificación ISO 9001:2000 en las áreas de reglamentación, infraestructura, tránsito aéreo y seguridad de la aviación.

QATAR

Desarrollo aeroportuario

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Qatar, es asistir a la Administración de Aviación Civil (CAA) en el desarrollo y construcción del nuevo aeropuerto internacional de Doha (NDIA), que será totalmente independiente del aeropuerto actual. La asistencia de la OACI consiste en proporcionar conocimientos técnicos de ingeniería de aeródromos y desempeñar el papel de representante de la CAA ante los contratistas y consultores. El proyecto se inició el 2003 y tiene una duración prevista de 5 años.

Logros del proyecto

Siguió la prestación de asistencia de expertos en el área de ingeniería de aeropuertos para el Comité directivo de NDIA, que es responsable de la planificación, desarrollo y construcción del aeropuerto. Se proporcionó asistencia técnica para el diseño del concepto y se aprobaron los diseños preliminares para la mayoría de los componentes del proyecto. La OACI proporcionó asesoría para la evaluación de las propuestas presentadas por consultores internacionales y para la selección de contratistas y hasta la fecha se han licitado y adjudicado 32 contratos. A este respecto, se completó la recuperación de terreno del mar y los contratos conexos; se ha completado el 40% del proyecto del aeródromo; la construcción de la torre de control se encuentra en la fase inicial; se ha completado el diseño del equipo de control de tránsito aéreo, se ha finalizado el proceso de licitación y se está llevando a cabo la evaluación de los licitadores; y se están construyendo los sistemas para el abastecimiento de combustible a las aeronaves y un almacenamiento de tanques. La asistencia de los expertos de la OACI en el marco del proyecto aseguró el cumplimiento de los SARPS de la OACI.

REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DEL CONGO

Proyecto de rehabilitación de aeropuertos/campos de aviación

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz (DOMP) de las Naciones Unidas, es mejorar la infraestructura y los servicios aeronáuticos de los 13 aeropuertos/campos de aviación designados para su utilización por la Misión de Observación de las Naciones Unidas en la República Democrática del Congo (MONUC), proporcionando orientación técnica y realizando cursos de actualización para los controladores de tránsito aéreo. Este proyecto, que empezó en 2003 con una duración inicial de 18 meses, se ha prolongado hasta abril de 2008.

Logros del proyecto

Se diseñaron cursos sobre servicios de información de vuelo de aeródromo (AFIS) para capacitar al personal que trabaja actualmente en las torres de control de tránsito aéreo (ATC) en los ocho aeropuertos de la República Democrática del Congo (DRC). Se ha logrado mejorar el nivel de seguridad operacional mediante un amplio programa de capacitación. La instrucción en el lugar de trabajo se centra en gestión del tránsito aéreo (ATM), requisitos operacionales de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) y servicios de búsqueda y salvamento con el propósito de modernizar los servicios. Siguiendo las orientaciones y directrices de todas las partes interesadas, se estableció un comité directivo de aviación en la DRC. Mediante un programa de mantenimiento de GNSS que se ha previsto iniciar a principios de 2008 se actualizarán los datos registrados en el estudio topográfico realizado previamente utilizando el modelo geocéntrico del sistema geodésico mundial – 1984 (WGS–84). Se prevé que el proyecto permitirá acrecentar la seguridad operacional en todos los aeropuertos respecto a los cuales se publicaron datos relativos a la utilización del sistema de navegación de área (RNAV) del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) en aproximaciones que no son de precisión (NPA). En el marco del proyecto administrado por la OACI se reabrió el aeropuerto de Goma para uso de los explotadores después de que la erupción del volcán en enero de 2002 dañara la pista y la calle de rodaje con depósitos de flujo de lava. La repavimentación con asfalto de la pista, la calle de rodaje y la plataforma permitirá operaciones de aeronaves de pasajeros de tamaño del Boeing 727. Se prepararon especificaciones técnicas y se utilizaron para fines de licitación.

REPÚBLICA DEMOCRÁTICA POPULAR LAO

Cumplimiento de los SARPS – Desarrollo del Aeropuerto Louang Namtha

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Banco Asiático de Desarrollo (BAD), es examinar, supervisar e informar sobre la ejecución del proyecto en hitos predeterminados para evaluar el cumplimiento del diseño del aeropuerto con las normas pertinentes a operaciones y seguridad operacional prescritas en los SARPS de la OACI y otras prácticas aceptadas por la industria en general. Este proyecto empezó en 2006 y tiene una duración prevista de 24 meses.

Logros del proyecto

Un arquitecto de aeródromos de la OACI estuvo en misión en el mes de abril por un período de cuatro días para examinar los parámetros de diseño así como el diseño del proyecto de aeródromo. Las conclusiones resultantes se publicaron en un informe detallado.

SINGAPUR

Validación de un estudio aeronáutico – Aeropuerto Changi de Singapur

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, que fue financiado por la Administración de aviación civil de Singapur (CAAS) era ayudar a la CAAS a examinar un estudio aeronáutico relacionado con obstáculos en las inmediaciones del Aeropuerto Changi de Singapur. El proyecto se ejecutó en el período de un mes en noviembre de 2007.

Logros del proyecto

Un experto de la OACI en procedimientos PANS-OPS estuvo en misión en noviembre para evaluar si los obstáculos en las inmediaciones del Aeropuerto Changi de Singapur cumplen con las normas pertinentes de la OACI y para cuantificar todo riesgo incremental conexo para las operaciones de vuelo. Las conclusiones resultantes se publicaron en un informe detallado.

SOMALIA

Autoridad encargada de la aviación civil de Somalia (CACAS)

Objetivo del proyecto

Este proyecto, financiado totalmente con los derechos aeronáuticos recaudados por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), se basa en la autorización entregada a la OACI por el Secretario General de las Naciones Unidas para que actúe en Somalia en cuestiones relativas a la aviación civil. Su objetivo consiste en disponer lo necesario, bajo la supervisión del Director de cooperación técnica de la OACI, para el funcionamiento y mantenimiento de las instalaciones, equipo y servicios esenciales para las operaciones del transporte aéreo internacional, incluyendo vuelos humanitarios y de socorro y operaciones de vuelo locales dentro de la región de información de vuelo (FIR) Mogadishu, en la medida de lo posible con autofinanciamiento, para satisfacer los requisitos inmediatos de seguridad operacional; asistir en la rehabilitación y desarrollo de la infraestructura de la aviación, cuando sea posible, y siempre que estas actividades se financien con fuentes que no sean los derechos por servicios de navegación aérea; y para planificar, programar y desarrollar una estructura básica funcional para la administración de aviación civil del futuro Gobierno de Somalia. Este proyecto se inició en 1996 con una duración inicial de 7 años y se prolongó hasta 2006. Debido a la continua inestabilidad y la falta de un gobierno nacional funcional, el proyecto se prolongará hasta 2009.

Logros del proyecto

El proyecto siguió con la gestión y administración de la Autoridad encargada de la aviación civil conjuntamente con el coordinador permanente de las Naciones Unidas encargado de aspectos humanitarios para Somalia y el Director regional de la OACI, Oficina regional África oriental y meridional. Esto permitió a la Autoridad encargada de la aviación civil mantenerse al día respecto de la tecnología actual de la aviación y los avances operacionales en la Región África–Océano Índico (AFI). La Autoridad encargada de la aviación civil de Somalia siguió proporcionando servicios de información de vuelo (FIS), incluyendo servicios de información aeronáutica (AIS), comunicaciones aeronáuticas (AEROCOM) y servicios meteorológicos aeronáuticos (AEROMET) 24 horas al día desde la oficina del proyecto emplazada en Nairobi. Así mismo proporcionó servicios de información de vuelo de aeródromo (AFIS), servicios de salvamento y extinción de incendios y de maniobras en tierra en los aeropuertos de Hargeisa, Berbera y Bosasso y mantuvo una estación de notificación en el aeropuerto de Boroma. El proyecto siguió encargándose de las subestaciones AEROCOM en los aeropuertos de Hargeisa y Garowe y de una oficina de notificación AIS en el aeropuerto de Hargeisa. Se instalaron balizas retroreflectivas en el aeropuerto Bossaso. Mediante el proyecto se completó el examen del terreno para la instalación de un terminal de abertura muy pequeña (VSAT), que será parte de la red VSAT AFI de África nororiental (NAFISTAT) y habilitará circuitos orales directos para la red de telecomunicaciones fijas

aeronáuticas (AFTN) y los servicios de tránsito aéreo (ATS) con las FIR aledañas. En octubre de 2007 se inició la instalación de equipos. Se otorgaron seis becas para capacitación en cartografía, pronosticación, seguridad en Internet y en redes. Se llevó a cabo un curso de habilitación y validación en el Centro de información de vuelos (FIC) de Mogadishu. La CACAS también apoyó a las autoridades locales, al PNUD y a otros organismos de las Naciones Unidas con expertos técnicos y misiones breves con el propósito de realizar evaluaciones de aeropuertos. Se evaluaron los aeropuertos en Garowe, Hargeisa y Wajid.

SRI LANKA

TRAINAIR Sri Lanka

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por Airport and Aviation Services of Sri Lanka Company Ltd., es modernizar y aumentar la capacidad del sistema de instrucción metodológica civil a escala nacional en Sri Lanka con la introducción de las metodologías TRAINAIR de la OACI. En el Centro de instrucción en aviación civil (CATC). El proyecto se inició en 2006 y tiene una duración prevista de 4 años.

Logros del proyecto

Mediante la participación en el Taller de directores de centros de instrucción TRAINAIR, se capacitó al personal superior del CATC en los principios para la utilización eficaz de los conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN) y otras metodologías innovadoras. Se prepararon dos nuevos CMDN aplicando las normas TRAINAIR y se descargaron dos CMDN para adaptarlos a las necesidades locales. Se proporcionó formación en el puesto de trabajo a dos preparadores de cursos nacionales de instrucción sobre el proceso de elaboración de cursos y los dos participantes fueron reconocidos por la Oficina Central TRAINAIR (TCU) como preparadores de cursos calificados. La TCU incorporó al CATC en el programa TRAINAIR en calidad de miembro pleno.

SUDÁFRICA

Asistencia a la Administración de aviación civil sudafricana en vigilancia de la seguridad de vuelos

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, que está financiado por la Administración de aviación civil sudafricana (SACAA), es ayudar en la construcción y aumento de

su capacidad para ofrecer un nivel aceptable de vigilancia de la seguridad de las operaciones de vuelo. El proyecto se inició en 2007 y tiene una duración prevista de 12 meses.

Logros del proyecto

En los cuatro meses desde su inicio, se ha logrado dotar al proyecto con todo el personal necesario. Se finalizaron las actividades relacionadas con la concepción de una unidad de reglamentación, la identificación de las carencias en materia de personal nacional y la ejecución del Plan maestro de vigilancia, mientras que el desarrollo y realización de las actividades de capacitación se han completado en un 85% aproximadamente. El examen, revisión y/o elaboración de manuales relacionados con la seguridad operacional están avanzando satisfactoriamente. El enfoque principal del proyecto, desde que se concluyeron las auditorías de seguridad operacional de la OACI y de la FAA ha estado orientado hacia la resolución de las deficiencias detectadas.

TAILANDIA

Programa de instrucción para Airports of Thailand Public Company Ltd.

Objetivo del proyecto

El objetivo del proyecto, que fue financiado por Airports of Thailand (AOT) Public Company Ltd (AOT) era impartir cursos de instrucción al personal de AOT. El proyecto se ejecutó en un período de tres semanas en 2007.

Logros del proyecto

Funcionarios de la Sede de la OACI llevaron a cabo un curso de nueve días de duración sobre gestión de la instrucción en seguridad de la aviación en el mes de junio y en el siguiente mes realizaron un taller de cinco días de duración sobre el proceso de certificación de inspectores.

VENEZUELA

Modernización del control de tránsito aéreo en los aeropuertos

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Venezuela, consiste en asistir al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) en la modernización de los servicios de tránsito aéreo y aeroportuarios con el objeto de garantizar la



seguridad operacional y el desarrollo de la aviación civil en Venezuela. Este proyecto, que se inició en 2004, tiene una duración prevista de 4 años.

Logros del proyecto

Siguió avanzando la ejecución del programa nacional para la modernización del control de tránsito aéreo en Venezuela y la transición a los sistemas CNS/ATM. Esto comprendió la instalación del equipo de comunicaciones, navegación y vigilancia y de equipo aeroportuario, incluyendo sistemas radar, ayudas para la navegación aérea, sistema mundial de pronósticos de área (WAFS), equipo de búsqueda y salvamento, de comunicaciones, de torre de control, de salvamento y extinción de incendios y otros equipos conexos. Se proporcionó instrucción para mejorar la capacidad del personal técnico del INAC que participa en la implantación de los sistemas. Se determinaron las coordenadas del sistema geodésico mundial – 1984 (WGS–84) para 33 aeropuertos en Venezuela.

Programa TRAINAIR para el INAC

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) de Venezuela, consiste en modernizar y ampliar la capacidad del sistema de instrucción metodológica del Centro de instrucción de aviación civil “Miguel Rodríguez” mediante la introducción de la metodología TRAINAIR de la OACI en su dependencia de instrucción. El proyecto se inició en 2007 y tiene una duración prevista de un año.

Logros del proyecto

Mediante la participación en el Taller de directores de centros de instrucción TRAINAIR, se capacitó al personal superior del Centro de instrucción en aviación civil (CATC) en los principios de la utilización eficaz de los conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN) y otras metodologías de instrucción innovadoras. En el marco de este proyecto se preparó un total de tres CMDN. Se ha preparado un nuevo CMDN aplicando las normas TRAINAIR que está en la etapa final y otros dos CMDN están en proceso de preparación. Además, se descargaron dos CMDN para adaptarlos a las necesidades locales. Se proporcionó formación en el lugar de trabajo a tres preparadores de cursos nacionales sobre el proceso de elaboración de cursos y los tres participantes fueron reconocidos por la Oficina Central TRAINAIR como preparadores de cursos TRAINAIR calificados. Se prevé que en 2008 se incorporará al Centro de instrucción de aviación civil “Miguel Rodríguez” al Programa TRAINAIR en calidad de miembro pleno.

PROYECTOS MULTINACIONALES E INTERREGIONALES

REGIÓN ÁFRICA

Proyecto de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad en los Estados miembros del Grupo del Acuerdo de Banjul (COSCAP-BAG) y estudio de viabilidad sobre su institucionalización

Objetivo del proyecto

Los objetivos de este proyecto, financiado por los Estados miembros del Acuerdo de Banjul (Cabo Verde, Gambia, Ghana, Guinea, Liberia, Nigeria y Sierra Leona) con la contribución financiera del Organismo de cooperación de Francia, el Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS), la empresa Boeing y el Banco Africano de Desarrollo, son mejorar la seguridad operacional del transporte aéreo; facilitar un enfoque coordinado con respecto a experiencia técnica compartida; aumentar el conocimiento técnico y la competencia de los inspectores nacionales mediante instrucción teórica y en el puesto de trabajo; llevar a cabo tareas de certificación y vigilancia de los explotadores aéreos regionales en nombre de las administraciones de aviación civil cuya capacidad de vigilancia es actualmente limitada; y establecer un programa de inspección de aeródromos con el fin de crear una organización de seguridad operacional de la aviación entre los Estados miembros. Este proyecto, que se inició en 2005 con una duración prevista de dos años, se ha prolongado hasta 2009.

Logros del proyecto

Se dotó al proyecto COSCAP-BAG con un experto internacional en aeronavegabilidad/asesor técnico jefe (CTA) y tres inspectores regionales (dos en operaciones de vuelo y uno en aeronavegabilidad). Se tomaron medidas para llenar los puestos de CTA y de inspectores de operaciones de vuelo. Se estableció el grupo de trabajo sobre seguridad de vuelo (FSWG) que celebró dos reuniones y como resultado de éstas se elaboró una reglamentación modelo para COSCAP. La reglamentación se sometió a la quinta reunión del Comité directivo, celebrada en el mes de octubre en Monrovia, que la aprobó. El CTA impartió capacitación local sobre aeronavegabilidad en Gambia, Ghana, Cabo Verde y Nigeria en respuesta a las solicitudes de los países anfitriones. Con los auspicios del Departamento de Transporte (DOT) de los Estados Unidos, se impartió capacitación en aeronavegabilidad y operaciones de vuelo a inspectores regionales. Asimismo, se ofrecieron cursos básicos gratuitos para inspectores nacionales en la Escuela de capacitación de África oriental en Nairobi. Patrocinado por Cabo Verde, se celebró en el país un curso sobre sistemas de gestión de seguridad operacional (SMS). El CTA y el inspector regional de operaciones de vuelo realizaron misiones de asistencia a Sierra Leona; el inspector regional de operaciones de vuelo estuvo en misión en Gambia; y, en la

Administración de aviación civil de Nigeria, se llevó a cabo un simulacro de auditoría del tipo que se lleva a cabo en el marco del Programa de evaluación de la seguridad aeronáutica internacional (IASA).

Proyecto de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad en los Estados miembros de la Comunidad Económica y Monetaria de África Central (COSCAP-CEMAC)

Objetivo del proyecto

Los objetivos de este proyecto, que está financiado por los Estados miembros de la CEMAC (Camerún, Chad, Congo, Gabón, Guinea Ecuatorial y República Centroafricana y Santo Tomé y Príncipe) con el aporte financiero de la Agencia Francesa de cooperación, el Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS), la empresa Boeing y el Banco Africano de Desarrollo, son mejorar la seguridad operacional del transporte aéreo; facilitar un enfoque coordinado con respecto al intercambio de conocimientos técnicos, aumentar el conocimiento técnico y las cualificaciones correspondientes de los inspectores nacionales mediante instrucción teórica y en el puesto de trabajo; realizar tareas de certificación y vigilancia de los explotadores de servicios aéreos en nombre de las administraciones de aviación civil (CAA) cuya capacidad de vigilancia actualmente es limitada; y establecer un programa de inspección y certificación de aeródromos con el fin de crear una organización de seguridad operacional de la aviación entre los Estados miembros. El proyecto, que fue aprobado en 2005, tiene una duración prevista de 3 años.

Logros del proyecto

En el mes de mayo se llevó a cabo una reunión del Comité directivo en Brazzaville. Se ha previsto que la próxima reunión se lleve a cabo en Douala, Camerún, en abril de 2008. La oficina del proyecto se encuentra actualmente ubicada en N'djamena, Chad.

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

Objetivo del proyecto

Los objetivos de este proyecto, que está financiado por los Estados miembros de la Comunidad de Desarrollo del África Meridional (Angola, Botswana, Lesotho, Madagascar, Malawi, Mauricio, Mozambique, Namibia, República del Congo, República Unida de Tanzania, Sudáfrica, Swazilandia, Zambia y Zimbabwe), son mejorar la seguridad operacional del transporte aéreo; facilitar un enfoque coordinado con respecto al intercambio de conocimientos técnicos, aumentar el

conocimiento técnico y las cualificaciones correspondientes de los inspectores nacionales mediante instrucción teórica y en el puesto de trabajo; realizar tareas de certificación y vigilancia de los explotadores de servicios aéreos en nombre de las administraciones de aviación civil (CAA) cuya capacidad de vigilancia actualmente es limitada; y establecer un programa de inspección y certificación de aeródromos con el fin de crear una organización de seguridad operacional de la aviación entre los Estados miembros. Este proyecto, que se inició en 2007, tiene una duración prevista de 30 meses.

Logros del proyecto

Se están llevando a cabo los trámites iniciales para la contratación del equipo del proyecto.

Proyecto de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad en los Estados miembros de la Unión Económica y Monetaria de África Occidental (COSCAP-UEMAO)

Objetivo del proyecto

Los objetivos de este proyecto, que está financiado por los Estados miembros de UEMOA (Benin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinea-Bissau, Malí, Níger, Senegal y Togo) con el aporte financiero del Organismo de cooperación de Francia, la Comisión Europea, el Ente de financiamiento internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS), y la empresa Boeing, son mejorar la seguridad operacional del transporte aéreo; facilitar un enfoque coordinado con respecto al intercambio de conocimientos técnicos, aumentar el conocimiento técnico y las cualificaciones correspondientes de los inspectores nacionales mediante instrucción teórica y en el puesto de trabajo; realizar tareas de certificación y vigilancia de los explotadores de servicios aéreos en nombre de las administraciones de aviación civil (CAA) cuya capacidad de vigilancia actualmente es limitada; y establecer un programa de inspección y certificación de aeródromos con el fin de crear una organización de seguridad operacional de la aviación entre los Estados miembros. El proyecto, que se inició en 2004, tiene una duración prevista de 3 años.

Logros del proyecto

Se asignó un experto en operaciones de vuelo/asesor técnico jefe (CTA) para complementar el equipo del proyecto COSCAP/UEMAO compuesto por un experto internacional en aeronavegabilidad y cuatro inspectores regionales, uno para operaciones de vuelo, uno para otorgamiento de licencias al personal, y dos para aeronavegabilidad. La Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de Francia impartió capacitación a los inspectores regionales de aeronavegabilidad. Los inspectores regionales también participaron en cursos para inspectores de

seguridad operacional de la aviación y cursos de entrenamiento de instructores, organizados por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos (DOT) en colaboración con COSCAP–BAG. Continuaron avanzando las actividades orientadas al establecimiento de una capacidad regional para proporcionar instrucción y apoyo técnico con el propósito de armonizar a escala regional los procedimientos de certificación relacionados con operaciones de vuelo y aeronavegabilidad de conformidad con los Anexos 1, 6 y 8 de la OACI así como para armonizar los métodos y procedimientos para el otorgamiento de licencias al personal y la instrucción.

Proyecto SAR

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por el Gobierno de Francia, es mejorar la calidad de los servicios de búsqueda y salvamento (SAR) en los Estados participantes de la Región África-Océano Índico (AFI). El proyecto ofrece asistencia técnica y capacitación para la aplicación de las recomendaciones resultantes de la evaluación general de los sistemas SAR. Este proyecto se inició en 2003 con una duración prevista de cinco años.

Logros del proyecto

Se llevaron a cabo misiones de evaluación en Togo y Guinea-Bissau con lo cual ascendió a 40 el total de misiones de evaluación que se han realizado desde que se inició el proyecto. Se llevaron a cabo misiones de asistencia en Gabón, Etiopía, Marruecos y Seychelles, en el curso de las cuales se prepararon documentos jurídicos y técnicos de conformidad con las normas internacionales y se llevaron a cabo ejercicios SAR. Los resultados de un estudio sobre la creación de un fondo regional SAR en África occidental y central y en Madagascar se presentaron al Consejo de la Autorité Africaine et Malgache de l'Aviation Civile (AAMAC). Dos grupos de trabajo, integrados por expertos SAR africanos y europeos, elaboraron un conjunto de plantillas de documentos SAR que fueron adoptados por la Conferencia SAR que se llevó a cabo en noviembre de 2007. Se están elaborando programas de ejercicios SAR (SAREX) basándose en los textos de orientación elaborados en el marco del proyecto.

Programa TRAINAIR para ASECNA/EAMAC

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por la Agencia para la seguridad de la navegación aérea en África y Madagascar (ASECNA) consiste en modernizar y ampliar la capacidad del sistema de instrucción metodológica de la École Africaine de la Météorologie et de l'Aviation Civile (EAMAC) mediante la introducción de la metodología TRAINAIR de la OACI en su dependencia de instrucción. El proyecto se inició en 2007 y tiene una duración prevista de un año.

Logros del proyecto

Mediante la participación en el Taller de preparadores de cursos TRAINAIR, se capacitó al personal superior del Centro de instrucción en aviación civil (CATC) en los principios de la utilización eficaz de los conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN) y otras metodologías de instrucción innovadoras. En el marco de este proyecto se preparó un total de tres CMDN. Se ha preparado un nuevo CMDN aplicando las normas TRAINAIR y otros dos CMDN están en proceso de preparación. Además, se descargaron dos CMDN para adaptarlos a las necesidades locales. Se proporcionó formación en el lugar de trabajo a cuatro preparadores de cursos nacionales sobre el proceso de elaboración de cursos y los cuatro participantes fueron reconocidos por la Oficina Central TRAINAIR como preparadores de cursos TRAINAIR calificados. Se incorporó a la EAMC en el Programa TRAINAIR en calidad de miembro pleno.

REGIÓN DE LAS AMÉRICAS**Transición GNSS en la Región CAR/SAM — Solución de aumentación para el Caribe, Centroamérica y Sudamérica (SACCSA)****Objetivo del proyecto**

El objetivo de este proyecto, financiado por los Gobiernos de Chile, Colombia, Cuba, España y Venezuela, y la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), con el apoyo de la Comisión Europea (CE) y la Agencia Espacial Europea (ESA) mediante la Empresa Conjunta Galileo (GJU), es planificar el desarrollo de los aspectos técnicos, financieros y operacionales de un sistema de aumentación basado en satélites (SBAS) preoperacional para la Región CAR/SAM, teniendo en cuenta la evolución del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), las recomendaciones de AN-Conf/11 y las conclusiones del Grupo regional CAR/SAM de planificación y ejecución (GREPECAS). El proyecto se inició en 2003 con una duración prevista de 4 años.

Logros del proyecto

Se presentaron a la quinta reunión regional de coordinación, celebrada en Costa Rica en el mes de septiembre, las conclusiones de la segunda fase de este proyecto cuyo objetivo es continuar con la cooperación en la implantación de un modelo operacional GNSS en la región, incluido un SBAS. Se llevaron a cabo análisis ionosféricos para evaluar si era posible implantar el SBAS en las regiones ecuatoriales utilizando receptores más resistentes en las estaciones de referencia. Se utilizó la herramienta de simulación de volumen de servicio para rectificar la topología propuesta de las estaciones de referencia y se programó el simulador de extremo a extremo. El modelo ionosférico definido se utilizó para simulaciones de extremo a extremo a fin de rectificar el funcionamiento del sistema en la región.

Transición a los sistemas CNS/ATM en la Región CAR/SAM

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por 15 países de la Región CAR/SAM, es asistir a los Estados en la implantación de los nuevos sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) de acuerdo con el Plan regional de implantación CAR/SAM y los SARPS de la OACI. Este proyecto, que se inició en 1998 con una duración prevista de 3 años, se prolongó hasta 2008.

Logros del proyecto

Un equipo de consultores expertos de Ecuador, Perú y Venezuela (Fase I); Colombia, Honduras y Panamá (Fase II) y Argentina, Chile y Uruguay (Fase III) llevó a cabo misiones con el propósito de recopilar datos. El objetivo de esta tarea era compilar información relativa a los tipos de interfaces que utilizan los sistemas automatizados instalados en los diferentes centros de control. El proyecto se encuentra en su etapa final y en el marco del mismo se ha continuado prestando apoyo para automatizar los servicios de navegación aérea mediante la realización de estudios sobre los sistemas automatizados disponibles en la Región CAR/SAM, la elaboración de especificaciones y procedimientos técnicos para la implantación de la inteconexión de servicios automatizados, y la implantación de una plataforma preoperacional de los servicios automatizados de navegación aérea.

Concepto operacional CNS/ATM

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, que está financiado por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, consiste en desarrollar y llevar a cabo las iniciativas del Plan mundial de navegación aérea que facilitarán la transición de un sistema de gestión de tránsito aéreo basado en tierra a uno que esté basado en la performance de la aeronave; la implantación de la garantía de calidad de los servicios de información aeronáutica (AIS) y de sistemas de gestión de la seguridad operacional de conformidad con normas internacionales; y el desarrollo de una estrategia para la implantación operacional e integración de sistemas automatizados de gestión del tránsito aéreo en la Región CAR/SAM para facilitar el intercambio de información y la toma de decisiones en colaboración con respecto a todos los componentes del sistema ATM. Este proyecto se inició en 2007 y tiene una duración prevista de 5 años.

Logros del proyecto

La primera reunión del Comité de coordinación tuvo lugar en diciembre de 2007. El Comité examinó y aprobó el programa de trabajo para 2008 que comprende

actividades destinadas a recabar sobre la situación actual de los Estados participantes con respecto a la implantación de la navegación basada en la performance (PBN), la gestión de afluencia del tránsito aéreo (AFTM) a nivel regional, y las mejoras en la capacidad CNS para las operaciones en ruta y en área terminal; así como el desarrollo de una estrategia para la implantación operacional y la integración de los sistemas automatizados de gestión del tránsito aéreo en la Región SAM y la elaboración de directrices para los programas de seguridad operacional.

Ensayos regionales de aumentación GNSS en la Región CAR/SAM

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por los Gobiernos de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Estados Unidos, Panamá, Perú, Venezuela y la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), es desarrollar un plan para someter a prueba y evaluar las ventajas técnicas y operacionales del sistema de aumentación de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos en la Región CAR/SAM, con el objeto de contribuir al establecimiento de un modelo operacional de los sistemas de aumentación basada en satélites, que está desarrollando el grupo de coordinación para la implantación de los sistemas CNS/ATM del Grupo regional CAR/SAM de planificación y ejecución (GREPECAS). Este proyecto, que se inició en 2001 con una duración prevista de tres años, se ha prolongado hasta 2008.

Logros del proyecto

En julio de 2007 se realizó un curso en Washington D.C. en el que se presentaron los resultados finales de este proyecto. El curso estaba dirigido a profesionales en el campo de la planificación de los sistemas CNS que habían participado en actividades anteriores del proyecto y se invitó a asistir al evento a todos los Estados de la Región CAR/SAM. Participaron 14 delegados de siete Estados miembros y de una organización internacional, así como Bolivia y Paraguay y expertos de la FAA y de la Corporación MITRE. El objetivo del curso era analizar los resultados finales del proyecto y sus repercusiones en la implantación de los sistemas GNSS en la Región CAR/SAM. El proyecto se encuentra actualmente en su etapa final.

Sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, España, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela, Airbus, Agencia Centroamericana de la Seguridad Aeronáutica (ACSA), EMBRAER, LAN (Chile),



ENAER (Chile), WAY-Perú, SEMAN-Perú y Líneas Aéreas Venezolanas, consiste en establecer y aplicar un sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional en la región Sudamérica (SAM), con el apoyo técnico, logístico y administrativo necesario. Este proyecto se inició en 2003 y tiene una duración prevista de 5 años.

Logros del proyecto

Se armonizaron los grupos de expertos sobre aeronavegabilidad (LAR AIR) y otorgamiento de licencias al personal (LAR PEL) para la Reglamentación aeronáutica latinoamericana (LAR). Se proporcionó capacitación intensiva al personal nacional de los Estados participantes que incluyó los siguientes cursos: Curso sobre reparaciones y alteraciones mayores, módulo sobre seguridad operacional de la cabina, Cuarto Curso de instrucción de auditores líderes ISO 9001:2001, Operaciones de Cat II/Cat III, Seminario sobre la implantación del sistema de gestión de seguridad operacional (SMS) en organismos de mantenimiento de aeronaves, Curso sobre el Programa de intercambio de datos sobre inspecciones de seguridad en la rampa (IDISR) y LAR 145 (organismos de mantenimiento reconocidos). Se otorgaron 43 becas y se preparó un manual para el IDISR. Las 16ª y 17ª reuniones ordinarias de la Junta General examinaron los avances del proyecto y los coordinadores se reunieron en la Quinta reunión de Coordinación. Se celebraron dos reuniones del Grupo de expertos sobre otorgamiento de licencias al personal y de medicina aeronáutica; el Grupo de expertos sobre operaciones celebró su primera reunión y el Grupo de expertos sobre aeronavegabilidad celebró su tercera reunión. Asimismo se llevó a cabo una reunión de expertos en estructuras LAR y en marzo se llevó a cabo una reunión entre el Coordinador del sistema de cooperación regional para la vigilancia de la seguridad operacional (SRVSOP) y el Coordinador sobre vigilancia de seguridad operacional de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC). Las actividades multinacionales comprendieron ensayos de certificación de auditoría de los organismos de mantenimiento en Brasil, Chile y Perú; la creación de un Registro de auditores LAR; la conclusión de la modificación de la configuración de pasajeros (LOPA) de una aeronave BAW 4100, a solicitud de Paraguay, y una evaluación de operaciones de aeronaves en Bolivia.

Gestión de la red REDDIG y administración del segmento de satélite

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado conjuntamente por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Francia, Guyana, Paraguay, Perú, Suriname, Trinidad y Tabago, Uruguay y Venezuela, es establecer un mecanismo multinacional para la administración de la red digital Sudamérica (REDDIG), teniendo en cuenta los acontecimientos regionales y con el objetivo de modernizar las comunicaciones del servicios fijo aeronáutico para que sea homogéneo, interconectable e interfuncional con otras redes digitales de la Región CAR/SAM. Este proyecto se inició en 2003 y tiene una duración prevista de 5 años.



Logros del proyecto

Este proyecto continuó encargándose con eficiencia de la red REDDIG y de administrar el segmento de comunicaciones por satélite, proporcionando a todos los Estados participantes una red de comunicaciones fiable y sólida para sus servicios de comunicaciones aeronáuticas. La Administración de REDDIG y el proveedor de servicios MEVA II sometieron su propuesta para interconectar ambas redes y su implantación se encuentra en la etapa final. El Centro de gestión de REDDIG se transfirió con éxito, de modo temporal, a Ezeiza, Argentina para iniciar el proceso de alternar los dos centros de control de la red a fin ampliar la fiabilidad de las operaciones REDDIG.

Asistencia técnica a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)**Objetivo del proyecto**

El objetivo de este proyecto, financiado por 22 Estados participantes de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), es proporcionar asistencia administrativa para la gestión de la Secretaría de la CLAC. Este proyecto tuvo su origen en el nuevo Acuerdo de arreglos de trabajo firmado entre el Presidente del Consejo de la OACI y el Presidente de la CLAC el 21 de diciembre de 2005 teniendo en consideración que a partir del 1 de enero de 2007 la organización será autónoma en cuanto a gestión y finanzas. El proyecto se inició en enero de 2007 y tiene una duración prevista de dos años.

Logros del proyecto

Se prestó apoyo en la contratación y administración del personal local. Se otorgaron becas para la participación en seminarios realizados en la región.

REGIÓN ASIA Y PACÍFICO**Programa cooperativo de seguridad de la aviación —
Región Asia/Pacífico (CASP-AP)****Objetivo del proyecto**

Este proyecto, financiado por los Gobiernos/Administraciones de Bhután, Camboya, China (RAE de Hong Kong y RAE de Macao), Fiji, Filipinas, India, Indonesia, Japón, Kiribati, Malasia, Maldivas, Mongolia, Nepal, República de Corea, República Democrática Popular Lao, Singapur, Sri Lanka, Tailandia, Timor-Leste y Viet Nam, tiene el propósito de asegurar el cumplimiento de los convenios internacionales y los SARPS y textos de orientación de la OACI relacionados con seguridad de la aviación. Además tiene el objetivo de crear una

estructura regional para la cooperación y coordinación en asuntos de seguridad de la aviación y para la instrucción del personal de seguridad de la aviación. El proyecto fue aprobado en 2004 y tiene una duración prevista de 36 meses.

Logros del proyecto

Se examinó la legislación y reglamentos de seguridad de la aviación de 18 de los 21 Estados/administraciones participantes en CASP-AP para verificar que se conformen a los SARPS de la OACI. Se elaboraron proyectos de informes jurídicos sobre la legislación y reglamentos de 18 Estados/Administraciones, 10 de los cuales se analizaron durante visitas in situ con los equipos de los respectivos Estados/Administraciones. Se elaboraron recomendaciones concretas para cada Estado sobre la forma de remediar las deficiencias existentes y se incluyeron en los respectivos informes de evaluación jurídica CASP-AP. Se proporcionó asistencia a ciertos Estados/Administraciones para la preparación de modelos de legislación/reglamentación con el propósito de ayudar a aquéllos que requerían conocimientos especializados. Se prepararon proyectos de programas de instrucción en seguridad de la aviación civil para Bhután, Camboya, China, Indonesia, Malasia, Maldivas, Nepal, RAE de Macao (China), República Democrática Popular Lao, República de Corea, Sri Lanka, Tailandia, Timor-Leste y Viet Nam. Se llevaron a cabo cursos de instrucción para instructores en seguridad de la aviación en Bhután, Camboya, China, Maldivas, Mongolia y Tailandia con lo cual ascendió a más de 100 el total de instructores en seguridad de la aviación capacitados en el marco de este proyecto. Se preparó un proyecto de Programa de control de calidad de la seguridad de la aviación civil para Tailandia.

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

Objetivo del proyecto

Este proyecto es un acuerdo cooperativo financiado por los Gobiernos de Bangladesh, Bhután, India, Maldivas, Nepal, Pakistán y Sri Lanka, ejecutado en el marco de un proyecto de fondos fiduciarios proporcionados por los Estados participantes, con el apoyo en especie y financiero de la Administración Federal de Aviación (FAA), Transportes Canadá, la empresa Boeing, Airbus y la Agencia Europea de seguridad aérea (EASA). Los objetivos son mejorar la seguridad operacional y la eficiencia de las operaciones de transporte aéreo en la región con el establecimiento de una plantilla básica regional de inspectores altamente calificados en seguridad operacional; aumentar la capacidad de vigilancia de cada Estado participante mediante instrucción en el terreno para los inspectores nacionales; y asistir a los Estados en las actividades de vigilancia de la seguridad operacional, según se requiera. Este proyecto, que se inició en 1998 con una duración inicial prevista de 5 años, se ha prolongado hasta 2012.

Logros del proyecto

El programa logró la mayoría de los objetivos que se había fijado para 2007 de acuerdo a las previsiones del Comité directivo. Se amplió el programa para incluir nuevos objetivos para la Fase III de 2007 a 2012. Se elaboró y aprobó un manual que comprende el marco institucional y los procedimientos administrativos para fomentar esta actividad. Conforme a los principios de Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP), se alentó a los Estados miembros a establecer equipos nacionales de seguridad operacional de la aviación (NAST) para tratar sistemáticamente los problemas que afectan la seguridad operacional de la aviación civil. Se aprobó la implantación de mejoras de seguridad operacional recomendadas por el Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial (CAST) y la Iniciativa europea de estrategia de seguridad operacional (ESSI) en la región y se están tomando las medidas necesarias para aplicar estas recomendaciones a escala nacional por intermedio de los NAST. Desde el inicio de este programa, más de 6 100 funcionarios de las entidades encargadas de la reglamentación y de la industria han recibido capacitación, 650 de los cuales han tomado los cursos en el presente año, asistiendo a 235 seminarios y otras actividades de instrucción que se llevaron a cabo con el patrocinio de diversos donantes. Se elaboraron material didáctico y textos de orientación para uso de las autoridades de reglamentación y el personal de la industria y se distribuyeron entre los Estados miembros. Se prestó más de 1 100 horas de trabajo de asistencia técnica in situ a los Estados miembros.

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

Objetivo del proyecto

Este proyecto es un acuerdo cooperativo de los Gobiernos de Brunei Darussalam, Camboya, China (RAE de Hong Kong y RAE de Macao), Filipinas, Indonesia, Malasia, Myanmar, la República Democrática Popular Lao, Singapur, Tailandia Timor-Leste y Viet Nam y se ejecuta mediante fondos fiduciarios proporcionados por los Estados participantes con el apoyo en especie y financiero de la Administración Federal de Aviación (FAA), Airbus, la empresa Boeing y la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de Francia y la Agencia Europea Seguridad Aérea (EASA). Los objetivos son mejorar la seguridad operacional y la eficiencia de las operaciones de transporte aéreo en las subregiones, intensificar la instrucción y desarrollo profesional de los inspectores nacionales de aeronavegabilidad y operaciones de vuelo; armonizar políticas y reglamentación; proporcionar asistencia en certificación e inspección a los Estados que actualmente no pueden cumplir sus obligaciones en materia de reglamentación; coordinar los programas de asistencia técnica; y establecer un equipo regional de seguridad operacional de la aviación para aplicar soluciones globales a los problemas de seguridad operacional. Este proyecto que se inició en 2001 se ha prolongado hasta 2011.



Logros del proyecto

Se actualizó, de conformidad con los SARPS de la OACI, el proyecto de reglamentación de aeronavegabilidad de Camboya y se prevé que la nueva legislación aeronáutica básica entre en vigor antes de fin de año. Se proporcionaron seminarios relativos a este proyecto de reglamentación dirigidos a los explotadores de servicios aéreos de Camboya y al personal de la administración de aviación civil. Se impartieron cursos de instrucción teóricos y en el lugar de trabajo a 418 participantes de los Estados COSCAP-SEA en los campos de vigilancia de la aeronavegabilidad, auditoría y procedimientos de inspección, certificación de explotadores de servicios aéreos, mantenimiento de aviones bimotores para vuelos a grandes distancias (ETOPS), control de la fiabilidad, mantenimiento, factores humanos, certificación de organismos de mantenimiento reconocido (AMO), desarrollo de programas de mantenimiento, aprobación de la lista de equipo mínimo (MEL), sistemas de gestión de seguridad operacional y pistas resbalosas. Se utilizó un subsidio del Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS) para ayudar en el desarrollo de la aeronavegabilidad en Camboya, Filipinas, Indonesia, República Democrática Popular Lao, Myanmar, Tailandia y Viet Nam; Brunei Darussalam y Timor Leste se incorporaron al programa en 2007.

Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad — Asia septentrional (COSCAP-NA)**Objetivo del proyecto**

La finalidad de este proyecto cooperativo, financiado por China, Mongolia, la República de Corea y la República Popular Democrática de Corea, consiste en mejorar la seguridad operacional y la eficiencia de las operaciones de transporte aéreo en la región. Proporcionan apoyo en especie y de financiación la Administración Federal de Aviación (FAA), la Agencia Europea de seguridad operacional de la aviación (EASA), Airbus Industries, la empresa Boeing, Bombardier y la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de Francia. COSCAP-NA es un foro especializado en la promoción del diálogo, la coordinación y la cooperación en cuestiones de seguridad de vuelo entre las administraciones de aviación civil que participan, tanto las más desarrolladas como las más pequeñas, y en el fomento de un entorno de armonización y de avance en políticas, procedimientos y reglamentación de la vigilancia de la seguridad operacional. Este proyecto constituye un medio eficiente y rentable para la inspección y certificación de explotadores, aeronaves y centros docentes y para la instrucción de un gran número de miembros de personal de vigilancia de la seguridad operacional. Los Estados están también en condiciones de fomentar la prevención de accidentes mediante el establecimiento y supervisión del Equipo regional de seguridad aeronáutica para Asia septentrional (NARAST) según lo propuesto en el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP). El proyecto, que se inició en 2003 con una duración prevista de 5 años, se ha prolongado hasta 2012.

Logros del proyecto

El COSCAP-NA publicó textos de orientación, boletines, circulares de asesoramiento y realizó talleres con el propósito de prestar asistencia a los Estados participantes en la aplicación de las recomendaciones del NARAST. Se preparó un sistema de informe para seguir la marcha de la aplicación de las recomendaciones. En el mes de noviembre se llevó a cabo la séptima reunión del NARAST. El Comité directivo asignó alta prioridad a la instrucción de inspectores nacionales en la subregión. También se invitó a los explotadores de servicios aéreos y a los proveedores de servicios a que designaran participantes para que asistieran a los programas de instrucción. Desde que se creó el programa en febrero de 2003, 2 460 participantes han asistido a 83 cursos, seminarios y talleres, 76 de los cuales asistieron a cursos de instrucción en 2007. Se organizaron varios programas del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) para apoyar la comprensión e implantación del SMS para operaciones de aeronaves, gestión del tránsito aéreo (ATM) y aeródromos. El programa COSCAP-NA continuó asistiendo a los Estados miembros en la aplicación de los SARPS de la OACI.

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

El proyecto, financiado por la Administración de Aviación Civil y las autoridades aeroportuarias de los Estados y regiones administrativas especiales participantes, incluyendo China (RAE de Hong Kong y RAE de Macao), Filipinas, Indonesia, Malasia, Nepal, Singapur y Tailandia tiene por objeto reducir el riesgo de propagación de gripe aviar y enfermedades transmisibles similares por los que viajan por vía aérea, mediante arreglos de cooperación entre los Estados, las administraciones y los aeropuertos participantes. Inicialmente, esto se lograría con la aplicación e implementación de directrices de la OACI para evitar la propagación de gripe aviar en los aeropuertos internacionales principales. Un experto de la OACI, en el marco del proyecto, visitará los aeropuertos participantes para asegurar el pleno cumplimiento de las directrices e impartir instrucción al personal de las autoridades de aviación civil y aeroportuarias y líneas aéreas que participan. Se prevé que el proyecto se ampliará a medida que se incorporen nuevos Estados. El proyecto se inició en septiembre de 2006 y, mediante un subsidio proporcionado por el fondo Central de las Naciones Unidas para la Acción contra la gripe, se ha prolongado hasta 2008.

Logros del proyecto

Se hicieron presentaciones sobre CAPSCA en una sesión informativa oficiosa al Consejo de la OACI, en una reunión de la Organización Mundial del Turismo (OMT) de las Naciones Unidas que se llevó a cabo en El Cairo, en el 36º período



de sesiones de la Asamblea de la OACI y en la 44ª reunión DGAC-Asia Pacífico en China, en el marco del programa CAPSCA. Se evaluaron los aeropuertos internacionales de Singapur, China (RAE de Hong Kong y RAE de Macao) y Tailandia. Se celebró la primera reunión del Comité directivo en agosto y la primera reunión del equipo regional de medicina aeronáutica (RAMT) en octubre. El programa continuó preparando la evaluación de aeropuertos internacionales en otros Estados participantes, para establecer un plan de preparación armonizado para pandemias dirigido al sector aeronáutico así como para la capacitación y asistencia, según se requiera, para la aplicación de las directrices elaboradas en 2006 sobre la prevención de la propagación de enfermedades transmisibles que representan un riesgo para la salud pública.

REGIÓN EUROPA Y ORIENTE MEDIO

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

Objetivo del proyecto

El objetivo de este proyecto, financiado por los Gobiernos de Bahrein, los Emiratos Árabes Unidos, Kuwait, Qatar y Yemen, es mejorar la seguridad operacional y la eficiencia del transporte aéreo en la subregión de los Estados del Golfo mediante la armonización y aplicación eficaz de las normas internacionales y las disposiciones, reglamentos y procedimientos nacionales de vigilancia de la seguridad operacional, contribuyendo así al desarrollo social y económico de la subregión y promoviendo un mayor grado de cooperación entre los Estados participantes. Además tiene por objeto crear una estructura regional para la cooperación y coordinación en asuntos de seguridad de la aviación y para la instrucción del personal de seguridad de la aviación. Este proyecto se inició en enero de 2006 con una duración prevista de 5 años.

Logros del proyecto

Con el objetivo de lograr un sistema común de reglamentación, la prioridad del proyecto continuó centrándose en la preparación de un proyecto de reglamentación armonizada sobre operaciones, aeronavegabilidad y seguridad de la aviación, basado en el modelo europeo, cuando correspondía y en la capacitación de inspectores regionales. Se prepararon modelos de programas de seguridad de la aviación civil nacional, en que se incorporaron SARPS de la OACI y medidas y procedimientos de seguridad perfeccionados, en consulta con las administraciones nacionales. Asimismo, en el marco del proyecto se elaboraron manuales sobre mercancías peligrosas e investigación de accidentes e incidentes.

Desarrollo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad en la CEI

Objetivo del proyecto

El proyecto consiste en un acuerdo cooperativo entre los Estados de la Comunidad de Estados Independientes (CEI) (Armenia, Azerbaiyán, Belarús, Georgia, Kazajstán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán), ejecutado en el marco del fondo establecido por la CEI, Airbus, la empresa Boeing, General Electric, La Comisión Europea (CE), el Ilyushin Aviation Complex y el Comité Interestatal de Aviación (IAC) y con el apoyo financiero del Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS). Los objetivos de este proyecto son mejorar la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados participantes mediante el establecimiento de un centro regional de capacitación en seguridad de vuelo/asesoramiento en el Comité Interestatal de Aviación; prestar asistencia para remediar las deficiencias; proporcionar capacitación a los inspectores nacionales; y armonizar las legislaciones aeronáuticas nacionales según sea necesario. Este proyecto se inició en enero de 2001 con una duración prevista de 6 años.

Logros del proyecto

Desde que se iniciaron las actividades del proyecto, se han llevado a cabo 25 seminarios, conferencias, reuniones de coordinación internacionales y se ha impartido capacitación a más de 1 500 inspectores y expertos de las administraciones de aviación en la región. Con el apoyo de la empresa Boeing y Airbus continuó la labor de desarrollo de un sistema general de reglamentación aeronáutica que se introducirá progresivamente en las legislaciones nacionales de los Estados. Se finalizó un manual de operaciones dirigido a las líneas aéreas y la reglamentación relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad está en proceso de preparación. La primera etapa del proyecto culminó con el establecimiento del Centro de instrucción en aviación civil (CATC) para pilotos de transporte de aviones A-320, en la Universidad estatal de aviación civil de San Petersburgo (SPSCIU). Se organizaron cursos de instrucción para inspectores de seguridad de vuelo en el Centro de Instrucción/Asesoramiento del IAC, en coordinación y con el apoyo financiero del IFFAS. Más de 100 inspectores y expertos en operaciones y aeronavegabilidad de la Federación de Rusia, Kazajstán, Moldova, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán participaron en el programa de instrucción. Expertos de la Comisión de investigación de accidentes de aviación de la IAC impartieron capacitación que comprendió análisis de errores de piloto relacionados con la seguridad de vuelo, equipo aeronáutico, fallas y factores humanos. Asimismo se analizaron cuestiones de orden jurídico basándose en los SARPS de la OACI.